

5) Si bien comprendemos que es intención de la Autoridad Aeronáutica replicar los modelos de países con marcada política aeronáutica, creemos que primero debemos poner en orden lo que existe con un cabal conocimiento de lo que sucede en el interior federal del país.

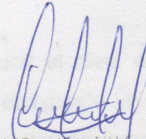
6) No creemos necesario, al menos por ahora, un certificado de competencias ADL, ya que al alumno/piloto sólo se le ahorran 10 horas de instrucción, para poder utilizar una aeronave de iguales y mejores performances de las que hoy poseemos para la instrucción de PPA, pero además no vemos ningún beneficio relacionado, como por ejemplo, con el examen psicofísico, y en este punto en particular cabe resaltar que en los EEUU, el Piloto Recreativo vuela con el mismo certificado médico que se le extiende cuando obtiene su licencia de conducir, y se le está facilitando los mismos derechos a compartir el espacio aéreo con el resto de las aeronaves, ya que hasta donde sabemos, para el vuelo ADL no se le asignarán espacios aéreos especiales como los hay por ejemplo para ultralivianos, por ende, se va a estar agregando tráfico con pilotos menos entrenados, eso sí, con aviones de última tecnología.

7) Proponemos un debate abierto, organizado por entre ANAC y FADA, tal como se hizo con las RAAC 141.



DIEGO DANIEL MARTÍNEZ
SECRETARIO
FEDERACION ARGENTINA
DE AEROCUBES - FADA

Atte. :-



DANIEL AGUSTÍN SANTOS
PRESIDENTE F.A.D.A.