

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Setiembre 25 de 2026

Al Señor Administrador Nacional de Aviación Civil
Lic. Oscar VILLABONA
S / D

OBJETO / REFERENCIA: Solicitud de Pronunciamiento Oficial de Alcance General respecto a la plena habilitación y operación de Aeronaves Deportivas Livianas (ADL - Res. ANAC N° 969/2012) para la impartición de Instrucción de Vuelo de Piloto Privado de Avión (PPA) en los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) y Escuelas de Vuelo de los Aeroclubes Federados.

De nuestra mayor consideración:

I. PERSONERÍA, LEGITIMACIÓN INSTITUCIONAL Y OBJETO CIVIL

1. Representación Institucional: La Federación Argentina de Aeroclubes (FADA), en su carácter de máxima entidad civil representativa del fomento aeronáutico en la República Argentina y de los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) y Escuelas de Vuelo de los Aeroclubes de todo el territorio nacional, se presenta ante esta Autoridad Aeronáutica con el objeto de formular la presente petición formal de pronunciamiento administrativo aclaratorio de alcance general.

2. Función Social y Fomento Aeronáutico: Los Aeroclubes de nuestro país son instituciones civiles sin fines de lucro que constituyen la columna vertebral e insustituible de la Aviación General. Conforme al mandato del Código Aeronáutico Argentino, estas entidades cumplen una función social estratégica: la formación inicial y primaria de los pilotos civiles, comunitarios y comerciales que sostienen la infraestructura aeronáutica nacional, es decir, el semillero de la aviación tanto general como el transporte aéreo.

II. ANTECEDENTES Y LA INCERTIDUMBRE REGULATORIA GENERADA

1. Consolidación de la Categoría ADL (2012-2025): Mediante la Resolución ANAC N° 969/2012, esta Administración Nacional consagró legalmente en la República Argentina la categoría de aeronavegabilidad denominada Aeronave Deportiva Liviana (ADL), análoga a los estándares internacionales Light Sport Aircraft (LSA). Desde su implementación, el parque aeronáutico nacional experimentó una renovación tecnológica inédita, con 168 aeronaves matriculadas en el Registro Nacional de Aeronaves, casi 1.000.000 de horas de vuelo acumuladas y más de 3.696 pilotos privados de avión formados (con proyecciones reales superiores a los 10.000 pilotos).

2. La Modificación de la RAAC Parte 61 por Res. ANAC 292/2026 y la parálisis TAD: Con la promulgación de la Resolución ANAC N° 292/2026, la Autoridad Aeronáutica modificó la Parte 61 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), sin consulta pública previa alguna, incorporando formalmente la Licencia de Piloto Deportivo Liviano. No obstante, en las actuaciones administrativas recientes (v.gr. expedientes EX-2026-65036301 y EX-2026-65058117), distintas dependencias técnicas han procedido a postergar la afectación de aeronaves ADL a los CIAC bajo la notificación de que se “está a la espera de un comunicado especial sobre las Aeronaves Deportivas Livianas”, generando ello una //

inseguridad jurídica extrema, además de enormes perjuicios económicos para las instituciones que representamos.

3. La Problemática Aclaratoria: Esta lamentable indefinición, cuyos fundamentos también se desconocen a la fecha, ha instalado en la comunidad aeronáutica y en los Aeroclubes la errónea interpretación de que las aeronaves ADL habrían quedado confinadas exclusivamente a la formación de la nueva Licencia de Piloto Deportivo Liviano, prohibiéndose su utilización para la enseñanza del curso de Piloto Privado de Avión (PPA). Esta situación genera una severa inseguridad jurídica y amenaza con paralizar las escuelas de vuelo que han decidido invertir y actualizar su parque aeronáutico.

III. FUNDAMENTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA

1. Distinción dogmática fundamental: Aeronavegabilidad vs. Licencia de Personal: Desde la técnica jurídica existe una diferencia conceptual e insoslayable entre el régimen de Aeronavegabilidad de una máquina y el régimen de Licencias del Personal Aeronáutico:

- Régimen de Aeronavegabilidad (RAAC Parte 91 y Res. 969/2012): Las aeronaves ADL poseen Certificado de Aeronavegabilidad vigentes otorgados por la propia ANAC, con Limitaciones de Operación que autorizan expresamente la impartición de Instrucción de Vuelo conforme a la sección RAAC 91.327(a)(2). La máquina cuenta con aptitud técnica aprobada para la enseñanza.
- Régimen de Licencias al Personal (RAAC Parte 61): La creación de la Licencia de Piloto Deportivo Liviano en el Capítulo O de la RAAC Parte 61 establece una habilitación restringida para el titular de la licencia, mas de ningún modo restringe las atribuciones operativas de la aeronave. La limitación alcanza al piloto, no a la máquina.

2. Principio de Legalidad y Doctrina de los Actos Propios: En nuestro ordenamiento administrativo rige el principio fundamental de legalidad: lo que no está expresamente prohibido por la norma, está permitido. Ningún artículo de la Resolución ANAC N° 292/2026 ni de la RAAC Parte 61 prohíbe que un alumno aspirante a Piloto Privado de Avión (PPA) realice sus horas de instrucción en una aeronave debidamente certificada en categoría ADL.

Además, durante más de once años, la propia ANAC ha aprobado los planes de instrucción, habilitado los CIAC y otorgado miles de licencias de PPA formados en aeronaves ADL. Desconocer este antecedente de oficio vulneraría la doctrina de los actos propios, los derechos adquiridos de los pilotos y la garantía constitucional de seguridad jurídica.

3. Consideración técnica complementaria: modernidad y equipamiento de las ADL

Desde la perspectiva técnica, corresponde asimismo destacar que las aeronaves ADL incorporadas al parque de los Aeroclubes no constituyen simplemente una alternativa de menor peso o costo, sino que, en numerosos casos, incorporan equipamiento e instrumentos de vuelo de concepción y tecnología contemporáneas, acordes con la evolución de la aviación general y con los estándares de equipamiento presentes en aeronaves modernas de distintas categorías.

//

Esta característica reviste particular importancia para la formación inicial, pues permite que el alumno se familiarice con soluciones de instrumentación y sistemas de vuelo propios de la aviación moderna, dentro de la configuración y limitaciones operativas aprobadas para cada aeronave. En tal sentido, la consideración de las ADL no debería limitarse exclusivamente a su condición de categoría de aeronavegabilidad, sino también contemplar el valor formativo y tecnológico que aporta su equipamiento.

La presente consideración constituye un aporte técnico complementario a la fundamentación expuesta por FADA y refuerza la necesidad de que cualquier definición regulatoria respecto de estas aeronaves sea adoptada sobre la base de sus certificados, limitaciones de operación, equipamiento efectivamente instalado y condiciones de aeronavegabilidad, evitando generalizaciones que desconozcan la diversidad del parque ADL.

IV. IMPACTO SOCIOECONÓMICO EN LOS AEROCLUBES FEDERADOS

A los fines de dimensionar el valor del material aéreo ADL en la aviación civil argentina, se presentan los siguientes datos estadísticos e institucionales compilados por FADA:

Indicador Operativo / Institucional	Valor / Registro Documentado
Aeronaves ADL Matriculadas en Argentina	168 Unidades (14 Fabricantes)
Horas de Vuelo Acumuladas en Flota ADL	Casi 1.000.000 Horas de Vuelo
Pilotos Privados (PPA) Formados (2014-2025)	3.696 Formados (Estimación > 10.000)
Aeroclubes Federados con Flota ADL Activa	Oliva, Allen, Lincoln, Puán, Rosario, Chaco, Trenque Lauquen, Rafaela, Tucumán, Santa Fe, Sunchales, Salta, Luján, Mendoza, Rivadavia, San Martín, San Rafael, entre otros.

Impedir la formación de Pilotos Privados en aeronaves ADL obligaría a los Aeroclubes a retornar exclusivamente a material de vuelo con más de cuarenta y cincuenta años de antigüedad promedio, donde escasean los repuestos a nivel mundial, incrementando exponencialmente los costos de formación, reduciendo, de esta manera los estándares de seguridad operacional, todo lo cual amenazaría con la quiebra y cierre de decenas de escuelas de vuelo en todo el país.

V. CONCORDANCIA CON EL MARCO REGULATORIO INTERNACIONAL

La postura de FADA se encuentra absolutamente alineada con los desarrollos de los organismos multinacionales de aviación civil:

//

1. Normativa Regional (SRVSOP y Países Sudamericanos): La categoría ADL/LSA ha sido integrada en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y adoptada por las autoridades de Brasil (RBAC 21), Chile (DAN 150), Uruguay (RAU ADL) y Paraguay (DINAC R 21).

2. Documentos OACI y Respaldo CLAC: En la 41° Asamblea de la OACI (Working Paper A41WP/229) y en la 17° Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/17), los Estados Miembros, incluida la República Argentina y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), respaldaron el uso de normas de consenso (ASTM F37) para dinamizar la formación de pilotos y renovar la flota de aviación general de forma segura y económica.

3. Tendencia Global (FAA MOSAIC / ANAC Brasil iBR+): Tanto la FAA de los Estados Unidos (mediante la norma MOSAIC) como ANAC Brasil (programa iBR+) se encuentran expandiendo el peso y alcance de las aeronaves deportivas livianas para fomentar el desarrollo aeronáutico, demostrando que restringir la categoría iría en contra de la tendencia mundial.

VI. PETITORIO FORMAL

Por todo lo expuesto, la Federación Argentina de Aeroclubes (FADA), en representación de la aviación civil federada nacional de los aeroclubes, solicita respetuosamente al Señor Administrador Nacional de Aviación Civil:

I.- Emita con carácter de urgente una Resolución de alcance general que ponga fin a la incertidumbre regulatoria y la inseguridad jurídica creada a partir de la Resolución 292/2026.

II.- Se aclare y ratifique de manera expresa que las aeronaves con Certificado de Aeronavegabilidad en categoría Aeronave Deportiva Liviana (ADL - Res. ANAC 969/2012) continúan plenamente habilitadas para impartir Instrucción de Vuelo en el curso de Piloto Privado de Avión (PPA) en los CIAC.

III.- Confirme la absoluta validez de los historiales de vuelo acumulados y de las licencias de Piloto Privado de Avión otorgadas a los alumnos formados en material aéreo ADL.

IV.- Instruya a las dependencias técnicas de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) a comunicar y afectar los CIAC correspondientes las aeronaves de dicha categoría que así lo han requerido, llevando seguridad jurídica en las operaciones.

V.- Se deja constancia de expresa reserva de recurrir ante la Justicia cualquier pronunciamiento contrario a lo aquí solicitado y, desde ya, introducimos la existencia de cuestión federal suficiente en los términos de la ley 48 para recurrir ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

Sin otro particular, saludamos al Señor Administrador con la más distinguida consideración y respeto.



DANIEL AGUSTIN SANTOS
Presidente



DIEGO DANIEL MARTINEZ
Secretario



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Documentación Complementaria

Número:

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.