IX Jornada para operadores que realizan operaciones de Lucha Contra Incendios y Búsqueda y Salvamento (COE)

28 Nov - 2024

Poll results

slido

Table of contents

- PRIMER BLOQUE
- Mesa redonda
- SONDEOS DE SATISFACCIÓN

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR? (1/12)

- Falta de regulación en cuanto a actividad y descanso de las tripulaciones, a los principios de operación de la coordinación aérea en los incendios forestales y a la condición de las instalaciones en el lugar de trabajo.
- La operación real, en el caso de aviones, tiene problemática con la norma que se debe seguir, por ejemplo, en formación de ambos puestos de pilotaje, que también aplica a CRI/FI o CRE/FE, cuando ya de por sí esta formación habilita a hacerlo, la verificación 180D, que tenía sentido sin la doble campaña, formación en extintores, cuando está prohibido usarlo en vuelo,

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(2/12)

llevar documentación a bordo en operación monopiloto, que nunca lo va a hacer y además está la falta de espacio, etc. Además, las limitaciones de vuelo limitan mucho encontrar a pilotos extranjeros (incluso de FAA), que para ellos, en descanso, siguen estando lejos de su casa
y esta situación les estresa más.
También, a nuestra empresa y pequeños operadores de AT-802/A, es muy complicado entrar en el mercado tal y como se está regulando con aeronaves EASA. A los grandes operadores de estas aeronaves les cuesta encontrar pilotos y mecánicos, cuánto más a los pequeños. Todos los centros de mantenimiento

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(3/12)

aprobados bajo EASA Parte 145, incluso muy relacionados con el sector como es Avincis, no pueden dar este servicio realmente porque no hay mecánicos y la situación para el AT-802/A en mantenimiento se ha complicado mucho. Además, es un oficio
que requiere estar mucho fuera de casa y cada vez hay menos que quieran hacerlo. También, para llegar a los estándares solicitados, se requiere una gran inversión, no una inversión pequeña, con lo que solo grandes empresas pueden conseguir de manera rápida o los que ya lo

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(4/12)

tienen todo montado desde hace años. Esto a nosotros, personalmente, nos afecta, ya que operamos aeronaves extranjeras (propiedad de la empresa española y COE), y esta situación hace que, al no encontrar a nadie que nos dé soporte en mantenimiento y nosotros tampoco poder conseguirlo en breve, estamos fuera del mercado,

y estando fuera del mercado tampoco podemos invertir. Tampoco entendemos como en un oficio de emergencia se requieren que las aeronaves sean EASA, ya que se opera en un entorno donde también está el 43 Grupo, que no lo es, y operadores de no más de 5 aeronaves de AT están frente a otros operadores que incluyen 40 aeronaves extranjeras porque, por

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(5/12)

la Resolución del 16 de Abril, pueden. Con respecto a los pilotos, cada vez hay menos que puedan llevar aviones EASA y cada vez habrá menos, ya que se ha quitado la operación que nutría este sector, la fumigación. ¿Qué se va a hacer al respecto? Es un problema muy real y grave, que afecta directamente a la seguridad operacional en unos años. El sector se ha posicionado de tal forma que un operador que nunca ha tenido experiencia en extinción de incendios, pero tiene mucho dinero, se compra una flota enorme y contrata a diferentes pilotos y mecánicos de otros operadores, y eso se considera más seguro

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(6/12)

que una empresa que lleva más de 30 años operando con el mismo personal y de manera internacional, pero sin capacidad económica para alcanzar los estándares tan altos iniciales que se han puesto.
Nuestros centros consultados 145 han sido 7, y
ninguno de ellos puede darnos soporte ya que no encuentran a mecánicos que quieran trabajar en este sector,

habiendo otros más estables, y tampoco se puede pagar cualquier precio porque entonces la empresa no es rentable. Es necesario que AESA proponga a los organismos correspondientes oficios que nutran al sector de pilotos,

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(7/12)

que también se intenten dar contratos que no obliguen a hacer la doble campaña, ya que cada vez hay menos mecánicos que quieren hacerlo, que se regule de tal forma que, aunque a largo plazo deban operarse aeronaves EASA, en un principio se ofrezcan exenciones lógicas a empresas que, según su tamaño y complejidad, puedan operar. Nuestras aeronaves son casi nuevas, de no más de 4 años, pero no podemos cumplir a día de hoy con los estándares de AESA / EASA porque, sin contratos no se puede conseguir, y sin conseguirlos no se puede licitar. Por favor, ténganse en cuenta otras

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(8/12)

autoridades y cómo tratan al AT-802. El 80% de los ATs mundiales están en USA y Canadá, y les dan facilidades para que haya mecánicos y pilotos. No podemos competir con Cargolux, con toda la fuerza política y económica que tiene, que sin experiencia compra 16 ATs y los pone a operar cogiendo a personal de diferentes localizaciones, con todo lo complejo que es este sector. Y nosotros (AIR ATTACK) o Firecut, por ejemplo, no podamos acceder porque es imposible aportar económicamente los requisitos que se requieren desde un principio. En el caso de Firecut, otro operador conocido

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(9/12)

y amigo, tiene problemas hasta para hacer la doble campaña en Chile por operar bajo EASA (no tiene medios allí para hacerlo), y al final otros operadores de otros países lo consiguen.

- Más que dificultades, es cuestión de tiempo y dedicación por parte de nosotros (La administración)
- Necesidad de más inspección de bases, es prioritario las inspecciónes en base , sean programadas o por sorpresa. Casi son más efectivas las programadas aunque luego sean falsas alarmas, quiero decir yo programaría más inspecciones en base aunque no se hagan. Pero el efecto sería el mismo.
- Aprobaciones largas. Tramitación administrativa.
- Tiempos
- Falta de pilotos cualificados. Dificultad de

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(10/12)

inversión por las empresas operadoras

- El criterio de la cantidad de horas de vuelo necesarias para alcanzar la posición de piloto al mando en las distintas actividades LCI.SAR es inalcanzable, máxime cuando el Real Decreto 750 impide a un piloto apuntarse las horas en determinados casos, y en otros casos obliga a un piloto apuntarse las horas como Doble Mando, aumentando horas de escuela en detrimento de horas en ambiente operativo. La operación monopiloto con dos pilotos que promulga el Real Decreto 750, y sus daños colaterales, es y será una gran ignominia para los profesionales de la aviación de lucha contra incendios, mientras siga en vigor.
- Que después es difícil comprobar

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(11/12)

que las cosas se están cumpliendo como deben y siempre se buscan huecos.

- La coordinación entre AESA y las administraciones autonómicas
- La obtención del COE.
- Realizar evaluaciones periódicas de riesgos y adaptar los procedimientos a las necesidades específicas del entorno
- Tema enormemente complejo. Bienvenidos los pasos que se estan dando por parte de AESA y Operadores
- Véanse las tablas CRM como ejemplo. Hay puntos normativos que se contradicen entre si, o que tienen fallos en su redacción (el caso CRM es que se disponen de tablas CRM dentro del 750 pero en ciertos puntos normativos se referencia directamente a las tablas CRM de la 965)
- El marco legislativo

PRIMER BLOQUE (1/9)

0 1 5

En su opinión, ¿cuáles son las principales dificultades que encuentra en la implementación de los requisitos LCI y SAR?

(12/12)

y los requisitos, como siempre es un problema para las personas que no están al día en esos ámbitos documentales.

Multiple-choice poll (Multiple answers)

PRIMER BLOQUE (2/9)

0 3 2

¿Qué requisitos considera que son más difíciles de implementar?

Los relacionados con equipamiento y MEL, en caso de ser necesaria.

19 %

Los relacionados con el entrenamiento de la tripulación,

28 %

Los relacionados con las limitaciones de tiempo de vuelo de las tripulaciones.

47 %

Los relacionados con los procedimientos de operación.

28 %

Lo relativo al sistema de gestión

41 %

Multiple-choice poll (Multiple answers)

PRIMER BLOQUE (3/9)

0 2 9

¿Qué problemas identifica a la hora de mantener actualizada la documentación a llevar a bordo?

No tenía claro el listado de documentación

17 %

El alto número de bases o la diversidad de la flota

28 %

La frecuencia con la que se actualizan algunos documentos

45 %

En mi organización la actualización de la documentación no es un problema.

28 %

Option 5

3 %

Multiple-choice poll

PRIMER BLOQUE (4/9)

0 3 3

Considera que la supervisión de AESA contribuye a incrementar la seguridad de las operaciones.

Sí, cada inspección ayuda a mejorar paso a paso la seguridad

55 %

No, tendría que cambiar de enfoque,

30 %

No lo tengo claro

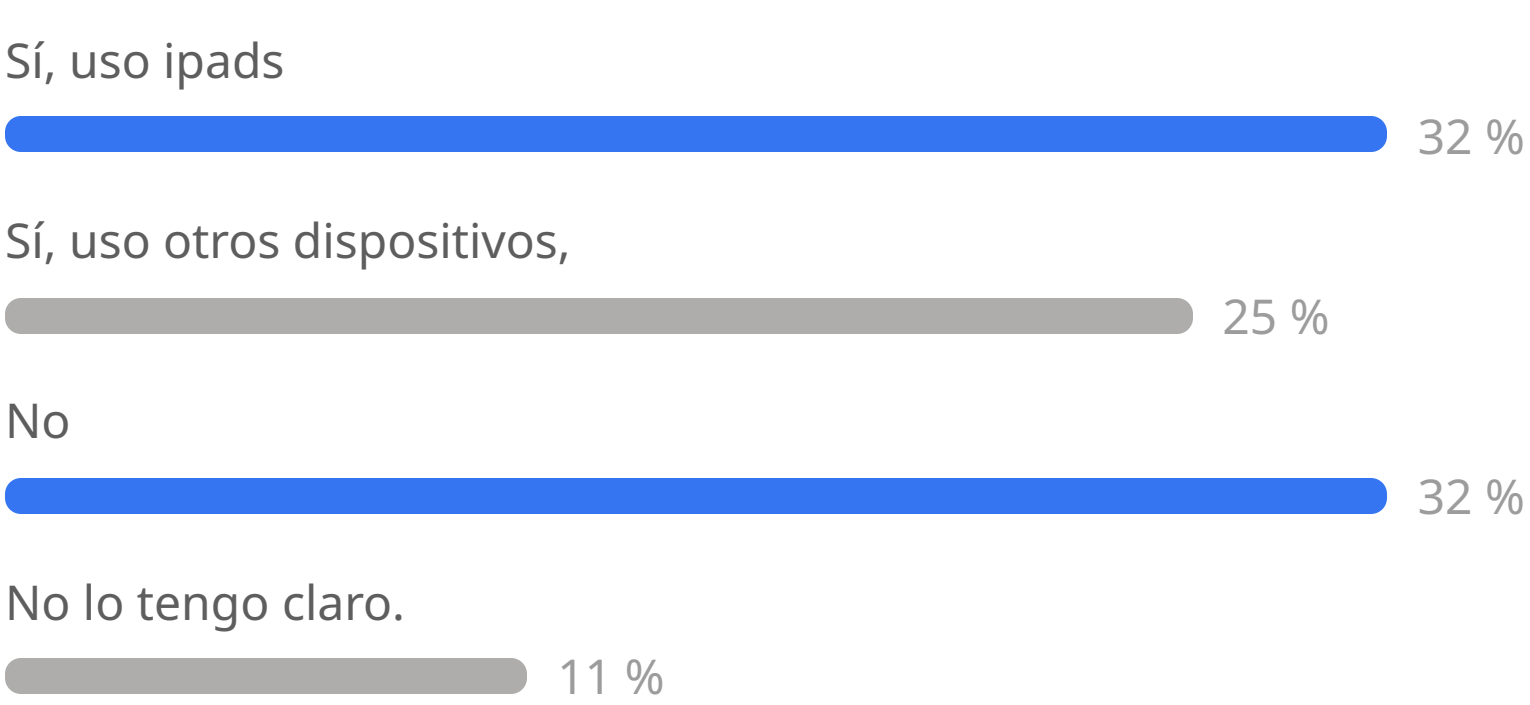
15 %

Multiple-choice poll

PRIMER BLOQUE (5/9)

0 2 8

En su operación hace uso de dispositivos electrónicos para el vuelo,



PRIMER BLOQUE (6/9)

0 1 8

Que aspectos considera que son más relevantes en el uso de las carteras de vuelo, EFB.

(1/4)

- No existe un estándar regulado.
- El uso de PEDs debería ser más lógico. No es seguro en operación monopiloto llevar todo lo que se requiere en la norma, y nunca se utiliza. El AT, en nuestro caso, es una aeronave con muy poca aviónica que nunca se va a ver afectado por el uso de PEDs. Además, hoy en día el uso real de la aviación está lejos del conocido. En los ferrys se instalan starlinks mini para estar siempre conectados con meteo y familia, y se hace de manera muy extensiva. Es una operación monopiloto usando aeronaves muy sencillas, que AESA las cataloga

PRIMER BLOQUE (6/9)

018

Que aspectos considera que son más relevantes en el uso de las carteras de vuelo, EFB.

(2/4)

de la manera que se hace por su MTOW, pero esto es porque carga producto en su tolva, no porque la aeronave, cargada de combustible, lo haga de manera normal. Esto otras autoridades lo entienden y facilitan, de una manera lógica, el mantenimiento y la operación que se debe hacer sobre ella. Un AT no es un A320.

- Descarga de la carga de trabajo. simplicidad de la preparación del vuelo
- Reducción de documentación en papel y espacio en la aeronave.
- Actualización de documentación
- Que es erroneo creer que solo es para pilotos, el personal operativo a bordo lo lleva utilizando muchos años, en FW la parte táctica y creación de los productos, se gestiona por medios electrónicos, donde se encuentran documentación, sop´s, manuales, info operativa de la misión/vuelo, etc...

PRIMER BLOQUE (6/9)

0 1 8

Que aspectos considera que son más relevantes en el uso de las carteras de vuelo, EFB.

(3/4)

- Que además de la tablet, hay que llevar los recursos igual que si no los llevará
- autonomia
- Facilidad de uso y capacidad de almacenamiento en una herramienta ligera.
- Cualquier herramienta técnicamente bien diseñada y que simplifique el trabajo a realizar es bienvenida.
- La comodidad para documentos, frente a la dificultad de uso por necesidad de batería y cobertura
- La agilidad de la gestión documental y la actualización automática de documentos es un plus. Pero deber haber un gestor muy dispuesto para que esto funcione.
- Es una herramienta muy util a la hora de acceder a la información para el vuelo y para la operación actualizada
- Aumenta la calidad de los datos

PRIMER BLOQUE (6/9)

018

Que aspectos considera que son más relevantes en el uso de las carteras de vuelo, EFB.

(4/4)

recogidos y facilita tener la documentacion actualizada ya accesible. Mator rapidez en la consulta de informacion.

- Sencillez y facilidad de actualización.
- Ergonomia para el piloto, mejora el control documental.
- Se podría estandarizar cierta app o sistema de forma que sea totalmente directo su uso. Evitando en parte la necesidad de aprobaciones o trámites que con el más mínimo cambio llevarían a actualizarse
- Desconozco ese sistema de dispositivos.

Multiple-choice poll

PRIMER BLOQUE (7/9)

0 3 2

¿Conocía la existencia del Proyecto de Real Decreto?

Sí

75 %

No

25 %

PRIMER BLOQUE (8/9)

0 1 1

¿Cuáles son los aspectos más significativos que considera en el PRD 750/2014?

(1/2)

- Controlar la FTL de los pilotos para que nos encontremos en condiciones a la hora de volar.
- Hecho de menos grupos de trabajo en pro de la mejora en LCC (Lucha Contra la Contaminación), sobre todo desde el punto de vista del personal operativo a bordo que realiza dichas operaciones y detecciones.
- Que no se cuida el.aspwcto laboral, no va de la mano de la operación.
- Acceso de pilotos a la operacion LCI/SAR. Posibilidad de vuelos de un solo piloto para VFRn/IFR
- Plan de carrera pilotos. FTL.
- Actividad/Descanso Requisitos de las tripulaciones
- Los requisitos de responsabilidades del operador, de entrenamiento para las tripulaciones y del equipamiento a

PRIMER BLOQUE (8/9)

0 1 1

¿Cuáles son los aspectos más significativos que considera en el PRD 750/2014?

(2/2)

bordo. En cambio, falta muchísimo en profundizar y consolidar los requisitos para los máximos de actividad y descanso de las tripulaciones, para la coordinación aérea y para las condiciones de los alejamientos para tripulantes y mecánicos en las bases de operación

- Da la impresión que son cambios menores para adaptarse a Europa, atendiendo normativas y necesidades de los operadores, pero no de los pilotos y mecánicos.
- El COE. Sin duda que haya una licencia nacional no europea para realizar estas operaciones. Quiza se deba ir a una estandarización europea.
- Formación en seguridad para tripulantes y personal adicional operativo
- no lo he podido ver

Multiple-choice poll

PRIMER BLOQUE (9/9)

0 2 9

¿Estaría dispuesto a participar en los grupos de trabajo para el desarrollo de los medios de cumplimiento y material de guía?

Sí, en el grupo relativo a LCI,

45 %

Sí, en el grupo relativo a SAR,

28 %

Sí, en el grupo relativo a coordinación.

28 %

Mesa redonda (1/5)

0 1 2

¿Cuál es su valoración de la campaña 2024?

(1/2)

- Una campaña sin mucho vuelo y con los problemas de siempre y en el caso de nuestras programaciones de base, aumentados, esto no tiene remedio!!!
- Buena campaña con pocos incendios y pocos incidentes
- No hay pilotos ATPL . Ni con teóricas, se va a hacer algo para facilitar el acceso a las teorías
- Excepcionalmente tranquila de vuelos y con mucho caos en las programaciones de pilotos, jornadas interminables de semanas y semanas
- Buena, en cuanto a los resultados, a pesar de ciertas dificultades provocadas por la modificación de la localización de la mayoría de Bases (aprobación de Bases como helipuertos de uso restringido).
- No ha habido accidentes, eso es el resumen, pero tampoco se ha volado, así

Mesa redonda (1/5)

0 1 2

¿Cuál es su valoración de la campaña 2024?

(2/2)

que a ver qué pasa y que esta relajación no nos lleve al hoyo.

- Muy tranquila, en exceso.
- Muy tranquila. Lo cual influye directamente en una menor actividad y recurrencia de servicios. Necesidad de entrenamientos periódicos.
- Enriquecimiento de las empresas, agotamiento de los pilotos.
- HA sido muy tranquila, muy productiva y rentable para las empresas, pero al haber falta de pilotos, los turnos han superado lo admisible.
- Campaña tranquila con poco movimiento.
- Muy positiva, segura.

Mesa redonda (2/5)

0 1 0

¿Cuál es su valoración y retos de la coordinación de medios aéreos, teniendo en cuenta que confluyen medios civiles, militares, variedad de aeronaves e incluso operadores de otros países?

(1/3)

- He visto auténticas barbaridades e incompetencias en la coordinación aérea en incendios pequeños y grandes, si no pasa nada es porque dios no quiere, cómo se puede facilitar una parte tan compleja de un trabajo a gente sin experiencia ni capacidad ni conocimiento, es una temeridad!.
- Simplificar indicativos en grandes incendios y conocimiento aéreos suficientes por parte del coordinador a la hora de coordinar la operación de vuelo.
- La deberían hacer profesionales del sector aéreo, no bomberos o forestales, no pasa más cosas por pura chiripa!!!!
- Depende mucho de la casuística de cada comunidad. En especial el

Mesa redonda (2/5)

0 1 0

¿Cuál es su valoración y retos de la coordinación de medios aéreos, teniendo en cuenta que confluyen medios civiles, militares, variedad de aeronaves e incluso operadores de otros países?

(2/3)

planteamiento en cuanto al personal coordinador (número muy alto y perfil distinto del aeronáutico) de la administración competente provoca que este personal disponga de muy poca experiencia reciente o acumulada.

- Hemos visto con la DANA que lo que nos falla es la administración. No hay más que decir.
- Mayor entrenamiento. Las aeronaves deben saber que las instrucciones del coordinador deben ser obedecidas.
- Necesidad de profesionalizar la figura del CMA y reforzarla normativamente cuanto antes. Estandarizando su figura de manera urgente.
- Debería exigirse formación.
- La coordinación es nefasta en todas las

Mesa redonda (2/5)

0 1 0

¿Cuál es su valoración y retos de la coordinación de medios aéreos, teniendo en cuenta que confluyen medios civiles, militares, variedad de aeronaves e incluso operadores de otros países?

(3/3)

comunidades donde he estado. LA poca profesionalidad de coordinadores y el error de concepto de las administraciones, que piensan que la coordinacion es entre medios aéreos y terrestres, en lugar de coordinar sólo a los aéros, nos dificulta el trabajo y nos pone en riesgo

- Seguir potenciando la necesidad de la coordinacion aerea

y estandarizar, creo que vamos en buen camino.

Mesa redonda (3/5)

0 1 1

En su opinión, ¿cuáles son los retos que debemos afrontar en el ámbito de la lucha contra incendios?

(1/3)

- Conciliar la vida personal y laboral de las tripulaciones, que la coordinación aérea la hagan los pilotos y que la Agencia controle las condiciones en las bases, y que por fin tengamos una operación multipiloto cuando hay 2 en cabina!!!!!!
- Escasez de profesionales.
- Controlar las bases, la coordinación de medios aéreos y las tripulaciones, menudo lío cada año.
- Permitir que la norma (y la autoridad responsable de aplicarla) tenga flexibilidad suficiente para ir incorporando las numerosas mejoras que se pueden ir planteando, en cuanto a desarrollo tecnológico, soluciones de sistemas de extinción, la extinción

Mesa redonda (3/5)

0 1 1

En su opinión, ¿cuáles son los retos que debemos afrontar en el ámbito de la lucha contra incendios?

(2/3)

nocturna, etc. También la necesidad de trasladar la responsabilidad de la adecuación de las bases a las administraciones y no a los operadores ya que lo segundo provoca provisionalidad e instalaciones más precarias.

- Centralizar normativa y procedimientos y quitar las competencias autonómicas.
- Aumentar la seguridad antes de que vuelvan los accidentes, que están cerca. Falta experiencia, todo vale, no se entrena, no hay pilotos y vienen extranjeros, pilotos envejecidos...
- Estandarización entre dispositivos y operadoras.
- Pensar más en los que nos jugamos la vida que en los que se enriquecen con ello
- La unificación de procedimientos OBLIGATORIA marcada

Mesa redonda (3/5)

0 1 1

En su opinión, ¿cuáles son los retos que debemos afrontar en el ámbito de la lucha contra incendios?

(3/3)

por AESA para todas las administraciones, que tome parte activa y se eviten caprichos regionales.

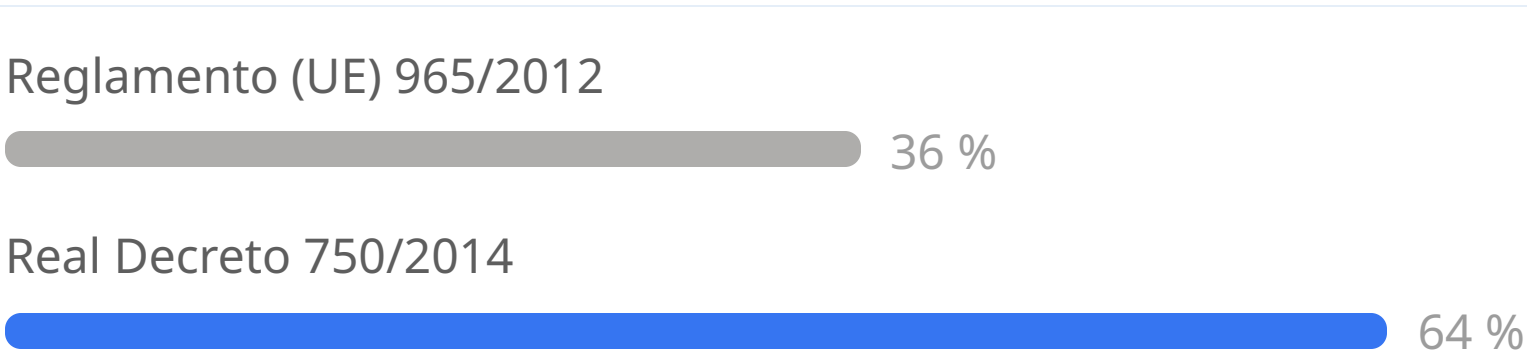
- Facilitación de la entrada de nuevos profesionales
- Promover la incorporacion de profesionales, la estacionalidad.

Multiple-choice poll

Mesa redonda (4/5)

0 1 1

¿Bajo qué marco regulatorio consideras más adecuado realizar las operaciones de rescate HEC?

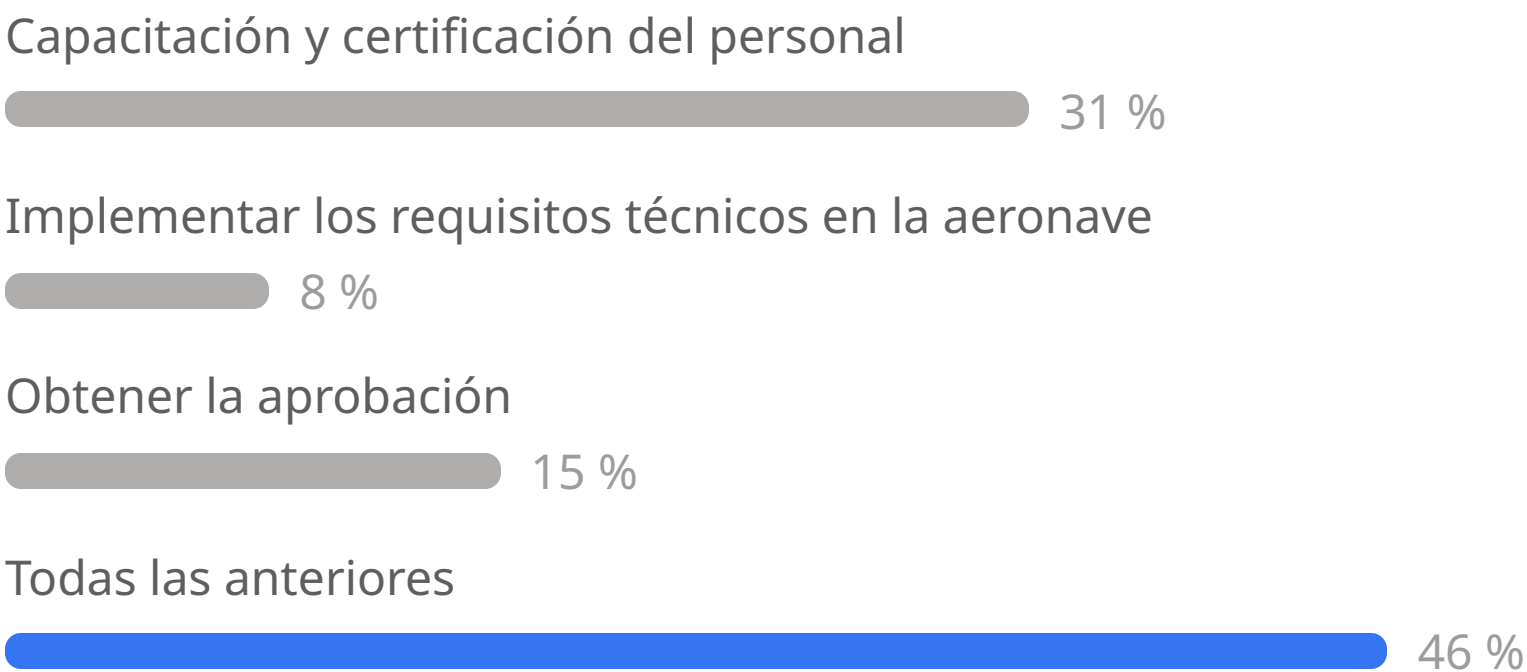


Multiple-choice poll

Mesa redonda (5/5)

0 1 3

¿Cuáles son los principales desafíos para integrar las operaciones HEC en tu operación actual?



SONDEOS DE SATISFACCIÓN (1/3)

0 2 9

¿Qué es lo que más le ha gustado de esta jornada?

(1/3)

- El que se han tratado un número importante de temas interesantes
- Agradecer que se haya celebrado y contado con las comunidades autónomas responsables de la gestión de las bases y de la contratación de los medios aéreos en la lucha contra incendios forestales. Esperamos poder participar en los grupos de trabajo establecidos para las operaciones de lucha contra IF y coordinación de medios aéreos
- Que al menos se tenga intención en hacer jornadas así.
- La organización y el unir al sector para compartir experiencias
- La presentación del EFB del piloto, muy bien documentada y orientada.
- Todo
- Muy bien escalado el programa
- La oportunidad de hablar del tema, aunque me voy decepdionado.
- Anda mucho a la mejoría de relación de Aesa con el sector y a la inversa.

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (1/3)

0 2 9

¿Qué es lo que más le ha gustado de esta jornada?

(2/3)

- La ponencia sobre el efb
- La mesa redonda
- Los elementos de exposición sobre los problemas existentes en la actualidad. Los diferentes ponentes han demostrado un conocimiento amplio en las materias de las que han hablado.
- Lo claridad con la que se ha hablado , las exposiciones y el contenido en general
- En general, bien estructurada.
- Ha sido muy formativa e interesante. Todos los ponentes son especialistas en su área .
- Los temas tratados y la multidisciplinidad conseguida con expertos de diferentes estratos del sector
- El unirse administración, operadores y profesionales siempre es positivo.
- Todo en general me ha parecido muy interesante, la cooperación en estás operaciones de rescate.
- En general todo, pero principalmente

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (1/3)

029

¿Qué es lo que más le ha gustado de esta jornada?

(3/3)

la posibilidad del networking

- Un punto de ruegos y sugerencias que, desde el punto de vista del operador, de la sensación de que tendrá un resultado positivo para la normativa futura. Un espacio en el que desde el punto de vista del piloto y técnicos de mantenimiento y otro personal, se den a compartir las opiniones, experiencias y feedback para futuros avances en la normativa
- Rescate HEC
- La mesa redonda
- Variedad de temas.
- La charla de los EFB, HEC y la tortilla.
- El sentido técnico y monográfico
- La verdad que la he visto pobre, ha sido un "cumplir el expediente" de difusión, sin servir mucho.
- La participación de bomberos de Madrid, la Mesa r donda y las Q&A
- los temas expuestos
- En lineas generales bien

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (2/3)

0 2 6

¿Qué ha echado en falta en esta jornada?

(1/5)

- Más tiempo para puesta en común de preguntas y comentarios sobre la operación
- La posibilidad de hacer comentarios en el chat o formular preguntas en remoto. Estaba anulada esa posibilidad, en la plataforma online.
- Que se hubiera avisado a todos los pilotos y pudieran haber asistido.
- A representantes de las CCAA
- La presencia y participación de pilotos o de alguna representación sindical.
- Ponencia sobre coordinación y procedimientos para implementar los UAS para apoyar al trabajo en lucha contraincendios y búsqueda de personas. Es una herramienta que no compite con otros medios aéreos y puede sumar

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (2/3)

0 2 6

¿Qué ha echado en falta en esta jornada?

(2/5)

y ayudar a la emergencia tanto al coordinador de medios aéreos en los momentos de repostaje de combustible como en el seguimiento constante y en tiempo real de la evolución de los incendios.

- Nada en particular
- Que no hubieran censurado las preguntas de una manera tan vergonzosa.
- Más tiempo para el networking (pica pica al acabar)
- Se dentro en exceso
- en la rotatoria
- Estadísticas en esta última campaña. Así como temas relacionados con mantenimiento (Anexo 4) del RD 750/2014, y cómo interfiere con operaciones.
- La inclusión de drones como elemento de rescate y otras muchas acciones que se pueden llevar a cabo en los LCI y COE existen evidencias actuales en los que son muy efectivos para realizar esas tareas.
- Se habla mucho de

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (2/3)

026

¿Qué ha echado en falta en esta jornada?

(3/5)

helicópteros y poco de ala fija. Además, hecho en falta que la norma aborde de manera más concreta los casos particulares de las aeronaves que se operan en ala fija y que no cubra de manera general cualquier cosa, ya que perjudica mucho el sector. También, al ser normativa nacional, existe flexibilidad al respecto. Por favor, recuerden también que la operación de aeronaves extranjeras las realizan COEs nacionales (empresas nacionales), y el vetado de estas afecta a las empresas españolas, y en nada a otra empresa de fuera. Entendemos la preocupación en seguridad, pero esta

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (2/3)

026

¿Qué ha echado en falta en esta jornada?

(4/5)

debe ser coherente. No es equitativo que un operador, con 100 aeronaves, pueda meter el 40% extranjeras, y sin embargo, un operador con aeronaves nuevas y 5 aviones sea inseguro. La norma se ha realizado para que empresas grandes, con muchísimo dinero y muy poca experiencia en el sector, puedan hacer una operación, y empresas formadas por miembros que han trabajado toda su vida en el sector, por razones económicas, no puedan. Y, por ejemplo, actualmente hay un nuevo operador europeo que está sacando personal de España y opera aeronaves EASA y puede conseguir la aprobación fácilmente, aunque no tenga experiencia en el sector.

- Más datos sobre SNS o SMS, en alguna jornada anterior se mostraban datos de cultura de seguridad
- nada

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (2/3)

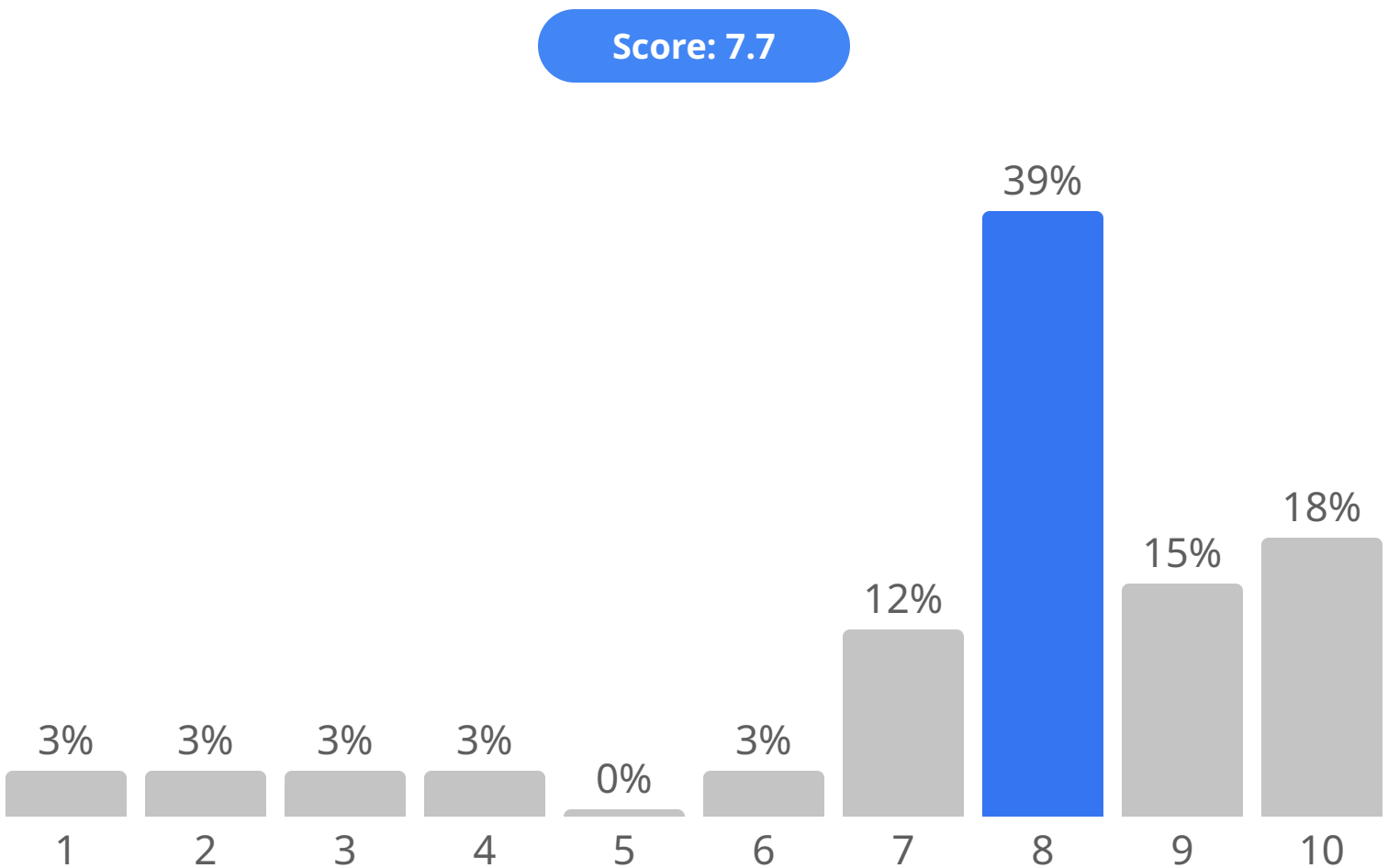
0 2 6

¿Qué ha echado en falta en esta jornada?

(5/5)

- Hablar de SAR ala fija.
- Quizás dedicarle más tiempo a cada tema.
- Me ha dado la sensación de que en más de una ocasión se ha respondido "pasando la pelota" a otros lados y/o dando por respondidas ciertas preguntas que, a la mayoría, nos sería de importancia tener resueltas o al menos aclaradas.
- Una pantalla con los nombres y funciones de los ponentes.
- La participación de la CIAIAC
- Debate más amplio sobre los retos de futuro
- Todo bien.
- Nada
- Debería haber sido más crítico todo, para mejorar hay que ser crítico, hablar de lo bien que se hace todo, no sirve de nada.
- nada
- Mas compromiso por parte de la administración

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (3/3)

Del 1 al 10 cómo puntuaría este evento

0 3 3