

Jornada de Aviación General

15 diciembre de 2023

1. ¿Qué relación tienes con las aeronaves objeto del proyecto normativo?

077

(1/2)

A. Soy piloto de parapente, paramotor o ala delta



B. Piloto de una aeronave considerada histórica



C. Soy piloto de ULM



D. Soy piloto de una aeronave de construcción por aficionados



E. Pertenezco a alguna asociación u organización relacionada



1. ¿Qué relación tienes con las aeronaves objeto del proyecto normativo?

077

(2/2)

F. No tengo relación, pero estoy interesado en el proyecto



G. Piloto privado PPL



ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (1/4)

0 4 7

2. ¿Tenías conocimiento del trabajo en el nuevo proyecto normativo anexo I antes del anuncio de estas jornadas?

A. Si



B. No



ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (2/4)

0 1 8

3. ¿Qué acción consideras que puede tener mayor impacto en el desarrollo del marco normativo de las aeronaves anexo I?

(1/6)

- Los pesos
- Habiendo llegado a un consenso lo urgente es sacar lo antes posible. No retrasarlo mas de Marzo
- A nivel general en España, no parece apropiado el no aplicar la figura de las zonas de información de vuelo FIA (TIA), que no requiere que su base o límite inferior sea en GND, y tratar todas las zonas de información de vuelo FIZ (TIZ), limitará de forma severa los vuelos deportivos.
- La obligatoriedad de ir por Federaciones y de Licencias en parapente, paramotor y ala delta
- No conocimiento
- Que todos (o la mayoría de ellos) que trabajen en el marco

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (2/4)

0 1 8

3. ¿Qué acción consideras que puede tener mayor impacto en el desarrollo del marco normativo de las aeronaves anexo I?

(2/6)

normativo sean usuarios de, al menos, un tipo de dichas aeronaves para que conozcan de manera práctica y veraz los problemas a los que se enfrenta el usuario y no sólo desde su perspectiva teórica.

- Mantener la Seguridad rebajando la burocratización.
- Facilidades en la obtención y revalidación de los certificados de aeronavegabilidad.

Los aviones que proceden del ámbito militar no suelen tenerlo

- Promoción del deporte aéreo.
Conseguir Abaratarlo
- Simplificar, interviniendo lo justo para garantizar que no se producen interferencias y que los niveles de seguridad, sobre todo a terceros, se mantienen en niveles aceptables.
- Espacios aéreos y formación
- Acceso al espacio aéreo

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (2/4)

0 1 8

3. ¿Qué acción consideras que puede tener mayor impacto en el desarrollo del marco normativo de las aeronaves anexo I?

(3/6)

controlado en aquellas que lo tienen limitados (ULM y asimilados).

- Tratar aeronaves ultraligeros como parte del tráfico VFR igual con avionetas no ULM.
- Eliminar restricciones en los proyectos de construcción amateur que no están basadas en criterios objetivos de seguridad.
- Propuesta de modificación para el proyecto del RD. Propuesta

1: En el apartado ASI.OPS.005

Condiciones Operativas 4. En

relación al tipo de espacio aéreo:

4.1) (Texto del proyecto) Los vuelos

no se efectuarán en espacio aéreo

controlado , zonas obligato-rias de

radio (RMZ), ni

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (2/4)

0 1 8

3. ¿Qué acción consideras que puede tener mayor impacto en el desarrollo del marco normativo de las aeronaves anexo I?

(4/6)

en zonas obligatorias de transpondedor (TMZ). 4.1)
(Propuesta) Los vuelos no se efectuarán en los espacios aéreos no controlados clasificados A, B, C y D, ni en zonas obligatorias de radio (RMZ) ni zonas obligatorias de transpondedor (TMZ). Incluir una aclaración que excluya los

espacios aéreos controlados clasificados E y eliminar el resto de lo marcado en amarillo, ya que muchos ULM ya incorporan dichos equipos, por lo que debería eliminarse tal limitación operativa o, en todo caso, concretar que será aplicable dicha limitación cuando no se cuente con esos equipos, o habilitación para utilizarlos, como para

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (2/4)

0 1 8

3. ¿Qué acción consideras que puede tener mayor impacto en el desarrollo del marco normativo de las aeronaves anexo I?

(5/6)

el resto de aeronaves. 4.2) (Texto del proyecto) Los vuelos no se efectuarán en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas activadas salvo que las condiciones de uso correspondientes a dichas zonas así lo permitan explícitamente. 4.2)

(Propuesta) Los vuelos no se efectuarán en zonas prohibidas, restringidas

o peligrosas activadas salvo autorización de sus gestores. En equivalencia a la experiencia con otros usuarios del espacio aéreo, tales como los operadores UAS, y para simplificar la gestión operativa debería decir “salvo autorización de sus gestores” ya que las condiciones de uso publicadas en AIP no suelen llegar a tal grado de precisión.

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (2/4)

0 1 8

3. ¿Qué acción consideras que puede tener mayor impacto en el desarrollo del marco normativo de las aeronaves anexo I?

(6/6)

Propuesta 2: Añadir disposición adicional para incluir en el RD 1133/2010 el acronimo "FIA" donde indica "zona de información de vuelo (FIZ)" diga "zonas de información de vuelo (FIZ/FIA), posibilitando de esta manera la implantación de una FIA, que no requiere su base en GND como es el caso de la FIZ

- Reducir la carga burocrática para la operación

y mantenimiento de este tipo de aeronaves.

- Realización de trabajos aéreos para aeronaves Anexo I de manera simple.
- Regulación más flexible, y menos trabas burocráticas.

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (3/4)

0 2 2

4. ¿Qué aspectos consideras que puede faltar en la hoja de ruta de aviación general?

(1/5)

- Regulación de utilización de los amarajes y despegues con hidroaviones en zonas si la navegación a motor esté autorizada
- Aplicar a los ULM y asimilados, la limitación de no poder operar en zonas obligatorias de transponder (TMZ), y zonas obligatorias de radio (RMZ), cuando muchos de ellos en la actualidad ya portan estos elementos no parece lo más apropiado.
- Aclaraciones para los no ULM
- No conocimiento
- Dotar presupuesto económico para reducción de costes en la aviación general y o deportiva sabiendo que está

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (3/4)

0 2 2

4. ¿Qué aspectos consideras que puede faltar en la hoja de ruta de aviación general? (2/5)

- actividad no es barata, pero se podría incrementar la actividad con ayudas económicas a los asuarios.
- Un cambio total de paradigma, fomentando la cultura aeronáutica desde la base de la sociedad, por ejemplo acercar la actividad a los centros educativos, extraescolares... facilitando herramientas a las escuelas, asociaciones o clubes aprovechando su capilaridad social.
- Los PPL estamos un poco preocupados por el poco uso (o mal uso) que se hace de las comunicaciones por radio, sobre

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (3/4)

0 2 2

4. ¿Qué aspectos consideras que puede faltar en la hoja de ruta de aviación general? (3/5)

todo en la proximidad de aeródromos de ULM, vitales para la seguridad en vuelo. Sobre todo en proximidad de los CTR.

- Aeronaves EASA
- ULM, seguir desarrollando legislación y habilitaciones que la acerquen a PPL. Vuelo a vela. La gran ignorada, siendo España uno de los mejores lugares del mundo para practicarlo. Promoción

y subvenciones a la FORMACIÓN entre la JUVENTUD para acceder a la Aviación General y Deportiva.

Seguimos sufriendo la imagen de ser una actividad para clases pudientes. ' -

- ULMs en espacio aéreo controlado
- Promoción y acceso fácil, tal vez.
- Perfil de operadores de aviación general, efectivamente es heterogéneo, ¿cómo se Harmoniza?

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (3/4)

0 2 2

4. ¿Qué aspectos consideras que puede faltar en la hoja de ruta de aviación general?

(4/5)

- Necesidad de una mejora importante en los procedimientos de acceso a los exámenes teóricos. Senasa pone muchas dificultades tanto burocráticas como operativas.
- Acciones para el fomento de la seguridad de vuelo, como las que se hacían hace 10 años.
- Las necesidades de la industria de desarrollo, certificación y fabricación no están bien consideradas. Falta voz de la industria porque casi no hay. Solo ELA aviation
- Control efectivo de su cumplimiento.
- Entrada de aeronaves ligeras en zonas ctr y aeropuertos
- Simplificación de la normatividad, mas rapidez en la transposición de la normativa europea.
- Difundir las actas que se realicen de los grupos de trabajo desde la propia administración.

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (3/4)

0 2 2

4. ¿Qué aspectos consideras que puede faltar en la hoja de ruta de aviación general?

(5/5)

- Flexibilización
- U Space y la armonización
- Facilidades en la operación de aviación general en muchos aeropuertos.

ITEM 3 y 4- MARCO NORMATIVO (4/4)

0 4 6

5. ¿Conoces o has consultado alguna vez los trípticos divulgativos que se han elaborado para las aeronaves de anexo I y que se pueden encontrar en la web de AESA?

A. Sí, he consultado todos ellos



B. No, no conocía su existencia



C. He consultado solo alguno de ellos



6. ¿Qué dificultades encuentras en los aeropuertos/aeródromos a los que vuelas?

(1/4)

- Las operaciones de privados disminuyen porque cada vez AENA pone más pegas: Sistemas de seguridad cada vez más absurdos y complejos, reducción de zonas de aparcamiento aplicando normas de aeropuertos grandes en lugar de sentido común como por ejemplo ocurre en USA
- N/A
- Controladores no están acostumbrados/entrenados para tener una mezcla eficaz de aviación ligera con la más pesada.
- Al volar ULM y VSM nos esta vetado. Ojalá llegue el día sea posible, como en el extranjero sucede
- Handling, slot aparcamiento plataforma y horarios.
- Como han comentado los compañeros, la pregunta tiene sesgo, pero destacaría la necesidad de uso flexible del espacio y la necesaria reducción de los TMA
- El de Madrid es un Caos.
- El TMA de Galicia, es demasiado grande

6. ¿Qué dificultades encuentras en los aeropuertos/aeródromos a los que vuelas? (2/4)

- Slots de aparcamiento PPR, necesidad de Handling obligatorio, aunque sean vuelos de escuela, excesivos controles de seguridad, y tasas abusivas en determinados aeropuertos.
- Todas! Costes, regulación exagerada, seguridad exagerada, dificultad de acceso, trato inquisitorial del personal. Mis referencias son San Sebastián, Cuatro Vientos, Vitoria. Gracias
- Dificultad de poder realizar entrenamiento por ser bases aéreas.
- Necesidad de slot para entrenamientos nocturnos. Handling obligatorio.
- Algunos TMA, como el de Madrid, tienen dimensiones muy grandes
- .
- Directamente, que tenemos la percepción de que molestamos y que ya, cuando se contemple la entrada de los ULM, los ligeros tendrán mil trabas operativas.
- Las regulaciones en especial de seguridad con la necesidad de

6. ¿Qué dificultades encuentras en los aeropuertos/aeródromos a los que vuelas?

(3/4)

- contratar handling. Costes de estacionamiento. Excesiva restricciones a la operación.
- El exceso de permisos, solicitudes, coordinaciones y tiempos para vuelos de aeronaves no tripuladas...
- Los paramotores no son bienvenidos en todos lo aeródromos
- Gestión handling, costes si te descuidas
- Pregunta con sesgo. Hay que distinguir la red pública (principalmente gestionada por AENA) y la privada.
- Poca disponibilidad de slots
- Negativa a la aceptación del vuelo y multiples trabas para evitar la operación
- Handling opaco. Dificultades burocráticas. Papeleos y trámites innecesarios. Tramites que dificultan operaciones y que no se ven en otros aeropuertos públicos en el extranjero. Lentitud en la gestión de los tramites. Necesidad de FPL previo

6. ¿Qué dificultades encuentras en los aeropuertos/aeródromos a los que vuelas?

(4/4)

cuando la operativa del aeropuerto no lo justifica. Retrasos en las operaciones e imposibilidad en muchos aeropuertos de compatibilizar operaciones de AG con operaciones comerciales como pasa en cualquier aeropuerto público fuera de España.

- Por parte de los gestores facilitar el uso flexible del espacio aéreo para todos los usuarios.
- Caso Aeródromo Ocaña. Los usuarios nos ha afectado

el trámite de venta....dos años sin soporte, combustible, mantenimiento de las instalaciones y falta de información. Y a fecha de hoy sigue sin resolverse.

- obligación de handling con importantes costes para el piloto en algunos aeropuertos
- AENA pone cada vez mas dificultades a la AG

ITEM 5-FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LOS ACCIDENTES EN
AVIACIÓN GENERAL (1/3)

0 2 4

7. ¿Cuál crees que es la causa principal de los accidentes e incidentes en aeronaves de aviación general?

(1/4)

- Meteo. Desconocimiento.
Complejidad del sistema .
Restricciones a la AG. Poca ayuda
ATS
- Exceso de confianza y descuido de
normas de seguridad vfr
- La falta de práctica y una toma de
decisiones erróneas
- Pocas horas de vuelo/operaciones
por año de los pilotos
- y una cultura de seguridad basada
en cumplimiento normativo y no
tanto en la seguridad real de las
operaciones y en criterios objetivos
de habilidades del piloto.
- Mala praxis por deficiente
formación recibida No disponer de
dispositivos electrónicos de
posicionamiento en el espacio aereo
- Planificacion

ITEM 5-FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LOS ACCIDENTES EN AVIACIÓN GENERAL (1/3)

0 2 4

7. ¿Cuál crees que es la causa principal de los accidentes e incidentes en aeronaves de aviación general?

(2/4)

- mala planificación
- La falta de aptitud y actitud del piloto, la aeronave y las condiciones del vuelo en el momento de salir a volar. Es imprescindible un buen prevuelo, una buena planificación del mismo y ser conscientes de que se vuela el vuelo. Las exhibiciones para los profesionales y las chulería para la cantina.
- Planificación de vuelo. Ha habido varios accidentes por quedarse sin combustible, por ejemplo.
- Humano
- Aprender de los errores de los demás. Poca gente que conozco sabe cómo llegar a los informes y menos aún se los lee, asimila y pone en práctica los resultados o los boletines.
- Imprudencias, aves, planificación
- Factores humanos

ITEM 5-FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LOS ACCIDENTES EN AVIACIÓN GENERAL (1/3)

0 2 4

7. ¿Cuál crees que es la causa principal de los accidentes e incidentes en aeronaves de aviación general?

(3/4)

- Falta de conciencia en los factores humanos. El factor humano es el gluten de todo. La formación teórica de pilotos dista de lo que uno se encuentra en la realidad. Se trata de aprobar exámenes no de aprender. En los exámenes preguntan cosas como por ejemplo, cuantas combinaciones tiene un transponder y no preguntan cómo funciona... Planificar el vuelo.
- la no evaluación del riesgo residual y la falta de formación
- El exceso de confianza del piloto en todos los sentidos
- Sin duda, el factor humano, y la toma de decisiones.
- Falta de ejecutar las listas de comprobación y preparación del vuelo y la falta de formación continua
- La falta de supervision, no se controla a

ITEM 5-FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LOS ACCIDENTES EN AVIACIÓN GENERAL (1/3)

0 2 4

7. ¿Cuál crees que es la causa principal de los accidentes e incidentes en aeronaves de aviación general?

(4/4)

- los que no saben o no quieren saber
- Los accidentes tienen múltiples factores
 - Planificación del vuelo
 - Falta de formación y cultura aeronáutica en operación y mantenimiento
 - Falta de formación continua de los pilotos recreativos.
 - La formación

ITEM 5-FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LOS ACCIDENTES EN
AVIACIÓN GENERAL (2/3)

039

**8. ¿Conoces el video divulgativo preparado por
AESA sobre la planificación de un vuelo VFR?**

A. Si, y su contenido es interesante



B. Si, pero no lo considero de utilidad



C. No



ITEM 5-FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LOS ACCIDENTES EN
AVIACIÓN GENERAL (3/3)

0 4 0

9. ¿Sabes dónde consultar los informes de investigación accidentes?

A. Si



B. No



ITEM 7-MESA REDONDA (1/3)

0 1 5

10. ¿Qué retos crees que podría afrontar la aviación general en los próximos 5 años? (1/4)

- asimilarnos cada vez más a USA en cuanto a certificaciones, licencias, etc
- Lograr reducir las barreras establecidas en aeropuertos y espacio aéreo y no complicar más lo que no lo es.
- Estructurar con personal especializado en las materias que se precisa administrar y de manera ágil y reduciendo
- la burocracia que limita el progreso de la actividad aeronautica tanto comercial como privada como deportiva.
- Facilitar un espacio flexible para todos los usuarios y que su uso dependa de la aptitud del piloto y no del tipo de aeronave que se vuela
- Para fomentar la iniciación en la aviación hay que permitir que la aviación deportiva pueda entrar en espacios LED y LER

ITEM 7-MESA REDONDA (1/3)

0 1 5

10. ¿Qué retos crees que podría afrontar la aviación general en los próximos 5 años? (2/4)

- La progresiva desaparición de aeródromos y clubs de vuelo por inviabilidad económica o presión vecinal. Especialmente en VSM. La falta de oferta para una demanda de formación creciente. El desinterés de las nuevas generaciones en la aviación general y deportiva. La sostenibilidad mediante aviones de propulsión eléctrica.
- Primero hay que dividir según características y necesidades. Y una vez consciente de las limitaciones de cada sector, y con el paradigma de la seguridad como principio, el resto es aumentar las horas de vuelo de cada sector un mínimo de un 10%
- El traspaso de muchos pilotos del mundo avión a los ultraligeros
- Simplificar normativas y entender las operaciones y necesidades a la AG y deportiva.

ITEM 7-MESA REDONDA (1/3)

0 1 5

10. ¿Qué retos crees que podría afrontar la aviación general en los próximos 5 años? (3/4)

Dar visibilidad a la AG y deportiva. Actualizar la formación a pilotos a algo realista y útil. Apoyo y entendimiento a emprendedores de nuestro sector. Simplificar los procesos de renovación de aeronavegabilidad de aeronaves Anexo I.

- Democratización de la cultura aeronáutica y que llegue a toda la sociedad. El gran reto debería ser que cuando digas que vuelas no te

miren como a un loco y no tengas que defender que no es una actividad de riesgo mayor que ir en otro vehículo.

- Inflación en costes operativos y de adquisición de aeronaves ligeras. Implementación de mejoras en sistemas de visualización de tráfico en vuelo (ADS-B, conspicuity, integración de drones).
- Estandarización y uniformidad de regulación en Europa

ITEM 7-MESA REDONDA (1/3)

0 1 5

10. ¿Qué retos crees que podría afrontar la aviación general en los próximos 5 años?
(4/4)

- .
- Aumento de costes y burocracia
- Mejorar la seguridad, actualizar la flota, fomentar la aviación general como motor económico, y la flexibilización de normativa y reducción de la burocracia.

ITEM 7-MESA REDONDA (2/3)

0 1 4

11. ¿Qué área/s de mejora de las expuestas consideras prioritaria y por qué?

(1/4)

- aeropuertos y aerodromos, fomentar su desarrollo incentivar que haya iniciativas a nivel local/autonómico, verlos desde el ambito, también, de la seguridad
- AENA y ENAIRE
- La regulación de dispositivos electronicos para poder verse en el aire todos los operadores en vuelo asimilados, ulm, uas.. todos.
- Hacer llegar el mensaje a todos de una manera adecuada y activa. Escuchar a todos y no sacar como dogma las conclusiones que surjan de esta jornada, los que hemos venido somos los que nos hemos preocupado de manera activa por acudir, por formarnos e informarnos. Sin menoscabo de, como he leído por aquí, el sesgo en el planteamiento las preguntas y el universo al que se les pregunta
- Los espacios aéreos, es

ITEM 7-MESA REDONDA (2/3)

0 1 4

11. ¿Qué área/s de mejora de las expuestas consideras prioritaria y por qué? (2/4)

esencial para poder abrir a la aviación deportiva. Los espacios aéreos se han ampliado y cada vez hay menos sitios de vuelo.

- Apoyo a la formación. Subvenciones al vuelo deportivo
- Reducir requerimientos y trabas. Cada subsection en su campo
- La operación en aeropuertos de la red Aena.
- Que AENA deje de ningunear a la AG y reorganice sus sistemas administrativos

para reducir drásticamente la cantidad de errores que comete en su facturación

- Construcción de hangares y lugares adecuados para desarrollar la actividad de aviación general y deportiva, sobre todo a emprendedores con ideas novedosas.
- La normativa debe estar realmente adecuada y aplicable. Debería ponerse el punto de mira en la formación, las escuelas de

ITEM 7-MESA REDONDA (2/3)

0 1 4

11. ¿Qué área/s de mejora de las expuestas consideras prioritaria y por qué? (3/4)

vuelo no llegan a transmitir todo lo que deben... la mayoría son meras expendedoras de licencias y no fomentan la cultura aeronáutica porque consideran que eso no es negocio. Debe hacerse hincapié en el prevuelo, la planificación, la aptitud y la actitud del piloto, de la aeronave y las condiciones del entorno a volar en cada operación

- Mejorar clasificación de espacios aéreos para reducir

el bloqueo actual de TMAs sobredimensionados. Reducir tramites burocráticos en la formación y operaciones de AG. Reducir impedimentos a la operación e importación de aeronaves extranjeras en España. Cambiar actitud de AENA en el trato a la AG en las infraestructuras publicas y el control aereo.

- Arrancar la industria de aviation ligera (fabricantes)

ITEM 7-MESA REDONDA (2/3)

0 1 4

11. ¿Qué área/s de mejora de las expuestas consideras prioritaria y por qué?
(4/4)

en España. Es la parte que falta casi completamente en el sector de la aviación general en España.

- La seguridad, para reducir la siniestralidad y hacer una aviación general más segura.

ITEM 7-MESA REDONDA (3/3)

0 1 3

12. ¿Qué aspectos consideras que son relevantes en la evolución de la aviación general y que no se han tratado en la mesa?

(1/5)

- Tener en cuenta los asimilados de ULM que son muchísimos usuarios y cada vez se intenta burocratizar de manera no proporcional cualquier trámite respecto a autorizaciones operacionales.
- El vínculo entre la educación desde fases más tempranas con las hace en las escuela primaria y secundaria de Francia. Ninguno de los aquí sentados le ha nacido la afición por un descubrimiento en la Escuela, la mayoría ha sido heredado o por casualidad. Me refiero a créditos en asignaturas etc...
- Fomentar y facilitar la actividad de aviación general y ligera. Menos despachos y mas plataformas a pie de pista. Escuchar más a los usuarios, sus puntos fuertes y sus potencialidades.

ITEM 7-MESA REDONDA (3/3)

0 1 3

12. ¿Qué aspectos consideras que son relevantes en la evolución de la aviación general y que no se han tratado en la mesa?

(2/5)

- integracion aviacion no tripulada
- Vuelo sin Motor. Hasta Lufthansa lo pone como obligatorio a sus pilotos. En esta mesa casi ni se han mencionado
- La diferenciación del sector. Se ha hecho incapie donde había desarrollo legislativo, dejando de lado a lo que ya está regulado. Aeronaves EASA, dando por hecho que esa regulación es la adecuada y facilita. La realidad de las cifras es opuesta. La actividad de esta aviacion, fuera de las escuelas comerciales. Está tan en retroceso, que vaticina la desaparición.
- Medidas de apoyo y promoción para que se de un relevo generacional.
- La formación a pilotos de AG. La formación real útil es necesaria. Aprobar exámenes no quiere

ITEM 7-MESA REDONDA (3/3)

0 1 3

12. ¿Qué aspectos consideras que son relevantes en la evolución de la aviación general y que no se han tratado en la mesa?

(3/5)

decir nada. Es memorizar. Se necesita un temario bajado a tierra y exámenes adecuados. Lo actual es un reflejo del actual sistema educativo heredado de la obsoleta época de la industrialización. Cursos y formación de refresco. El TMA de Madrid, CTR y otros espacios aéreos desproporcionados.

- Creo que la cultura aeronáutica en la sociedad es el gran

farolillo rojo de la AG para fomentar la aviación en España.

- La ampliación de CTRs que está reduciendo áreas disponibles para volar ULMs debería hacerse de la mano con la posibilidad de poder seguir volando o entrando con la dicha formación.

ITEM 7-MESA REDONDA (3/3)

0 1 3

12. ¿Qué aspectos consideras que son relevantes en la evolución de la aviación general y que no se han tratado en la mesa?

(4/5)

- Pero es una aberración ampliar esas áreas prohibiendo su sobrevuelo y dentro 2 años (con suerte) poder dar la posibilidad con la dicha formación ampliada. ¿Se contempla esa casuística?
- El principal motivo de los accidentes de AG en España indica fallos en la formación de los pilotos que no he visto que se hayan tratado. ¿Que cambios en la formación inicial y continua serían necesarios para reducir estos accidentes?
 - Las necesidades para arrancar la industria de la fabricación de diseños nacionales.
 - La mejora en la seguridad en conjunto, aunque aún queda mucha tarea por hacer. La falta de

ITEM 7-MESA REDONDA (3/3)

0 1 3

12. ¿Qué aspectos consideras que son relevantes en la evolución de la aviación general y que no se han tratado en la mesa?

(5/5)

cultura aeronáutica,
específicamente en la aviación
general, que se considera elitista y
peligrosa desde fuera del sector.

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (1/4)

0 1 5

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

(1/2)

- El interés que habéis puesto.
Gracias.
- Muy completa y bien preparada
- La comunicación abierta entre reguladores y pilotos
- Me llevo la percepción de que por fin, la agencia está comprometida con el sector de la Aviación Ligera!
Me gusta la idea de que empecemos a ver a AESA como un aliado y no como una espada amenazante!
Enhorabuena
- Abrir la reunión a nivel general.
- La jornada en si, deberían hacerse mas a menudo.
- Que se dé visibilidad a estos temas
- Me ha encantado la apertura de un canal de comunicacion y la disponibilidad de la agencia a adecuarse a los tiempos y abandonar el inmovilismo practicado hasta la epoca
- Que también haya sido en remoto, ya que inicialmente no lo era.

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (1/4)

0 1 5

13. ¿Qué es lo que más le ha gustado de esta jornada?
(2/2)

- que las autoridades escuchen a los usuarios
- La puesta en un mismo foro de todas las necesidades y disciplinas.
- La voluntad de mejorar la seguridad y la aviación general.
- Que lo han organizado
- Todo en general y en concreto el que se haya llevado a cabo y haya sido abierta a todo el mundo.
- En general todo, gran trabajo.

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (2/4)

0 1 0

14. ¿Ha echado algo en falta en esta jornada? ¿El qué?

(1/2)

- Sí, otros actores a la hora de participar... por ejemplo otros gestores del espacio aéreo
- Jornadas más específicas sobre ciertas modalidades de vuelo. Para poder interaccionar sobre temas concretos de modalidades aún en desarrollo, como el paramotor
- extenderse mas en las aeronaves asimiladas (parapente, paramotor y aladelta)
- Más información sobre ops. Mto y todo lo referentes a aeronaves históricas.
- Un planteamiento de las preguntas sin sesgo y un universo más amplio a los que plantear los temas. Hemos contestado solamente las personas que han mostrado interés de manera activa por el tema
- Cómo abordar la convivencia del vuelo parapente en las FIZ activas

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (2/4)

0 1 0

14. ¿Ha echado algo en falta en esta jornada? ¿El qué?
(2/2)

con restricciones de coexistencia
acorde a las aprobaciones de AESA

- no
- Más voz a la formación y las escuelas de vuelo.
- Más tiempo para comentarios del auditorio.
- Incluir más vuelo sin motor

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (3/4)

0 1 1

15. ¿Qué temas consideras relevantes para abordar en próximas jornadas?

(1/2)

- Que escuchéis de verdad al usuario, cuando el presidente del RACE dijo que había consultado con las federaciones he hablado con tres presidentes de las mismas de distintas comunidades y me comentan que a ellos no se les ha preguntado nada.
- Conocer avances de las materias expuestas
- Nuevas normativas
- Mostrar estadística aproximada del número de usuarios del sector aeronautico que afectan al espacio aéreo por modalidad, aviación general, ULM, Vuelo a Vala, Globos, Asimilados al ULM (Parapente, Paramotor, Ala Delta) UAS.
- Que se repita esta temática más a menudo.
- Escuchar más a los técnicos y usuarios del vuelo.
- La relacion entre todos los actores en la aviacion,
- profundizar en mejora

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (3/4)

0 1 1

15. ¿Qué temas consideras relevantes para abordar en próximas jornadas?
(2/2)

- seguridad vuelo en espacio aereo no controlado
- Mejora en la seguridad, factores humanos, y facilitación en la aviación general en cuanto a aeropuertos y burocracia.
- Marco legal de diseñar certificar y fabricar aeronaves ULM en España.
- Vuelo sin motor

SONDEOS DE SATISFACCIÓN (4/4)

0 2 3

16. Del 1 al 10 cómo puntuaría esta jornada

Score: 9.0

