

# Jornadas de Aviación General 2025

01 Dec - 05 Dec 2025

Poll results

## Table of contents

- ITEM 1: Perfil dentro del sector - Bienvenida e introducción
- ITEM 2: IConspicuity en la Aviación General - ¿Qué es ser conspicuo?
- 10. Sobre la estrategia de implementación de ADS-L, ¿Qué es lo que le ha parecido más interesante?
- ITEM 4: Mesa redonda - IConspicuity
- ITEM 5- Marco Normativo de la Aviación General en España
- 17. Como titular de una licencia, ¿Cómo valora la relación que va a tener con AESA, desde el momento en que no se requiera una revalidación periódica de la misma ?
- 18. ¿Conocía la vía de la Sede Electrónica de AESA para presentar los ARC declarativos?
- 19. ¿Cree que las medidas de flexibilización incluidas en este RD facilitarán la matriculación en España?
- ITEM 9- Cultura de la seguridad en la Aviación General
- 26. ¿Qué aspectos de las inspecciones en rampa considera más valiosos?
- ITEM 11- Evaluación de la jornada - SONDEOS DE SATISFACCIÓN

ITEM 1: Perfil dentro del sector - Bienvenida e introducción (1/2)

0 1 9

## 1. ¿Qué relación tiene con el sector de la Aviación General? (1/2)

A. Soy piloto privado (PPL)



B. Soy piloto de parapente, paramotor o ala delta



C. Soy piloto de ULM



D. Soy piloto de globo



E. Soy piloto de vuelo sin motor



ITEM 1: Perfil dentro del sector - Bienvenida e introducción (1/2)

0 1 9

**1. ¿Qué relación tiene con el sector de la  
Aviación General?**  
(2/2)

F. Pertenezco a alguna asociación/federación/organización o  
empresa relacionada con el sector de la aviación general



G. Otro



ITEM 1: Perfil dentro del sector - Bienvenida e introducción (2/2)

0 1 9

## 2. ¿Cuál es su principal interés en estas jornadas?

A. Motivos profesionales, mejora de habilidades y conocimiento



B. Curiosidad, conocer las últimas tendencias



C. Otros



ITEM 2: IConspicuity en la Aviación General - ¿Qué es ser conspicuo?  
(1/7)

009

### 3. ¿Tenía constancia del concepto i-Conspicuity?

A. Si lo conocía



B. Me he enterado durante las jornadas



C. No he entendido su utilidad



ITEM 2: IConspicuity en la Aviación General - ¿Qué es ser conspicuo?  
(2/7)

009

#### 4. ¿Es usuario/a de algún dispositivo de visibilidad electrónica?

A. Sí



B. No



ITEM 2: IConspicuity en la Aviación General - ¿Qué es ser conspicuo?  
(3/7)

009

**5. ¿Cree que mejoraría la seguridad y la coordinación del espacio aéreo la implementación de sistemas IConspicuity?**

A. Completamente de acuerdo



B. Bastante de acuerdo, aunque existen otras áreas prioritarias



C. Totalmente en desacuerdo





ITEM 2: IConspicuity en la Aviación General - ¿Qué es ser conspicuo?  
(4/7)

007

## 6. ¿Cuál es la precisión de los equipos de conspicuity?

- Irregular a baja cota.
- En el caso de safesky, la precisión es alta pero sólo cuando hay cobertura
- Muy alta!!!
- No lo conozco pero entiendo que deben tener una capacidad de intercambio fiable y automática de datos de posición , altitud de aeronaves etc
- Lo desconozco
- Es suficiente
- No lo sé

ITEM 2: IConspicuity en la Aviación General - ¿Qué es ser conspicuo?  
(5/7)

0 0 7

## 7. ¿Qué pasa con el jamming/spoofing y los equipos de conspicuity?

- Depende de la tecnología, unas son más robustas que otras y existen redundancias tecnológicas para el mismo nicho.
- Lo desconozco
- ????
- Ni idea, contadme. Trabajo con EAASI Asociación Europea de las Industrias de Fotografía Aérea y ya estamos sufriendo los efectos de jamming
- y spoofing en toda la Europa del Este cercana a Ucrania (i.e. Ucrania, Polonia, Rumanía, repúblicas Bálticas, Finlandia, etc.), ¿cómo afectan a i-conspicuity?
- Lo desconozco
- la mayoría esta basada en datos GNSS - no va bien con jamming
- No lo sé

ITEM 2: IConspicuity en la Aviación General - ¿Qué es ser conspicuo?  
(6/7)

007

## 8. ¿Qué precios tienen los equipos conspicuity?

- Excesivo si se pretende generalizar el uso.
- Safesky es gratis
- Los básicos son Económicos, incluso sirve el tlf
- Desconozco
- Lo desconozco
- 2000 - 3000€ un transponder ADS-B in/out Otros sistemas un poco más económicos pero no valen para espacios controlados.
- No lo sé

ITEM 2: IConspicuity en la Aviación General - ¿Qué es ser conspicuo?  
(7/7)

007

## 9. ¿Cómo operan estos equipos de conspicuity en un entorno de drones/USpace? ¿Pueden los drones usar estos equipos ?

- Están integrados en la mayor parte de los UAS modernos.
- Entiendo que si
- creo o debería ser obligatorio
- Desconozco
- Lo desconozco
- Claro que pueden usarlo
- No lo sé

## 10. Sobre la estrategia de implementación de ADS-L, ¿Qué es lo que le ha parecido más interesante?

007

- Ver y ser visto de forma sencilla aporta seguridad.
- Que se reduzcan los CTR y TMA
- Es lenta, la tecnología está madura y es la coordinación y la normativa la que la frena.
- La idea de buscar una homogeneización y compatibilidad de equipos.
- La unificación de sistemas y la utilización de una única solución que sea común para todos. Y que sea económica y fácil de implementar, incluso en aviones certificados.
- Crear opciones de tener un sistema con bajos costes de compra y de instalación es muy interesante. La ayuda en la compra es una buena iniciativa. Porque solo para miembros de las asociaciones? Debería ser una cosa estatal, no particular de las asociaciones. Va ADS-L servir para entrar en espacios controlados, también?
- El uso de equipos económicos e incluso solo el teléfono móvil

ITEM 4: Mesa redonda - IConspicuity (1/3)

009

## 11. ¿Qué oportunidades se presentan para la aviación general el ser visible? (1/3)

- .
- Siempre se habla de de lo importante que es mirar fuera. Evidentemente es importante, pero ni mucho menos suficiente. Solo los pilotos sabemos lo difícil que es ver los otros aviones en el aire, hay multitud de casos que los otros aviones no se ven, con el sol, porque van ligeramente por debajo o por arriba y están subiendo o bajando, cuando vienen por ángulos laterales, ... Incluso cuando vuelo en formación y se donde están mis compañeros, es fácil perderles de vista.

## ITEM 4: Mesa redonda - IConspicuity (1/3)

009

## 11. ¿Qué oportunidades se presentan para la aviación general el ser visible? (2/3)

No entiendo porqué no se hace que el iconspicuity sea OBLIGATORIO. Llevar un móvil con una aplicación es GRATIS, no hay excusa que valga. Adicionalmente, sería interesante que todos los espacios G tuvieran una frecuencia asignada aire/aire oficial (y que sea de mucho rango para no tener que cambiarla continuamente). Los ULM tienen una y va muy bien. Y ahora que las aeronaves

de menos de 120kg están fuera de Anexo1, todas las demás aeronaves deberían tener radio obligatoria.

No entiendo como hoy en día un ULM no está obligado a llevar radio, es una cosa del pasado que tiene que eliminarse.

- seguridad y sobre todo tranquilidad (no relajación) para el piloto, de cualquier forma ser visible no es nuevo en av. gral.

ITEM 4: Mesa redonda - IConspicuity (1/3)

009

## 11. ¿Qué oportunidades se presentan para la aviación general el ser visible? (3/3)

ahí estan los transponders, lo novedoso y genial es tener esa información a tu disposicion en la zona que vuelas...

- La reducción o eliminación de restricciones aéreas y el aumento de la seguridad.
- Liberación de espacio aéreo (FUA)
- Creo que daría una falsa sensación de seguridad si os centráis en cambiar el paradigma detectar y evitar. Debe ir acompañado de una fuerte

sensibilización en VER Y EVITAR (debemos tener en cuenta que son dispositivos no obligatorio, la idiosincracia del piloto español y, sobretodo, AVES)

- Seguridad, sobre todo.
- Mejora la seguridad
- Ser accesible a más espacios aereos, evitar riesgos de colision



ITEM 4: Mesa redonda - IConspicuity (2/3)

0 1 0

## 12. ¿Cuál es el mayor desafío que cree que enfrentará IConspicuity?

(1/2)

- .
- Debería ser obligatorio tener algún tipo de dispositivo que transmita tu posición, aunque sea el teléfono móvil (como he entendido que hace Suiza). Todo lo que sea opcional, significa que habrá un porcentaje de aeronaves que no aparecen en las pantallas. Ya que lo hacemos bien montando infraestructura y estándares, hagamos que sea obligatorio.
- hacerlo de uso extendido y general
- La armonización e implantación de sistemas comunes por todos los diferentes tipos de usuarios del espacio aéreo.
- Despliegue a baja cota.
- La idiosincrasia del piloto recreativo español. La existencia de otros usuarios del

ITEM 4: Mesa redonda - IConspicuity (2/3)

0 1 0

## 12. ¿Cuál es el mayor desafío que cree que enfrentará IConspicuity? (2/2)

- |   |  |
|---|--|
| <p>espacio aéreo (aves) Formación, sensibilización, formación continua, incentivación no punitiva y positiva</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La instalación de equipos para ser vistos, pero también es importante la instalación de los equipos que nos permitan ver a los demás. Quién, cómo y cuánto costará realizar estas instalaciones es un detalle de suma importancia!</li><li>• La información de</li></ul> | <p>posición transmitida desde dispositivos ADS-L debería mostrarse en las pantallas de los controladores aéreos (ATC), para que estos vean el tráfico que está volando y es de interés pero no equipado con transpondedor.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tener solo un sistema común que funcione bien y sea accesible a todos los sueldos</li><li>• Inversión en equipamiento</li></ul> |
|---|--|

ITEM 4: Mesa redonda - IConspicuity (3/3)

0 1 0

**13. Si tuviera que definir una hoja de ruta nacional para la visibilidad electrónica, plantearía:**

A. Enfoque voluntario incentivado



B. Obligatorio por zonas



C. Transición gradual por tipos de operación



ITEM 5- Marco Normativo de la Aviación General en España (1/3)

007

**14. ¿Tenía conocimiento de alguno de los cambios normativos antes del anuncio de estas jornadas?**

A. Sí



B. Solamente de algunos



C. No



ITEM 5- Marco Normativo de la Aviación General en España (2/3)

006

## 15. ¿Qué cambio normativo de los expuestos le parece más interesante para impulsar la aviación general en España?

- Los pilotos de ULM podremos entrar en espacio aéreo con alguna habilitación ? O nos obligan a sacarnos el PPL?
  - Todos.
  - Poder operar con la licencia PPL aeronaves ULM
  - Entrada de ULM en espacios controlados y aumento a 600 Kg MTOW
  - Todo! Especial - abrir opciones
- operacional de ULM: uso comercial
  - 600kg y aceptar CT de otros estados miembro UE
  - PRD ANEXO I

ITEM 5- Marco Normativo de la Aviación General en España (3/3)

005

## 16. ¿Cuál es, para usted, la mayor preocupación actual en la AG?

(1/2)

- Detect&avoid se está imponiendo a see&avoid.
- Limitaciones de los aviones certificados, mayor flexibilidad para realizar modificaciones y mejoras sin perder el certificado de aeronavegabilidad. Posibilidad de realizarlo mediante declaraciones responsables. Como aplicar el aumento a 600Kg en ULM certificados.
- 1: Buitres; 2: Dificultad de acceso a los aeropuertos públicos por tasas, exagerada seguridad física y trato inadecuado en general; 3: Miedo a las inspecciones de AESA y las sanciones que conllevan; 4: Complejidad y dificultad para cumplir la normativa de aeronavegabilidad, AESA debería dar formación sobre esto;

ITEM 5- Marco Normativo de la Aviación General en España (3/3)

005

## 16. ¿Cuál es, para usted, la mayor preocupación actual en la AG?

(2/2)

- 5: Dificultades relativas al espacio aéreo, como la exigencia de SSR en CTRs donde no se debería exigir legalmente, o las áreas restringidas o controladas exageradamente grandes; 6: Tiranía de los AME (médicos) y miedo a perder la validez del certificado médico.
- Que sigue la AG con importancia para autoridades y economía al lado de la burbuja de la industria de drones y la industria espacial.
- Formación, flexibilidad, seguridad, autodeclaracion

**17. Como titular de una licencia, ¿Cómo valora la relación que va a tener con AESA, desde el momento en que no se requiera una revalidación periódica de la misma ?**

003

- Me parece muy interesante, y reduce carga burocrática periódica
- Más ágil.
- La AESA podría ser referencia de información para los pilotos



## 18. ¿Conocía la vía de la Sede Electrónica de AESA para presentar los ARC declarativos?

005

A. Sí



B. No



C. No me afecta



**19. ¿Cree que las medidas de flexibilización incluidas en este RD facilitarán la matriculación en España?**

006

A. Sí



B. No



ITEM 9- Cultura de la seguridad en la Aviación General (1/6)

003

**20. ¿Están obligados los operadores de aviación general a notificar sucesos?**

A. Sí



B. No



ITEM 9- Cultura de la seguridad en la Aviación General (2/6)

003

## 21. ¿Cuáles de los siguientes sucesos son de obligada notificación?

A. Accidentes e incidentes graves



B. Sucesos incluidos en el listado de sucesos de notificación obligatoria



C. Sucesos incluidos en las áreas prioritarias identificadas por el SMS de la organización



D. Todos los anteriores



ITEM 9- Cultura de la seguridad en la Aviación General (3/6)

003

**22. ¿Sabe dónde consultar los informes de investigación accidentes?**

A. Sí



B. No



ITEM 9- Cultura de la seguridad en la Aviación General (4/6)

003

**23. ¿Cuál cree que es la causa principal de los accidentes e incidentes en aeronaves de aviación general?**

- Falta de formación continua.
- Malos aterrizajes.
- 1. Falta de formación y cultura 2. La naturaleza de la humanidad - hacemos errores

ITEM 9- Cultura de la seguridad en la Aviación General (5/6)

003

**24. ¿Conoce o ha consultado alguna vez los trípticos divulgativos que se han elaborado para la aviación general 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



ITEM 9- Cultura de la seguridad en la Aviación General (6/6)

003

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

A. Sí, y su contenido es interesante



B. Sí, pero no lo considero de utilidad

 0 %

C. No





## 26. ¿Qué aspectos de las inspecciones en rampa considera más valiosos?

002

A. Mejora la seguridad y ayuda a identificar riesgos



B. Facilita el cumplimiento normativo

0 %

C. No lo considero valioso

0 %

ITEM 11- Evaluación de la jornada - SONDEOS DE SATISFACCIÓN (1/4)

0 1 8

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

(1/2)

- Variedad de temas .
- excelente trabajo de la conductora del evento
- La variedad de las conferencias.
- La comunicación directa por parte de AESA, del punto en el que estamos a nivel normativo.
- Pues me he alegrado mucho de ver a Dña. Loreto Serrano que es una excelente profesional. Bien, al margen de esta anécdota ha sido muy importante la participación de los ponentes y las opiniones que han expuesto.
- El contacto con el usuario desde la agencia, el compartir y comprender las demandas del sector
- Todos los temas muy buenos. Ponentes de máximo nivel. Relación directa e interacción con todos.
- Que había la jornada y que

ITEM 11- Evaluación de la jornada - SONDEOS DE SATISFACCIÓN (1/4)

0 1 8

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

(2/2)

- era posible acceder en linea.
- el iconspicuity
- El avance tecnológico en la materia, un poco desconocido para mí. Sigo la tecnología día a día, pero es imposible llegar a todo.
- La información directa
- Que se han tratado una amplia gama de temas
- Todos los temas interesante.
- La disponibilidad para el dialogo y busqueda de soluciones
- Que sea dedicada, participativa y con clara intención de cooperación con el sector
- La amplitud e interés de los temas tratados. En concreto los cambios normativos y de herramientas que hay en marcha.
- la exposición amena, espero se mos remitan las ponencias
- Variedad de temas.

## ITEM 11- Evaluación de la jornada - SONDEOS DE SATISFACCIÓN (2/4)

015

**28. ¿Qué ha echado en falta en esta jornada?**  
(1/2)

- Nada relevante
  - Disponer del programa en pdf en la sala del encuentro online
  - Me hubiese gustado que se hubiese explicado con más detalle cómo acceder a rellenar el Formato AESA N15b.
  - Sobre todo la poca urgencia por parte de AESA de sacar el PRD Anexo I, o en su defecto la incorporación en cualquier RD
- próximo de la habilitación ATC para licencias ULM, traerá seguridad sin lugar a dudas. No termino de entender la no urgencia de esta implantación.
- Nada. El tiempo ha sido agitado.
  - nada. siempre es poco tiempo para detalles y contestar preguntas.
  - experiencia de usuarios
  - Mayor duración
  - Que hablen representantes de distintas organizaciones exponiendo

ITEM 11- Evaluación de la jornada - SONDEOS DE SATISFACCIÓN (2/4)

0 1 5

**28. ¿Qué ha echado en falta en esta jornada?**  
(2/2)

- problemas a los que se enfrentan
- Nada.
- La mayor adecuacion de medidas a aviacion general, tanto a nivel AESA como EASA. La falta de medidas para tener un proxy de utilizacion que permita tener rates de accidentalidad.
- Quizás más ratos de “networking” a base de pausas/cafe
- Aplicaciones viables y asumibles de e-conspicuity.
- un acceso wifi para los asistentes con escasa cobertura
- Profundizar en los temas, que se opone a tener variedad.

## ITEM 11- Evaluación de la jornada - SONDEOS DE SATISFACCIÓN (3/4)

0 1 4

**29. ¿Qué temas considera relevantes para abordar en próximas jornadas?**  
(1/2)

- Que se insista en el uso de los sistemas del tipo SafeSky que nos proporcionan seguridad frente a colisiones.
- Fomento de uso de Conspicuity, fomento de formación continua, introducción urgente de la habilitación ATZ para licencias ULM e implantación de sistemas de gestión de horas de aeronaves y licencias.
- Asunto formación profesionales mecánicos aviación
- y habilitaciones técnicas de estos
- - detalles de nuevas habilitaciones de piloto ULM - detalles e registrar ULM en España con CT de otro país de la UE
- FIS-B/TIS-B implementation
- Seguir apostando por las nuevas tecnologías, en materia de seguridad, y hablar de la reducción de espacios aéreos tan controlados por el ejército y que están caducados.
- Todo lo actualizado

ITEM 11- Evaluación de la jornada - SONDEOS DE SATISFACCIÓN (3/4)

0 1 4

**29. ¿Qué temas considera relevantes para abordar en próximas jornadas?**  
(2/2)

- Hay que tratar más a fondo temas de incidentes y accidentes y el tema de notificación
- Esta bien el sistema variado de temas de actualidad.
- Un plan de limitacion de restricciones de espacio aereo cuando no se usan regularmente para el fin pretendido, estilo Suiza.
- Logbook electrónico para las horas de vuelo
- Análisis de los requerimientos actuales de certificado medico en caso de ULM.
- que participen tb escuelas
- Cuestiones médicas ante el envejecimiento medio del piloto recreativo. Fomento institucional de la aviación recreativa.

ITEM 11- Evaluación de la jornada - SONDEOS DE SATISFACCIÓN (4/4)

017

**30. Del 1 al 10, ¿cómo puntuaría este evento?**

