



La Aviación General en España: Presente y Futuro

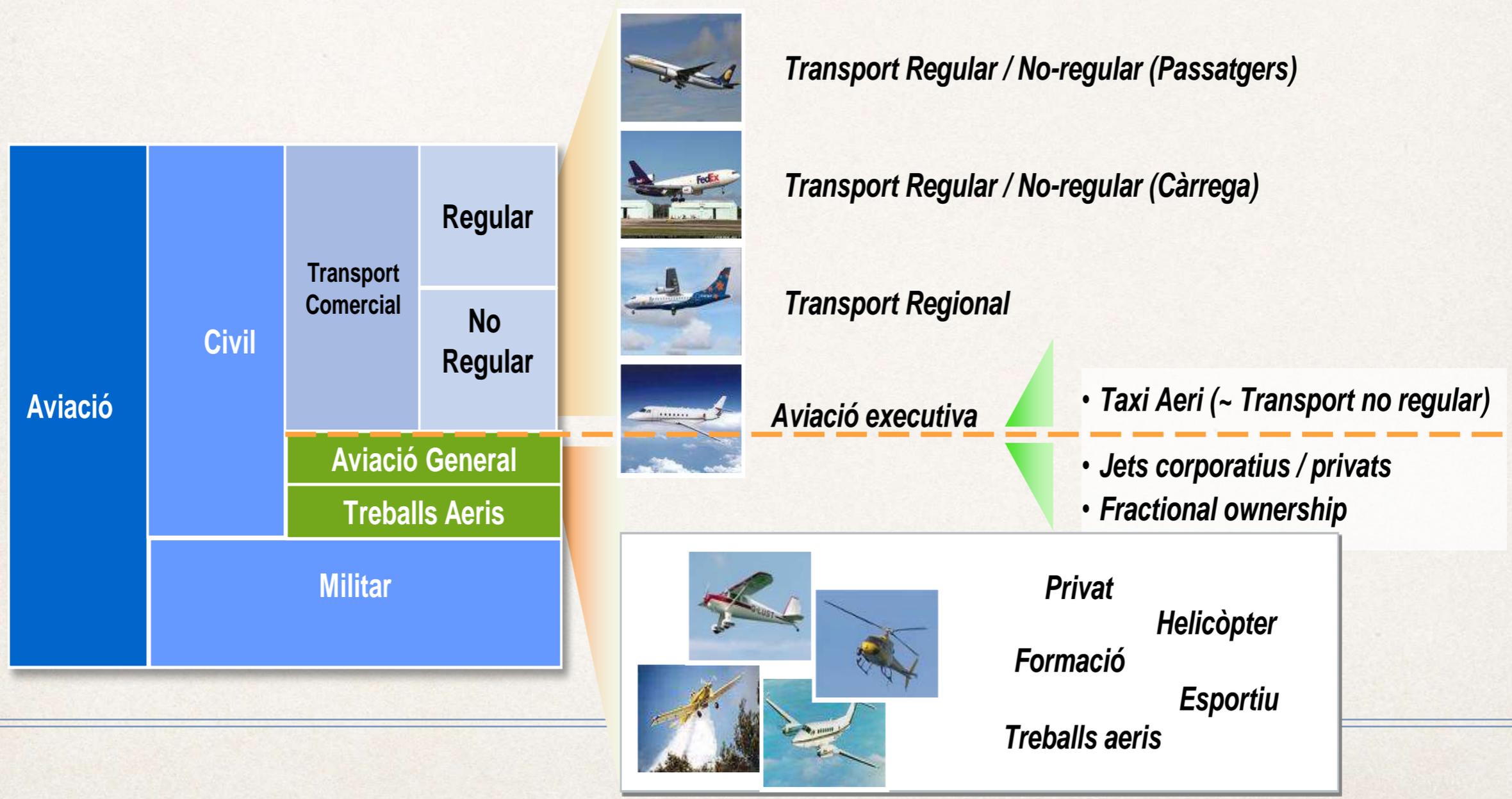
7 de Mayo de 2018



AOPA SPAIN



Qué és la Aviación General





AOPA SPAIN

La importancia de la AG



- ❖ *La France est le premier pays en Europe pour l'aviation légère, le deuxième dans le monde derrière les Etats-Unis, et il ne fait aucun doute que cette vitalité de l'aviation légère est un facteur important du maintien à un très haut niveau de notre culture et de nos compétences aéronautiques, et donc l'un des piliers sur lesquels repose aussi nos succès industriels.*
 - ❖ ***(Francia és el primer país de Europa en aviación ligera, el segundo del mundo detrás de los Estados Unidos, i no hay ninguna duda que esta vitalidad de la aviación ligera és un factor importante para mantener a un muy alto nivel nuestra cultura y nuestras competencias aeronàuticas, siendo así uno de los pilares sobre el que reposa también nuestro éxito industrial).***
-



AOPA SPAIN



Trabajos Aéreos:

- ❖ **T.A. Grandes** y con buenas expectativas de consolidación: Emergencias, Anti-incendios, Traslados medicalizados, Salvamento marítimo.
 - ❖ T.A. grandes con tendencia a decrecer y ser sustituidos por drones: Vigilancia, Inspección de redes eléctricas, Tráfico.
 - ❖ AECA es la asociación que agrupa todas estas actividades. Según ellos se vuelan un total de entre 40.000 y 50.000 horas de vuelo, aunque la disponibilidad de su servicios y por el que se les contrata es mucho mas elevado. Su actividad sería comparable a estándares europeos. Una gran parte de estas actividades se realizan en helicóptero.
 - ❖ Muy poco desarrollado en España el traslado de pasajeros. Los aeropuertos de Madrid y Barcelona no disponen aun de un helipuerto.
 - ❖ **T.A. menores:** Fotografía aérea, Arrastre de carteles publicitarios, Fumigación y Paracaidismo.
 - ❖ AOPA asocia a la mayoría de estas empresas (25) que son pequeñas y micro empresas.
-



AOPA SPAIN



Aviación privada, aeroclubs y formación: Metodología

- ❖ Cruzamos diferentes fuentes de datos incompletos:
 1. Datos de AESA sobre certificados de aeronavegabilidad en vigor, numero de ATOS, de centros de vuelo y escuelas de ULM, licencias en vigor.
 2. Datos de AENA sobre aterrizajes de aeronaves de hasta 3 Tm.
 3. Datos de nuestros propios asociados y de gente conocedora del sector
 4. Realizamos muestreos y extrapolamos resultados. Y también usamos fotos de google para ver dimensión aeródromo y número y dimensión de hangares
-



AOPA SPAIN

Aviación privada, aeroclubs y formación: situación

	Aeronaves	Horas/aerona ve	Estimación horas	Horas/ aeronave	Estimación alta horas		
Escuelas ATPL	250	x 300	75.000	x 400	100.000		
Aeroclubs	120	x 200	24.000				
Privados EASA	170	x 50	8.500				
Privados No EASA.	60	x 15	900				
Privados matricula extr.	50	x 50	2.500				
Veleros	350	N/D					
ULMs	2.700	x 50	135.000	x 75	202.500		
Vuelos extranjeros	N/D						
Vuelo a vela extranjeros	N/D						
Total	3.700		245.900		338.400		



AOPA SPAIN

Comparativa Francia



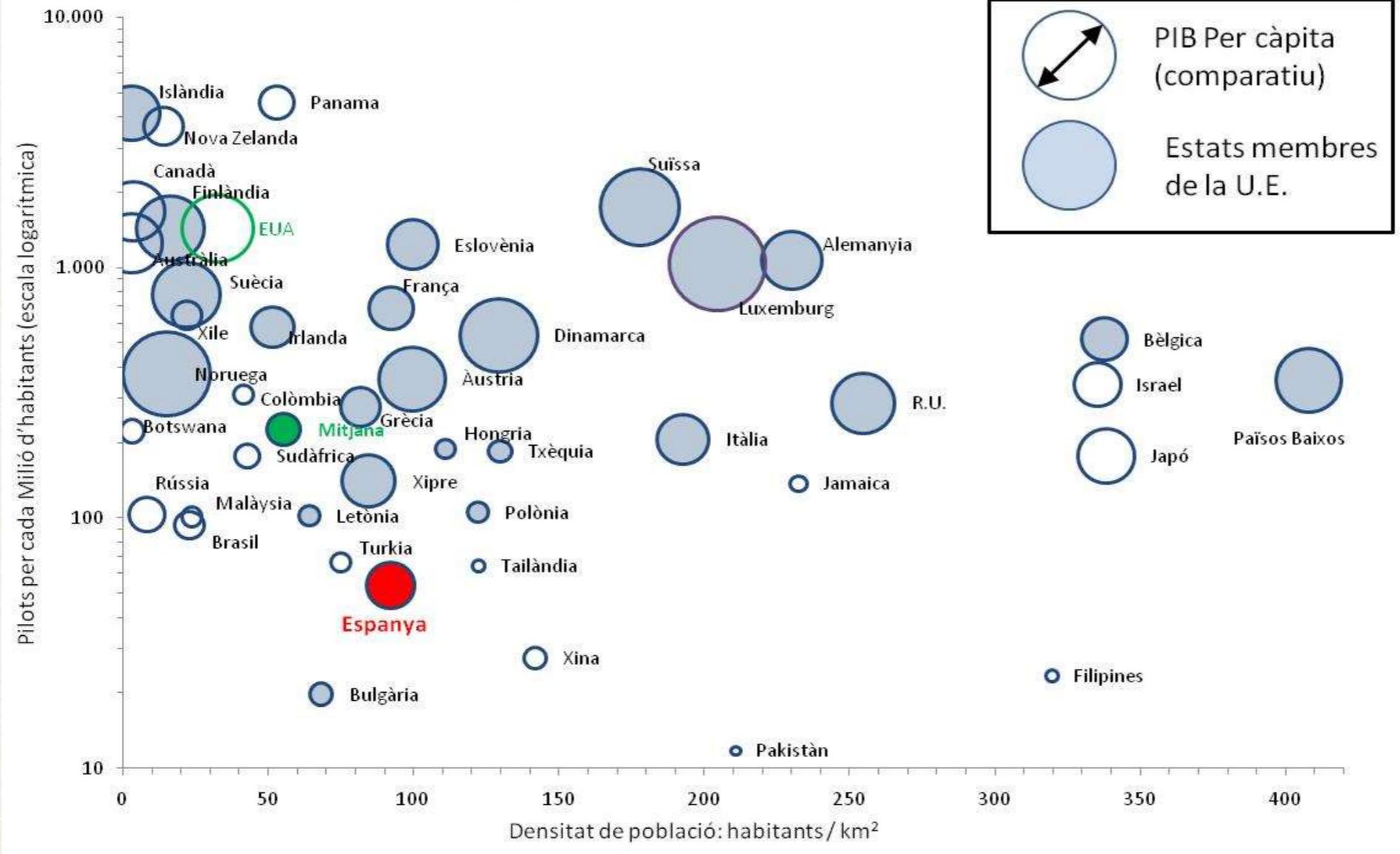
Actividad	Clubs	Pilotos/ miemb ros	Estudiantes	Nuevas licencias privado 2015	Aeronaves privadas / velero	Aeronaves operador/ remolcador	Horas de vuelo
Motor	596	41.253		2.356	1.972	2.440	553.851
Vuelo a vela	164	11.341		431	1.712	172	214.552
ULM	932	15.453	3.514		8.815		520.650
Helics. Ocio	63	280	76	16	83		1.120
Aerostación	75	857					
Paracaidismo	202	15.693	6.249		60		625.921 salts
Vuelo Libre (Delta i Parapent)	894	22.345	4.306	638		21.300	



AOPA SPAIN

Comparativa internacional

% de població de pilots segons densitat de població i PPC



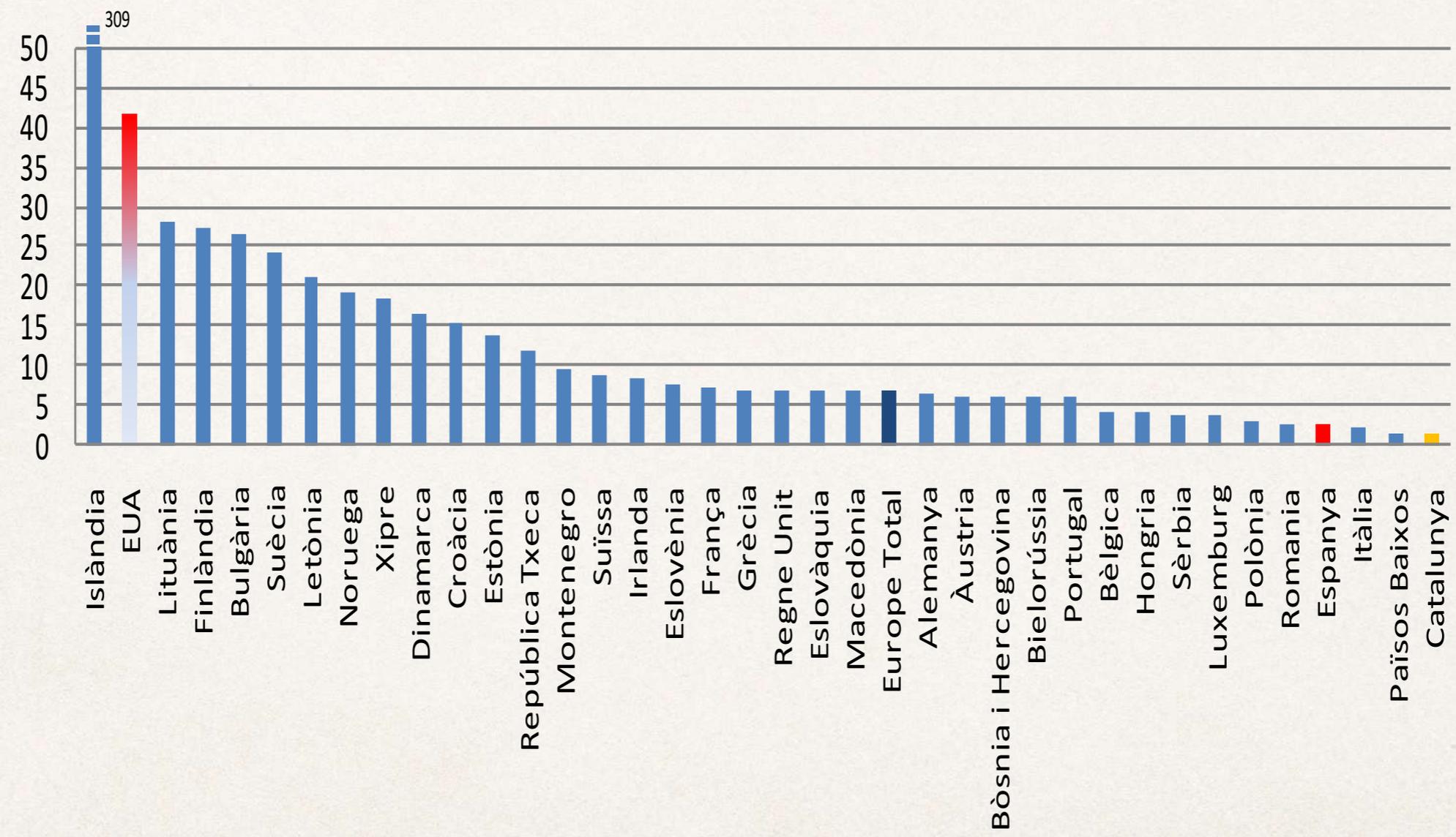


AOPA SPAIN

Comparativa Internacional



Aeròdroms /M.habitants





AOPA SPAIN



El futuro de la Aviación General

- ❖ La AG frontera: Cierta aviación ejecutiva o de jets privados de empresa, y aviación comercial hasta 20 pasajeros que usan aeródromos restringidos, depende de regulación mas flexible.
 - ❖ La AG de trabajos aéreos esta en fase madura. Podría desarrollarse el traslado de pasajeros desde FBOs de Aeropuertos.
 - ❖ La AG de formación de pilotos profesionales tendrá un boom de crecimiento. En cinco años puede superar las 150.000 horas de vuelo.
 - ❖ La AG privada y de aeroclub, solo crecerá si las medidas que proponemos en el marco de un plan estratégico se realizan.
 - ❖ La AG de veleros puede seguir creciendo con alta participación de extranjeros.
 - ❖ La AG ULM podría seguir creciendo o no dependiendo que la nueva normativa solucione limitaciones obsoletas y no sobre-regule.
-



AOPA SPAIN

Medidas Urgentes



❖ **Aplicación urgente desde AESA de la desregulación de EASA:**

1. Aplicación inmediata de la Parte ML I y II
2. De la parte 66 nuevas licencias de mecánico. La L para ELA 1 (hasta 1.200 Kg)
3. De las DTOs (Junio 2018)
4. Del IFR modular para PPLs
5. Del LAPL modular.
6. De la CS-STAN

❖ **Aplicación Urgente desde AENA:**

1. Dar servicio a la AG con plataformas segregadas sin handling obligatorio
 2. Acabar con los precios abusivos de la subcontrata de handlings y suministro de combustibles.
 3. VFR nocturno y aproximaciones Instrumentales en Cuatro Vientos, Sabadell y Son Bonet.
 4. Facilitar suelo y hangares asequibles para la AG. Proteger a los Aeroclubs basados en aeropuertos de AENA.
 5. Incentivos al aumento de la actividad como se esta realizando con la AC.
-



AOPA SPAIN

Medidas Urgentes II



❖ Desde AESA:

1. Crear un equipo específico que atienda la AG con personal conocedor del sector.
2. Facilitar la creación de nuevos aeródromos y la conversión de los antiguos campos de vuelo.
3. Facilitar el VFR nocturno y las aproximaciones Instrumentales en base a EGNOS, en los aeródromos restringidos de uso general.
4. Descentralizar y agilizar el sistema de exámenes teóricos.
5. Habilitar suficientes examinadores y verificadores.

❖ Desde la DGAC (Ministerio de FOMENTO) implementar un Plan Estratégico con soporte presupuestario que:

1. Ayudas económicas para nuevos aeródromos o la mejora de los existentes.
2. Ayudas y créditos ICO para inversiones en las instalaciones del aeródromo: hangares, suministro de combustibles, y para renovación de flotas.
3. Ayudas a las Fundaciones de Aviación Histórica y a los Festivales Aéreos, como elementos claves de difusión de la cultura aeronáutica.
4. Crear un grupo público (DGAC)-privado (asociaciones) par realizar un Inventario general de la AG en España (Libro Blanco) y que vaya valorando el impacto de las medidas del Plan.



AOPA SPAIN

Medidas urgentes III



- ❖ **Desde ENAIRE, en el marco de su Plan estratégico de Apoyo a la AG:**
 1. Reconocer el esfuerzo realizado con la WEB y APP para Planes de vuelo, mejora de la cartografía, acceso al Insignia y el Manual VFR.
 2. Reconocer el plan para crear zonas de información VFR.
 3. Importante proseguir con el esfuerzo concienciador al personal de control sobre la importancia de la AG y la obligación de dar servicio no discriminatorio.
 4. Facilitar el plan de vuelo abreviado que se realice por radio en tiempo real mejorando la tecnología de adjudicación de número de transponder, para poder volar como el resto de Europa.
 5. Una revisión general del espacio aéreo español, homologando los nuevos criterios de diseño europeos y teniendo en cuenta a la AG. Disminución y revisión al alza de los mínimos de los TMAs y reducción de CTR.
 6. Abrir pasillos VFR o en su defecto puntos de notificación para tráfico VFR cruzando CTRs o sobrepasando mínimos del TMA.
-



AOPA SPAIN



Medidas urgentes para los ULMs

- ❖ **En el marco de un futuro RD sobre normativa nacional que afectaría a las aeronaves de anexo II: Históricos, Construcción amateur y ULMs:**
 1. Suprimir la limitación de los 1.000 pies sobre el terreno.
 2. Acceso al espacio aéreo controlado y por tanto a cualquier aeropuerto de uso publico que no restrinja a los vuelos VFR. Habilitación en el titulo de piloto.
 3. Aplicación de criterios Light de mantenimiento que no superen la Parte ML, donde se definan las tareas de mantenimiento que puede realizar el propietario y el plan de mantenimiento sea declarativo y bajo su responsabilidad.
 4. Ampliación del peso máximo al despegue a 600 Kg.
 5. Aceptación de certificaciones de los países de referencia en Europa (Alemania, Chequia,...).
 6. Permitir uso del ULM con requisitos mayores de mantenimiento, operación y titulación, para trabajos aéreos.
-



AOPA SPAIN

Aeropuerto La Seu



AEPAL
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PILOTOS
AERONAVES LIGERAS

❖ El aumento del tamaño del FIZ de 5 a 9 nm es a primera vista innecesario. Lleida lo tiene de 6nm.

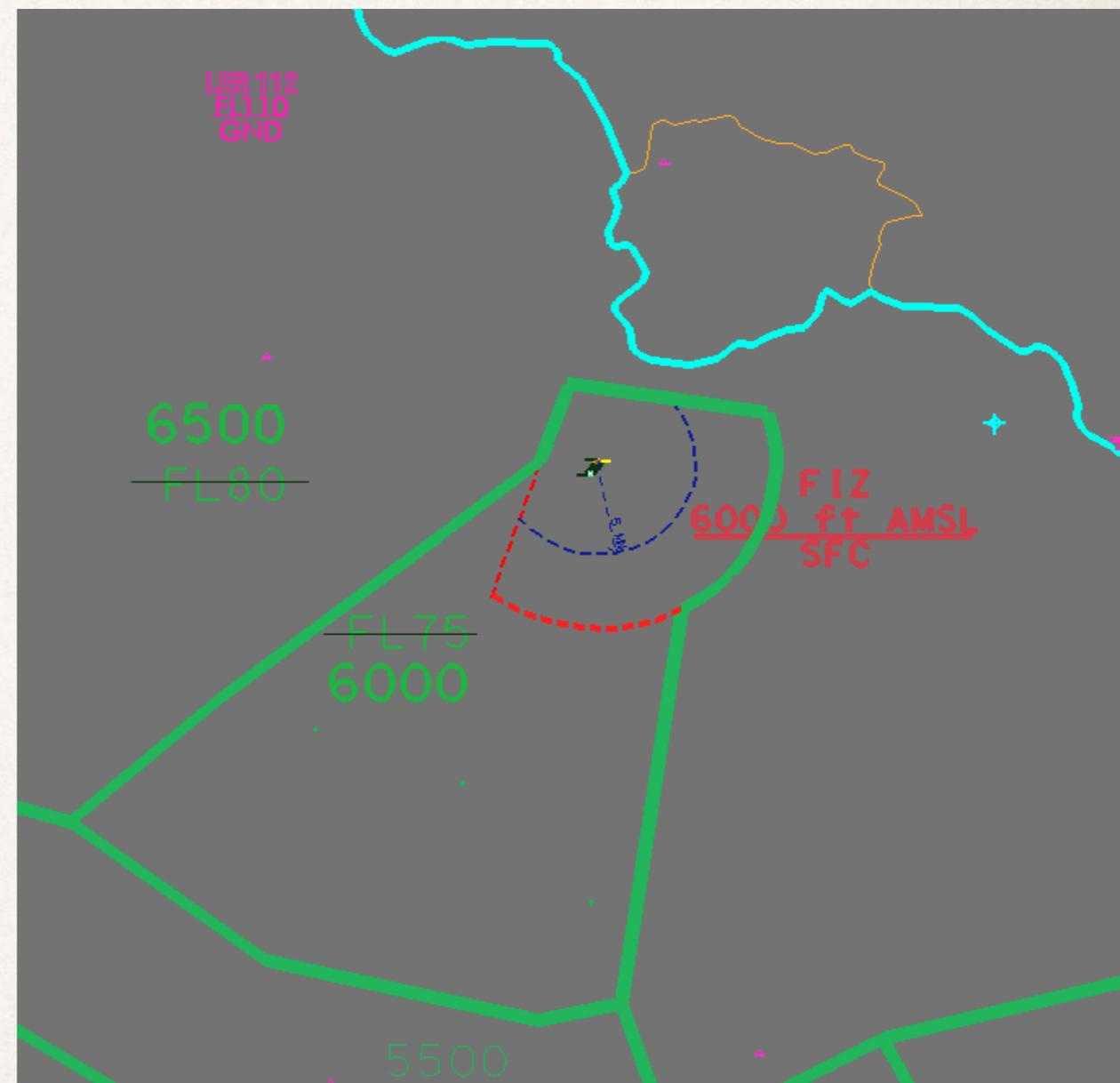
❖ 2. Por otra parte tampoco vemos necesario rebajar el sector este y oeste del FIZ de FL80 a 6.500, al estar los puntos de entrada desde las aerovías LATRO y REBUL a 8.000 pies de mínimos, dentro de los límites del sector sur que baja hasta los 6000 pies, quedando así ya protegidos. En cuanto a las salidas que se realizan por REBUL a 7.500 pies de mínimos, quedan asimismo protegidas por este sector sur. Tampoco entendemos el porque de la bajada del sector del TMA al este del aeropuerto de LLEIDA de 5.500 a 4500 pies.

❖ 3. Ya que se realizan cambios en el TMA de Barcelona, sería la ocasión para elevar el espacio G del TMA en los Pirineos a los límites de los mínimos de la zona 12.000 y 14.000 pies, lo que permitiría el desarrollo de la pujante actividad de vuelo a vela en dicha zona.

❖ 4. Otra forma de establecer una solución a estos problemas es retirar justo a antes de las montañas, el TMA de Barcelona tal como hacen los franceses incluso con el TMA de Toulouse (aeropuerto de 8 millones de pasajeros) y dejar este espacio en el FIR de Barcelona con espacio Golf hasta 12.000 y espacio E hasta 19.500.

❖ 5. Un problema de fondo es el consumo de espacio aéreo de protección para actividades mínimas con horarios muy limitados de torre de control como LLEIDA y horarios también limitados del AFIS de la Seu. cruzar por dichos espacios D entre 6.000 y 8.000.

❖ 6. Este es también es el caso de LLEIDA. Los Sectores de protección tan bajos alrededor de LLEIDA quedan permanentes cuando solo hay actividad de torre durante dos días.





AOPA SPAIN

Aeropuerto de La Seu II

