



XLIX VUELTA AÉREA A ESPAÑA
XXXII TROFEO DE SM EL REY

Tabla de contenido

1. Descripción y objetivos	3
2. Breve Historia de C.A.S.A.	3
3. Actividades y calendario.....	5
3.1. Recepción de Aeronaves en la Base Aérea de Talavera/Aeropuerto de Badajoz. Miércoles 21 de junio de 2023. (Pendiente confirmación).....	6
3.2. Jornada Base Aérea de Talavera la Real.....	7
3.3. Día 2. jueves 22 de junio de 2023. Etapa 1 Base Aérea de Talavera – Aeropuerto de Vitoria Gasteiz	7
3.4. Día 3. 23 de junio de 2023. Etapa 2. Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Aeropuerto de Pamplona	9
3.5. Día 4. 24 de junio de 2023. Etapa 3. Aeropuerto de Pamplona – Aeródromo Madrid Cuatro Vientos.....	10
3.6. Día 4. 25 de junio de 2023. Dispersión.....	11
3.7. Calendario y horarios	11
4. Organización y Metodología	14
4.1. Responsabilidades.....	14
4.2. Coordinación durante el Raid.....	15
4.3. Invitaciones	17
4.4. Participantes.....	17
4.5. Organización de actos y actividades	17
4.6. Página web	18
4.7. Competición. Real Aeroclub de España y Real Federación Aeronáutica Española	18
5. Seguridad	19
5.1. Requisitos aeronáuticos	19
5.2. Requisitos tierra	19
6. Medios de comunicación.	19
7. Recursos necesarios, presupuesto y financiación.....	19
7.1. Recursos asistencia aeronaves.....	19
7.2. Otros recursos	20
8. Listado de Aeronaves	21
9. Personas de Contacto.....	21

1. Descripción y objetivos

Este año se celebra el centenario de constitución de CASA; Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima, siendo esta efeméride la que ha propiciado que el Real Aeroclub de España decida dedicarle esta edición de la Vuelta Aérea a España 2023, que finalizará en el histórico aeródromo de Cuatro Vientos, en Madrid, con la tradicional cena de clausura.

CASA es una industria española, dedicada desde sus inicios al diseño, fabricación y mantenimiento de aeronaves y con el objetivo de dar difusión a una historia de la que todos los profesionales y aficionados a la aviación debemos ser conocedores y garantes, por lo que en el dossier de la prueba se incluye una reseña histórica a la misma.

Como es tradicional, se le ha solicitado a las Fuerzas Armadas que se una a nosotros y apoye a la prueba, consistente en el destacamento de un helicóptero con capacidad de SAR que comparta con las tripulaciones en toda la singladura y el permiso para operar desde la base aérea de Talavera la Real.

Se espera que sean 30 aeronaves, entre nacionales y extranjeras, las que surquen los cielos de España durante los cinco días que dura la prueba y en los que recorrerán los más de 1000 kilómetros del trazado de esta. A estos hay que sumar los vuelos de desplazamiento al lugar de concentración y los de dispersión a las bases de cada participante convirtiendo la prueba en una auténtica vuelta, comenzando y finalizando en el mismo punto.

Quedan invitadas a unirse a todas aquellas personas que tengan disponibilidad de las titulaciones necesarias, así como de aeronaves compatibles con el evento. Y estén dispuestos a formar tripulaciones, no olvidando a las empresas dedicadas a la formación de pilotos, por lo que el valor de una actividad como esta representa para su formación.

2. Breve Historia de C.A.S.A.

Que una empresa cumpla 100 años, y más de un sector tan complejo como lo es el aeronáutico, es un hito del que sentirse orgulloso, haciéndose imperativo difundir su historia, aunque sea de forma breve y en cuyo relato podremos encontrar las claves de tan longevo éxito.

Destacan la gran cantidad de modelos que han pasado por sus instalaciones con los avances tecnológicos que esto ha supuesto para esta industria. De estos, algunos lo han hecho desde las mesas de diseño, otros desde la construcción bajo licencia, y otros desde los contratos de mantenimiento.

Es en el mes de marzo de 1923, cuando se constituye la empresa Construcciones Aeronáuticas, Sociedad Anónima (CASA), iniciando sus trabajos en mayo de 1924 con la inauguración de la factoría de Getafe donde se construye bajo licencia los aviones Breguet 19 A.2, de los que llegaría a producir 400 ejemplares. Destacan la construcción de dos ejemplares modificados expresamente para vuelos de larga distancia. El Breguet XIX G.R. (Grand Raid) bautizado Jesús del Gran Poder y el Cuatro Vientos (Super bidón).

En 1926 se construyó en Cádiz una segunda factoría, para la construcción bajo licencia de 31 ejemplares del hidrocano Dornier Do J Wal.

En 1929 presenta el primer prototipo de avioneta completamente diseñado y fabricado por la empresa: el CASA-I

En 1932 se obtuvo de la firma Vickers la licencia para construir 25 bombarderos-torpederos Vickers Vildebeest, propulsados por motores Hispano de 600 CV.

Durante la Guerra Civil la factoría de Getafe, en zona republicana, fue trasladada a Reus y posteriormente se abrió otra en Sabadell (al finalizar la Guerra, volvería a Getafe). La fabricación prevista de biplanos de caza soviéticos Polikarpov I-15 alcanzó un total de 287. También se fabricaron en ella los cazas Polikarpov I-16, pero solo llegaron a terminarse 22, todos ellos finalizados tras el fin de la guerra civil.

Terminada la guerra, CASA abrió una nueva factoría en Tablada, Sevilla, tras conseguir la fabricación bajo licencia de algunos modelos alemanes, así construyó 25 ejemplares del Gotha Go 145A bajo la denominación CASA 1.145, 25 Bücker Bü 133 Jungmeister designados como CASA 1.133 y 555 Bücker Bü 131 Jungmann bajo la denominación CASA 1.131. La producción del Jungmann prosiguió hasta finales de los años cincuenta. Cabe indicar que a partir del 201.er aparato se usó el motor español ENMASA Tigre G-IVA de 125 CV.

En 1940, bajo licencia alemana, empieza la fabricación de 200 aviones Heinkel He 111, denominado CASA 2.111.

En 1943, el Instituto Nacional de Industria de España (INI) participa en el capital de CASA con un 33% de las acciones, que iría ampliando gradualmente hasta alcanzar en 1992 el 99,28%.

En 1945 inaugura su fábrica en Madrid en la glorieta de Pirámides, dedicada en un primer momento a mecanizado y desde 1952 a fundición.

En 1946 se restablece la oficina de proyectos bajo la dirección del Dr. Francisco Trincado Dopereiro. De esta manera se reanuda el diseño de aviones propios con tecnología propia. Este es un punto importante a tener en cuenta, ya que una serie de problemas había convertido a la compañía en un fabricante de aviones con licencias extranjeras, pero sin tecnología para la fabricación de proyectos propios. Se inician los trabajos para la creación de tres prototipos de aviones de transporte: el C-201 Alcotán, el C-202 Halcón y el C-207 Azor. El 29 de septiembre de 1955 se produce el primer vuelo del C-207 Azor.

En 1957 consiguió el contrato para el mantenimiento de los F-100 Super Sabre de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en Europa. Este programa fue muy importante para la empresa, aumentando su capacitación y logrando ser la primera europea en ser galardonada con el premio Cero Defectos. Además se le encomienda los planes de renovación de los T-33 del Ejército del Aire Español y el desarrollo del nuevo avión de transporte. Se acuerda la fabricación, bajo licencia de la empresa Northrop, de los birreactores supersónicos F-5 Freedom Fighter para el Ejército del Aire, fabricándose 36 aviones monoplaza F-5A y 34 aviones biplaza F-5B.

En 1968 El Ministerio del Aire acepta el proyecto del C-212 Aviocar, que había sido presentado oficialmente en 1964, realizando su primer vuelo el marzo de 1971.

En 1971 El INI obtiene la mayoría del capital de CASA y se autoriza la fusión por absorción de Hispano Aviación S.A. (HASA) por CASA con efectos desde el 31 de julio.

En 1973 Se entablan negociaciones con Indonesia que condujeron a un contrato de colaboración industrial, para la fabricación y venta bajo licencia del C-212.

En 1977 se produce el primer vuelo del C-101 Aviojet.

En 1979 CASA e IPTN de Indonesia decidieron desarrollar un avión ligero de transporte: el CN-235, volando por primera vez el 9 de noviembre de 1983.

En 1995 se realiza el primer vuelo del AV-8 Harrier II Plus modernizado por CASA.

En 1996 se realiza el primer vuelo del prototipo español del Eurofighter 2000 fabricado por CASA.

En 1998 se entrega del primer C-130 Hércules modernizado del Ejército del Aire de España, y se realiza el primer vuelo del CASA C-295 S-1.

En 1999 CASA se une a EADS y pasa a denominarse EADS CASA.

En 2009 pasa a formar parte de Airbus Military participando en el diseño y la construcción del Airbus A-400M, cuya línea de montaje final está en las instalaciones que la empresa posee en el aeropuerto de Sevilla.

En tan dilatada historia hay muchos más hitos no especificados en la breve reseña, como son los varios millares de horas de vuelo de sus modelos, llegando el C-212 a cumplir en 1988 1.000.000 de horas de vuelo. la fabricación de piezas para la familia de aviones Airbus, o la fabricación del CASA 223 Flamingo, pequeña incursión en el campo de las avionetas de turismo.

3. Actividades y calendario.

Tabla 1 Resumen de la Ruta

Día	Etapas	Descripción	Distancia (NM)
21/06/2023	0	Concentración B.A. Talavera la Real	-
22/06/2023	1	B.A. Talavera la Real – AD de Vitoria Gasteiz	312
23/06/2023	2	AD de Vitoria Gasteiz – AD de Pamplona	49
24/06/2023	3	AD de Pamplona – AD de Cuatro Vientos	225
25/06/2023	4	Dispersión	-



3.1. Recepción de Aeronaves en la Base Aérea de Talavera/Aeropuerto de Badajoz. Miércoles 21 de junio de 2023. (Pendiente confirmación)

La prueba comienza con la concentración de los participantes en la Base Aérea de Talavera Real/Aeropuerto de Badajoz, siendo los anfitriones el Real Aeroclub de Badajoz por parte del Real Aeroclub de España, y el Ala 23 por parte del Ejército del Aire.

Se abrirá una ventana de llegadas a lo largo de la mañana que se cerrará a las TBD.

Aquellas tripulaciones que lo necesiten, ya sea por no poder ajustarse a la ventana, o por necesidad de repostaje podrán llegar la tarde anterior, quedando estacionados en la plataforma civil del Aeropuerto.

Al día siguiente y dentro de la ventana de llegadas, los participantes coordinarán con la torre su traslado a plataforma militar donde quedarán definitivamente estacionadas junto al resto de los participantes. Hotel y traslados de esta jornada correrá por cuenta de las tripulaciones.

Durante la ventana de llegadas, los repostajes en la plataforma civil estarán a expensas de autorización por cuestiones de operatividad. Caso de que se deniegue la aeronave se dirigirá al estacionamiento en plataforma militar asignado, quedando el repostaje aplazado a la mañana siguiente durante la ventana de salida.

3.2. Jornada Base Aérea de Talavera la Real.

Durante la Jornada los participantes disfrutarán de una visita a las instalaciones y a sus medios, de la Base Aérea de Talavera La Real, morada del Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque, conocida anteriormente como Escuela de Caza y Ataque.

En esta visita que organiza y dirige el personal de la base, los participantes, entre otras muchas cosas, podrán aprender los secretos del Northrop F-5M, que, aunque de diseño norteamericano tiene un más que marcado “Made in Spain” al ser construido en Getafe, y del más recientemente incorporado Predator B. lo que ayudará a comprender el cometido de las distintas unidades que componen la Base dentro del Ejército del Aire y del Espacio.

Durante la jornada se ofrecerá un almuerzo a los participantes en la cantina de la base.

Terminada la visita los participantes serán trasladados al hotel en autobuses proporcionados por la organización, donde quedarán alojados, disponiendo de tiempo libre para disfrutar de los atractivos que ofrece la ciudad de Badajoz.

Todo gran acontecimiento debe comenzar con una gran celebración, y esta ocasión no iba a ser menos, celebrando la cena inaugural de la XLIX en el hotel TBD En dicho acto se dará la bienvenida a las tripulaciones y se agradecerá la colaboración de nuestros anfitriones.

Antes de la cena se entregará el tradicional “Kit del participante”.

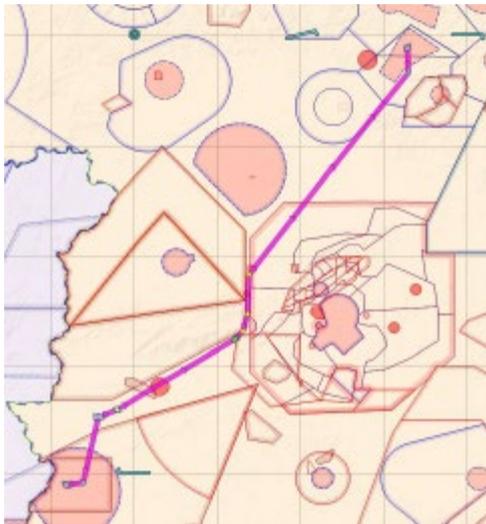
3.3. Día 2. jueves 22 de junio de 2023. Etapa 1 Base Aérea de Talavera – Aeropuerto de Vitoria Gasteiz

La ruta se ha diseñado con el objetivo; Mejorar las habilidades de las tripulaciones en el exigente contexto de la navegación en un espacio aéreo con numerosas restricciones y en los procedimientos y operación en aeropuertos controlados. A estas exigencias se unen las que añaden la competición en formato ANR que se desarrollará en parte de la ruta, a altitudes bajas, por exigencias de la propia competición.

Día	Etapa	Descripción	Distancia (NM)
22/06/2023	1	B.A. Talavera la Real – AD de Vitoria Gasteiz	312

El Rally comienza en la Base Aérea de Talavera. En este simbólico sitio, las tripulaciones comenzarán esta nueva edición de la vuelta aérea en una etapa que llevará a las aeronaves a recorrer 312 millas náuticas.

Tras el briefing de la etapa, y por el orden estipulado, comenzarán las aeronaves a contactar con torre para recibir las instrucciones pertinentes para rodar en principio y posterior despegue.



Una vez las aeronaves en vuelo, y siempre bajo las indicaciones de los controladores, pondrán rumbo al punto de notificación E (Montijo), desde donde virarán al norte rumbo a la histórica ciudad extremeña de Cáceres, disfrutando de las vistas, tal y como la ven los pájaros. Aunque los vuelos durante todo el Rallye se desarrollan al más puro estilo de la navegación visual por estimadas, en esta ocasión las tripulaciones cuentan con la ayuda del VOR de Cáceres. Una vez fuera de la zona restringida R86B y ya en espacio aéreo E, y en curso a Cáceres las aeronaves podrán ascender, si no han sido autorizada antes por las limitaciones de altitudes mínimas impuestas por la zona restringida

R170 y por la zona prohibida al vuelo P141, motivada por la presencia de la central nuclear de Almaraz.

Alcanzado Cáceres la expedición virará hacia el este, rumbo al aeródromo del Tiétar LETI, bordeando por el sur la zona restringida al vuelo R71C y contando con la ayuda a la navegación del VOR de Navas del Rey.

Manteniendo la R71C a babor y sin entrar en el TMA de Madrid la expedición volverá a virar, en esta ocasión a rumbo norte hasta la altura de Mingorra, desde donde se virará al Este poniendo rumbo hacia punto de notificación sierra (Penacerrada). En este tramo se tendrá mínimas obligadas por la zona prohibida al vuelo representada por la P161. En este tramo las tripulaciones podrán contar con la ayuda que les pueda proporcionar el VOR de Domingo.

Alcanzado el punto de notificación Sierra (Penacerrada) del aeropuerto de Vitoria establecerán contacto con la dependencia de control adecuada y esperarán autorización para entrar al circuito de tráfico y posterior aterrizaje.

Tras el aterrizaje, se procederá al repostaje de las aeronaves que así lo requieran.

Con las aeronaves en tierra, la expedición disfrutará de un almuerzo en las instalaciones del Real Aeroclub de Vitoria, donde podrán estrechar lazos y compartir experiencias con los pilotos locales. Terminado el almuerzo, los miembros de la expedición serán conducidos en autobuses al hotel donde se alojarán, disponiendo de tiempo libre para disfrutar de los encantos que ofrece la ciudad de Vitoria.

Las tripulaciones volverán a reunirse para la cena que tendrá lugar a las 21:00 en el restaurante Andere. Como dice su publicidad, un espacio para enamorarse. Donde disfrutarán de los manjares que esa tierra ofrece, cocinados por manos hábiles y expertas en el arte culinario.

3.4. Día 3. 23 de junio de 2023. Etapa 2. Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz – Aeropuerto de Pamplona

Segundo día de Rally, para los participantes. Etapa corta en cuanto al vuelo con la intención de conservar las fuerzas recuperadas tras el descanso del primer día. En esta ruta las tripulaciones mejorarán o entrarán en contacto por primera vez con el vuelo entorno montañoso.

Día	Etapa	Descripción	Distancia (NM)
23/06/2023	2	AD de Vitoria Gasteiz – AD de Pamplona	49

En este día, y tras el preceptivo briefing, las tripulaciones procederán según el orden establecido a la puesta en marcha de sus motores y contactando con Torre para recibir instrucciones de rodaje y posterior despegue.



Tras el despegue las aeronaves se dirigirán a punto de notificación Eco (Salvatierra) desde donde las tripulaciones podrán rumbo al Punto W (Zabalza Arraiza) del aeropuerto de Pamplona. En esta ruta y por encima de mil pies se encuentran el TMA de Vitoria, primero y CTA de Pamplona.

Alcanzado el punto de notificación W (Zabalza Arraiza) del aeropuerto de Pamplona las tripulaciones establecerán contacto con la dependencia de control adecuada y esperarán autorización para entrar al circuito de tráfico y posterior aterrizaje.

Tras el aterrizaje, se procederá al repostaje de las aeronaves que así lo requieran.

Con las aeronaves en tierra y repostadas, la expedición disfrutará de un aperitivo ofrecido por el Real Aeroclub de Pamplona, donde podrán estrechar lazos y compartirán experiencias con los pilotos locales. Terminado el almuerzo, los miembros de la expedición serán conducidos en autobuses a la sidrería Martincho donde se celebrará el almuerzo. Concluido este serán conducidos al hotel a bordo de los autobuses de la organización donde quedarán alojados. Resto del día libre para disfrutar de los encantos que ofrece la ciudad de Pamplona, entre las que está su Ciudadela.

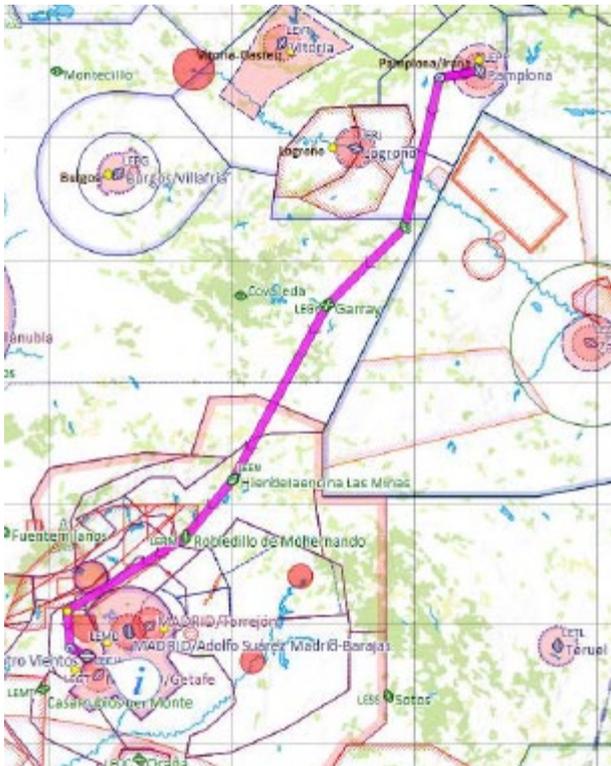
3.5. Día 4. 24 de junio de 2023. Etapa 3. Aeropuerto de Pamplona – Aeródromo Madrid Cuatro Vientos

Tercer día de competición. Aprovechando el descanso que ha supuesto la corta etapa del día anterior, y l igual que la primera, esta una etapa más larga y supone volar en el exigente y congestionado entorno del TMA de Madrid, demandando a las tripulaciones conocimiento de los distintos sectores del mismo y el manejo de sus altitudes de forma que se evite en todo momento entrar en el mismo al tratarse de un espacio aéreo clasificado como ALFA.

Día	Etapa	Descripción	Distancia (NM)
24/06/2023	2	AD de Pamplona – Aeródromo Madrid / Cuatro Vientos	221

Tercera etapa. Se repiten las rutinas. Tras el preceptivo briefing, las tripulaciones procederán según el orden establecido a la puesta en marcha de sus motores, contactando con Torre para recibir instrucciones de rodaje y posterior despegue.

Tras el despegue las aeronaves se dirigirán a punto de notificación I Punto W (Zabalza Arraiza) del aeropuerto de Pamplona, desde donde podrán rumbo a Calahorra, evitando entrar en el TMA de Zaragoza, al este dela ruta, y las zonas restringidas al vuelo R99A/B al oeste. por encima de mil pies se encuentran el TMA de Vitoria, primero y CTA de Pamplona.



Desde Calahorra la expedición virará ligeramente al este, apuntando al aeródromo de Jarray LEGY. Alcanzada la vertical del aeródromo un leve viraje al sur pondrá a las aeronaves rumbo al aeródromo de Robledillo de Mohernando LERM, contando con la ayuda que en este tramo ofrece el VOR de Robledillo.

Alcanzada la vertical del Aeródromo de Robledillo, y ayudados por el VOR de Colmenar Viejo, la expedición pasará por el pasillo formado por dos sectores del TMA de Madrid.

Una vez alcanzada la población de las Matas, la expedición hará un amplio viraje al Sur, rumbo al punto de notificación N del aeródromo de Cuatro Vientos evitando la zona prohibida al suelo que representa la P118.

Alcanzado el punto de notificación N (Boadiilla del Monte) del aeropuerto de Madrid /Cuatro Vientos las tripulaciones establecerán contacto con la dependencia de control adecuada y esperarán autorización para entrar al circuito de tráfico y posterior aterrizaje.

Tras el aterrizaje, se procederá al repostaje de las aeronaves que así lo requieran.

Conforme vayan culminando las labores de repostaje las tripulaciones se dirigirán a la sede del Real Aeroclub de España, donde podrán disfrutar de un rato de distensión en la piscina, tras tres días intensos de actividades aéreas y celebrando el almuerzo.

A la hora estipulada los integrantes de esta edición de la vuelta Aérea a España serán conducidos en autobuses al hotel donde se alojarán, disponiendo de tiempo para descansar en el intervalo que hay hasta la convocatoria de la cena, cuando serán recogidos de nuevo por los autobuses, para conducirlos al aeródromo de Cuatro Vientos, donde se encuentra la Sede del Real Aeroclub de España.

Como colofón de este gran acontecimiento y gracias a la centenaria institución, las tripulaciones junto a una representación de colaboradores e instituciones relacionadas con el mundo de la aviación general y deportiva asistirán a la cena de Gala en la que se hará entrega del XXXI Trofeo de S.M. el Rey – XLIX Vuelta Aérea a España, con invitación expresa a S.M. el Rey Felipe VI. P

Concluido el acto, los autobuses proporcionados por la organización, devolverán a las tripulaciones al hotel de alojamiento, para un merecido descanso.

3.6. Día 4. 25 de junio de 2023. Dispersión.

Tratándose de junio, donde sus horas de luz son considerable lo que posibilita el retorno a las bases de partida, se ofrece a las tripulaciones la posibilidad de un recorrido por la historia de CASA a través de los modelos que posee el Museo del Aire y del Espacio.

El horario de apertura es de 10:00 a 14:00.

3.7. Calendario y horarios

3.7.1 Calendario del Raid

La duración del Raid es de cinco 5 jornadas en las que se incluyen las tres etapas. Consideradas las circunstancias propias del evento en cuanto a meteorología, disponibilidad de recursos se ha considerado finales del mes de junio como periodo idóneo para el evento. Así pues, las fechas propuestas son las siguientes:

- Recepción de Aeronaves: 21 de junio.
 - o Jornadas Ala 23/Base Aérea de Talavera.
- Cena de Bienvenida.

- XLIX Vuelta Aérea a España XXXI Trofeo su Majestad el Rey: 22 al 24 de junio
 - o Cena de Clausura en las instalaciones del RACE:
- Dispersión de participantes a sus bases de origen: 25 de junio.

3.7.2 Horarios Generales

HORARIOS GENERALES

MIÉRCOLES 21/06/2023	H INICIAL	H FINAL
BADAJOS		
LLEGADA LEBZ (Repostaje de aeronaves)	TBN	11:00
REUNIÓN GENERAL DE PARTICIPANTES	11:00	
JORNADA ALA 23	11:00	17:30
AUTOBUS B.A. TALAVERA - HOTEL	17:30	18:00
CHECK IN HOTEL	18:00	
CENA APERTURA VAE23	21:00	

JUEVES 22/06/2023		
BADAJOS		
DESAYUNO	7:30	8:15
REUNION DE COORDINACIÓN OPERATIVA	8:00	8.15
AUTOBUS HOTEL B.A. TALAVERA	8:30	9:00
BRIEFING PRIMERA ETAPA	9:15	9:30
BRIEFING COMPETICIÓN	9:30	10:00
INICIO DESPEGUES LEBZ	9.45	

VITORIA		
LLEGADA AERONAVES LEVT	12:50	13:50
ALMUERZO RAC VITORIA	14:30	16:30
AUTOBUS LEVT - HOTEL NH CANCELLER AYALA	16:30	17:00
CHECK IN HOTEL NH CANCELLER AYALA	17:00	
CENA RESTAURANTE ANDERE	21:00	

VIERNES 23/06/2023		
VITORIA		
DESAYUNO	8:00	8:45
REUNION DE COORDINACIÓN OPERATIVA	8:30	8:45
AUTOBUS N.H CANCELLER AYALA - AEROPUERTO LEVT	9:00	9.30
PASO CONTROLES SEGURIDAD	9:30	10:00
BRIEFING SEGUNDA ETAPA	10:00	10:15
BRIEFING COMPETICIÓN	10:15	10:45
INICIO DESPEGUES LEVT	10:30	

PAMPLONA		
LLEGADA AERONAVES LEPP	11:30	
APERITIVO DE BIENVENIDA RAC PAMPLONA	11:35	13:30
AUTOBUS LEPP SIDRERIA MARTINCHO	13:30	14:00
ALMUERZO SIDEREIA MARTINCHO	14:00	17:00
AUTOBUS S MARTINCHO- HOTEL NH IRUÑA PARK	17:00	17:30
CHECK IN HOTEL NH IRUÑA PARK	17:30	
RESTO DE TARDE LIBRE		

SABADO 24/06/2023		
PAMPLONA		
DESAYUNO	7:30	8:15
REUNION DE COORDINACIÓN OPERATIVA	8:00	8.15
AUTOBUS HOTEL IRUÑA PARK - APTO DE PAMPLONA LEPP	8:30	9:00
PASO CONTROLES SEGURIDAD	9:00	9.30
BRIEFING TERCERA ETAPA	9:30	9:45
BRIEFING Y PREPARACIÓN COMPETICIÓN	9:45	10:15
INICIO DESPEGUES LEPP	10:00	

MADRID CUATRO VIENTOS		
LLEGADA AERONAVES LECU	12:00	
ALMUERZO LECU	13:30	15:30
TIEMPO DE ESPARCIMIENTO PISCINA RACE	15:30	18:00
AUTOBUS RACE HOTEL NH ALCORCON	18:00	18:30
CHECK IN HOTEL	18:30	
AUTOBUS HOTEL - RACE	20:30	21:00
RECEPCIÓN DE PARTICIPANTES RACE	21:00	22:00
ENTREGA DE TROFEOS Y RECONOCIMIENTOS	22:00	22:30
CENA RACE	22:30	
AUTOBUS RACE - HOTEL NH ALCORCÓN	1:30	

DOMINGO 25/06/2023		
CUATRO VIENTOS		
DESAYUNO	SEGÚN HORARIO HOTEL	
TRASLADO HOTEL NH ALCORCON - LECU	POR CUENTA PARTICIPANTES	

4. Organización y Metodología

La organización del evento correrá a cargo del Real Aeroclub de Sevilla a instancias del Real Aeroclub de España, la Real Federación Aeronáutica Española y el Ejército del Aire. Para la coordinación entre los distintos estamentos, se podrán establecer tantos grupos de trabajo y reuniones de coordinación, como se consideren necesarios.

4.1. Responsabilidades

4.1.1. Real Aeroclub de España/Real Aeroclub de Sevilla

- Redacción del proyecto LXIX Vuelta Aérea a España.
- Difusión a aeroclubs y otros participantes civiles/Militares.
- Gestión de participantes civiles al evento.
- Coordinación de la actividad aérea del Raid.
- Coordinación, traslados, alojamiento y manutención donde se especifique.
- Coordinación con la Real Federación Aeronáutica Española para la competición y Trofeos.
- Gestión de la solicitud de apoyo a las Fuerzas Armadas

Limitación de las responsabilidades de la organización:

- Ni el Real Aeroclub de España, ni ninguno de sus miembros, ni la Real Federación Aeronáutica Española, asume responsabilidad alguna ante la falta de idoneidad, aeronavegabilidad y mantenimiento de las aeronaves empleadas en la Vuelta Aérea y en la competición, así como sus accesorios y equipos, o de un uso contrario a las limitaciones y restricciones que pueda contener su documentación, el reglamento y normativa de circulación aérea o las disposiciones en materia de peso máximo de la aeronave.
- El participante es responsable de la existencia y mantenimiento en vigor de la documentación obligatoria y certificados de la aeronave, así como de las licencias exigibles para

su navegación, de conformidad con la legalidad vigente. Además de disponer de los equipos y accesorios necesarios para la navegación que se va a realizar.

- El participante debe seguir estrictamente las instrucciones del personal organizador, , y atenerse a la totalidad de reglas relativas a la operación, maniobras y usos de la competición, siendo exclusivamente responsable de los daños y perjuicios que su falta de observancia pueda causar tanto al club, como al organizador, otros participantes o a terceros.
- Cada participante es responsable del equipamiento y material adecuado que permita el estacionamiento de la aeronave al aire libre en condiciones seguras, así como de que la misma contenga reservas de combustible suficientes.
- Ni el Real Aeroclub de España ni ninguno de sus miembros serán responsables ante cualquier daño derivado de los transportes públicos o privados empleados por el participante en el transporte hasta y desde las instalaciones de la Vuelta Aérea y de la competición, ni de circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, o cambio repentino en las condiciones meteorológicas del evento.
- Cada participante debe acreditar, mediante el oportuno certificado en vigor, que la aeronave dispone de un seguro que cubra daños a terceros e incluya una expresa cobertura para rallies y competiciones.

4.1.2. Ejército del Aire y del Espacio

- Gestionar los diferentes apoyos solicitados por el Real Aeroclub de España.
- Gestionar autorizaciones uso de la Base Aérea de Talavera
- Autorizar participación de medios aéreos de las Fuerzas Armadas Aire en la vuelta aérea a España 2023
- Coordinar las reuniones que considere necesaria entre las diferentes dependencias de control de tránsito aéreo.

4.2. Coordinación durante el Raid.

4.2.1. Organigrama

Conforme a las responsabilidades anteriores y con objeto de permitir una mejor transmisión de la información y operativa de la actividad se designarán por parte de la organización los siguientes cargos:

- **Director General:** Su función será dirigir el correcto desarrollo de la Vuelta Aérea, coordinando todos los elementos tanto aéreos como terrestres necesarios para la correcta consecución del evento. Tendrá como soporte al Director Operacional, Director de Competición y al Director de Soporte en tierra así como a las personas que considere necesario para la consecución del objetivo. Dirigirá la reunión General de Participantes y de Coordinación General.

- **Director Operacional:** Dará soporte al Director General en la coordinación del plan operacional aéreo del raid en lo que respecta a soporte a las aeronaves, tripulaciones y elementos aéreos. Dirigirá la reunión de Coordinación Operativa.
- **Director de Soporte en tierra:** Podrán ser varios y darán soporte al Director General y Director Operacional en la coordinación del soporte a las tripulaciones en tierra en todos aquellos elementos independientes a la operación aérea como traslados, alojamientos, manutención, etc.
- **Director de Competición:** Coordinará con el Director Operacional los aspectos necesarios para el desarrollo de la competición dentro de los criterios del Rallye. Estará presente en los briefings, así como en las reuniones de Coordinación Operativa.

Indicar que estos cargos son no remunerados y voluntarios, pudiendo ser modificados, por la organización en función de las circunstancias.

4.2.2. Reuniones de coordinación durante la Vuelta Aérea.

Las reuniones de coordinación tendrán como función la de gestionar la información de manera eficiente entre los actores implicados durante la operación. Se establecerán para ellos reuniones a diferentes niveles:

- Reunión General Participantes

- o Objetivo: Informar a los participantes del plan operacional, poniendo especial énfasis en el apartado de seguridad.

- o Composición: Director General, Director Operacional, Director de Soporte en tierra, Director Competición, miembros designados por la organización, además de las personas y/o estamentos relevantes para la consecución del objetivo y participantes del Raid.

- o Frecuencia: antes de inicio del Raid.

- Reunión de coordinación operativa

- o Objetivo: coordinar la operación aérea y medidas de seguridad, revisión meteorológica y elementos propios aeronáuticos.

- o Composición: Director Operacional, director competición y miembros designados por la organización, además de las personas y/o estamentos relevantes para la consecución del objetivo.

- o Frecuencia: Durante el raid mínimo 1 antes de cada etapa previa a la reunión prevuelo.

- Reunión prevuelo:

- o Objetivo: transmisión de información prevuelo a las tripulaciones así como medidas de seguridad.

- o Composición: Director operacional, director competición, miembros designado por la organización y tripulaciones de vuelo de forma obligatoria (mínimo 1 por avión en caso de ser varios).

- o Frecuencia: Antes de cada vuelo.

4.3. Invitaciones

Con objeto de dar la mayor difusión posible y dada la importancia del evento, se cursarán invitaciones a los representantes de los sectores de la aviación general, tanto del ámbito civil como militar.

Así mismo se hará llegar invitación expresa a S.M. el Rey D. Felipe VI al acto de clausura que se celebrará en el RACE.

4.4. Participantes

Queda abierto el plazo de inscripción, por lo que los participantes que deseen podrán inscribirse. La lista de aeronaves se cerrará una vez se hayan alcanzado las fechas límites establecidas, o se alcance el número máximo de 30 aeronaves. Aquellas aeronaves que se inscriban pasadas estas fechas, quedarán en lista de espera por si hubiese alguna baja de última hora.

En el caso de ULM y debido a los plazos impuestos por AESA para la tramitación de los permisos necesarios de forma que estas aeronaves puedan operar en espacios aéreos controlados, no se puede garantizar su inclusión sobrepasada la fecha del 17 de abril.

En el caso del resto de aeronaves no ULM's el plazo finaliza el 24 de abril de 2023.

4.5. Organización de actos y actividades

Las actividades a realizar en la jornada en la Base Aérea de Talavera serán desarrolladas por el personal de la instalación contando con la colaboración de los miembros de la organización.

La organización de los diferentes actos y eventos será desarrollada por los organizadores con el soporte de los apoyos locales como el Real Aeroclub de Badajoz, Real Aeroclub de Vitoria, el Real Aeroclub de Pamplona y el Real Aeroclub de España.

4.5.1. Cena de Bienvenida.

El acto de bienvenida se realizará en (Pendiente de confirmar) en el formato cena de bienvenida.

El horario propuesto:

21:00 LT. Recepción de participantes. 21.30 LT. Agradecimientos.

21.45 LT. Cena.

23.30 LT. Fin de acto y traslado al hotel.

El traslado de los autobuses será coordinado por la organización de la XLIX Vuelta Aérea a España. Durante la recepción de los participantes se establecerá una serie de puestos donde se les entregará a los participantes el "kit del tripulante".

4.5.2. Jornadas de confraternización entre aeroclubes.

Las jornadas de confraternización serán organizadas con el apoyo de los aeroclubes locales de Vitoria y Pamplona. Las jornadas se realizarán una vez aterrizadas y atendidas las necesidades de repostajes de todas las aeronaves y consistirán en un almuerzo.

4.5.3. Cenas en Vitoria.

La cena del jueves 22 será coordinada por la Organización con el soporte en su caso de los aeroclubs locales. Se realizará de preferencia en (Pendiente de definir) con el horario propuesto de 9.00 pm a 11 pm con objeto de perturbar lo menos posible el necesario tiempo de descanso de las tripulaciones.

Acto de clausura en el RACE y entre de premios XXXII Trofeo de SM el Rey – XLIX Vuelta Aérea a España.

El acto de clausura se organizará por el Real Aeroclub de España en sus instalaciones de Cuatro Vientos. Durante el mismo se realizará la entrega de premios Icaro, los correspondientes del XXXII Trofeo de SM el Rey – XLIX Vuelta Aérea a España para lo cual se ha cursado invitación a S.M. el Rey D. Felipe VI.

El horario propuesto es:

21.00 Recepción a los participantes e invitados.

22:00 Entrega de premios y reconocimientos.

22:30 Cena de Clausura.

4.6. Página web

Con objeto de mejorar tanto la difusión del evento, como la organización interna del Raid, se creará de una página web denominada <https://vuelta23.aeroclubrace.com/> desde donde se informará a todos los participantes de las últimas novedades, se tramitará los procesos de inscripción y se gestionará el día a día de la relación entre organizadores y participantes, así como con el resto de público en general.

4.7. Competición. Real Aeroclub de España y Real Federación Aeronáutica Española

Para mayor significación, valor y prestigio, se ha incluido la XLIX Vuelta Aérea a España en el calendario oficial de competiciones del Real Aeroclub de España y de la Real Federación Aeronáutica Española con el XXXII Trofeo de SM el Rey –que aportarán la motivación necesaria a los participantes para competir a través de pruebas puntuables que se definirán a lo largo del recorrido del Raid. Las normas de la competición se desarrollarán en un anexo específico que será desarrollado al efecto. Además, se dispondrá de un comité de jueces y un Director de Competición con objeto de coordinar todas las actividades.

5. Seguridad

Siendo uno de los elementos principales en cualquier actividad aeronáutica es la seguridad se está desarrollando en un anexo específico.

5.1. Requisitos aeronáuticos

Se está desarrollando un Plan de Seguridad donde se analizarán los riesgos así como las medidas de mitigación adecuadas con objeto de establecer los máximos niveles de seguridad. Dicho Plan de Seguridad irá asociado al Plan Operacional del Raid.

5.2. Requisitos tierra

Al igual que en vuelo, en tierra se cumplirán los requisitos necesarios para asegurar la seguridad tanto para la protección del material aeronáutico.

6. Medios de comunicación.

Uno de los principales objetivos del Raid es la difusión de la historia aeronáutica y sus valores. Para ello será necesario contar con el apoyo y la difusión en los medios de comunicación y redes sociales. Con este objetivo los organizadores harán uso de todos los medios a su alcance para que la difusión sea lo más efectiva posible. Actualmente se tienen previstos los siguientes actos y/o comunicaciones a los medios:

- Web y Redes sociales del Real Aeroclub de España.
- Web y redes sociales de la Real Federación aeronáutica española Web y redes sociales del Real Aeroclub de Sevilla
- Web y redes sociales de aeroclubes colaboradores
- Prensa Local y medios del sector.

7. Recursos necesarios, presupuesto y financiación

En este apartado se desarrolla los recursos necesarios para la correcta consecución de la Vuelta Aérea conforme al proyecto inicial planteado, con objeto de identificar las partidas y establecer finalmente los posibles medios de financiación.

7.1. Recursos asistencia aeronaves.

Serán coordinados entre los responsables de la Organización y los responsables de las instalaciones aeroportuarias y aeroclubes donde esta XLVIII Vuelta Aérea tenga etapa

7.1.1. Alimentación

La alimentación de las tripulaciones se organizará de la siguiente forma:

☒ Desayuno: Será realizado directamente en los hoteles de hospedaje de la expedición.

☒ Almuerzo: Serán organizadas con la colaboración de los aeroclubes donde esta XLIX Vuelta Aérea tenga etapa.

☒ Cena: Serán organizadas en las correspondientes ciudades: de Badajoz, con el soporte del RAC Badajoz, de Vitoria, con el soporte del Real Aeroclub de Vitoria, en los lugares indicados y en Madrid, con el soporte del Real Aeroclub de España.

7.1.2. Alojamiento

Se ha previsto en habitaciones individuales y dobles en hoteles de 4 estrellas de la cadena NH, o similares en régimen de alojamiento y desayuno.

- Badajoz: (Pendiente de confirmar)
- Vitoria: NH Canciller Ayala
- Pamplona: NH Iruña Park
- Madrid: NH Alcorcón

En el proceso de selección de la mejor oferta se han tenido en cuenta los criterios de penalización por cancelación y modificación buscando siempre el precio más competitivo.

7.1.3. Transporte

El transporte entre las instalaciones aeroportuarias y los lugares de restauración y alojamiento serán coordinados por la organización según el siguiente detalle:

☒ Badajoz: Coordinado por la organización los siguientes trayectos Base Aérea de Talavera/Aeropuerto-hotel-Base aérea de Talavera/aeropuerto.

☒ Vitoria: Coordinado por la organización los siguientes trayectos: Aeropuerto (Sede RAC Vitoria)-Hotel-Aeropuerto.

☒ Pamplona: Coordinado por la organización los siguientes trayectos Aeropuerto (Sede el RAC Pamplona)- Sidrería Martincho - Aeropuerto.

☒ Madrid: Coordinado por la organización. Aeropuerto y Hotel. También coordinará los desplazamientos a y desde lugar de la cena en el RACE.

☒ El desplazamiento del domingo, desde el hotel al aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos, será por cuenta de las distintas tripulaciones. Al igual de aquellas que opten por la opción de visita al museo del Aire y del Espacio.

7.2. Otros recursos

7.2.1. Merchandising

Para las tripulaciones se dispondrá de un vestuario común con objeto de que se sientan identificados con el evento, compuesto por polo/Camiseta y parches específicamente diseñados para el evento.

7.2.2. Soporte aéreo de las Fuerzas Armadas.

Por ajustarse mucho mejor a la operación de las aeronaves participantes, se ha solicitado al JEMAD la participación de un helicóptero que opere desde los lugares donde opera esta edición

de la Vuelta Aérea a España y que acompañe a las tripulaciones en las franjas de operación estipuladas, de forma que llegado el improbable caso de necesitarlo, puedan prestarles servicio de rescate a las tripulaciones en el menor tiempo posible.

7.2.3. Consideraciones generales

Para el cálculo del presupuesto estimado se ha tenido en cuenta solo las aportaciones de la inscripción de los participantes quienes comparten de forma alícuota los gastos generados en la organización. Se cuenta con las colaboraciones de los aeroclubes locales así como del Real Aeroclub de España Las hipótesis consideradas han sido las siguientes:

- Recorrido según lo especificado en el punto 3.
- Max de 30 aeronaves realizando el recorrido completo.
- 60 tripulantes.
- 5 días y 4 noches, en los hoteles especificados
- 3 Cenas, 4 almuerzos.
- 11 traslados

Tasas de aterrizaje, estacionamiento y combustible serán cubierto de forma individual por cada tripulación.

7.3. Financiación y patrocinios.

Los gastos generados por el evento serán cubiertos por las aportaciones de los participantes mediante prorrateo de los gastos a cubrir, lo que arroja las siguientes cuotas iniciales de inscripción.

- ☒ Cuota inscripción al Raid en habitación individual 970 euros
- ☒ Cuota inscripción al Raid en habitación doble 1.370 euros

Dichos costos están ajustado al máximo posible en función de las mejores ofertas conseguidas, primando mantener una calidad del servicio sin sobrecargar el importe al que han de hacer frente los participantes.

En caso de cancelación, ya sea total o parcial, los costos asociados de aquellos conceptos de los que no se haya conseguido reembolso serán asumidos por cada participante.

Se considera patrocinio cero.

8. Listado de Aeronaves

Una vez recibidas las inscripciones se generará un anexo donde se especificarán las matrículas, modelos, entre otras especificaciones, de todas aquellas aeronaves participantes en el Raid.

9. Personas de Contacto

FUNCIÓN	NOMBRE Y APELLIDOS	TLFNO
Director Rally	Javier Bozzino	667 918187
Director Operacional	Alberto Beateiro	671527347
Director de Competición	Jesús Mas	600491025
Directores de Soporte en tierra	Santi Blazquez	607676024