51ª VUELTA AÉREA A ESPAÑA

XXXIV TROFEO DE SU MAJESTAD EL REY

RUTA JACOBEA

25-28 JUNIO

1ª etapa Reus
2ª etapa Robledillo de Mohernando
3ª etapa Burgos
4ª etapa Santiago de Compostela
Madrid Cuatro Vientos

X ANIVERSARIO

vuelta25.aeroclubrace.com
info@aeroclubrace.com

COLABORACIÓN ESPECIAL:

COLABORA:

AEROCLUB DE REUS

Real Aeroclub de Burgos

REAL FEDERACIÓN AERONÁUTICA ESPAÑOLA

aena

ENAIRE

SafeSky

ORGANIZA:

Real Aero Club de Sevilla

Real Aero Club de España

Contenido

1. Descripción y objetivos. 2
2. Breves Historias. 4
2.1. Historia del aeroclub de Reus. 4
2.3. Historia del Real Aeroclub de Santiago. 8
2.4. Historia del Grupo 43 de Fuerzas Aéreas. 15
3. Actividades y calendario. 17
3.1. Recepción de Aeronaves en el Aeropuerto de Reus. 24/06/2025 17
3.2. Primera Etapa Reus – Robledillo de Mohernando. 25/06/2025 18
3.3 Etapa 2 Aeródromo Robledillo – Aeropuerto Burgos. 25/06/2025 19
3.4. Etapa 3. Aeropuerto Burgos – Aeropuerto Santiago. 26/06/2025 21
3.5. Etapa 4. Aeropuerto de Santiago – Aeródromo Madrid Cuatro Vientos. 28/06/2025 23
3.6. Dispersión 29/06/2025 24
4. Organización 27
4. Misiones y responsabilidades 27
4.1.1. Real Aeroclub de España/Real Aeroclub de Sevilla 27
4.1.2. Ejército del Aire y del Espacio. 27
4.1.3. Enaire, Aena y AESA 28
4.2. Coordinación durante el Raid. 28
4.2.1. Organigrama 28
4.3. Reuniones de coordinación durante la Vuelta Aérea 29
4.4. Invitaciones 29
4.5. Plazos e importe de inscripción 29
4.6. Actos 30
4.6.1. Almuerzo Aeroclub Reus 30
4.6.2. Cena de Bienvenida Reus 30
4.6.3. Almuerzo en Guadalajara 30
4.6.4. Cena en Guadalajara 31
4.6.5. Almuerzo en Burgos 31
4.6.6. Cena en Burgos 31
4.6.7. Almuerzo en Santiago 31
4.6.8. Cena Santiago 31
4.6.9. Almuerzo Madrid Cuatrovientos 31

4.6.10. Cena de clausura Real Aeroclub de España..... 31
5. Página web 32
6. Competición. Real Aeroclub de España y Real Federación Aeronáutica Española 32
7. Asistencia aeronaves, manutención, alojamiento y transporte..... 32
7.1. Recursos asistencia aeronaves y tripulaciones. 32
7.2. Alimentación 32
7.3. Alojamiento 33
7.4. Transporte 33
8. Reconocimientos y Merchandising. 34
9. Soporte aéreo de las Fuerzas Armadas 34
10. Consideraciones finales 34
11. Financiación y Patrocinios. 35
12. Seguridad 35
12.1. Requisitos aeronáuticos: 35
12.2. Requisitos en tierra: 35
12.3. Análisis de Riesgo 36
13. Difusión y medios de comunicación 36
14. Listado de Aeronaves 36
15. Personas de Contacto 36

1. Descripción y objetivos.

Este año celebramos la quincuagésima primera edición de la Vuelta Aérea a España, seguimos manteniendo vivo el espíritu de su génesis, mejorar las destrezas de las tripulaciones en un entorno organizado, donde por encima de todo predomina la seguridad de las operaciones.

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 no 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.

Esta edición está repleta de hitos y celebraciones, Cada edición, trae al presente hechos de nuestra historia aeronáutica, tanto en su faceta civil, como militar, y así cumplimos con el mandato de dar difusión a una historia de la que todos somos protagonistas de alguna manera, de la que debemos ser garantes, y de la nos sentimos orgullosos.

La primera efeméride está íntimamente ligada a nuestro nombre, lleva con orgullo el título de “Real” por lo que con esta edición nos unimos a las conmemoraciones que se realizan con motivo del décimo aniversario del reinado de S.M. Felipe VI.

también Celebramos el 50 aniversario de la constitución del Real Aeroclub de Guadalajara y el 75 aniversario del Aeroclub de Santiago, y debido a su trazado apellidamos esta edición “Ruta Jacobea”.

En las ediciones más modernas lo que imprime el carácter de “vuelta” no es otro que la circunstancia de que los participantes han de añadir los vuelos de desplazamiento, tanto al lugar de concentración, como el de dispersión a las bases de origen, con lo que a la postre, todos comienzan y finalizan en el mismo punto. Esta concepción alivia los requerimientos que este tipo de pruebas exige de las tripulaciones.

Otro hito los supone que es la primera vez en su historia, que la Vuelta Aérea tiene a Reus entre sus etapas.

Para esta quincuagésima primera edición de la prueba, se ha diseñado un calendario de actividades que, aunque relacionadas con la aviación, no son estrictamente actividades de vuelo.

Como es tradicional, se le ha solicitado a las Fuerzas Armadas apoyo a la prueba en forma de destacamento de un helicóptero con capacidad SAR que comparta con las tripulaciones toda la singladura, integrándose con ellas y la posibilidad de operar desde la plataforma militar de Santiago, en donde disfrutaremos a nuestra llegada, de una jornada de confraternización con una de las unidades más emblemáticas de nuestro Ejército del Aire y del Espacio, el Grupo 43 de Fuerzas Aéreas en su destacamento de Santiago de Compostela. En la misma los participantes conoceremos en detalle los medios de la unidad y su operativa de manos de su personal.

A todos sus integrantes les queremos rendir homenaje por la gran y abnegada labor que realizan año tras año, en su lucha para conservar nuestro patrimonio forestal frente a los incendios.

Están llamadas al evento aeronaves nacionales y extranjeras que surcarán los cielos de España durante los cinco días que dura la prueba y en los que recorrerán los más de 1506 kilómetros del trazado de esta.

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. Llamamiento que se hace extensivo a las empresas dedicadas a la formación de pilotos, por lo que el valor de una actividad como esta representa para la formación de estas.

En términos generales los vuelos se regirán bajo las reglas visuales, en condiciones meteorológicas visuales, con altitudes de ruta comprendidas entre SFC y 10000 pies AMSL.

2. Breves Historias.

2.1. Historia del aeroclub de Reus.

En Reus, en el año 1931 un grupo de entusiastas de la aeronáutica se reúnen con la intención de fundar un club de vuelo. En 1933 se adquieren unos terrenos cercanos al 'Pino de Bofarull', donde se construye una pista de aterrizaje y en 1935 se crea de forma oficial lo que se conocerá como Aero Club de Reus. Se inicia la actividad aeronáutica con aparatos cedidos por el ya existente Aeroclub de Sabadell hasta que se consiguen las primeras aeronaves de titularidad propia.

Con el golpe de estado que derivará en guerra civil se paraliza toda actividad en el Aero Club pasando la titularidad de la propiedad al Gobierno de La República quién con la adquisición de nuevos terrenos adyacentes amplia las pistas y las instalaciones, estableciéndose como aeródromo militar de las FARE (Fuerzas Aéreas de la República Española).

En 1937 se construye el que hoy conocemos como 'Hangar Histórico' o 'Hangar de los Rusos' también conocido como 'Hangar de las Rusas' por la memoria oral, que atribuye a un grupo de ingenieras soviéticas su diseño y construcción. Su función inicial era la de la recepción de los aparatos de caza Polikarpov I-15 'CHATO' fabricados por la Fábrica SAF-3 de Reus, en los talleres aquí instalados y trasladados desde Getafe al inicio del conflicto. El aeródromo actuaría principalmente como auxiliar, alternativo y como base de la caza nocturna.

Con la caída de la ciudad el 15 de enero de 1939 el aeródromo es ocupado por las fuerzas franquistas creándose la Base Aérea de Reus, donde se establecen la Escuela de Pilotos de Caza con los modernos Messerschmitt BF-109F y la Escuela de Suboficiales del Ejército del Aire y la Escuela de Soldados Voluntarios Especiales, con quienes convive el Aeroclub retomando la actividad aeronáutica a finales de los años 40.

En la década de los 50 el aeródromo recibe los primeros vuelos comerciales civiles nacionales estableciéndose como Aeropuerto; inicialmente mixto, militar y civil, hasta el año 1998 cuando con el cierre de la Base Aérea pierde la condición de militar.

El Hangar Histórico se libra de la demolición gracias a las gestiones del Aeroclub, quién se encargará de su traslado, gestión y mantenimiento dentro de las instalaciones del Aeroclub.

Ya gestionado por AENA el Aeropuerto inicia una serie de ampliaciones y mejoras hasta convertirse en lo que vemos a día de hoy, con la creciente actividad aeroportuaria comercial internacional. Actividad con la que convive la propia del Aeroclub tanto en su vertiente social, lúdica y deportiva, como en la vertiente académica, docente y formativa con la creación de su escuela de vuelo: MFS (Mediterranean Flight School). Escuela que no cesa en la formación de pilotos deportivos y comerciales para satisfacer tanto la demanda de pilotos por parte de las grandes aerolíneas como para mantener vivo el espíritu aeronáutico de aquellos primeros entusiastas, haciendo de Reus referencia aeronautica internacional.

2.2. Historia del Aeroclub de Guadalajara.

El aeródromo fue fundado por el hijo del teniente general Pedro Vives Vich, Pedro Vives Camino, en 1973 primero en Valbueno, muy cerca de Cabanillas y Guadalajara, pero debido a la cercanía al aeropuerto de Torrejón de Ardoz, en 1974 buscaron una nueva ubicación y se asentaron a 25 minutos de Guadalajara, en el municipio de Robledillo de Mohernando donde encontraron un “terreno de secano con una superficie llana y con las trayectorias de despegue y aterrizaje libres”.

En Guadalajara arrancó la aerostación, fue donde se creó la primera Escuela de Ingenieros y también la primera fábrica de aviones ‘la Hispano’, «reconocida en todo el mundo y donde se hicieron varios prototipos y sobre todo despuntó en motores».

El aeródromo debe su nombre al teniente General del Ejército del Aire D. Francisco Vives Camino, nacido en Guadalajara en 1900.

ACIÓN NACIONAL 7-IV-73

PROVINCIAS ESPAÑOLAS

SE HA CONSTITUIDO EL REAL AEROCLUB DE GUADALAJARA

La ciudad, que fue cuna de la aviación española, ha acogido con gran satisfacción su incipiente actividad • Ya cuenta con 200 socios y unas magníficas instalaciones

GUADALAJARA. (De nuestro corresponsal, Salvador Toquero Cortés.)

La gestión del aeródromo comenzó con Don Rafael Borrás Torné, coronel del Ejército del Aire, quien consiguió las firmas de los primeros 50 socios necesarios para su creación como parte del Real Aeroclub de España. El Tte. General Francisco Vives Camino fue el primer presidente del Aeroclub.

INAUGURACION DEL AREO CLUB

Mañana se celebrarán los actos de inauguración del Real Aero Club de Guadalajara.
A estos actos tienen prevista su asistencia el gobernador civil, el presidente de la Diputación y el alcalde de Guadalajara, así como personalidades destacadas de la aeronáutica española, que han sido invitadas.
Es de destacar la adquisición de dos aviones marca Aisa. En la visita al Aero Club y en dicho acto habrá demostraciones de vuelo, para que todos puedan comprobar la marcha y estilo aéreo del club.
En la Junta general celebrada se acordó elevar la cuota de entrada para futuros socios a la cantidad de diez mil pesetas, a partir del próximo día 11.

HORARIO DE ACTOS PARA MAÑANA

A las seis y media de la tarde, visita al Real Aero Club en Valbueno.

A las nueve y media, cena de hermandad en el hotel Prax de nuestra ciudad.

Foto Alfonso REYES

SE INAUGURO EL AERO-CLUB

● El campo consta de una pista de trescientos metros de longitud

El pasado sábado se procedió a la inauguración del Real Aero-Club de Guadalajara. El acto fue presidido por el general Vives Castán, vicepresidente, coronel Borrás y Junta directiva, a quienes acompañaban nuestro gobernador civil, presidente de la Diputación, alcalde y otras personalidades.
Asistieron como invitados el jefe del Aero-Club de España, señor Campuzano, que ostentaba la representación del ministro del Aire, y varios generales asimismo pertenecientes a la base de Torrejón.
Nuestro recién inaugurado aero-club, pertenece al Real Aero-Club de España y, según los estatutos que lo rigen, trata de crear una agrupación de entusiastas, que fomenten y difundan la aviación para nuestra provincia.
El campo consta de una pista de trescientos metros de longitud, torre de control, hangar, talleres mecánicos y oficinas. También cuenta con doscientos cuarenta socios, encabezando la lista, como socios de honor, don Carlos de Montoliu, don Antonio Losano Vives y el señor Colmenar Huerta.
Una vez conseguida la autorización de la Dirección General de Aviación Civil, comenzaron en breve tiempo las clases para la consecución del carnet de piloto aéreo, para todos aquellos que quieran matricularse.
Las instalaciones fueron bendecidas —en los terrenos que han sido cedidos por el señor Borrás, en su finca de Valtuerno— por el cura párroco de Cabanillas, y a continuación se hicieron demostraciones de vuelo. Una vez terminados los mismos, los asistentes se trasladaron al hotel Prax, donde tuvieron una cena de hermandad.
A los postres, tomó la palabra el señor Vives, haciendo una breve historia de la aeronáutica española, resaltando la significación de los cuarenta y dos aero-clubs existentes en España. Finalizó entregando el emblema de oro del aero-club a los señores Montoliu y Carrasco, Losano Vives, Colmenar Huerta, Campuzano y coronel Borrás, quien, en gesto altruista, regaló al señor Vives el emblema, tras unas emotivas palabras.
El señor Campuzano, que tomó la palabra después, resaltó la forma en que el Ministerio del Aire estaba dispuesto a colaborar en la promoción de la aviación privada y deportiva.
Cerró el acto el gobernador civil, señor Montoliu y Carrasco, quien expresó su satisfacción porque la creación del aero-club haya coincidido con su mandato en la provincia. Aludió a su personal afición, como piloto que es, y al gran prestigio que esta creación daba a Guadalajara. Por último, dio las gracias a las personas que habían contribuido a la creación de este aero-club.

SOL CANO

El Aeroclub de Guadalajara, aunque se creó con medios modestos, está directamente relacionado con el inicio de todos los vuelos en España[4]. La escuela de Pilotos privados comenzó con un avión I11B cedido por el Real Aeroclub y el coronel R. Borrás como primer instructor[5]. Posteriormente, se trasladaron a Robledillo de Mohernando para no interferir con la Base Aérea de Torrejón.

En Robledillo, la Escuela de PPL continuó funcionando y se inició la actividad de vuelo sin motor[7]. Con la llegada de la Escuela de Pilotos SUMMAS, la actividad se potenció, consolidándose como uno de los campos de vuelo más transitados[7]. Años después, se fundó en Robledillo una de las primeras escuelas de piloto homologadas, EUROPLANE, permitiendo que muchos alumnos se formaran y examinaran sin moverse de la escuela[8].

El aeródromo ha crecido significativamente, llegando a albergar más de 90 aeronaves gracias a la construcción de hangares y el alquiler de plazas a sus socios[9]. Actualmente, hay grandes perspectivas de reactivar la Escuela de Pilotos para formación modular, ofreciendo un horario más flexible y económico para los alumnos[10].

Desde su inauguración en 1974, el aeródromo ha mantenido una intensa actividad aeronáutica relacionada con la aviación deportiva y la formación de pilotos[11].

El aeroclub ha sido testigo de eventos significativos, como la conmemoración del **XXV aniversario de la fundación de la Brigada Paracaidista del Ejército de Tierra**, que contó con la presencia de S.M. el Rey de España D. Juan Carlos I y su hijo el Príncipe de Asturias. Además, el aeroclub ha colaborado con el **SESCAM** para habilitar una zona dedicada a helipuerto, sirviendo de enlace para los helicópteros dedicados a emergencias y contra incendios.

2.3. Historia del Real Aeroclub de Santiago.

El 28 de julio de 1935 marcó un hito en la historia de Galicia con la inauguración del aeropuerto de Lavacolla, impulsada por el Real Aeroclub de Santiago

1ª Etapa: Aeroclub Compostela

En la primavera de 1931 un pequeño grupo de compostelanos, encabezados por José Portela Seijo y Manuel Pena Pena, entusiastas de la naciente aviación en nuestro país, dan los primeros pasos para formalizar este colectivo al que bautizarán como Aeroclub Galicia de Aviación.

La visión del Graf Zeppelin que en octubre de ese mismo año (1931) sobrevuela la Plaza del Obradoiro, será un punto de inflexión en la imaginación y el entusiasmo de estos jóvenes, que llevan meses trabajando en sus primeros proyectos aeronáuticos. Sus primeras actividades se centran en la construcción de veleros y las prácticas de vuelo en estos rudimentarios aviones sin motor.

El 24 de Abril de 1932, el insigne ingeniero y aviador ferrolano Francisco Iglesias Brage, que había logrado fama internacional tras intentar batir la marca de distancia en vuelo en 1929, junto al piloto abulense Ignacio Jiménez Martín, volando de Sevilla a Rio de Janeiro en un Breguet XIX GR-72 llamado Jesús del Gran Poder, dio una charla en el Teatro Principal de Santiago de Compostela sobre su próxima expedición aérea al Amazonas, lo que da el impulso definitivo a la creación del Aeroclub Compostela, en una Asamblea Constituyente celebrada en Octubre de 1932.

Estos “locos aviadores” (porque no tenían una peseta) comienzan a gestar la compra de unos terrenos para abrir el primer aeródromo de Galicia, a la postre el actual aeropuerto de Lavacolla. El primer vuelo en los terrenos comprados en precario por el ya constituido Aeroclub Compostela tendrá lugar en 1933, cuando el piloto madrileño Vicente Barrón y Ramos de Sotomayor realiza un vuelo de reconocimiento para comprobar que el terreno elegido era idóneo para el aeródromo.

En 1934, la junta directiva del Aeroclub Compostela establece contactos con la Federación Aeronáutica Española, y el mes de diciembre de ese año, el Consejo Directivo de la FAE, acuerda el ingreso del Aeroclub Compostela.

Y el 28 de Julio de 1935, después de años de intensa labor y de una constante y dura lucha para superar las dificultades generadas por la indiferencia de amplios sectores de la sociedad compostelana, el esfuerzo del Aeroclub Compostela tendrá su recompensa con la inauguración del aeródromo que lleva su nombre. Los apoyos más importantes vinieron siempre de Madrid, donde las autoridades, conscientes de la envergadura del proyecto, dieron ánimo permanente a los directivos del Aeroclub Compostela.

2ª Etapa: Real Aeroclub Santiago

La Guerra Civil del 36 paraliza tanto el proyecto del aeropuerto de Lavacolla como las actividades del Aeroclub.

Después del conflicto armado, el coronel Francisco Iglesias Brage, es nombrado secretario técnico del Ejercito del Aire, y regresa a Santiago para continuar con los trabajos de construcción de Lavacolla. Y también en esos años, Iglesias Brage recupera la actividad del Aeroclub Compostela, que a partir de ahora se llamará Aeroclub Santiago, del cual será su presidente entre los años 1947 hasta 1952.

El coronel Iglesias Brage se marcha en la primavera de 1952, y le sustituye al frente del Aeroclub, el Coronel Rodríguez del Rivero, que inicia las gestiones con el Ministro del Aire para la creación de una Escuela de Pilotos, y la cesión de una avioneta para dicha escuela.

Las primeras aeronaves

La “Carriona”

Pero mientras se espera el resultado de las gestiones ante el Ministerio del Aire, el Aeroclub, con la inestimable ayuda económica de D. Ricardo Bescansa y D. López Quijada, hará posible la compra de una Stampe & Vertogen Vliegschool (RSV32/90) del año 1925, de fabricación belga, especializada en la fabricación de aviones de adiestramiento y equipada con un motor Anzini de 90 CV. Este avión fue adquirido por Ramón Franco (hermano de Francisco Franco) en 1930 y que recibiría la matrícula EC-RAR en 1931. En 1933 es vendida a D. Narciso Carrión de Castro, presidente del Aeroclub de Valladolid, que la utiliza, hasta que la Guerra Civil la militariza. Rematada la guerra, se restaura en 1952 y se le asigna una nueva matrícula EC-AGG, en virtud de la orden que anula todas las anteriores matrículas de aeronaves. Los socios del Aeroclub Santiago la llamarán “La Carriona”, en recuerdo de su anterior propietario.

BÜCKER

El 29 de Julio de 1954 aterriza en Lavacolla una Bücker Jungman con tan solo 20 horas de vuelo, cedida por la Región Aérea Atlántica y pilotada por Juan Teijeira Rodríguez, que había ido a buscarla a Madrid. El Aeroclub tuvo que pagar 20.317 pesetas, adelantadas por D. Ricardo Bescansa.

AISA I-11-B

El 18 agosto de 1955 llega a Lavacolla una AISA I-11-B nueva comprada al RACE, por un importe de 147.000 pesestas, de las cuales se hizo entrega de 50.000 y el resto en 12 plazos que fueron sufragadas con el importe del contrato de propaganda aérea con la empresa farmacéutica Zeltia y las subvenciones del propio RACE. Coincidiendo con la Patrona de la Aviación de ese año 1955, se hace entrega de los diplomas a la primera promoción de pilotos del Aeroclub Santiago.

5000 Kilómetros en "LA VESPA", EC-AKK
por los cielos de España y Portugal

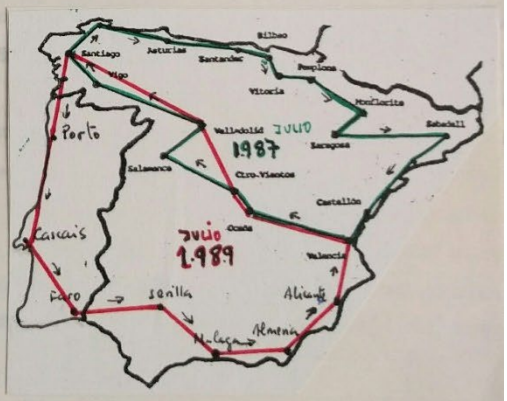
AVIÓN

- AISA I 11B
- Fabricación española
- Matriculada en el año 1954. EC-AKK
- Mas de 3000 horas de vuelo
- Estructura y hélice de madera
- Peso en vacío 421 Kg
- Peso máximo admitido 670Kg
- Motor continental de 90 H.P.
- Instrumento maregación: BRUJULA

Aero-Club de Santiago

PILOTOS: - LUIS PONTE LAVANDEIRA
- RICARDO IGLESIAS LOSADA

AISA-I 11B EC-AKK	1.987	1.989	GLOBAL
Km. Recorridos TOTALES	2.376	2.689	5.065
Tiempo inv. TOTAL -entre saltos-	24h. 40m.	29h	53h 40m
Consumo gasolina TOTAL	371 litros	428 litros	799
Consumo Oil TOTAL	5 Kg	10 Kg	16 Kg
Gasto Gasolina TOTAL	40.653 pts.	49.175	89.828
Gastos Oil TOTAL	1.835 pts.	2.015	3.850
Gastos Tasas	2.497 pts.	5.015	7.512
Gasto Total AVION	44.985 pts.	56.205	101.190



La Voz de Galicia, martes, 25 de julio de 1989

SANTIAGO

Sobrevolaron las ciudades de Oporto, Lisboa, Sevilla, Valencia y Madrid, entre otras

Dos pilotos del Aeroclub recorren casi tres mil kilómetros en un vieio avión de madera

El Correo Gallego 87
Martes, 25 de julio de 1989

Finalizó en el aeropuerto de Lavacolla el Rallye Aéreo «Vuelo de Antaño»

Xoaniña Piñeiro

NOTICIAS DE LA FENDA

Revista FEDAR
Nº 19 - NOV - 89

VUELO DE ANTAÑO

Se trata de la realización de un Rallye Aéreo que bajo el patrocinio de Caixa Galicia se desarrolló entre los días 17 y 24 de julio con la ruta y escalas especificadas en el gráfico. La importancia de este evento estriba en que se empleado un avión Histórico Nacional, modelo AISA I - 11B, matrícula EC-AKK, con estructura y hélice de madera, que cuenta con 35 años de servicio y con más de 4.000 horas de vuelo. Como único instrumento para la navegación el aparato disponía de una brújula. La puesta a punto del avión fue realizada por el instructor y Jefe de Escuela de Pilotos del Aeroclub de Santiago, José Mella Pascual y fue pilotado por Luis Ponte Lavandeira y Ricardo Iglesias Losada, pilotos de este Aeroclub.

En el año 1987 estos mismos pilotos realizaron un rallye similar que fue un rotundo éxito.

Modernización de la flota.

SOCATA MS880 Rallye En el año 1976 llega al Aeroclub una Socata Rallye. Con matrícula EC-CJC estará en servicio varios años hasta que fue sacada de vuelo, y posteriormente canibalizada para recambios. PA28 Cherokee En el año 1983 se compra al Real Aeroclub Barcelona-Sabadell una pa28 Cherokee 180, con matrícula EC-BGC, de segunda mano y fabricada en 1966, que hizo miles de horas de nuestra escuela y también numerosas vueltas aéreas. Finalmente fue vendida en mayo de 1019 a Dédalo Aviación.

PA28 Warrior

En el año 1986 se compra al empresario vigués Segundino Ponte Maroño la pa28 Warrior II 160, con matrícula EC-DNJ, que aún permanece en nuestro Aeroclub a día de hoy.

PA28 Archer II

En abril de 2019 se compra al Real Aeroclub de Málaga la pa28 archer II, con matrícula EC-FDF, que a día de hoy sigue en vuelo en nuestro aeroclub.

Escuela de pilotos

El Real Aeroclub Santiago entrega los despachos de sus primeros pilotos formados en su escuela en el año 1955. Desde entonces, prácticamente sin interrupción hasta nuestros días ha estado formado pilotos en su curso inicial de PPL. Muchos de ellos han continuado con su formación profesional y hoy vuelan en compañías españolas, y también algunas extranjeras como Iberia, Air Europa, Vueling, Volotea, Ryanair, Easyjet, Catar Airways, etc. Uno de nuestros alumnos más veterano (comenzó su formación con 34 años, antes fue ingeniero) hoy está volando un A350 de Iberia, lo cual es una enorme satisfacción para esta humilde escuela de pilotos. Hace algunos años nos constituimos en ATO-49, y en el 2022, por razones operativas pasamos a DTO 65.

En la actualidad impartimos el PPL y el curso VFRN en nuestra base en el Aeropuerto de Lavacolla. Nuestro hangar está situado en la zona del Aeródromo Militar de Santiago, donde tenemos una estrecha colaboración y apoyo del Ejercito del Aire. La instrucción es impartida por dos instructores, pilotos de línea aérea, y cada año obtienen su licencia una media de 4/5 pilotos. La flota de la escuela en estos momentos está compuesta por dos pa28 (Warrior y Archer II) con matrícula EC-DNJ y EC-FDF respectivamente.

Otras secciones del aeroclub.

El RAS tiene una masa social de más de 1000 socios numerarios, un local social en el centro de la ciudad y la Ciudad Deportiva a 15 km de Santiago. En estas instalaciones disponemos de un campo de golf de 18 hoyos, canchas de tenis, pistas de pádel, campo de Criquet, piscina, gimnasio y restaurante.

No es la primera vez que la Vuelta Aérea a España visita Santiago, y estas imágenes dan fe de ello.

2.4. Historia del Grupo 43 de Fuerzas Aéreas.

El 43 Grupo de Fuerzas Aéreas es una unidad del Ejército del Aire de España, activa desde el 8 de febrero de 1971. Su misión principal es colaborar en la extinción de incendios forestales, en colaboración con la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Además, también apoya las misiones del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Ejército del Aire.

El grupo opera principalmente desde la Base Aérea de Torrejón de Ardoz en Madrid, pero durante la campaña de verano, que va del 1 de junio al 31 de octubre, se despliega en varios destacamentos por toda España. Los lugares de destacamento actuales son:

Santiago de Compostela

Talavera la Real, Salamanca, Zaragoza, Albacete, Málaga y Pollensa

Además, mantienen el servicio de alarma en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz en Madrid.

En cuanto a su equipamiento, el grupo cuenta con aviones Canadair CL-215T y Bombardier CL-415, que son operados y mantenidos por el Ejército del Aire.

El 43 Grupo de Fuerzas Aéreas ha alcanzado varios hitos significativos a lo largo de su historia. Aquí algunos de los más destacados:

- **50.000 horas de vuelo**: En septiembre de 1986, el grupo alcanzó las 50.000 horas de vuelo.
- **185.000 horas de vuelo**: Hasta la fecha, el grupo ha acumulado más de 185.000 horas de vuelo.
- **Misiones internacionales**: El 43 Grupo ha participado en misiones de extinción de incendios en varios países, incluyendo Bulgaria, Francia, Grecia, Israel, Italia, Marruecos, Túnez, Portugal y Turquía[1].

Estos hitos reflejan el compromiso y la dedicación del 43 Grupo en su misión de combatir incendios forestales y apoyar misiones de búsqueda y salvamento.

El lema del grupo es **"¡Apaga... y vámonos!"**, que refleja su misión de combatir incendios de manera rápida y eficiente[1]. Además, el grupo también es conocido por sus apodos como **"Corsarios"**, **"focas"** y **"botijos"**, que destacan su valentía y dedicación.

El **43 Grupo de Fuerzas Aéreas** tiene varios lemas que reflejan su misión y espíritu. Algunos de los lemas más destacados son:

- **"¡Apaga... y vámonos!"**
- **"Donde pongo el ojo... ¡mojo!"**
- **"Estuve en el infierno... y lo apagué"**
- **"Cuando un monte se quema..."** (en desuso)

Estos lemas capturan la valentía y dedicación del grupo en su misión de combatir incendios forestales y apoyar misiones de búsqueda y salvamento.

3. Actividades y calendario.

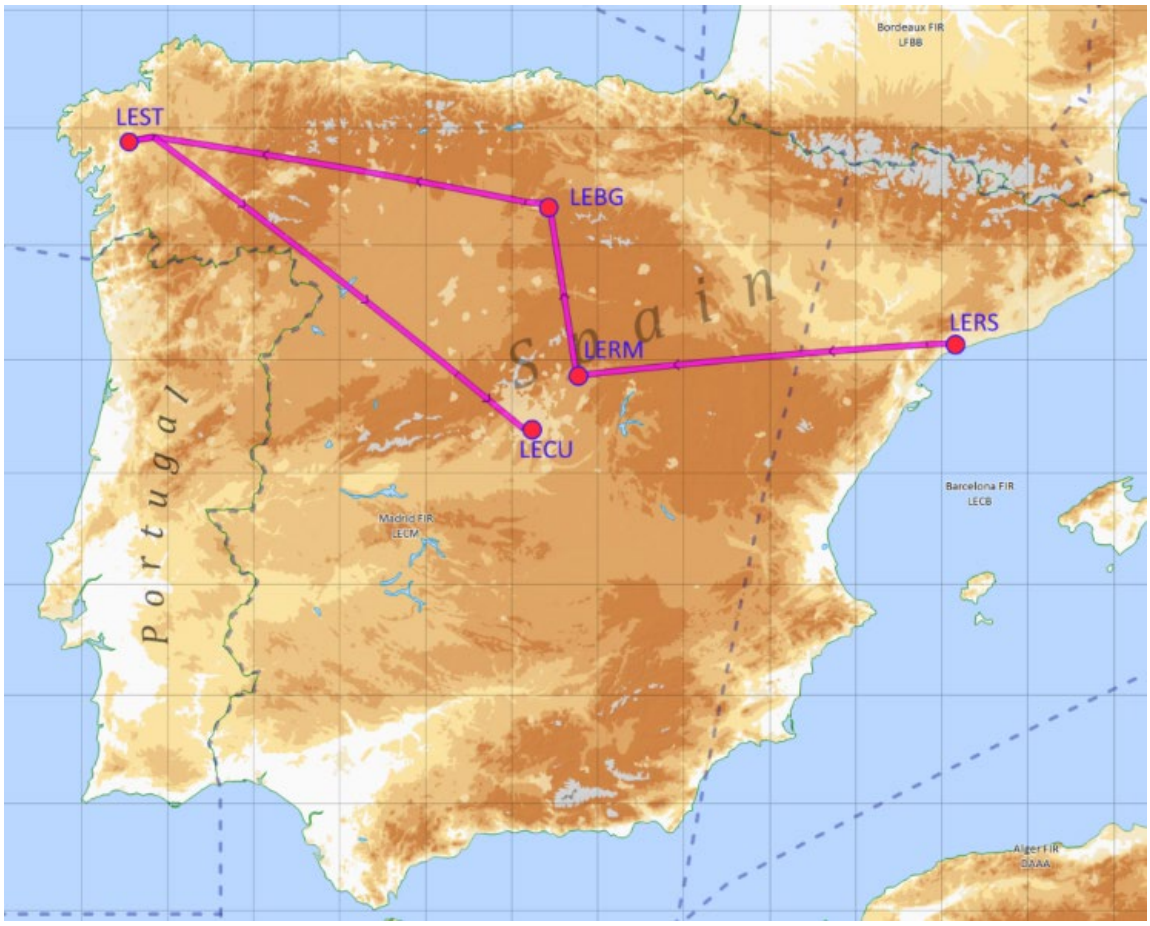


Tabla 1 Resumen de la Ruta

Día	Etapa	Descripción	Distancia (NM)
24/06/2025	0	Concentración Apto Reus	-
25/06/2025	1	Apto Reus – AD de Robledillos	201
26/06/2025	2	AD Robledillo – Apto Burgos	96
27/06/2025	3	Apto Burgos – Apto Santiago	243
28/06/2025	4	Apto Santiago – Apto Cuatro Vientos	273
29/06/2025		Dispersión	-

3.1. Recepción de Aeronaves en el Aeropuerto de Reus. 24/06/2025

Para aquellas tripulaciones/organización que lo necesiten se abrirá un horario de llegadas el día anterior (23-06-2025) que será notificado más adelante, quedando estacionadas las aeronaves en el lugar designado. La manutención, los traslados desde el aeropuerto al hotel, y el alojamiento de esta noche extra correrán por cuenta de los participantes.

Debido a las limitaciones en la cantidad de tráficos a gestionar y de espacio de la plataforma de Reus, aquellas aeronaves cuyas características técnicas les permitan operar en el campo de Vallmoll, serán concentradas en el mismo.

La prueba comienza con la concentración de los participantes en el aeropuerto de Reus/Vallmoll, siendo el anfitrión el Aeroclub de Reus.

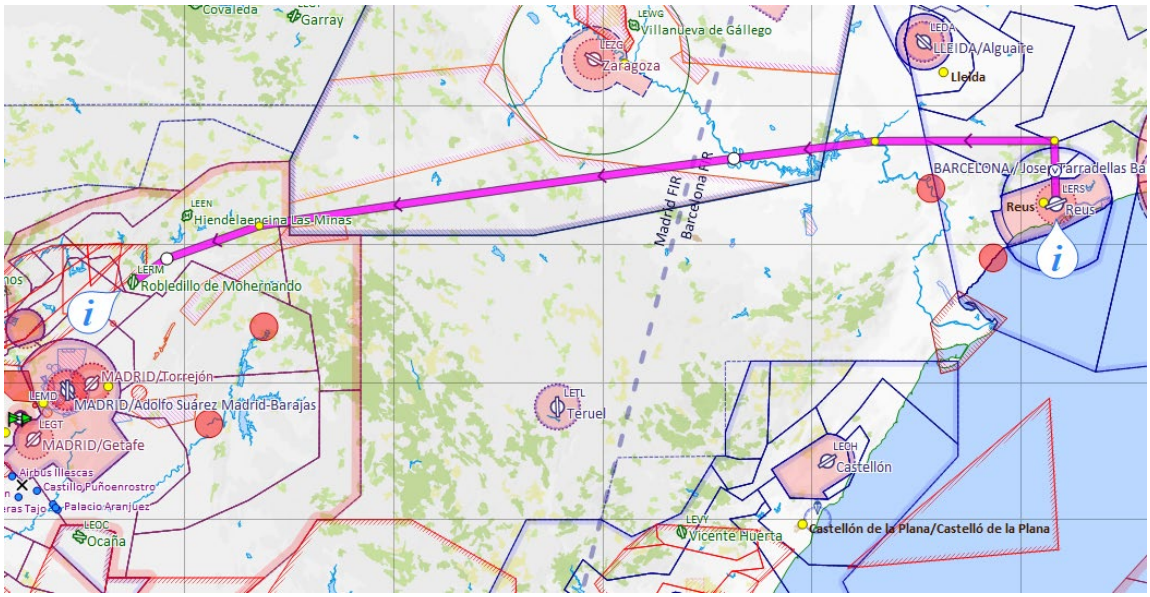
Al igual que el día anterior se abrirá una ventana de llegadas cuyo horario se especifica en la tabla de horarios.

Destacar que el aeropuerto de Reus es un aeropuerto estacional que gestiona muchos vuelos en esta época del año en los que se va a celebrar la Vuelta, lo que nos obliga a ajustarnos al máximo a los acuerdos que se adopten, así como respeto de los procedimientos y las comunicaciones necesarias de forma que nuestra presencia no interfiera con las operaciones comerciales.

3.2. Primera Etapa Reus – Robledillo de Mohernando. 25/06/2025

En todo el trayecto, y en especial en las zonas montañosas, extremaremos la vigilancia ("mirando fuera permanentemente") para prevenir la colisión con aves.

Día	Etapa	Descripción	Distancia (NM)
25/06/2025	1	Apto Reus – AD de Robledillos	201



Esta primera etapa comenzará en el aeropuerto de Reus, donde se realizará el briefing inicial y se verificarán todos los procedimientos de vuelo. Los pilotos deberán estar atentos a las condiciones meteorológicas y a las instrucciones de control aéreo para asegurar una salida ordenada del aeropuerto. La ruta hacia Robledillo de Mohernando cubrirá una distancia de 201 millas náuticas, ofreciendo a las tripulaciones la oportunidad de afinar sus habilidades de navegación en distintos entornos de vuelo.

Tras la autorización pertinente los participantes despegarán según orden establecido y pondrán rumbo al punto de notificación de N (Alcover) CTR/TMA de Reus, siguiendo en todo momento las indicaciones del control.

Alcanzado este, continuaremos rumbo norte con destino a la localidad de Montblanc (Antiguo punto N de Reus) dejando a nuestra izquierda los montes de Prades.

Desde Montblanc la expedición virará al oeste directos a Mequinenza, localidad donde confluyen el Ebro, el Segre y el Cinca., manteniéndonos en todo momento por debajo del TMA de Barcelona que en la ruta trazada tiene su base a los 4500 ft.

Desde Mequinenza, siguiendo el Ebro, entraremos en el TMA de Zaragoza, en nuestro curso a Sigüenza.

Alcanzado esta viraremos un poco al sur para ya encararnos al aeródromo de Robledillo, manteniéndonos en todo momento fuera del TMA de Madrid, cuya base, en la ruta trazada está a 6500 ft.

Debemos prestar especial atención, por cercanía de la ruta a no entrar en el área prohibida que protege la Central nuclear de Ascó. La P136 con límites verticales SFC-4000.

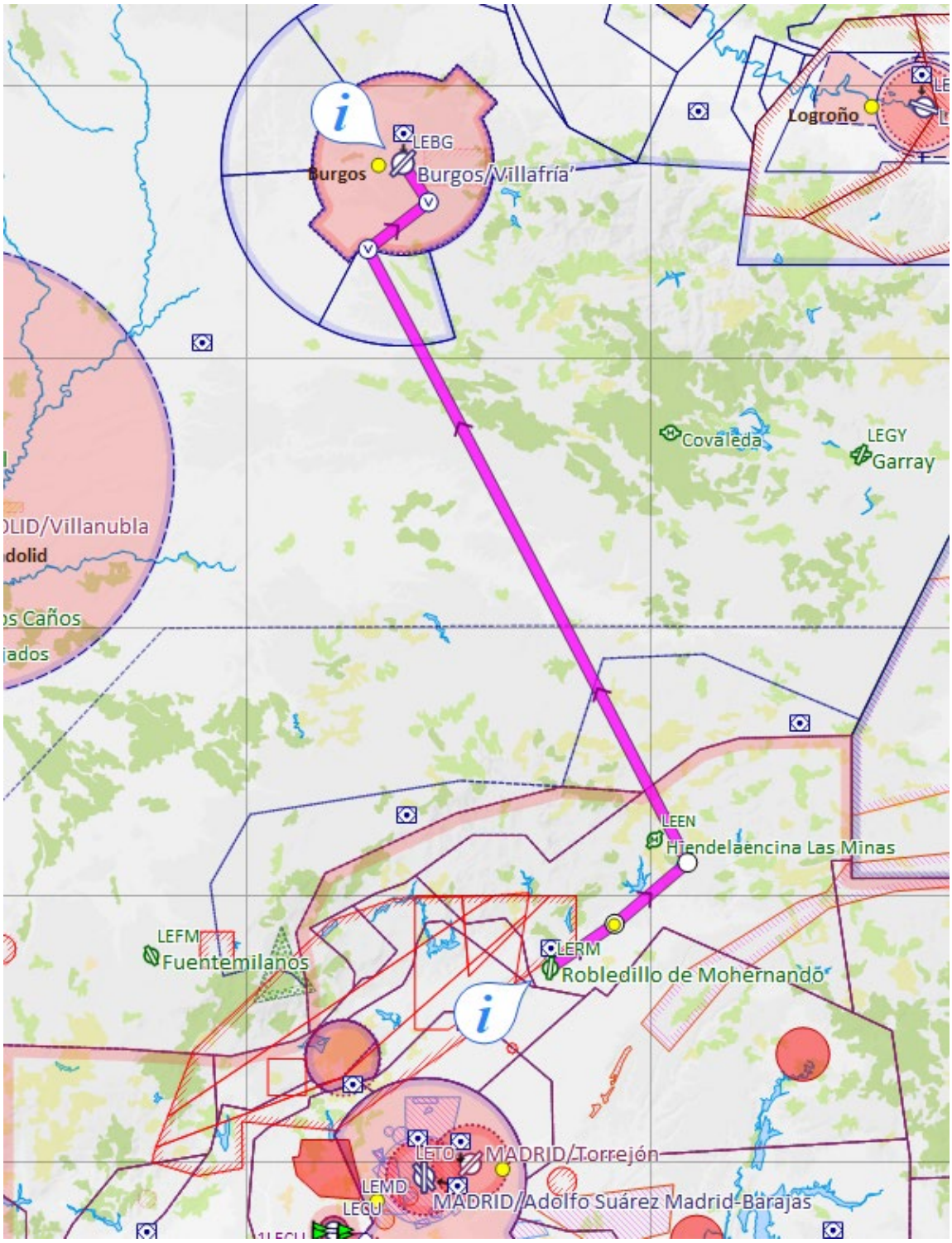
Así mismo y al tratarse el aeródromo de Robledillo de Mohernando de un aeródromo no controlado, nos mantendremos atentos a las comunicaciones de otros pilotos, siendo exquisitos a la hora de comunicar nuestra posición en el circuito respetando los procedimientos editados por el aeródromo y extremando la vigilancia en los movimientos en tierra.

Una vez en tierra, las tripulaciones que así lo requieran realizarán labores de repostaje, permaneciendo en las instalaciones para el almuerzo.

3.3 Etapa 2 Aeródromo Robledillo – Aeropuerto Burgos. 25/06/2025

En todo el trayecto, y en especial en las zonas montañosas, extremaremos la vigilancia (“mirando fuera permanentemente”) para prevenir la colisión con aves.

Día	Etapa	Descripción	Distancia (NM)
25/06/2025	2	AD Robledillo – Apto Burgos	96



Segundo día de Rally, para los participantes. Supone la etapa más corta en cuanto al vuelo con la intención de conservar las fuerzas. Como todas, esta ruta sigue fiel a los principios de máxima seguridad conjugada con un trazado para que las tripulaciones disfruten de las vistas que el vuelo ofrece.

Tras el briefing de la etapa, y por el orden estipulado y coordinados por la organización, comenzarán las aeronaves a poner sus motores en marcha. Con el OK de las tripulaciones, comenzará la secuencia de rodajes hacia la cabecera de la pista en servicio para el despegue.

Se prestará especial atención a la posible presencia de personas antes del arranque de los motores. En los movimientos en tierra, taxi desde el estacionamiento a la cabecera de la pista en servicio, se mantendrá prudente separación con el resto de los tráficos que realizan maniobras

en tierra siguiendo en todo momento las indicaciones del personal del campo y de la organización.

Al igual que a nuestra llegada, recordar que el aeródromo de Robledillo de Mohernando de un aeródromo no controlado, por lo que nos mantendremos atentos a las comunicaciones de otros pilotos, siendo exquisitos a la hora de comunicar nuestra posición en el circuito respetando los procedimientos editados por el aeródromo y extremando la vigilancia en los movimientos en tierra.

Una vez en el aire las aeronaves pondrán rumbo noreste, siguiendo la ruta Cogolludo, embalse de Pálmaces, donde viraremos rumbo Noroeste directos al punto de notificación Sierra del aeropuerto de Burgos, manteniéndonos en todo momento fuera del TMA de Madrid (Espacio Alfa) cuya base está a 6500ft

La ruta solicitada tiene una anchura de 10 millas náuticas, 5 millas a cada lado de la ruta presentada, por lo que cada tripulación tendrá múltiples opciones de establecer puntos de control de paso. Se sugiere dirigirse a la localidad de Lerma para disponer de un punto previo a sector del CTA de Vitoria por el que vamos a entrar, sobre el que ajustaremos a la altitud máxima de dicho sector 3000 ft AGL. Tambien contamos con la A-1 como Guía hasta el punto Sierra.

Alcanzado el punto de notificación S, seguiremos el procedimiento de aproximación visual publicado en el AIP para este aeropuerto.

Hay que comentar que el aeropuerto de Burgos es un aeropuerto en donde se da servicio de información de tráfico, por lo que debemos estar atentos a las informaciones e indicaciones que nos suministre el servicio, caso de estar activo.

Tras el aterrizaje, las tripulaciones procederán a las tareas de repostaje de las aeronaves que así lo requieran, quedando estacionadas en los lugares que se indiquen desde la organización, quedando listas para la etapa del día siguiente

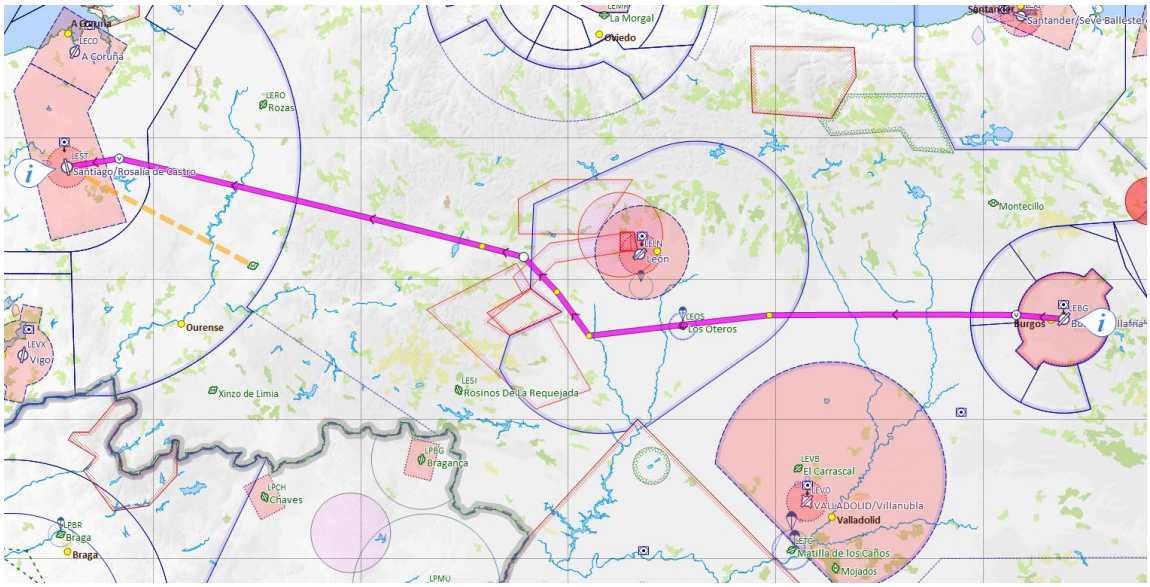
Con las aeronaves en tierra, la expedición se desplazará al lugar designado para el almuerzo, donde las tripulaciones podrán estrechar lazos y compartir experiencias entre los propios integrantes de la expedición y con los miembros del aeroclub local.

Tras el almuerzo las tripulaciones serán trasladadas al hotel donde dispondrán de tiempo para recorrer los monumentos que la ciudad de Burgos ofrece. Durante la cena se entregarán las placas de reconocimiento por el soporte recibido.

3.4. Etapa 3. Aeropuerto Burgos – Aeropuerto Santiago. 26/06/2025

En todo el trayecto, y en especial en las zonas montañosas, extremaremos la vigilancia (“mirando fuera permanentemente”) para prevenir la colisión con aves.

Día	Etapa	Descripción	Distancia (NM)
26/06/2025	3	Aeropuerto de Burgos – Aeropuerto de Santiago	243



Tercer día de Rally. Esta etapa intenta seguir los pasos de los peregrinos en su camino hacia la tumba del Aposto Santiago y por lo que esta Vuelta Aérea se apellida ruta Jacobea.

Realizado el preceptivo briefing, las tripulaciones procederán según el orden establecido a la puesta en marcha de sus motores y siguiendo las indicaciones de la organización, o del AFIS, si está en servicio, rodarán con sus aeronaves al punto de espera de la pista en servicio. Al ser este aeródromo no controlado las comunicaciones y separación entre aeronaves vuelve a ser responsabilidad de los pilotos al mando.

Tras el despegue las aeronaves se dirigirán al Punto W por donde abandonarán el circuito de tráfico del aeródromo, no sin antes disponer de unas magníficas vistas de la capital castellana.

Nos mantendremos por debajo de 2000 ft AGL hasta las proximidades de Villasandino para no entrar en el CTA de Vitoria, teniendo la A231 como guía.

Desde Villa Sandino se seguirá ruta directa hasta Sahagún, entrando en el CTA de León cuya base está a 1000 ft sobre el terreno. En posteriores ediciones se especificarán los procedimientos para el vuelo en este espacio aéreo.

Sobre Sahagún viraremos ligeramente al sur, poniendo rumbo a Bañeza, donde viraremos al norte hacia Bembibre, siguiendo la A6.

Desde Membibre pondremos rumbo directo al punto de notificación Eco2 (Arzúa) ajustando nuestras altitudes en Triacastela (4500 ft) y Melide (1000ft) para no entrar en el TMA de Santiago.

Cercanos al punto de notificación, y siguiendo los procedimientos estipulados en el AIP para este aeropuerto contactaremos con Torre para recibir instrucciones de circuito, y autorizaciones de aterrizar y rodar a estacionamiento

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

Con todas las aeronaves repostadas, la expedición disfrutará de un almuerzo ofrecido en las instalaciones del Real Aeroclub de Santiago.

Durante la Jornada los participantes disfrutarán de una vistita a la morada del Grupo 43 de Fuerzas Aéreas, los afamados Corsarios del 43 conociendo los detalles de las instalaciones, de sus unidades y de sus medios.

En esta visita que organiza y dirige el personal de la base, los participantes, entre otras muchas cosas, podrán aprender la historia y hazañas de la unidad, y como no, la de sus pilotos.

También tendremos acceso a los detalles de su material volante: Los Canadair/Bombardier CL-215T y CL415.

Guiado por los profesionales de la base aprenderemos detalles y anécdotas tanto de su pilotaje, como de su mantenimiento. Y con suerte, seremos testigos de un entrenamiento.

Durante la jornada el Real Aeroclub de Santiago, ofrecerá un almuerzo a los presentes.

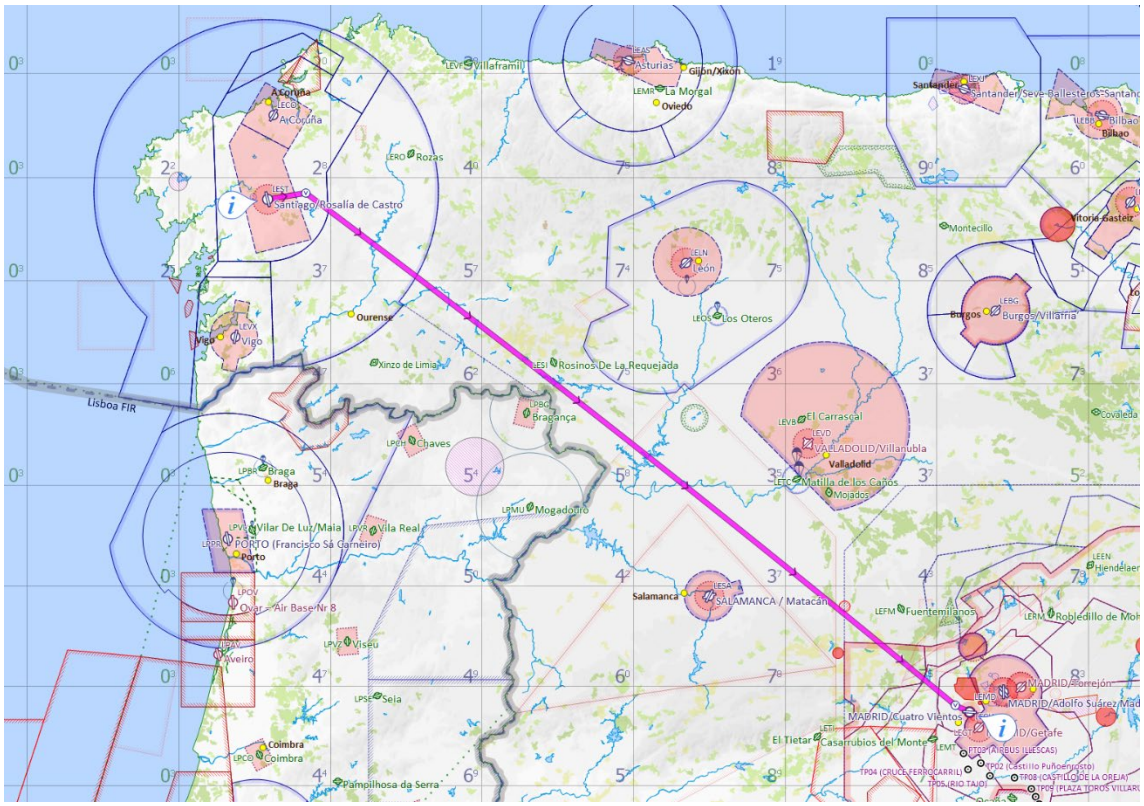
Terminada la visita los participantes serán trasladados al Hotel en autobuses proporcionados por El Real Aero Club de Santiago, donde quedarán alojados, disponiendo de tiempo libre para disfrutar de los atractivos que ofrece la ciudad.

La cena final de etapa tendrá lugar a las 21:00 en las instalaciones que el Real Aeroclub de Santiago posee en el centro, al cual cada participante llegará por sus medios, y donde disfrutaremos de la una velada en compañía de autoridades y pilotos locales, y en la que haremos entrega de los reconocimientos.

3.5. Etapa 4. Aeropuerto de Santiago – Aeródromo Madrid Cuatro Vientos. 28/06/2025

En todo el trayecto, y en especial en las zonas montañosas, extremaremos la vigilancia ("mirando fuera permanentemente") para prevenir la colisión con aves.

Día	Etapa	Descripción	Distancia (NM)
28/06/2025	4	Aeropuerto de Santiago – Aeródromo Madrid/ Cuatro Vientos	273



Tercer día de rally y competición. Esta es una etapa más larga y supone de nuevo 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 los mismos, ya que se tratan de espacios aéreos clasificados como ALFA. (Prohibidos al vuelo VFR)

Es una ruta pensada para practicar específicamente la navegación VOR. El VOR de Zamora será el punto de paso.

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 Punto W (Arzúa) del aeropuerto de Santiago, desde donde podrán rumbo a Monforte de Lemos, manteniéndonos, salvo indicación expresa del control, fuera del TMA en sus dos sectores. Desde ahí y sin más restricción de altura que los 10500 pies solicitados, viraremos al VOR de ZAMORA, (ZMR), teniendo precaución de entrar en espacio aéreo portugués. La A52, a la altura de Puebla de Sabría y el embalse de Cernadilla, son unas magníficas referencias visuales que tomar como límites, dejándolos siempre a la derecha.

En las inmediaciones de Mediana de Voltoya/Embalse de Serones comienza el TMA de Madrid por lo que en este primer sector ajustaremos la altitud a un máximo de 6500 ft.

Sobre navas del Marqués, se pondrá rumbo directo al punto de notificación N de entrada en circuito de tráfico del aeropuerto de Cuatro Vientos, desde donde seguiremos las indicaciones de los controladores de torre hasta el aterrizaje y posterior estacionamiento en la zona RACE, donde 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 celebraremos el almuerzo fin de vuelta y donde, además las tripulaciones podrán disfrutar de un rato de distensión en la piscina tras tres días intensos de actividades aéreas.

A la hora estipulada los integrantes de esta edición de la vuelta Aérea a España serán conducidos en autobuses proporcionados por la organización, al hotel, donde se alojarán, disponiendo de tiempo para descansar hasta la hora de la Cena, cuando serán recogidos de nuevo por los autobuses proporcionados por el RACE, que los conducirán de nuevo 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 XXXII Trofeo de S.M. el Rey – XLI Vuelta Aérea a España, con invitación expresa a S.M. el Rey Felipe VI.

Concluido el acto, los autobuses proporcionados por el RACE, devolverán a las tripulaciones al hotel, para un merecido descanso

3.6. Dispersión 29/06/2025

Las tripulaciones, en función de sus destinos elegirán, su hora de salida a lo largo del día, trasladándose por sus medios al aeropuerto de cuatro vientos.

Por cuestiones operativas, estos horarios pueden sufrir cambios.

HORARIOS GENERALES ESTIMADOS	H. INICIO	H.FIN
LUNES 23/06/2025		

LLEGADAS AERONAVES ORGANIZACIÓN Y OTRAS A LERS	TBD	
MARTES 24/06/2025		
REUS		
LLEGADAS LERS	16:00	21:00
CENA APERTURA VAE2025 INSTALACIONES AEROCLUB REUS	21:00	
AUTOBÚS AEROCLUB-HOTEL NH CIUDAD DE REUS	23:30	
MIERCOLES 25/06/2025		
REUS		
DESAYUNO	07:30	08:15
REUNIÓN DE COORDINACIÓN OPERATIVA	08:00	08:45
AUTOBUS HOTEL AEROPUERTO DE REUS/VALLMOLL	08:30	
CONTROL DE SEGURIDAD Y TRASLADO A AEROCLUB	08:45	
BRIFING PRIMERA ETAPA	09:30	09:45
INICIO DESPEGUES REUS	10:00	
GUADALAJARA		
LLEGADA AERONAVES LERM	13:00	14:30
ALMUERZO AEROCLUB	15:00	
AUTOBUS AEROCLUB -HOTEL GUADALAJARA CONFERENCE CENTER	17:30	
CENA HOTEL GUADALAJARA CONFERENCE CENTER	21:30	
JUEVES 26/06/2025		
GUADALAJARA		
DESAYUNO	7:30	8:15
REUNIÓN DE COORDINACIÓN OPERATIVA	8:00	8:15
AUTOBÚS HOTEL – AERÓDROMO LERM	8:30	09:15
BRIEFING SEGUNDA ETAPA	9:30	9:45
BRIEFING COMPETICIÓN	9:45	10:15
INICIO DESPEGUES LERM	10:00	
BURGOS		
LLEGADAS LEBG	11:00	13:00
ALMUERZO AEROCLUB BURGOS	14:00	
AUTOBUS AEROCLUB BURGOS HOTEL NH PALACIO DE BURGOS	17:30	
CHECK IN HOTEL	18:00	
BURGOS VIEW COCTAIL	20:00	
CENA ESPACIO EVO	21:30	
VIERNES 27/06/2025		
BURGOS		

DESAYUNO	7:00	7:45
REUNIÓN DE COORDINACIÓN OPERATIVA	7:30	7:45
AUTOBUS HOTEL - AEROPUERTO BURGOS	8:00	8:30
PASO CONTROLES SEGURIDAD	8:30	9:15
BRIEFING TERCERA ETAPA	9:30	9:45
BRIEFING Y PREPARACION COMPETICIÓN	9:45	
INICIO DESPEGUES LEBG	10:00	
SANTIAGO DE COMPOSTELA		
LLEGADAS SANTIAGO LEST	13:00	14:45
ALMUERZO AEROCLUB SANTIAGO	15:00	
AUTOBUS AEROCLUB SANTIAGO – HOTEL EUROSTAR GRAN HOTEL	17:30	
CHECKING HOTEL	18:00	
CENA AEROCLUB DE SANTIAGO (SEDE CENTRO)	21:30	
SABADO 28/06/2025		
SANTIAGO DE COMPOSTELA		
DESAYUNO	8:00	8:45
REUNIÓN DE COORDINACIÓN OPERATIVA	8:30	8:45
AUTOBUS HOTEL – AEROPUERTO SANTIAGO	9:00	9:30
BRIEFING TERCERA ETAPA	9:45	10:00
BRIEFING Y PREPARACION COMPETICIÓN	10:00	
INICIO DESPEGUES LEST	10:15	
MADIRD CUATROVIENTOS		
LLEGADAS LECU	13:00	14:45
ALMUERZO RACE	15:00	
TIEMPO DE ESPARCIMIENTO PISCINA RACE	16:30	17:30
AUTOBUS RACE- HOTEL EXE GETAFE	17:30	
AUTOBUS HOTEL EXE GETAFE - 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 EXE GETAFE	1:30/3:30	
DOMINGO 29/06/20256		
CUATRO VIENTOS		
DESAYUNO		
TRASLADO HOTEL – AEROPUERTO CUATRO VIENTOS	LIBRE	

4. Organización

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. Misiones y responsabilidades

4.1.1. Real Aeroclub de España/Real Aeroclub de Sevilla

- Redacción del proyecto L 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
- La información aquí detallada puede sufrir cambios debido a disponibilidades y otros motivos de fuerza mayor.

4.1.2. Ejército del Aire y del Espacio.

- Coordinar los diferentes apoyos solicitados por el Real Aeroclub de España.

- Coordinar autorizaciones uso de la Base Aérea de Santiago.
- Autorizar participación de medios aéreos de las Fuerzas Armadas Aire en la vuelta aérea a España 2025
- Coordinar las reuniones que considere necesaria entre las diferentes dependencias de control de tránsito aéreo

4.1.3. Enaire, Aena y AESA

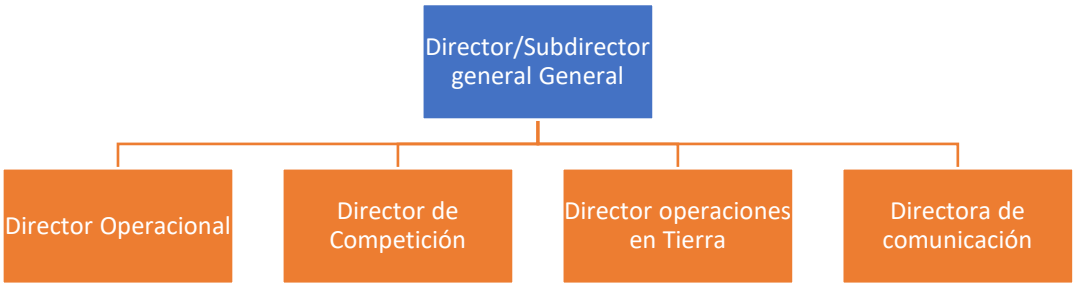
- Coordinar los diferentes apoyos solicitados por el Real Aeroclub de España.
- Emitir las correspondientes autorizaciones solicitadas.
- Coordinar las reuniones que considere necesaria entre las diferentes dependencias de control de tránsito aéreo.

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/subdirector 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, y a la directora de comunicación, 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 rally en lo que respecta a soporte a las aeronaves, tripulaciones y elementos aéreos. Dirigirá la reunión de Coordinación Operativa, así como el briefing de etapa.
- **Director de Operaciones en tierra:** Darán soporte al director general y director Operacional en la coordinación las tripulaciones en sus movimientos en tierra y 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

4.3. 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**
  - Objetivo: Informar a los participantes del plan operacional, poniendo especial énfasis en el apartado de seguridad.
  - 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.
  - Frecuencia: Antes del inicio del Raid.
- **Reunión de coordinación operativa**
  - Objetivo: coordinar la operación aérea y medidas de seguridad, revisión meteorológica y elementos propios aeronáuticos.
  - Composición: director Operacional, director competición y miembros designados por la organización, además de las personas y/o estamentos relevantes para la consecución del objetivo.
  - Frecuencia: Durante el raid mínimo 1 antes de cada etapa previa a la reunión prevuelo.
- **Reunión prevuelo:**
  - Objetivo: transmisión de información prevuelo a las tripulaciones, así como medidas de seguridad.
  - Composición: director operacional, director competición, miembros designados por la organización y tripulaciones de vuelo de forma obligatoria (mínimo 1 por avión en caso de ser varios).
  - Frecuencia: Antes de cada vuelo.

4.4. Invitaciones

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

Se hará llegar invitación expresa a S.M. el Rey D. Felipe VI al acto de clausura del RACE.

4.5. Plazos e importe de inscripción

Los plazos de inscripción en el que los participantes que deseen podrán unirse a esta aventura son los siguientes:

Inscripción General: 1 de marzo al 15 de abril.

Inscripción Last Call: 16 de abril a 1 de mayo

- Cuota inscripción general al Rally en habitación doble **2100 euros**
- Cuota inscripción general al Rally en habitación individual **1400 euros**
- Cuota inscripción general “Last Call” en habitación doble: **2415 euros**
- Cuota inscripción general “Last Call” en habitación individual: **1610 euros**

La lista de aeronaves se cerrará una vez se hayan alcanzado las fechas límites establecidas. La tripulación inscriba fuera de plazo deberá abonar una penalización del 15%

más sobre el precio de la inscripción, con el objeto de poder afrontar los sobrecostes generados al tener que incorporarlos fuera de las condiciones estipuladas en contratos firmados. Lógicamente no hay garantías de que pueda hospedarse en los mismos hoteles que el resto de la expedición ya que pusiesen estar completos.

Caso de que se alcance el número máximo 40 aeronaves, se dará por cerrada la inscripción. El criterio de aceptación será la fecha del abono efectivo de la inscripción. Aquellas tripulaciones que, habiéndolo efectuado, queden fuera, se les devolverá el importe de la inscripción, si ya lo hubiesen hecho, quedando en lista de espera por si hubiese alguna baja de última hora.

4.6. Actos

Las actividades que se realizarán en la Base Aérea de Santiago las desarrollará el personal de la instalación con la colaboración de los miembros del Real Aeroclub de Santiago y 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 Reus, Real Aeroclub de Guadalajara, Real Aeroclub de Burgos, el Real Aeroclub de Santiago y el Real Aeroclub de España.

Es objetivo de la Vuelta Aérea a España, servir de embajador entre los participantes y los integrantes de los aeroclubes locales, por lo que se anima a estos últimos a que se unan y participen de los actos organizados.

4.6.1. Almuerzo Aeroclub Reus

El almuerzo del día 24, será de formato informal entre las participantes que lleguen antes de las 14:00, los locales y la organización. se realizará en las instalaciones del Real Aeroclub de Reus tiene en el Aeropuerto.

4.6.2. Cena de Bienvenida Reus

El acto de bienvenida del martes 24, se realizará en las instalaciones del Real Aeroclub de Reus tiene en el Aeropuerto en el formato de cena de bienvenida.

El horario propuesto es:

21.00LT. Recepción de invitados y autoridades.

21.30 LT. Cena.

23.30 LT. Entrega de agradecimientos y fin de acto.

Durante la recepción se les entregará a los participantes el kit del tripulante.

4.6.3. Almuerzo en Guadalajara

El almuerzo del día 25 será de formato BBQ entre las participantes, una vez hayan cumplimentado todas las labores de repostaje, los locales y la organización. se realizará en las instalaciones que el Aeroclub de Guadalajara tiene en el Aeródromo.

4.6.4. Cena en Guadalajara

La cena del miércoles 25 será coordinada por la Organización con el soporte del aeroclub de Guadalajara. Se realizarán en TBN.

El horario propuesto es:

21.00LT. Recepción de invitados y autoridades.

21.30 LT. Cena.

23.30 T. Entrega de agradecimientos y fin de acto.

4.6.5. Almuerzo en Burgos

El almuerzo del día 26 será de formato catering entre las participantes, una vez hayan cumplimentado todas las labores de repostaje, los locales y la organización. se realizará en el hangar del Real Aeroclub de Burgos.

4.6.6. Cena en Burgos

La cena del jueves 26 será coordinada por la Organización con el soporte del aeroclub de Burgos. Se realizarán en TBN.

El horario propuesto es:

21:00 LT. Recepción de invitados y autoridades.

21:30 LT. Cena.

23:30 LT Entrega de agradecimientos y fin de acto.

4.6.7. Almuerzo en Santiago

El almuerzo del viernes 27 será de formato catering entre las participantes, una vez hayan cumplimentado todas las labores de repostaje, el personal de la base, los locales y la organización. se realizará en las instalaciones del Real Aeroclub de Santiago.

4.6.8. Cena Santiago

La cena del viernes 27 será coordinada por la Organización con el soporte del aeroclub de Santiago en las instalaciones que el mismo tienen el centro de la ciudad.

El horario propuesto es:

21:00 LT. Recepción de invitados y autoridades.

21:30 LT. Cena.

23:30 LT Entrega de agradecimientos y fin de acto.

4.6.9. Almuerzo Madrid Cuatrovientos

El almuerzo del viernes 27 se celebrará en las instalaciones que el RACE tiene en Madrid-Cuatro-vientos una vez hayan cumplimentado todas las labores de repostaje, los locales y la organización.

4.6.10. Cena de clausura Real Aeroclub de España.

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

El acto de clausura será organizado por el Real Aeroclub de España en sus instalaciones de Cuatro Vientos. Durante el mismo se realizará la entrega de los premios, reconocimientos y diplomas de participación correspondientes al XXXIII Trofeo de SM el Rey – 50 Vuelta Aérea a España.

El horario propuesto es:

21.00 Recepción a los participantes e invitados.

22:00 Entrega de premios y reconocimientos.

22:30 Cena de Clausura.

5. 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://vuelta.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.

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

Para mayor significación, valor y prestigio, se ha incluido la prueba el calendario oficial de competiciones del Real Aeroclub de España y de la Real Federación Aeronáutica Española con el XXXIII 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. Se dispone de un comité de jueces y un director de Competición con objeto de coordinar todas las actividades.

7. Asistencia aeronaves, manutención, alojamiento y transporte.

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 y tripulaciones.

Los recursos relativos a las necesidades de asistencia de aeronaves y tripulaciones, generadas por el evento; como pudieran ser lugares de parquin adicionales, paso los controles de seguridad serán coordinados entre los responsables de la Organización y los responsables de las instalaciones aeroportuarias y aeroclubes donde esta Quincuagésima primera Vuelta Aérea tiene etapa.

7.2. Alimentación

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

- Desayunos: Será realizado directamente en los hoteles de hospedaje de la expedición.
- Almuerzos: Se realizarán en los lugares especificados o similares.

  Reus: Instalaciones en zona Aeroclub

  Guadalajara: Instalaciones de restauración del aeródromo

  Burgos: Catering en el hangar del Aeroclub.

  Santiago: Catering en las instalaciones del Aeroclub en el aeropuerto

  Madrid, Cuatro Vientos: El Mirador de Cuatro Vientos

- Cenas: Serán organizadas en las correspondientes ciudades:

  Reus: Instalaciones en zona Aeroclub

  Guadalajara: TBN

  Burgos: TBN

  Santiago: Instalaciones del Aeroclub centro de Santiago

  Madrid: El Mirador de Cuatro Viento

7.3. Alojamiento

Se ha previsto en habitaciones individuales y dobles en los siguientes hoteles de 4 estrellas, o similares en régimen de alojamiento y desayuno.

Reus: NH Ciutat de Reus

Guadalajara: Hotel Guadalajara and conference center

Burgos: NH Palacio de Burgos

Santiago: Eurostar Gran Hotel Santiago

Madrid: Exe Getafe

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.

7.4. Transporte

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

- **Reus**: Coordinado por la organización los siguientes trayectos:

  Martes 24 de junio: Vallmoll Aeropuerto de Reus (Aeroclub).

  Martes 24 de junio: Aeropuerto de Reus Hotel NH Ciutat de Reus

  Miércoles 25 de junio: Hotel Ciutat de Reus – Aeropuerto de Reus - Vallmoll.

- **Guadalajara**: Coordinado por la organización los siguientes trayectos:

Miércoles 25 de junio: Aeródromo de robledillo Hotel Guadalajara and conference center

Jueves 26 de junio. Hotel - AD de Robledillo

- **Burgos**: Coordinado por la organización los siguientes trayectos:

  Jueves 26 de junio: Aeropuerto de Burgos – Hotel NH Palacio de Burgos.

  Viernes 27 de junio: Hotel NH Palacio de Burgos – Aeropuerto de Burgos.

  Santiago de Compostela: Coordinado por el Real aeroclub de Santiago los siguientes trayectos.

  Viernes 27 de junio: Aeropuerto de Santiago - Hotel Eurostar Gran Hotel Santiago.

  Sábado 28 de junio: Hotel Eurostar Gran Hotel Santiago – Aeropuerto de Santiago

  Madrid: Coordinado por la organización. los siguientes trayectos:

  Sábado 28 de junio: RACE – Hotel Exe Getafe

  Madrid: Coordinado por la organización y el RACE. los siguientes trayectos:

  Sábado 28 de junio: Hotel Exe Getafe – RACE – Hotel Exe Getafe

- El desplazamiento del domingo 29 de junio, desde el hotel al aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos, será por cuenta de las distintas tripulaciones

8. Reconocimientos y Merchandising.

9. 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 posibles.
Consideraciones finales. Los gastos

Igualmente, se le ha solicitado que provea de lo necesario para operar desde la Base Aérea de Armilla los días estipulados, presenciar un entrenamiento de la Patrulla Aspa y lugar en la misma donde celebrar un almuerzo de confraternización entre tripulaciones.

10. Consideraciones finales

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 40 aeronaves.
- Max de 100 tripulantes.

- 6 días y 5 noches, en los hoteles especificados o equivalentes
- 5 cenas, 5 almuerzos.
- Traslados especificados

Tasas de aterrizaje, estacionamiento y combustible serán cubierto de forma individual por cada tripulación. Salvo en el aeropuerto de Madrid Cuatro vientos, cuyas tasas serán afrontadas como parte del patrocinio del Real Aeroclub de España.

11. Financiación y Patrocinios.

El evento no cuenta con ningún tipo de Patrocinio económico a la fecha del lanzamiento de las inscripciones. Los gastos generados por el evento serán cubiertos por las aportaciones de los participantes mediante prorrateo de los gastos a cubrir, resultando las siguientes cuotas de inscripción.

- Cuota inscripción general al Rally en habitación doble **2100 euros**
- Cuota inscripción general al Rally en habitación individual **1400 euros**
- Cuota inscripción general "Last Call" en habitación doble: **2415 euros**
- Cuota inscripción general "Last Call" en habitación individual: **1610 euros**

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

No existe la posibilidad de reembolso de las inscripciones en caso de cancelación, total o parcial, fuera de los plazos estipulados.

12. Seguridad

Siendo uno de los elementos principales en cualquier actividad aeronáutica, la seguridad todas aquellas cuestiones adicionales a los requisitos que deben reunir cada tripulación y su avión, serán comunicados conforme se vayan creando y adicionando a este documento como anexos.

12.1. Requisitos aeronáuticos:

Los establecidos por la legislación vigente en cuanto a tripulaciones, aeronaves y ordenamiento del espacio aéreo.

12.2. Requisitos en tierra:

Al igual que en vuelo, en tierra se cumplirán los requisitos establecidos para asegurar la prevención de accidentes personales, así como daños al material aeronáutico.

12.3. Análisis de Riesgo

Como en ocasiones anteriores se ha realizado un análisis de riesgos, en base a los que se han establecido las medidas de mitigación adecuadas con objeto de mantener los máximos niveles de seguridad.

13. Difusión y medios de comunicación

Uno de los principales objetivos del Raid es la difusión de la historia aeronáutica y sus valores. Para ello se dispone de una responsable que se encargará de atender las demandas de información de los medios, asi como de publicar en redes sociales y enviar la información que se le requiera a los medios de comunicación con el objetivo de 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

Medios especializados del sector aéreo.

14. 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.

15. Personas de Contacto

FUNCIÓN	NOMBRE Y APELLIDOS	TLFNO.
Director Rally	Javier Bozzino	667 91 81 87
Subdirector Rally	Alberto Beaterio	671 52 73 47
Director operacional	Rubén Chamón	647 082 130
Director de competición	Jesús Mas	600 49 10 25
Director Ops en Tierra	Santiago Blánquez	607 67 60 24
Directora comunicación	Nada Tbatou	685 26 69 55
Información	RACE. Jorge Rodriguez/Matilde Salgado	91 508 58 01 91 508 81 83