



51^A VUELTA AÉREA A ESPAÑA RUTA JACOBEA

XXXIV TROFEO DE
SU MAJESTAD EL REY

25-28 JUNIO

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



vuelta25.aeroclubrace.com
info@aeroclubrace.com

COLABORACIÓN
ESPECIAL:



COLABORA:



ORGANIZA:



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.....	9
3.	Actividades y calendario.....	11
3.1.	Recepción de Aeronaves en el Aeropuerto de Reus. 24/06/2025.....	11
3.2.	Primera Etapa Reus – Robledillo de Mohernando. 25/06/2025.....	12
3.3.	Etapa 2 Aeródromo Robledillo – Aeropuerto Burgos. 25/06/2025.....	13
3.4.	Etapa 3. Aeropuerto Burgos – Aeropuerto Santiago. 26/06/2025.....	15
3.5.	Etapa 4. Aeropuerto de Santiago – Aeródromo Madrid Cuatro Vientos. 28/06/2025	17
3.6.	Dispersión 29/06/2025.....	18
4.	Organización.....	21
4.	Misiones y responsabilidades.....	21
4.1.1.	Real Aeroclub de España/Real Aeroclub de Sevilla.....	21
4.1.2.	Ejército del Aire y del Espacio.....	21
4.1.3.	Enaire, Aena y AESA.....	22
4.2.	Coordinación durante el Raid.....	22
4.2.1.	Organigrama.....	22
4.3.	Reuniones de coordinación durante la Vuelta Aérea.....	23
4.4.	Invitaciones.....	23
4.5.	Plazos e importe de inscripción.....	23
4.6.	Actos.....	24
4.6.1.	Almuerzo Aeroclub Reus.....	24
4.6.2.	Cena de Bienvenida Reus.....	24
4.6.3.	Almuerzo en Guadalajara.....	24
4.6.4.	Cena en Guadalajara.....	25
4.6.5.	Almuerzo en Burgos.....	25
4.6.6.	Cena en Burgos.....	25
4.6.7.	Almuerzo en Santiago.....	25
4.6.8.	Cena Santiago.....	25
4.6.9.	Almuerzo Madrid Cuatrovientos.....	25



4.6.10. Cena de clausura Real Aeroclub de España.....	25
5. Página web	26
6. Competición. Real Aeroclub de España y Real Federación Aeronáutica Española	26
7. Asistencia aeronaves, manutención, alojamiento y transporte.....	26
7.1. Recursos asistencia aeronaves y tripulaciones.	26
7.2. Alimentación	26
7.3. Alojamiento	27
7.4. Transporte	27
8. Reconocimientos y Merchandising.	28
9. Soporte aéreo de las Fuerzas Armadas	28
10. Consideraciones finales.....	28
11. Financiación y Patrocinios.	29
12. Seguridad.....	29
12.1. Requisitos aeronáuticos:	29
12.2. Requisitos en tierra:	29
12.3. Análisis de Riesgo	30
13. Difusión y medios de comunicación.....	30
14. Listado de Aeronaves	30
15. Personas de Contacto.....	30

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 que 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 amplía 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 Valbuena, 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.



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.



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

El Real Aero Club de Santiago de Compostela tiene una historia fascinante. Aunque existía un Aero Club en Santiago desde 1932, su fundación oficial se remonta a 1947. Entre los apasionados que impulsaron su creación destaca el coronel de Aviación Francisco Iglesias Brage, una figura destacada de la aviación española. Él fue el principal instigador de la creación y desarrollo del Aero Club, así como de la aviación en Santiago, siendo también el origen de la creación del Aeropuerto de Lavacolla y de la Escuela de Pilotos Civiles.

Desde su fundación, el Aero Club ha promovido diversas actividades deportivas, incluyendo la construcción de un campo de golf, pistas de tenis y una piscina, representando una oferta de ocio importante en Santiago en una época en la que apenas existían coches particulares y los veraneos en la playa eran muy escasos.

Hoy en día, el Real Aero Club de Santiago cuenta con tres sedes: la sede social en General Pardiñas, la sede aeronáutica junto al aeropuerto de Santiago y la ciudad deportiva en Ames. Cada una de estas sedes ofrece una variedad de instalaciones y actividades para sus socios, desde cursos aeronáuticos hasta deportes como el golf, tenis y pádel.

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 Turquía¹.

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 eficiente¹. 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	Etapas	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.



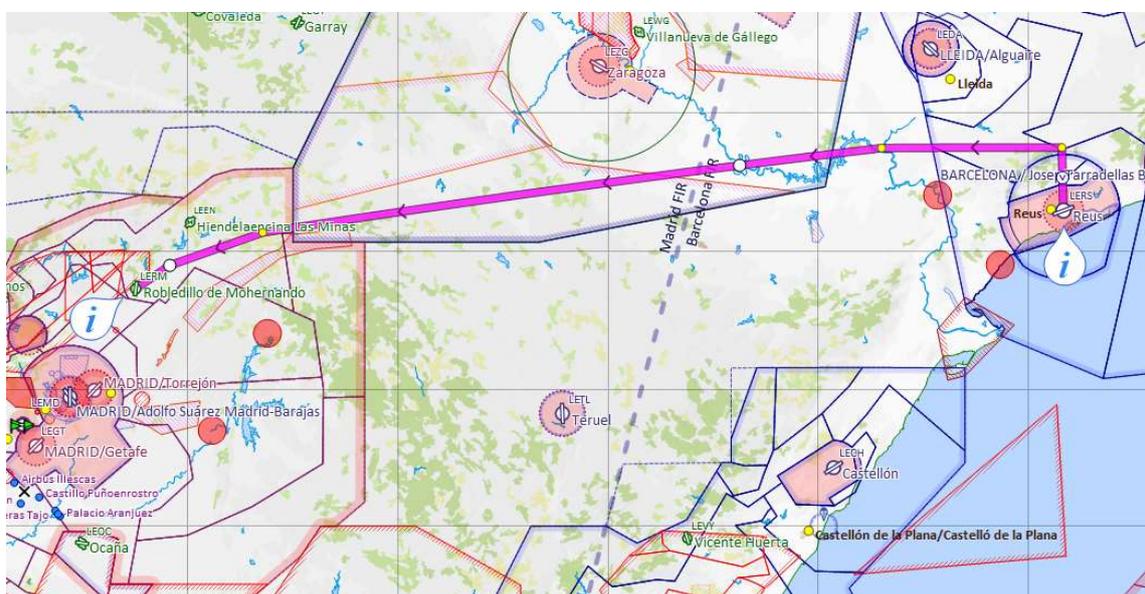
Al igual que el día anterior se abrirá una ventana de llegadas cuyo horario se especifica en la tabla de horarios.

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.

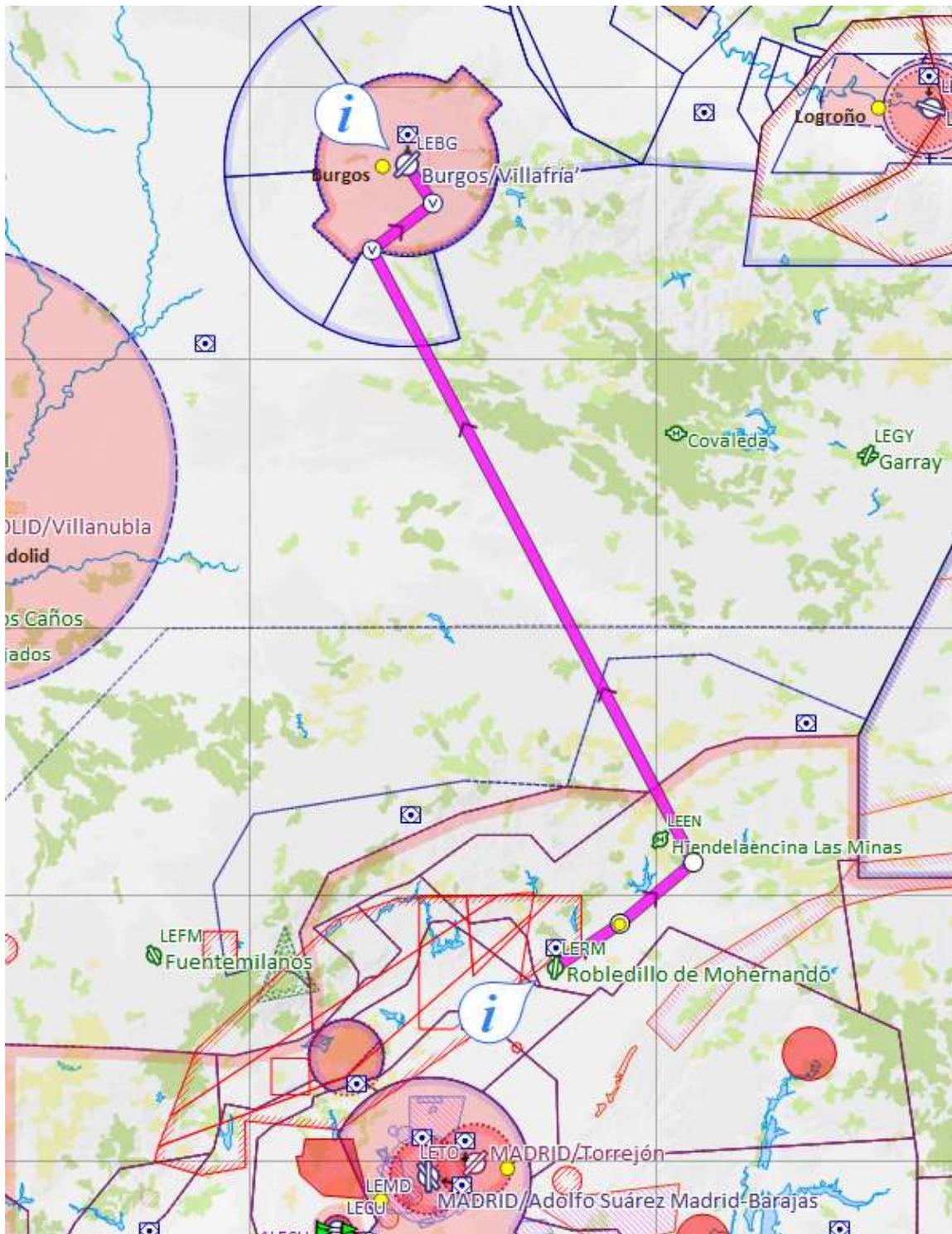
Una vez en tierra, las tripulaciones que así lo requieran realizarán labores de repostaje, permaneciendo en las instalaciones para el almuerzo.

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 Palmaces, 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. También 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.

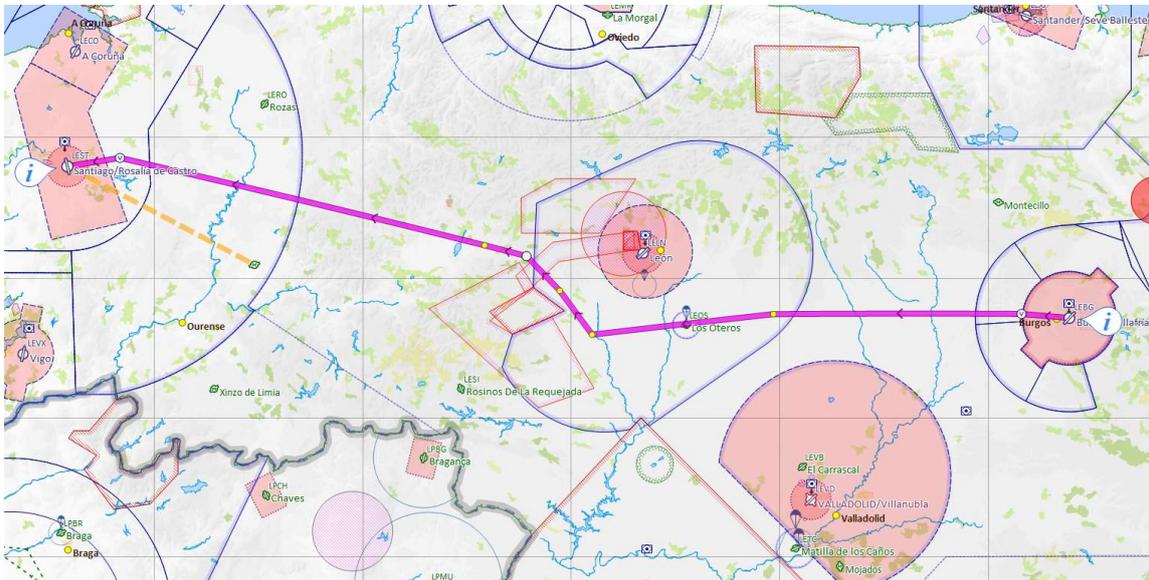
Tras el almuerzo las tripulaciones serán trasladadas al hotel donde dispondrán de tiempo para recorrer los monumentos que la ciudad de Burgos ofrece. Durante la cena se entregarán las placas de reconocimiento por el soporte recibido.

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 Apосто 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 Membibre, 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 visita 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.

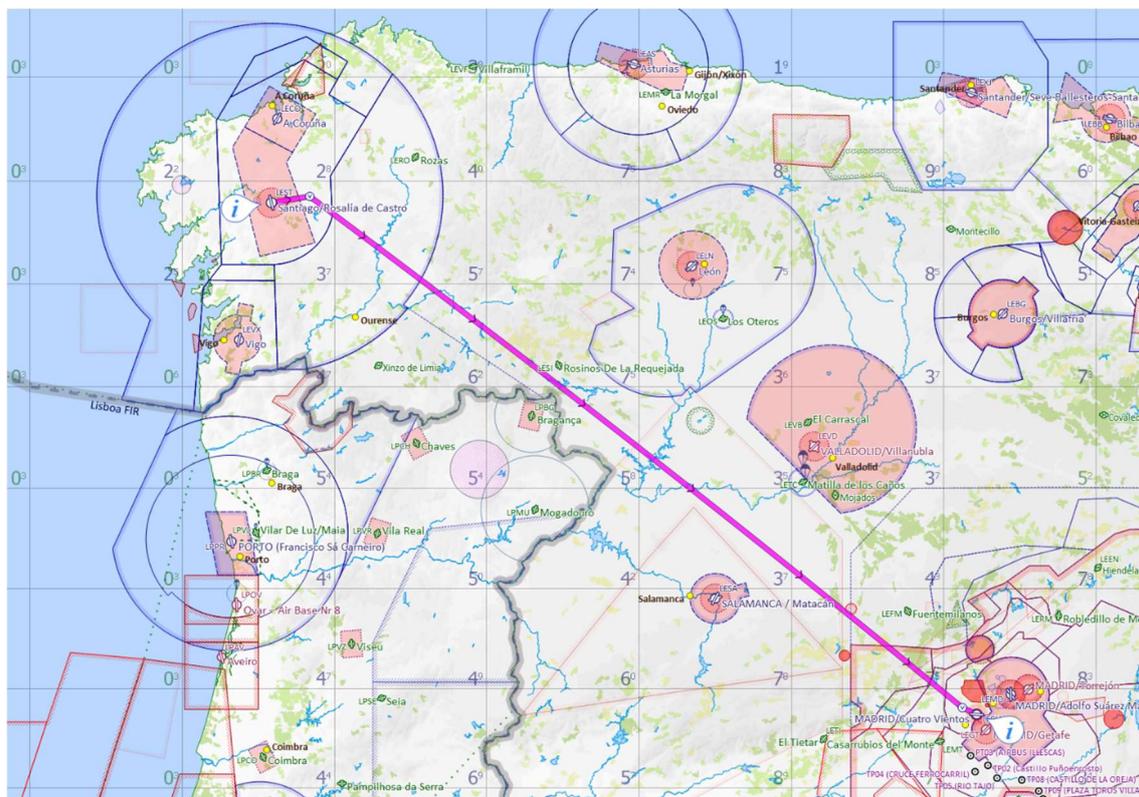
Terminada la visita los participantes serán trasladados al Hotel en autobuses proporcionados por El Real Aero Club de Santiago, donde quedarán alojados, disponiendo de tiempo libre para disfrutar de los atractivos que ofrece la ciudad.

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 23/06/2026		



LLEGADAS AERONAVES ORGANIZACIÓN Y OTRAS A LERS	TBD	
MARTES 24/06/2025		
REUS		
LLEGADAS LERS	16:00	21:00
LLEGADAS VALLMOLL	TBD	
DESPLAZAMIENTO VALLMOLL - AERoclUB REUS	19:00	
CENA APERTURA VAE2025 INSTALACIONES AERoclUB REUS	21:00	
AUTOBÚS AERoclUB-HOTEL NH CIUDAD DE REUS	23:30	
MIERCOLES 25/06/2025		
REUS		
DESAYUNO	08:00	08:45
REUNIÓN DE COORDINACIÓN OPERATIVA	08:30	8:45
AUTOBUS HOTEL AEROPUERTO DE REUS/VALLMOLL	09:00	
CONTROL DE SEGURIDAD Y TRASLADO A AERoclUB	09:30	
BRIFING PRIMERA ETAPA	10:00	10:15
INICIO DESPEGUES REUS	10:30	
GUADALAJARA		
LLEGADA AERONAVES LERM	13:00	15:00
ALMUERZO AERoclUB	16:00	
AUTOBUS AERoclUB -HOTEL GUADALAJARA CONFERENCE CENTER	18:00	
CENA HOTEL GUADALAJARA CONFERENCE CENTER	21:00	
JUEVES 26/06/2025		
GUADALAJARA		
DESAYUNO	8:30	9:15
REUNIÓN DE COORDINACIÓN OPERATIVA	9:00	9:15
AUTOBÚS HOTEL – AERÓDROMO LERM	9:30	10:15
BRIEFING SEGUNDA ETAPA	10:30	10:45
BRIEFING COMPETICIÓN	10:45	11:15
INICIO DESPEGUES LERM	10:45	12:45
BURGOS		
LLEGADAS LEBG	11:45	13:45
ALMUERZO AERoclUB BURGOS	14:30	
AUTOBUS AERoclUB BURGOS HOTEL NH PALACIO DE BURGOS	16:30	
CHECK IN HOTEL	17:00	
BURGOS VIEW COCTAIL	20:00	
CENA ESPACIO EVO	21:00	



<u>VIERNES 27/06/2025</u>		
BURGOS		
DESAYUNO	8:00	8:45
REUNIÓN DE COORDINACIÓN OPERATIVA	8:30	8:45
AUTOBUS HOTEL - AEROPUERTO BURGOS	9:00	9:30
PASO CONTROLES SEGURIDAD	9:30	10:00
BRIEFING TERCERA ETAPA	10:15	10:30
BRIEFING Y PREPARACION COMPETICIÓN	10:30	11:00
INICIO DESPEGUES LEBG	10:30	12:00
SANTIAGO DE COMPOSTELA		
LLEGADAS SANTIAGO LEST	12:10	14:30
ALMUERZO AEROCLUB SANTIAGO	15:00	16:00
AUTOBUS AEROCLUB SANTIAGO – HOTEL EUROSTAR GRAN HOTEL	17:30	
CHECKING HOTEL	18:00	
CENA AEROCLUB DE SANTIAGO (SEDE CENTRO)	21:00	
<u>SABADO 28/06/2025</u>		
SANTIAGO DE COMPOSTELA		
DESAYUNO	7:00	7:45
REUNIÓN DE COORDINACIÓN OPERATIVA	7:30	7:45
AUTOBUS HOTEL – AEROPUERTO SANTIAGO	8:00	8:30
BRIEFING TERCERA ETAPA	8:45	9:00
BRIEFING Y PREPARACION COMPETICIÓN	9:00	9:30
INICIO DESPEGUES LESB	9:45	
MADRID CUATROVIENTOS		
LLEGADAS LECU	13:00	14:40
ALMUERZO RACE	15:00	16:30
TIEMPO DE ESPARCIMIENTO PISCINA RACE	16:30	17:30
AUTOBUS RACE- HOTEL EXE GETAFE	18:00	
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	
<u>DOMINGO 29/06/2025</u>		
CUATRO VIENTOS		
DESAYUNO		10:00
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

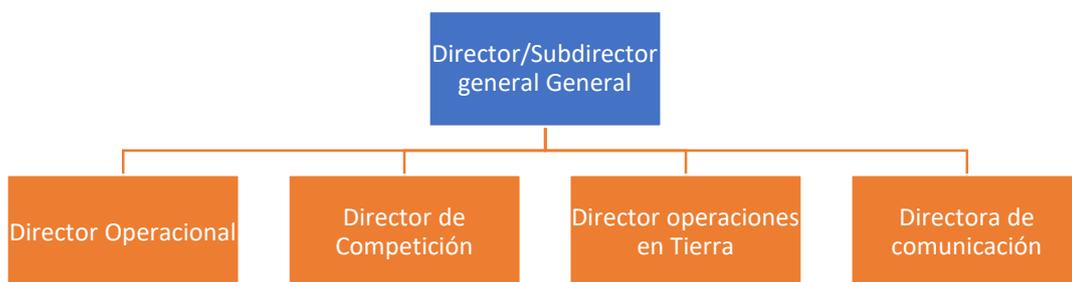
- Coordinar los diferentes apoyos solicitados por el Real Aeroclub de España.
- Emitir las correspondientes autorizaciones solicitadas.
- Coordinar las reuniones que considere necesaria entre las diferentes dependencias de control de tránsito aéreo.

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 operativo 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, así 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 Rodríguez/Matilde	91 508 58 01
	Salgado	91 508 81 83

