

# Deportes. VVL : Vuelo a Vela

lunes, 19 de junio de 2006

## INTRODUCCION AL VUELO A VELA (V.V.L.)

### 1.- Introducción:

- Qué es el vuelo a vela.
- El vuelo a vela en España.
- Clima.
- Orografía.
- Condiciones de la propia zona de la Hoya de Guadix/Sierra de Segura-Cazorla.
- Bibliografía (Hubert Aupetit, visitar el cielo)

### 2.- El V.V.L en Andalucía.

### 3.- Obtención Titulo Piloto de Planeador.

### 4.- Anexos.

### 5.- Reportaje Fotográfico

## 1.- INTRODUCCIÓN.

### - ¿QUÉ ES EL VUELO A VELA?, ¿QUIERE PROBARLO?

Puede que esté interesado en la aviación, pero quizás no ha descubierto todavía la excitante experiencia del vuelo a vela. Si pertenece al grupo de personas que tiene interés por una actividad al aire libre, llena de experiencias fantásticas y respetuosa con el medio ambiente, deje que le transmitamos nuestro entusiasmo por este deporte.

El vuelo a vela, o a veces llamado vuelo en planeadores, es un tipo de vuelo que se realiza en aviones sin motor. Su vuelo se fundamenta en las mismas leyes que los parapentes o las alas delta, pero sus capacidades son diferentes.

Los veleros utilizan los fenómenos atmosféricos naturales para desarrollar su actividad, principalmente ascienden en corrientes térmicas para permanecer en vuelo, y después recorrer grandes distancias gracias a sus extraordinarias cualidades aerodinámicas.

Un velero necesita ser lanzado al aire por medio de un avión con motor, mediante remolque con torno (a través de un cable que se engancha a un motor que lo enrolla a gran velocidad, dejando el velero a unos 400 m. de altura), o bien algunos pueden estar motorizados con motores y hélices escamoteables, y ser "autolanzables", estos

últimos son los más independientes y se llaman motoveleros.

Antiguamente se lanzaban los planeadores desde pequeñas laderas enganchados a grandes bandas de goma catapultadas por equipos de hombres, pero hoy este método está casi en desuso. El método más ampliamente utilizado para poner un velero en el aire es el remolque-avión con cuerdas, puesto que tiene grandes ventajas: sube al velero a la altitud deseada, dándole un margen suficiente para que el piloto busque ascendencias, puede llevar al velero a las cercanías de laderas de montañas o zonas favorables de ascendencia, etc.

Una vez llevado a cabo el método de lanzamiento, el vuelo sólo acaba de empezar, y si las condiciones meteorológicas son buenas puede durar varias horas y llevarnos muy lejos de nuestro aeródromo.

Una vez en el aire se empieza por buscar una de las tres formas de energía que nos mueven: térmicas, laderas y ondas.

Las térmicas, son columnas de aire caliente que nos empujan hacia arriba.

En las laderas es el propio viento el que se encarga de elevarnos al chocar contra ellas y subir.

Algunas veces, en la parte de &ldquo;atrás&rdquo; de una ladera o sotavento, el viento puede subir con más fuerza que en la misma ladera, nos referimos entonces al vuelo en onda de montaña, que se debe a una especie de &ldquo;rebote&rdquo; de las capas de aire sobre obstáculos (los vuelos en onda pueden llegar a altitudes muy superiores a 6.000 m.).

Una vez en la térmica el velero debe volar en círculos estrechos para aprovechar la ascendencia hasta que se está lo suficientemente alto como para hacer campo a través hacia la siguiente.

El vuelo a vela puede ser simple y local en las cercanías de los aeródromos o desarrollarse a grandes distancias y altitudes.

Por ejemplo, el actual récord de altura en velero está en 49.000 pies (unos 15.000 m.), y el vuelo más largo ha sido realizado hace poco en los Andes, el 26 de noviembre de 2000, en 14 horas de vuelo, recorriendo 2.463 km.

Fuera de este tipo de hazañas hay que comentar que vuelos de 300 y de 500 km. son muy normales en verano desde aeródromos como Fuentemilanos, Ocaña y en Beas de Segura (Jaén).

Si realmente está interesado, su primer paso debería ser una toma de contacto con un velero. En el velero que va a utilizar le acompañará un instructor, posiblemente sentado detrás de usted, enseñándole a utilizar los mandos del avión que están duplicados. Cuando gane la suficiente experiencia y se relaje, podrá volar solo, abriéndose entonces un nuevo y fantástico mundo ante usted.

Lo bueno del vuelo a vela es que tiene muchos niveles. El piloto de competición va en busca de récords y medallas en los campeonatos, utilizando para ello modernos y caros veleros de competición, fabricados con fibras de vidrio y de carbono y cargados de instrumentos electrónicos. Otros prefieren alquilar aviones o tenerlos entre varios pilotos por el puro placer de volar, optando por veleros un poco más antiguos pero que les van a llenar de experiencias gratificantes.

Cualquiera que sea el camino elegido, el vuelo a vela es mucho más barato que volar a motor y ofrece muchas más oportunidades de diversión.

Las fabulosas condiciones climáticas de España, y concretamente de su zona con mayor insolación anual, que es Andalucía Oriental, y su orografía accidentada, hacen que la zona de La Hoya de Guadix sea reconocida a nivel internacional como extraordinaria para vuelo a vela (&ldquo;VISITAR EL CIELO&rdquo;, Hubert Aupetit, editorial Perfils, págs. 325,329,350 y 351).

En &ldquo;Visitar el Cielo&rdquo;, concretamente en su capítulo 21, donde se habla de el vuelo en España, con respecto a volar en invierno (cuando las condiciones no son tan favorables), se puede leer: &ldquo;En Andalucía, como siempre, el Sol aún puede ser el rey, incluso en mitad de los rigores del invierno valdrá la pena emigrar al Sur para disponer de condiciones casi primaverales, térmicas tan abundantes como en Galicia en verano por ejemplo, tal vez haya exagerado un poco, pero en Andalucía podréis volar bien todo el invierno. La latitud tiene suficiente importancia como para no meter a toda España en el mismo saco durante el invierno&rdquo;.

Prácticamente no se ha hablado de los días de insolación a lo largo del invierno, ni tampoco de las favorables condiciones debidas a la especial orografía del terreno, sobre todo a la gran importancia que supone tener a menos de 40 km. de distancia picos tan imponentes como Veleta, Mulhacén, Picón de Jéres, o la gran Sierra de Cazorla, Segura y las Villas. No debemos olvidar que el apoyo en las montañas para el vuelo a vela es fundamental, así como la elevación (1.000m.) de los terrenos donde se ubica el Cortijo del Conejo, que están por encima de las capas de inversión, que son como &ldquo;tapaderas&rdquo; para las térmicas y hacen del vuelo estival algo un poco más complicado en zonas más bajas de Andalucía.

Seguimos con Visitar el Cielo:

&ldquo;De nuevo, Andalucía puede considerarse como la mejor favorecida para el vuelo por sus condiciones durante la primavera, suficiente inestabilidad, salvo la inoportuna visita de alguna borrasca, el tiempo será bueno con techos más altos (1.500-2.500 m. con frecuencia) y sólo contrariado por las torrenciales precipitaciones que pueden acompañar a la depresión mediterránea que bien cargada de humedad choque con las montañas del litoral Sur.&rdquo;&ldquo;Andalucía es una región muy montañosa, si a esto unimos su favorable latitud y la presencia de zonas suficientemente contrastadas, llegamos a la conclusión de que su potencial y versatilidad la hacen una zona por excelencia apropiada para el vuelo libre durante todo el año, siempre que aceptemos el verano tremendamente cálido y seco que encontramos en sus zonas interiores.&rdquo;&ldquo;Esta Hoya de Guadix contrastando montañas como la Sierra de Segura y el desierto lunar de que envuelve el cerro Jabalcón, ha permitido que a la sorpresa que nos diera este lugar a finales del 86, con techos increíbles (4.000-5.400 m) en la convergencia de la brisa del mar proveniente de la

costa murciana con el viento meteoro de W dominante en el interior, se le suma cierta desilusión por la dificultad de sacarle todo el partido a una zona esquiva y difícil cuando la inestabilidad no favorece el desarrollo de nubes.&rdquo;

Esta dificultad es, si cabe, un acicate para muchos de los pilotos.

Indudablemente se nos ofrece una gran oportunidad de aprovechar un recurso tan cercano pero a la vez tan olvidado: el cielo.

Onda de montaña. Muy frecuente en Sierra Nevada y atractiva para los pilotos.

Fundamento del vuelo de distancia.

## 2.- EL VUELO A VELA EN ANDALUCÍA.

El arraigo del Vuelo a Vela (V.V.L.) en Andalucía hasta la presente, ha sido muy escaso ante la inexistencia de centros de vuelo y Club especializados en nuestra Comunidad. Sin embargo, actualmente el panorama está cambiando rápidamente, debido a la existencia de varios centros especializados de Vuelo Sin Motor ubicados, respectivamente, en el Aeródromo de &ldquo;Villamartín&rdquo; (Cádiz), cerca de la Sierra de Algodonales, y en el Aeródromo &ldquo;El Cornicabral&rdquo;, sita en Beas de Segura (Jaén), junto a las Sierras de Segura y Cazorla. En este último tiene su sede de operación el único Club andaluz federado de vuelo a vela, el Club de Vuelo Sin Motor &ldquo;Sierra Nevada&rdquo;. Asimismo en Beas de Segura se han venido celebrando importantes acontecimientos aeronáuticos como todos los Campeonatos de Andalucía de VVL (en el 2006 se ha celebrado la 4ª Edición) y los distintos Memoriales José Bautista de la Torre (ya van tres ediciones).

El aeródromo de Beas está estratégicamente situado a medio camino entre La Mancha y las Sierras de Segura y Cazorla, y muy próximo a Sierra Morena y la Sierra del Agua (Alcaraz), lo que hace posible realizar vuelos de larga distancia (prácticamente durante todo el año) hacia cualquier dirección geográfica, todo ello con el aliciente de tener un espacio aéreo libre de limitaciones o restricciones. Estos extremos, si duda, han influido en que cada año sea más conocido este Centro de Vuelo Sin Motor por los pilotos españoles así como por los extranjeros, destacando entre estos últimos varios grupos de Alemanes, así como la llegada en el 2006, en los meses de marzo y abril, del equipo nacional (Junior y Senior) Finlandés.

## 3.- OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PILOTO DE PLANEADOR.

No obstante lo anterior, en Andalucía todavía falta mucho por realizar en este bello deporte. Muestra de ello, es que actualmente no existe todavía ningún centro que tenga una escuela oficial de V.V.L. donde poder impartir instrucción y obtener la Licencia de Planeador, siendo los centros más próximos donde se puede sacar dicho título en: Ocaña (Toledo) y Fuentemilanos (Segovia) &ndash; ver sus direcciones en los enlaces de interés -.

Los requisitos para la obtención del Título de V.V.L. son los siguientes:

- Edad: mayor de 16 años (Autorización paterna para los menores de edad)
- Conocimientos teóricos de acuerdo con programas oficiales sobre Derecho Aéreo, Performance y Planificación de Vuelo, Conocimiento General de las aeronaves, actuación y limitaciones humanas, meteorología, navegación, procedimientos operaciones, principios de vuelo.
- Instrucción de vuelo.
- Experiencia: 6 Horas de vuelo como piloto de planeador, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan.
- Certificado de aptitud psicofísica adecuado (Clase 2).

Partes que configuran un planeador:

En dibujo puedes ver un velero biplaza muy utilizado en la enseñanza, es un "Twin Astir"

Enlaces de interés relacionados con el V.V.L:

1. <http://www.grn.es/condor/>, Pepe Gresa, promotor nacional de vuelo a vela.
2. <http://www.vueloavela.org> página de Ocaña (muchísima información sobre el VVL).
3. <http://www.cumulus.d2g.com> (Revista trimestral sobre el VVL, muy interesante)
4. <http://www.encomix.es/~jseto/index.htm>, página de interés nacional.
5. <http://www.arrakis.es/~iwarleta/index.htm>, contiene la publicación Tribuna Cúmulus.
6. <http://www.senasa.es>, SENASA.
7. <http://www.rfae.org>, Federación Aeronáutica Española.
8. <http://www.fai.org>, Federación Aeronáutica Internacional.
9. <http://www.feada.org>, Federación Andaluza deportes aéreos
10. <http://www.glidingmagazine.com/>, Gliding and Motorgliding International, en inglés.
11. <http://acro.harvard.edu/SOARING/>, Soaring, en inglés.
12. <http://www.fuentemilanos.com/> (Aeronáutica del Guadarrama, S.A/ Fuentemilanos)
13. <http://www.fly-pedro.com> (Centro de Vuelo Aeródromo de Villamartín ).