

VUELO LIBRE: PARAPENTE Y ALA DELTA

DOCUMENTO INFORMATIVO Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN PARA EL
P.R.U.G. DEL PARQUE NACIONAL DE LAS CUMBRES DEL GUADARRAMA

ASOCIACIÓN DE VUELO LIBRE ESPAÑOLA (AVLE)



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. DEFINICIÓN DE VUELO LIBRE.....	2
2.1. Descripción del material de vuelo: ala delta y parapente. Arneses e instrumentación de vuelo.....	2
2.2 . Descripción de la actividad: acceso, trayectoria de vuelo, aterrizaje.....	4
3. CRONOLOGÍA DEL VUELO LIBRE EN EL ALTO LOZOYA.....	3
4. IMPACTO AMBIENTAL POTENCIAL DEL VUELO LIBRE.....	4
4.1. Estudios de impacto en el extranjero y en España.....	4
5. REGULACIÓN DEL VUELO LIBRE EN PARQUES NACIONALES Y NATURALES.....	4
5.1. Parques nacionales en el extranjero.....	5
5.2. Parques nacionales, regionales y naturales en España.....	5
6. IMPACTO POTENCIAL DEL VUELO LIBRE SOBRE EL VALLE DEL LOZOYA.....	6
6.1. Zonas de despegue y aterrizaje.	
6.2. Acceso rodado y a pie.	
6.3. Frecuencia de vuelos y número de pilotos en la zona.	
6.4. Interacción con las aves planeadoras.	
7. IMPACTO SOBRE AVES PROTEGIDAS EN EL VALLE DEL LOZOYA.....	7
8. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN Y COLABORACIÓN.....	9
8.1. Señalización y canales de información.	
8.2. Zonas y/o fechas restringidas.	
9. ANEXOS.....	9

1. INTRODUCCIÓN

Redactamos este escrito desde la Asociación de Vuelo Libre Española (AVLE). AVLE es la asociación con el mayor número de practicantes de las modalidades deportivas de parapente y/o ala delta del país y promovemos nuestro deporte desde el máximo respeto a la naturaleza. Somos miembros y representamos de España en la EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union), organismo que aglutina a 100.000 practicantes de estas modalidades en Europa, lo que supone el 60 por ciento de los pilotos del mundo, 17 federaciones de vuelo libre europeas y otras asociaciones.

Hemos recibido el acta de la reunión celebrada en El Espinar en la que por la falta de tiempo no se pudo tratar el tema del vuelo libre ni sacar conclusiones válidas debido al desconocimiento general de este deporte y de su práctica dentro del Parque Nacional de las Cumbres Del Guadarrama.

En dicha reunión nos comprometimos a facilitar información sobre los estudios realizados sobre el tema y a ofrecer nuestra colaboración en la regulación del vuelo libre dentro del parque.

Hemos pedido a las distintas federaciones Europeas información de cómo está regulado el vuelo dentro de sus parques naturales y nacionales. Están resumidos en este informe y al final del mismo ponemos las conclusiones generales y unos enlaces a distintos estudios específicos sobre el vuelo libre en zonas especialmente protegidas realizados en el mundo.

2. DEFINICIÓN DE VUELO LIBRE.

Únicamente existen dos disciplinas en vuelo libre: parapente y ala delta. Ambos son vehículos ultraligeros, de despegue y aterrizaje a pie, que utilizan para desplazarse las corrientes de aire y no poseen ningún medio de propulsión.

No tienen nada que ver por tanto con ultraligeros similares equipados con motor, tales como paramotores o "trikes" (deltas con motor).

Los planeadores vuelan en libre pero su puesta en movimiento necesita del arrastre de una avioneta. Apuntar que el arrastre de los planeadores se hace fuera del parque y que por lo tanto su actuación en vuelo dentro del parque es similar a la de las alas delta y los parapentes

2.1. Descripción del material de vuelo: ala delta y parapente. Arnese e instrumentación de vuelo.

El parapente está compuesto en su totalidad por tela, cuerdas finas y unos pequeños mosquetones de acero inoxidable. El asiento está construido en lona resistente, el paracaídas de emergencia de los mismos materiales que el parapente, el casco de fibra y en el caso de llevarlos, equipos de navegación como altímetro y GPS. El peso total oscila entre 8 y 25 kg en una única mochila.

El ala delta posee una estructura semirrígida de aluminio y/o carbono que mantiene su forma en vuelo y tejido resistente similar al parapente pero de mayor gramaje. Se transporta plegado en forma de tubo de unos cinco metros de longitud. Su peso oscila entre 25 y 40 kg. El resto del material es similar al del parapente. El peso del conjunto es de unos 60 kg.

2.2 . Descripción de la actividad: acceso, trayectoria de vuelo, aterrizaje.

La práctica está sujeta a las condiciones meteorológicas generales y las particulares de cada zona y se realiza con mayor asiduidad en primavera y verano. Se necesita un pequeño espacio libre de obstáculos para el despegue y un terreno de unos 70 m de largo para aterrizar en el caso del parapente, y unos 150 m para el ala delta. La mayoría de los pilotos son aficionados, no profesionales, y por tanto es una actividad de fin de semana y tiempo vacacional. Considerando estas cuestiones puede decirse que las condiciones para su práctica se limitan aproximadamente a unos 70 días al año en total.

Acceso. Hay dos formas de acceso a las zonas de despegue, y por tanto dos modalidades de la práctica: acceso por medios mecánicos (vehículo, telesillas) y acceso a pie o “parapente de montaña”, (similar a la diferencia entre el esquí alpino en estación y el esquí de travesía o de montaña).

La primera modalidad se practica en zonas de vuelo consolidadas con acceso por carretera o pista. La segunda en montaña y alta montaña sin acceso rodado. Estas ascensiones son similares a cualquier otra de paseo o “trekking”, ya sea en verano o invierno con nieve, con la salvedad de que el piloto desciende volando.

El ala delta necesita de acceso con vehículo, dado el peso del equipo completo.

Trayectoria de vuelo. Pueden dividirse en tres modalidades diferentes:

- a. Descenso, vuelo casi directo desde el despegue hasta el aterrizaje, cuando las condiciones no permiten mantenerse en el aire o durante el periodo de aprendizaje.
- b. Ladera, consiste en mantenerse en el aire aprovechando la ascendencia que producen las laderas orientadas al viento dominante.
- c. Térmica, consiste en mantenerse, ascender y desplazarse aprovechando las corrientes térmicas.

Según las condiciones meteorológicas, la época del año y la hora del día se realizan unas u otras o bien combinaciones durante el mismo vuelo.

Aterrizaje. Se realiza en campos libres de obstáculos (árboles, edificaciones, tendidos eléctricos, postes, alambradas, piedras...), generalmente pastizales. El material se recoge en la zona de aterrizaje. Para el ala delta es recomendable que exista cerca un acceso rodado que facilite el transporte del material hasta el vehículo. Todos los aterrizajes habituales están situados fuera de los límites del parque nacional y además el vuelo que se practica en la zona trata precisamente de alejarse en lo posible.

3. CRONOLOGÍA DEL VUELO LIBRE EN EL ALTO LOZOYA

El ala delta comienza a practicarse en la "Bola del Mundo" en el año 1975, de la mano de Stuart Soule, piloto americano que introduce el vuelo libre en España. Los vuelos más habituales en la cabecera del Lozoya se realizan además desde Peñalara, el Nevero, la Nevara, el Mondalindo y la Maliciosa, y zonas cercanas como Arcones, la Pinilla (donde se crea la primera escuela de delta) o Abantos. El parapente llega apenas unos años después, a principios de los ochenta, para practicarse con asiduidad en la Najarra, Somosierra, Morcuera, Dos Hermanas... además de los ya citados. Esporádicamente se vuela desde Cabezas de Hierro, Mujer Muerta, Peñota... y otros despegues poco habituales.

Desde los comienzos del vuelo en la zona se han celebrado numerosas competiciones de carácter regional, nacional e internacional, y se han batido marcas nacionales e internacionales. Son destacables el open internacional de ala delta en 1991, los campeonatos de España de ala delta en 1983, 84, 85, 2002 y 2005, de parapente en

2008, amén de las competiciones anuales de ligas nacionales en ambas modalidades. (Anexo 1.3)

4. IMPACTO AMBIENTAL POTENCIAL DEL VUELO LIBRE

Es necesario evaluar de manera objetiva y con criterios científicos el posible impacto del vuelo libre, basándose en el estudio de los casos posibles, las observaciones atentas, las experiencias y estudios recogidos en diferentes zonas, épocas y situaciones.

A este respecto creemos conveniente considerar en principio únicamente los posibles impactos exclusivos del vuelo libre, para después ponerlos en relación al resto de actividades. Por ejemplo el impacto del acceso a pie para despegar en parapente no se distingue en nada del que pueda realizar un paseante u observador de aves.

Dada la poca o nula información existente en España, nos apoyamos en estudios de impacto ambiental realizados en otros países de nuestro entorno tales como Alemania, Francia o Suiza, con amplia experiencia y tradición tanto en la conservación como en el vuelo libre, (anexos).

Según dichos estudios algunos de los parámetros a observar serían los siguientes:

- Patrones de comportamiento de los animales salvajes en el momento del despegue, cuando ven alas o parapentes por encima y en el momento del aterrizaje.
- Observaciones sobre los hábitos de los animales: no únicamente las reacciones inmediatas causa-efecto sino las reacciones orientadas hacia una actividad repetida.
- Observaciones sobre la incidencia en las poblaciones, especialmente las de especies protegidas o amenazadas.

Para obtener resultados fiables es necesario tener en cuenta otros parámetros tales como: frecuencia de los vuelos, número de alas y/o parapentes, simultaneidad de los vuelos, distancias de vuelo tanto en sentido vertical como horizontal, tipo de vegetación (praderías, zonas arbustivas y zonas boscosas), tipo de terreno (acantilados, laderas, terreno horizontal), simultaneidad con otras actividades en la misma zona.

4.1. Estudios de impacto en el extranjero y en España

Lamentablemente no existen estudios relativos al impacto ambiental del vuelo libre en España o bien no han sido publicados. Si existen en el extranjero, realizados tanto para la práctica en parques nacionales como en otras zonas. Algunos de ellos, disponibles en internet, son:

"Sports de nature et environnement", Universidad Joseph Fourier, 2004

"Vol libre, faune sauvage, forêt", Oficina federal de medio ambiente, bosques y paisaje, Suiza, 1997.

"ÍCAROS Y ANIMALES EN LA NATURALEZA" Albin Zeitler y Bertram Georgii, Alemania, 1994

En los anexos puestos al final de este informe están los estudios realizados por la federación alemana, los más completos que se han hecho y por los que se rigen la mayoría de los países en Europa

5. REGULACIÓN DEL VUELO LIBRE EN PARQUES NACIONALES Y NATURALES

Las normativas de Parques Nacionales, la primera de las cuales fue la de Picos de Europa y la montaña de Covadonga en 1918, han venido arrastrando sucesivas restricciones al vuelo, limitándolo en general a 1.000 metros por encima del terreno.

Así ocurre por ejemplo en la Ley 52/1982 de 13 de julio de reclasificación del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, y por extensión en casi todos los demás. Estas limitaciones han estado siempre referidas al vuelo motorizado (aviones y helicópteros) y son lógicas en su origen, ya que no existía otro tipo de vuelo. Se da la circunstancia de que están redactadas antes de la existencia del ala delta y del parapente, cuyas primeras escuelas en España se crearon en La Pinilla (1975) y en Pirineos en 1985 (Castejón de Sos) respectivamente.

Por lo tanto podemos asegurar que la prohibición del vuelo libre en parques naturales es en general una herencia de normativas anteriores que se aplica o copia directamente a cualquier otra figura de protección, más que el resultado de la observación del impacto de la actividad.

5.1. Parques nacionales en el extranjero

La nómina de parques nacionales extranjeros que permiten el vuelo libre, con las razonables medidas de regulación, es muy extensa y puede disponerse de ella libremente a través de internet. En algunos casos el vuelo libre dispone de uso exclusivo de ciertas zonas, dado que su control es muchísimo más sencillo que cualquier otra actividad, (North Star, USA). En Canadá incluso la normativa general de parques nacionales promueve el vuelo libre como una forma distinta y limpia de conocer los parques. En países como Francia, Canadá o Italia el vuelo estaba prohibido al igual que en España, pero recientemente han cambiado su legislación al respecto. Otros parques ya constituidos están desarrollando la legislación que lo permita y futuros parques en los que ya se practica el vuelo libre permitirán que se realice en las zonas habituales.

En la mayoría existen restricciones por zonas o épocas, en función de las especies que pueblan la zona.

USA. Reserva Nacional de North Star. Shenandoah National Park. Yosemite, parques de Queensland.

Reino Unido. South Downs National Park, Dartmoor Nat. Park, Brecon Beacons Nat. Park, Snowdonia and the Yorkshire Dales National Parks, Cairngorms, Dartmoor, the Lake District, Loch Lomond and the Trossachs, Northumberland, North York Moors, Peak District

Canadá. Banf Nat. Park, Jasper Nat. Park.

Francia. Parc des Écrins, Parc de la Vanoise, Parc de Mercantour, Parc de la Guadeloupe, La Réunion.

Sudáfrica. Table Mountain Nt. Park.

Australia. Depto. de Medio Ambiente y Conservación: directiva relativa al vuelo libre únicamente para parques nacionales.

En la mayoría de los países europeos el vuelo dentro de los espacios protegidos está regulado, estando permitido salvo determinadas épocas del año en zonas de nidificación. Generalmente de marzo a abril.

5.2. Parques nacionales, regionales y naturales en España

El único precedente de parque nacional con regulación del vuelo libre es Cazorla, en el que se establecen distancias a nidos de rapaces y zonas restringidas, pero no se prohíbe el vuelo libre. En cuanto a parques regionales y naturales existen más ejemplos, el más cercano y solapado con el actual parque nacional, es el Parque Regional de Guadarrama en Castilla y León, declarado en 2010 que reconoce, entre otras, la práctica del vuelo libre como una actividad autorizada, sin que se haya menoscabado en absoluto la conservación. Incluso existe la experiencia de subida

autorizada con vehículos al Nevero durante cuatro temporadas, controlada por las autoridades del parque y gestionada por el Club Vuelo Libre Arcones, y durante las cuales no existió ninguna queja o informe negativo.

Otros parques en los que se han levantado las prohibiciones o se ha mantenido la autorización del vuelo son: Caracoy (Murcia) o Riopar (Albacete). En zonas tradicionales de vuelo libre como Castejón de Sos (Huesca) en las que anidan especies amenazadas como el quebrantahuesos se han propuesto distancias de seguridad a los nidos durante la época de cría, sin observarse ningún incidente o efecto negativo.

A este respecto es importante señalar la importancia de la colaboración entre las autoridades y los representantes del vuelo libre

6. IMPACTO DEL VUELO LIBRE SOBRE EL VALLE DEL LOZOYA

Lógicamente el potencial impacto de una actividad debe contextualizarse en la zona en particular, teniendo en cuenta las características y valores particulares de la zona y de la actividad a realizar. En el caso del Valle del Lozoya y las cumbres del Guadarrama los riesgos potenciales están dirigidos hacia las poblaciones de buitre negro especialmente, así como águila real y halcón peregrino.

6.1. Zonas de despegue y aterrizaje.

Las cumbres tradicionalmente más utilizadas para despegar dentro de los límites del parque son: el Nevero, la Najarra, la Maliciosa, Peñalara y Dos Hermanas, la Granja.

6.2. Acceso rodado y a pie.

El acceso en vehículo tanto para el ala delta como al parapente se realiza hasta los puertos de Morcuera, Navafría, Navacerrada y Cotos. Desde estos puntos se accede a pie para el vuelo en parapente. Para el vuelo en ala delta es necesario el acceso en vehículo hasta el despegue o aledaños. Esto se ha venido realizando en el Nevero y la Nevera (al este del puerto de Navafría). El acceso a pie en parapente a cualquiera de los puntos de despegue es de entre 45 (Najarra) minutos y una hora y media, (Peñalara).

6.3. Frecuencia de vuelos y número de pilotos en la zona.

Las características de la zona (orografía, altitud, aerología) hacen que la práctica del vuelo libre requiera una preparación técnica y física sólo destinada a pilotos con experiencia. Dado el escaso número de practicantes en España en general, el número de días adecuados para el vuelo disponibles en la zona y lo citado anteriormente podemos estimar que el número de días al año en los que se realiza algún vuelo es de unos 15, y el número total de pilotos al año de unos 20. Antes de la declaración de parque nacional y con el permiso de vuelo en el nevero esta cifra se incrementaba aproximadamente en un 50% máximo, ya que el número de pilotos de ala delta es muy inferior al parapente y la posibilidad de acceder en vehículo más restringida.

6.4. Interacción con las aves planeadoras.

El desarrollo de la actividad implica que solo se está cerca del terreno en el momento del despegue y del aterrizaje, en total unos dos minutos, por lo que la interacción con aves es fundamentalmente si son rapaces planeadoras. Salvo en laderas cercanas a Peñalara o la Maliciosa, no existen lugares en los que permanecer cerca de la ladera sea seguro por lo que lo normal es no estar cerca del terreno si se quiere alcanzar una zona de aterrizaje.

La experiencia de 40 años de vuelo libre en todo el mundo demuestra que la relación con las rapaces planeadoras es de completa y absoluta confianza. Pocas actividades humanas, deportivas o no, pueden presumir de compartir el mismo espacio en completa armonía, quizá el ejemplo más parecido sea el buceo. Para las rapaces el ala delta y el parapente no parecen representar ningún tipo de amenaza; la

velocidad de ellas es muy superior a la nuestra, su capacidad de maniobra es infinitamente mayor, su agudeza visual nos detecta mucho antes que nosotros a ellas. No sólo permiten que nos integremos en sus corrientes ascendentes con toda naturalidad sino que vienen a observarnos y compartir las nuestras si hemos llegado primero.

En ocasiones se dan trayectorias opuestas, a lo que reaccionan con un giro leve para continuar después. Pocas veces se produce un encuentro fortuito en cuyo caso suelen maniobrar rápidamente para alejarse un poco, pero no muestran pánico ya que inmediatamente continúan su trayectoria e incluso se adaptan a la nuestra.

Se ha reportado algún caso de colisión (en cuarenta años y en todo el mundo) con parapente, pero no han resultado dañados ni el ave ni el piloto. Algunas especies más territoriales se acercan en ocasiones, marcando su espacio pero en seguida se retiran. Sobre estas cuestiones existe ya abundante información de estudios ambientales realizados en otros países y que, afortunadamente, demuestran lo anterior.

7. IMPACTO SOBRE AVES PROTEGIDAS EN EL VALLE DEL LOZOYA

Creemos que existe suficiente información y datos que demuestran el nulo impacto del vuelo libre en estas especies.

El primer dato es que prácticamente nadie en el Valle del Lozoya, excepto los propios deportistas y algunos hosteleros, conocían el hecho de que se lleva practicando allí desde los años 70. Esta es precisamente la razón por la que ni siquiera en los estudios realizados por la SEO y otros en la zona, sea mencionado el vuelo libre durante estos 40 años. Es un hecho esporádico en comparación con otras actividades. Esto no implica necesariamente que no pudiera existir un impacto en un momento dado, pero sí que no se ha producido durante 40 años y que las probabilidades de que se produzcan son mínimas.

Por otra parte, datos fehacientes son los siguientes:

1. Según el censo nacional de aves elaborado por la SEO con el aval del Ministerio de Medio ambiente en los años 2007 para el **buitre negro**, y 2008 para el **águila real** y **halcón peregrino** (especies amenazadas) se puede deducir que no existe ninguna correlación entre la práctica del vuelo libre y las poblaciones de estas aves, ya que las poblaciones han aumentado progresivamente, paralelamente a la práctica del vuelo libre en la zona.

En concreto para el buitre negro, (pág. 63) el estudio asegura que en 1973 no hay ninguna pareja de buitre negro en Madrid, y ya en 1989 hay 33. En el año del censo existen 89 parejas y desde 1989 hasta 2006 aumenta en un 170%, en una tendencia "claramente positiva" y que se produce sobre todo en el alto Lozoya. En el año 2014 se censan 107 parejas (datos parque nacional). Estos datos son especialmente significativos teniendo en cuenta que el desarrollo del vuelo libre, ala delta y parapente, se produce en España en este periodo, y en la sierra madrileña más concretamente. Puede comprobarse la misma tendencia respecto, por ejemplo, águila real, halcón peregrino o buitre leonado, este último con un crecimiento espectacular.

2. Según estudio de **Javier de la Puente** sobre el buitre negro en **Rascafría**, la mayoría de los fracasos en la incubación son por infertilidad de la hembra debido a causas naturales, y no se observan diferencias en razón de la proximidad a pistas, carreteras o fecha de puesta; en general las que fracasaron lo hicieron en nidos a

mayor altitud. Se da la circunstancia de que los despegues están muy por encima de la masa arbórea y se realizan muy lejos del terreno, incluso en descensos.

3. El mismo estudio sobre la explotación maderera (**Juan Vielva y Javier de la Puente**): *"Es importante destacar que la explotación forestal y la conservación del buitre negro son compatibles si se saben conjugar"*. La mayor parte de la colonia de buitre negro está sometida a explotación forestal: *"Bien se limita un radio de entre 100 m y 500 m, en el cual no se permite trabajar en el periodo reproductor si hay parejas establecidas criando. El radio depende de la orografía del terreno y la ubicación de las parejas de buitre negro y el trabajo forestal. Además, en estos montes se procura no realizar ningún trabajo forestal en ningún momento en un radio mínimo de 50 m alrededor del nido."* Respecto a fracasos en las puestas debidas a trabajos forestales sigue: *"...en cualquier caso, estos fracasos puntuales no afectan significativamente al éxito reproductor global de la colonia, además de que con la experiencia se pueden evitar"*.

Entendemos que tareas mucho más agresivas, continuadas y extensivas que el vuelo libre son compatibles con colaboración y sentido común, y reconoce el estudio que "fracasos puntuales" debidos a los trabajos forestales no afectan a la población.

4. Sigue el estudio estableciendo una distancia de seguridad de **300 m** alrededor de los nidos ocupados para trabajos forestales, debiendo ser algo mayor (no especificado) si se realizan por encima, durante la época más crítica de la cría. En casos extremos se proponen 500 m. Es notable que las distancias que proponemos desde el vuelo libre sean superiores y más restrictivas que las estipuladas por los expertos. En zonas de quebrantahuesos se estipulan 500 m de distancia al nido, siendo ésta una especie mucho más amenazada y en zonas con una densidad de parapentistas infinitamente superior (Castejón de Sos, Huesca).

5. En el "Manual de gestión del hábitat y de las poblaciones de buitre negro en España" (Javier de la Puente y otros)

El **águila real** también experimentó un alza notable desde los años 90 hasta ahora, siendo la población estable en Madrid, aunque los parámetros reproductores han disminuido. En Segovia la población es estable con tendencia al alza, (SEO, 2008). Es este respecto decir que por ejemplo, en la zona de Urbión no hay y allí no se practica el vuelo libre.

De **halcón peregrino** en Madrid, unas 28 parejas. Cada vez hay más anidando en edificios grandes, es raro en árboles. Los parámetros reproductores y población son estables en la sierra y se deterioran muchísimo en la zona sureste, (SEO, 2008).

Por último señalar que el sobrevuelo por aeronaves motorizadas sobre la zona, especialmente helicópteros a muy baja cota (eventos deportivos, incluso tras la declaración como parque nacional) y aviones comerciales, ha sido siempre muy denso debido a la cercanía a Madrid-Barajas; en 2014 se alcanzaron 342.000 operaciones, la mayoría por el corredor norte (fuente AENA). Se hace difícil entender que el vuelo libre, dadas sus características e intensidad en la zona, puedan afectar en algún modo a ninguna especie, aérea o terrestre.

8. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN Y COLABORACIÓN

Parapente y ala delta son deportes de montaña y, como tales, siempre nos hemos considerado del lado de la protección y la conservación ya que es precisamente su contemplación y disfrute lo que nos lleva a practicarlos.

Por ello desde la AVLE entendemos necesaria la colaboración con las autoridades al igual que ya se está comenzando a hacer en otras zonas, sin que ello suponga un menoscabo ni para el medio ambiente ni para el derecho a disfrutarlo en la forma que se elija. A través la experiencia en parques naturales españoles y otros nacionales en el extranjero, planteamos una serie de propuestas que creemos útiles:

8.1. Señalización e información

- a. Elaboración de un mapa de despegues y aterrizajes posibles.
- b. Señalización en las zonas de acceso.
- c. Inclusión de la información completa en dicha señalización: restricciones, áreas de vuelo, altitudes, etc.
- d. Inclusión de la información sobre el vuelo libre en los canales de los gestores del parque: folletos, página web, etc.

8.2. Zonas y/o fechas restringidas

Siempre que fueran necesarias deberían estar delimitadas claramente dichas zonas o fechas, para que esta información pudiera ser distribuida adecuadamente y en consecuencia respetada o evitar errores. Consideramos que sería injusto que la actividad se prohibiera únicamente debido a que uno o varios individuos pudieran saltarse las restricciones por falta de claridad.

8.3. Canales de información

Se debería establecer un canal de información bidireccional fluido entre las autoridades del parque y los representantes del vuelo, AVLE y federaciones. En algunos parques en el extranjero se celebran reuniones anuales o bianuales para evaluar la actividad. Esto permite, no sólo el control de la actividad, sino el intercambio de información que puede ser útil. En ciertos casos los pilotos de vuelo libre pueden dar información, sobre aves especialmente.

ANEXO 1

1. El único accidente registrado en la zona se produjo el año 2015 en El Nevero, pero no fue de vuelo libre, a pesar de lo que los medios de comunicación trasladaron por desconocimiento.
2. Hoy en día casi la totalidad de los pilotos de vuelo libre disponen de un seguro de accidentes y responsabilidad civil, hecho que no puede decirse de otros deportes que se practican en la zona, como la escalada, el esquí o la bicicleta de montaña y carretera, por citar algunos.
3. La actividad del vuelo libre ha pasado desapercibida para los habitantes del valle en estos 40 años. El número de parapentistas y deltistas en toda España es de unos 2.500 y 200 respectivamente, en toda la zona centro unos 400 de parapente y 50 de ala delta. Estas cifras se estancaron hace años debido a su alto coste y a la percepción de ellas como deportes peligrosos. La actividad es incompatible con otras por lo que cada fin de semana el número de practicantes totales es de unos 200,

repartidos entre unas cinco o seis zonas habituales (Cebreros, Pedro Bernardo, Arcones, Alarilla, Piedrahíta). La densidad por tanto es tremendamente baja, a diferencia de países como Alemania, Francia, Suiza o Italia, en los que rondan los 30.000 practicantes en cada uno.

La mayoría de los pilotos de parapente y ala delta se dirigen a zonas en las que el acceso se hace en vehículo, cosa que no ocurre dentro del parque. Son pocos los pilotos que cargan con su parapente a la espalda y suben andando a volar desde una cumbre. No existe riesgo de masificación.

ANEXO 2

Algunos enlaces a estudios que se han realizado sobre el tema.

<http://www.cvlarcones.net/index.php/la-zona/medio-ambiente>

donde se pueden encontrar algunos archivos PDF sobre vuelo libre y parques en el extranjero.

<http://www.dhv.de/web/en/sites-nature/nature-conservation/the-influence-of-hang-and-paragliding-on-bird-population/>

<https://books.google.co.uk/books?id=MGn0BwAAQBAJ&pg=PA78&lpg=PA78&dq=paragliders+wildlife&source=bl&ots=AHlrLPhoS1&sig=hIYvhnbtErj8GOM1nxnkPqz9pGw&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwjUu5XA3rHMAhWKA8AKHV2uC1QQ6AEIMDAE#v=onepage&q=paragliders%2520wildlife&f=false> Pág. 78

Esperamos que esta información les sea de utilidad y estamos a su total disposición para colaborar en todo aquello que consideren necesario.

Carlos Mengíbar Martínez de Goñi

. Presidente de la Asociación de Vuelo Libre Española

Madrid 13 de mayo de 2016



carlosm@avle.org

info@avle.org

www.avle.org