



un vuelo muy conservador en condiciones sencillas y estables, y conseguir vuelos bellísimos.

¿Qué es el lanzamiento de paracaídas?

—Llevamos un paracaídas de emergencia, que se puede lanzar si se tiene un problema serio en vuelo. En mis 17 años de vuelo nunca lo he lanzado ni he puesto la mano en el asa de extracción. Solo he visto lanzarlo una vez a un piloto de ala delta y fue por una colisión con un parapente (no hubo daños personales). En el ala delta no es normal encontrarte en una situación de emergencia. Aun así, se lleva a salvo vidas.

¿Ha tenido alguna vez algún susto en vuelo?

—Solo he tenido momentos en vuelo con gran turbulencia. Recuerdo un vuelo en Soria estando sobre la Sierra del Madero con momentos de gran turbulencia. Había una

confluencia clara entre el cierzo (norte-noroeste) del valle del Ebro y viento del sur oeste procedente de la meseta. La turbulencia era insoportable y nos fuimos a aterrizar.

¿Cuál es su zona de vuelo favorita en España?

—Cada zona tiene sus bondades. Arangoiti es la zona en la que más he volado, pero hay otras muchas fantásticas: las laderas de Orduña, Ager (prepirineo de Lérida), Piedrahita o Arcones (en el sistema central), Blancas (Pirineo oscense), Moncayo... Una de las cosas bonitas de este deporte es cambiar de entorno de vuelo.

¿Y fuera de nuestras fronteras?

—Aunque parezca mentira, todavía no he volado fuera de nuestras fronteras.

¿Cuántas horas de vuelo realiza al año?

—Vuelo pocas horas, las obligacio-



“El espacio aéreo es un bien público que hay que gestionar para todos. La receta es atender las demandas y regularlas”

“Dejaré de volar cuando el ala delta deje de atraerme como lo hace. Es una afición que te atrapa fuerte y no te suelta”

nes familiares lo impiden. Suelo sacar entre 20 y 30 horas al año. No he sacado la cuenta, pero en 17 años serían unas 400. Hay pilotos que pueden volar entre 200 y 300 horas al año.

¿Cuál es la mayor distancia que ha recorrido de un tirón?

—En línea recta 130 kilómetros y en una prueba 140. No es mucho para un piloto que lleva 17 años volando.

¿Y el vuelo que mejor recuerdo le ha dejado?

—Ahora mismo, los recientes del nacional. Los revivo todas las noches (ríe). A veces, pequeños vuelos por los que tienes ilusión, o por lo inesperado de las condiciones, o por la belleza de ese día te dejan un largo recuerdo. Por ejemplo, me viene a la cabeza un sencillo vuelo desde la Sierra de Toranzo (al sur del Moncayo) que acabé con un largo planeo de 37 kilóme-

tros desde 3.500 metros hasta Tudela.

¿Puede contar algún buen recuerdo?

—El vuelo cercano con aves es siempre gratificante. En la prueba de este último nacional, desde Blancas (sobre Villanúa-Aísa) estuvimos girando con un quebrantahuesos hasta más de 3.000 metros. Es fantástico cuando, en vuelo, ves como te miran estas magníficas aves. Nunca antes había volado con un quebrantahuesos.

¿Es la Comunidad Foral un buen lugar para practicar los deportes aéreos?

—Yo creo que sí.

¿Cuáles serían las mejores zonas a su juicio?

—En Navarra por condiciones y posibilidades de vuelo, Arangoiti. Por la belleza del lugar los situados en la Barranca o al sur de Urbasa-Andia. En España, además de Arangoiti, Ager (Lérida), Arcones (Segovia) y Piedrahita (Ávila). **¿Gozan de buena salud en Navarra los deportes aéreos en general y el ala delta en particular?**

—El número de practicantes de vuelo libre no son muchos. El ala delta se vio muy afectada por la aparición del parapente. El menor tamaño del equipo de vuelo del parapente (una mochila grande) da facilidades para su transporte y almacenado, frente al tamaño del ala delta. En vuelo, el ala delta tiene ventajas. Sea ese el motivo u otros, la realidad es que gran parte de las vocaciones de vuelo libre se van al parapente. El ala delta podemos decir que está en un momento estacionario, lo cual, a largo plazo, no es bueno.

¿Qué solución le encuentra al tema de lidiar con las zonas restringidas de los aeropuertos?

—En general creo que, adecuadamente regulado, se puede compartir espacio aéreo. En la mayoría de los casos hay soluciones, solo hay que poner voluntad. En otros países europeos, con espacios aéreos congestionados, ya se hace. Pero *Spain is different*. Aquí el vuelo libre está limitado a una altura de 300 metros sobre el terreno, lo que provoca que el vuelo de distancia, térmica, competición... sea *illegal*;

por lo que hay que pedir una exención a esta norma. Es una situación absurda que lleva mucho tiempo, y que no se regula adecuadamente. Fuera de España, la situación es otra. El espacio aéreo es un bien público que hay que gestionar para todos. La receta es atender las demandas y regular para todos.

¿Tiene fecha de caducidad el piloto de ala delta?

—Si te refieres a la edad máxima para practicarlo: hasta que el cuerpo aguante (ríe). Y si te refieres a si va a desaparecer, creo que todavía le quedan muchos años de vida. A nivel mundial, hay un buen número de practicantes y más de media docena de fabricantes producen alas, lo que indica que todavía hay mercado.

¿Hasta cuándo cree que volará?
—Hasta que deje de atraerme como lo hace. Es una afición que te atrapa fuerte y no te suelta. ●