

Alfa Hotel

PUBLICACIONES AIRHISPANIA

Boletín número 13 - 30 de noviembre de 2001

SUMARIO

Relatos

Instalando aviones

Aterrizando en portaaviones

Medicina Aeroespacial I

Odisea en Cassarubios 2001

Y además... Editorial - Cuaderno de Notas - ServInfo

CAMBIO DE RUMBO

Sin duda ninguna se ha producido un cambio importante en nuestra aerolínea AirHispania. Nos encontramos con la necesidad de contratar un servidor profesional donde podamos albergar toda la información que acumula nuestra organización día tras día y que supone la colaboración económica de sus miembros para mantener este servicio. En el momento de escribir estas líneas 123 pilotos aceptaban de buen grado contribuir con una cuota anual de 2000 pesetas., por lo cual podemos afirmar que AirHispania sigue adelante en su proceso de expansión.

Otro hecho relevante es el cambio de programas utilizados para el vuelo controlado. Por ahora dejamos apartado el sistema CH y nos unimos a los internacionalmente conocidos Squawkbox y Procontroller. Pero para realizar este cambio la aportación efectuada por nuestro compañero Alberto Messeguer ha sido fundamental, poniendo a disposición de AirHispania un servidor exclusivo para los vuelos controlados durante las veinticuatro horas del día, sin olvidarnos del tiempo que ha dedicado para que esta opción fuera una realidad.

No ha transcurrido un mes desde la apertura del servidor para vuelos controlados y los resultados hablan por si mismos. Prácticamente todos los días hay un controlador a la espera de recibir tráfico (especial atención a José Jiménez en control Madrid) y todos los jueves y sábados se organizará un macrovuelo oficial según las dependencias que se encuentren abiertas.

Debemos mencionar el primer vuelo oficial que se realizó el 7.11.01 y que en honor de Alberto Messeguer fue bautizado con su nombre, con gran éxito de asistencia (18 pilotos, 6 controladores) y tres aeropuertos abiertos (Barcelona, Alicante y Valencia).

Y el caso es que cada día que pasa hay más gente que se apunta a volar en la red y ya no es raro encontrar veinte tráfico sobrevolando el espacio virtual de AirHispania.

El cambio de rumbo ha sido notable y nos permite establecer una mayor comunicación con organizaciones de vuelo controlado como VATSIM, que utilizan estos programas, y que ha organizado el macrovuelo especial AirHispania en la fecha 24.11.01.

Tenemos los medios y tenemos la oportunidad, sigamos avanzando aunque para ello, de vez en cuando, variemos el rumbo.

Antonio Pérez Colchero
Coordinación Alfa Hotel

Ante todo, sumarme a las felicitaciones hacia Alberto Messeguer por haber conseguido, con su esfuerzo generoso, que los pilotos y controladores de AirHispania puedan disfrutar de vuelos on-line internos utilizando SB y PC, el software más universal en los vuelos on-line.

La aspiración de la dirección de AirHispania ha sido siempre poder formar nuevos pilotos y controladores en el vuelo controlado dentro de la aerolínea, sin la presión que pueden sentir los más inexpertos cuando se inician en las redes internacionales.

Hasta ahora habíamos logrado la independencia de otras redes y sus estructuras, gracias al programa CH y a la tenacidad del grupo AHControl coordinado por Angel Amado, del que forma parte como sabéis el propio Alberto.

Abrimos ahora una nueva etapa, sin perder nuestro norte, que sigue siendo la formación interna, dentro de la aerolínea, de pilotos y controladores. En este sentido, son bienvenidas las propuestas como la del Macrovuelo del Mediterráneo y otras posibilidades, que tendremos que coordinar con mayor efectividad en cuanto a los recursos humanos, aunque el servidor permanezca abierto las 24 horas del día.

J. M. Gacías

Dirección

José María Gacías
José María Guglieri

Seguridad en Vuelo

Joan Velasco

joanve@arrakis.es

Enseñanza

Antonio Alvarez Rello

aalvarezr@iccm.es

Entrevistas

Fernando Pérez Prados

ferair@terra.es

Web Master

Josep Pérez Bote

jperezb@jazzfree.com

Asesoramiento

Javier Cuchi

cuchibeltran@eresmas.com

Edición

Coordinación

Antonio Pérez Colchero

anpeco@eresmas.net

<http://www.airhispania.com>

AirHispania

Lineas Aéreas Virtuales

Todos los derechos reservados

«Alfa Hotel» es de difusión libre y gratuita. Se autoriza la reproducción total o parcial de sus contenidos siempre que se haga sin ánimo comercial o de lucro, citando la procedencia y el autor y sin perjuicio de los derechos de terceros.

Las colaboraciones firmadas por sus autores reflejan únicamente la opinión de los mismos, sin que ésta sea compartida necesariamente por «Alfa Hotel»

© AIRHISPANIA 2000-2001



Colabora



¡EN VUELO.....!

Parece que las pruebas del servidor han sido correctas, así que a partir de hoy mismo tendremos el servidor de SquawkBox, Procontroller y Roger wilco las 24H del día.

En principio cualquier piloto o controlador puede entrar a volar cuando le apetezca, pero se recomienda notificar el la lista cuándo se van ha hacer un vuelo, por si alguien quiere apuntarse.

Sobre todo los controladores deben ponerse de acuerdo para anunciar sus dependencias.

Como ya casi todos sabéis las ip's del servidor, el software necesario y un link para ver quién está conectado en la sesión de roger wilco (que por cierto, pinchando sobre el canal correspondiente te enlazará automáticamente con dicho canal) se encuentran en:

<http://www.myoc.es/AHCONTROL/ahcontrol.htm>
o también en el mismo servidor <http://80.24.190.232/>

Recordaros que podéis utilizar el programa Servinfo, mediante el cual podréis ver qué pilotos y controladores están conoectados.

Aunque no haya controladores, animo a todos los que nunca habéis volado on-line (y a la gente que tenía problemas con los horarios) a que intente conectarse de vez en cuando, para ir soltando la mano con las conexiones, para ver como van cambiando las meteorologías conforme se desarrolla nuestro vuelo y para, si hay suerte, volar con otros pilotos en multiplayer, y si hay mucha suerte con algún controlador por medio J)

Para cualquier duda, comentario o problema con la conexión podéis ponerlos en contacto conmigo a través de la lista o por privado en albmescas@combios.es

Confío que esto sea el principio de una muy buena andadura de AHCONTROL en Air Hispania. Pero si surgen problemas, intentaremos solucionarlos de la mejor manera posible, como podéis ver no nos hemos rendido a la primera de cambio y hemos intentado hacer lo mejor para todos.

Espero que disfrutéis volando, y me gustaría hacer una llamada a los controladores, sin los cuales todo esto no tiene sentido, a que se apunten a AHCONTROL. Se que había gente con muy buenas nociones para controlar, pero tenfan problemas con el CH acostumbrados a controlar en otras redes con ProController. Ésta es vuestra ocasión de aportar ese granito de arena que tanto nos hace falta.

Alberto Messeguer (28.10.01)



MACROVUELO ALBERTO MESSEGUER—7.11.01

PUENTE AÉREO



Por Javier Lloret del Hoyo

El puente aéreo es probablemente la ruta más conocida por todos los aficionados españoles a la aviación, se encarga de cubrir el trayecto entre Madrid y Barcelona (LEMD-LEBL). Un vuelo bastante bonito, de una duración estimada de 40 minutos y que voy a relatar en las próximas líneas para que sirva de "ejemplo" o para que nos hagamos una idea de cómo se debe hacer.

Antes de nada, y como todo buen piloto, rellenamos nuestro plan de vuelo:

LEMD-SID (Esperaremos la que nos asigne el control dependiendo de la pista activa)-CMA-MLA-RES-STAR (al igual que la SID, depende de la pista activa en LEBL)-LEBL

Tendremos una altitud de crucero de 28000 pies (FL280), y en este caso volaremos a mach 0.79 con nuestro dc-9.

Nos encontramos en la plataforma de Madrid, concretamente en el T-23, tenemos la información ATIS (Alpha), el pasaje se encuentra dentro y hemos armado rampas. Contactamos en primer lugar con autorizaciones de Madrid en 130.075:

**"Autorizaciones, buenos días, AH-5238 en el T-23 con información Alpha"

*"AH-5238, muy buenas, información Alpha correcta, ¿Está listo para copiar?"

Cogemos papel y bolígrafo para anotar la autorización de salida, que debe contener siempre los siguientes datos: Aeropuerto de destino, Nivel inicial, Instrucciones de salida y código del trasponedor.

**"Listos copiar, AH-5238"

*"AH-5238 está autorizado vía ruta plan de vuelo para Barcelona con salida instrumental RBO1E (suponiendo que la pista activa para salidas fuera la 36L, si fuera la 15 nos correspondería la RBO1B), nivel inicial 130 (en Madrid suelen asignar este nivel como inicial), trasponda en 4635"

Ahora debemos repetir la copia al pie de la letra.

**"Autorizado vía ruta plan de vuelo para Barcelona con salida instrumental RBO1E, inicial 130 y trasponiendo en 4635, AH-5238"

*"AH-5238 lectura correcta, llame rodadura en 121.70"

**"Con rodadura en 121.70, AH-5238"

Cambiamos de frecuencia y llamamos a rodadura.

**"Rodadura muy buenas, AH-5238 en el T-23"

*"AH-5238 está autorizado puesta en marcha y retroceso, llame listo rodar"

**"Autorizados puesta en marcha y retroceso, llamaremos listos rodar, AH-5238"

Llamamos al Pushback y a medida que nos van "empujando" hacia detrás vamos encendiendo los motores, primero el 1 (izquierdo) y luego el 2 (derecho), cuando ya se ha separado el pushback volvemos a llamar:

**"Listos rodar, AH-5238"

*"AH-5238 rueda punto de

espera pista 36 izquierda vía Juliet y Alpha hasta Alpha 15"

**"Rodamos via Juliet y alpha hasta alpha 15, AH-5238"

Durante el rodaje comprobamos los mandos de vuelo, hacemos un briefing por si hay fuego en el motor o abortamos el despegue, ponemos los flaps en 10 y sintonizamos las frecuencias necesarias para nuestra salida instrumental, de tal forma que metemos 116.45 (BRA) en el NAVI principal, y en el auxiliar ponemos 113.95 (RBO), ponemos 13000pies en el marcador del piloto automático, metemos el radial 008 y en el HDG ponemos 004 (rumbo de la pista), marcamos el conmutador de altitud y de hdg con el conmutador principal del piloto automático desactivado y repasamos la SID: Despegaremos en rumbo 004 hasta la milla 4.7 de BRA, luego interceptaremos el radial 008 de BRA hasta la milla 10 y después viraremos por la derecha rumbo 053 directos al Vor de RBO.

Una vez en Alpha 15 nos pasan con TWR.

*"AH-5238, contacte TWR en 118.15"

**"Con TWR en 118.15, AH-5238"

**"Torre, muy buenas, AH-5238"

*"AH-5238, buenos días ruede via Sierra 2 al punto de espera"

**"Por sierra 2 al punto de espera, AH-5238"

Una vez establecidos en el punto de espera llamamos a torre:

**"En el punto de espera,

AH-5238"

*"AH-5238, autorizado despegar pista 36 izquierda viento de 08 nudos en 325"

***"Autorizados a despegar pista 36 izquierda, AH-5238"

Esta vez nos han autorizado a despegar cuando estábamos en el punto de espera, otras veces puede que tengamos que alinear la pista y después nos autoricen el despegue.

C a n t a m o s l a s velocidades....V1, Rotación y V2.....ascenso positivo tren arriba.....flaps 5...continuamos en rumbo de pista hasta la milla 4.7, una vez alcanzada viramos ligeramente por la derecha para interceptar el radial 008 de BRA hasta la milla 10, flaps arriba....

*"AH-5238, contacte salidas en 124.025"

***"Con salidas en 124.025, AH-5238"

**Salidas, muy buenas, AH-5238 como autorizado"

*"AH-5238 ascienda FL210 directo RBO"

***"Directo RBO en ascenso para 210, AH-5238"

Y a s o b r e R B O continuamos según nuestro plan de vuelo directos a CMA en ascenso para 210.

*"AH-5238, llame centro en 132.72"

***"Con centro en 132.72, AH-5238"

***"Centro, muy buenas, AH-5238 en ascenso para 210"

*"AH-5238 muy buenas, contacto radar, ascienda para final 280"

***"Para final 280, AH-5238"

Tras CMA proseguimos directos a MLA establecidos a FL280.

*" A H - 5 2 3 8 llame Barcelona centro en 135.85"

***"Con Barcelona Centro en 135.85, AH-5238"

***"Barcelona, muy buenas, AH-5238 manteniendo 280"

*"AH-5238, contacto radar, llame listo descenso"

Proseguimos con nuestro plan de vuelo, y después de MLA volamos directos a RES, aproximadamente a 40 millas de RES, es el momento del descenso.

***"Listo descenso, AH-5238"

*"AH-5238 descienda para FL150"

***"Para FL150, AH-5238"

Una vez hemos alcanzado 150, más o menos sobrevolando RES, hemos alcanzado nuestro último punto reflejado en el plan de vuelo, por lo que seguiremos las instrucciones del ATC:

*"AH-5238, descienda para 070 y directo a QUV, espere pista 25 en Barcelona"

***"Descendemos para 070 directos a QUV, AH-5238"

Nos repasamos bien la entrada ILS para la pista 25 mientras chequeamos el Metar....pasando FL120 nos pasan con aproximación:

*" A H - 5 2 3 8 , c o n aproximación en 119.10"

***"119.10, AH-5238"

***"Aproximación, muy buenas, AH-5238 en descenso para 070"

*"AH-5238, descienda para 5000 pies, qnh 1019, después de QUV abandone por el radial 087"

***"Descendemos para 5000 pies con qnh de 1019, abandonaremos QUV por el radial 087"

Seguimos con nuestro plan de vuelo, alcanzamos 5000 pies y seguimos directos para el vor de Barcelona, sobre el vor de Barcelona, abandonamos en rumbo 087 hasta la milla 10 de QUV.

*"AH-5238, descienda para 4000 pies, reduzca 210 nudos e izquierda 280, autorizado ILS de la pista 25, llame establecido"

***"Descendemos para 4000 pies, reducimos para 210 y por la izquierda 280, autorizados al ILS de la 25, llamaremos establecidos, AH-5238"

Seguimos con la maniobra, si la meteorología es favorable, podemos hacer la maniobra en manual, sintonizamos el ILS en 109.50 y nos establecemos en el localizador, posteriormente en la senda y llamamos:

***"Establecidos en el localizador de la 25, AH-5238"

*"AH-5238 con torre en 118.10, adiós"

***"Con torre en 118.10, AH-5238"

Llamamos a torre:

***"Torre, muy buenas, AH-5238, X millas fuera"

*"AH-5238, continúe con la aproximación"

***"AH-5238"

Seguimos con la aproximación a la 25, pronto divisaremos la cabecera y llevamos el avión completamente establecido. Ahora existen dos posibilidades:

*Frustrar el aterrizaje

* A t e r r i z a r correctamente

En caso de frustrada, lo notificaríamos a TWR y nos daría instrucciones para realizar un circuito de viento en cola y intentar la aproximación de nuevo.

Supongamos que todo sale bien:

*"AH-5238, Autorizado a aterrizar pista 25, vientos de 9 nudos en 210"

***"Autorizado a aterrizar pista 25, AH-5238"

Tocamos tierra...metemos la reversa y los spoilers..... cuando la velocidad es menor de 100 nudos a p r o x i m a d a m e n t e , comenzamos a aplicar los frenos y abandonamos pista por la primera calle a la derecha, contactamos con GND, que nos da las indicaciones correspondientes hasta el parking, nos autoriza a cerrar plan de vuelo y apagamos los motores. Nuestro puente aéreo ha finalizado, todo un viaje relativamente corto pero intenso.

SERVINFO

ES UNA UTILIDAD FREEWARE QUE PROPORCIONA INFORMACIÓN DE LOS VUELOS ON-LINE EN REDES COMO VATSIM O IVAO, E INCLUSO EN CUALQUIER RED QUE UTILICE EL ENTORNO SQUAWKBOX Y PROCONTROLLER

PRESETAN EN TIEMPO REAL LOS VUELOS Y PUESTOS DE CONTROL EXISTENTES EN UN FORMATO QUE PERMITE VISUALIZAR A LOS USUARIOS YA SEA POR FUNCIONES (PILOTOS - CONTROLADORES), POR PAISES, POR AEROPUERTOS, POR FIR....

TAMBIEN DÁ DETALLE DE LAS FRECUENCIAS UTILIZADAS POR CONTROL, EL ESTADO DEL VUELO, Y UN SINFÍN DE PEQUEÑAS COSAS MÁS, QUE COMPLETAN LA INFORMACION DE LA SESIÓN DE VUELO ABIERTA.

ServInfo



DESCRIPCION DEL PROGRAMA

ServInfo es un programa opcional para pilotos y controladores que permite visualizar a todos los usuarios que están utilizando la red (pilotos, controladores u observadores) en tiempo real.

La información que nos ofrece es muy completa:

- Callsigns y nombres de usuarios
- Localización y nombres de aeropuertos.
- Identificación y localización de las posiciones de control.
- Estado del vuelo (en el aire, aterrizando, despegue).
- Detallada información de cada vuelo que es mostrada en una ventana aparte.
- Frecuencia y rangos de controladores

También podremos comprobar el tiempo de respuesta de los servidores en línea, así como los informes METAR existentes para un

país o un aeropuerto determinado.

Este programa trabaja sin necesidad de utilizar otras aplicaciones como Squawkbox o Procontroller, ni tener el simulador de vuelo conectado.

GUIA RAPIDA DE INSTALACION

Una vez hemos descargado el fichero zip que contiene el programa ServInfo deberemos proceder a su instalación:

Creamos un nuevo directorio en el disco duro donde descomprimiremos el archivo con un programa como winzip.

En el directorio donde tenemos instalado servinfo editamos el fichero servinfo.ini con el "bloc de notas", y en la sección CONNECTION PARAMETERS vemos lo siguiente:

```
[ConnectionParameters]
Outdated Data Warning=5
VATSIM Servers Locator
Url=http://europe-s.areacom.it/data
IVAO Servers Locator
Url=http://www.ivao.org/whazzup/
Custom Network Locator
Url=
```

Aquí tenemos que añadir lo siguiente: <http://80.24.190.232/whazzup/> (la ip será la que se informe en el momento de la conexión.

Debe quedar de la siguiente manera:

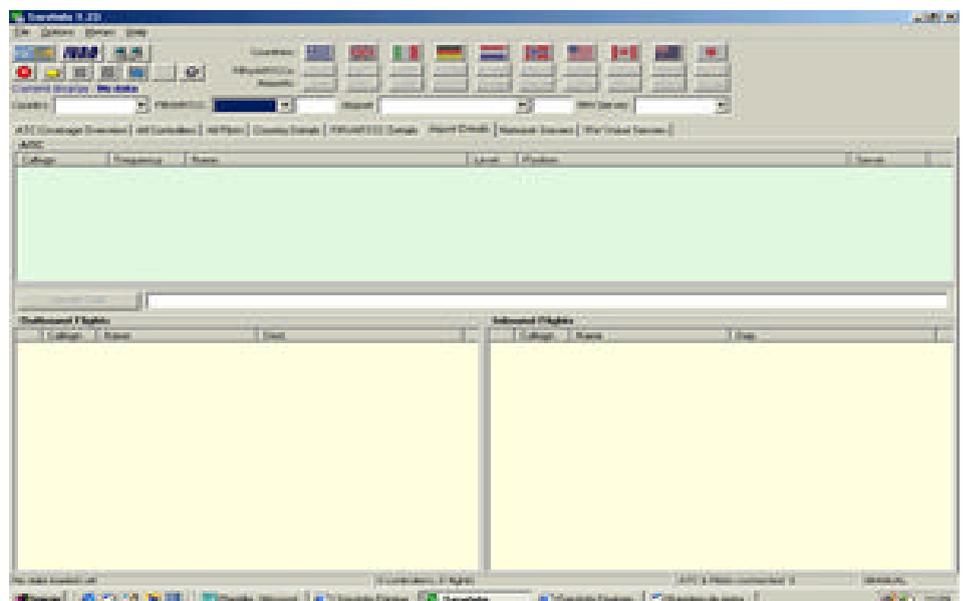
```
[ConnectionParameters]
Outdated Data Warning=5
VATSIM Servers Locator
Url=http://europe-s.areacom.it/data
IVAO Servers Locator
Url=http://www.ivao.org/whazzup/
Custom Network Locator
Url=http://80.24.190.232/whazzup/
```

Unas línea más abajo vemos "Custom Network Name" y ponemos como nombre AHCONTROL

Debe quedar así:

```
Custom Network
Name=AHCONTROL
```

Ahora solo tenemos que abrir el programa servinfo y veremos que junto con los iconos de IVAO y VATSIM hay otro icono con dos pequeños monitores. Pulsamos sobre dicho icono y nos descargará la información de AIRHISPANIA.





ATC COVERAGE



ALL CONTROLLERS



ALL PILOTS



FIR/ARTCC DETAILS



COUNTRY DETAILS



NETWORK SERVERS



METAR REPORTS

ATC COVERAGE

Muestra las posiciones ATC por países en una estructura de árbol que se expande según se solicite detalle de FIRS / ARTCC y aeropuertos, con indicadores visuales para cada tipo de servicio de control que se facilite.

Si seleccionamos un país, FIR o aeropuerto mostrado en este árbol (con un doble click del mouse) nos aparecerá una ventana con información adicional sobre el objeto de nuestra selección.

ALL CONTROLLERS

En una doble ventana se muestran por un lado todos los controladores activos y por otro aquellos en puestos de observación.

Detallan el callsign, la frecuencia, el nombre del controlador y el nivel del mismo, la posición, el país y el servidor al que está conectado.

Los rangos de supervisor y administrador son detallados con una señal verde y roja al lado de los mismos.

ALL PILOTS

Entrando en esta pestaña veremos a todos los pilotos conectados. En la ventana superior nos indicarán aquellos que han enviado el plan de vuelo, y en la inferior los pilotos sin plan de vuelo.

Tendremos información sobre el callsign, el nombre, aeropuerto de llegada y de destino.

El estado de vuelo se indica con los símbolos :

-  En vuelo
-  Salidas
-  Llegadas (aterrizaje)

COUNTRY DETAILS

La pantalla nos presenta tres ventanas que nos indican todas las posiciones de control existentes en el país que nosotros elijamos y todos los vuelos que tienen su origen o destino en un aeropuerto del país seleccionado. Las dos ventanas inferiores muestran los vuelos domésticos y los internacionales, indicando con el símbolo  que el piloto no ha enviado el plan de vuelo.

Los países pueden seleccionarse desde un menú

desplegable existente en la parte superior izquierda de la pantalla denominado "Country" o escogiendo alguno de los botones que representan banderas.

FIR / ARTCC DETAILS

Podemos visualizar a todos los controladores que cubren posiciones en un determinado FIR o ARTCC y todos los vuelos que tienen su origen o destino en estas regiones.

La selección de los FIR / ARTCC se realiza con un menú, en el que hay que introducir el código ICAO, existente en la parte superior de la pantalla, por un menú desplegable o por el sistema de imágenes de banderas.



AIRPORT DETAILS

Son mostradas todas las posiciones de control que cubre un aeropuerto, así como todos los vuelos con destino u origen en el mismo que se detallan separadamente en dos ventanas. El estado de vuelo es mostrado mediante iconos.

En medio de la pantalla un botón nos da acceso a solicitar el informe METAR de aeropuerto elegido.

La selección del aeropuerto tiene las mismas opciones indicadas para los FIR / ARTCC.

FLIGHT DETAILS

En cualquiera de las ventanas "All pilots", "All controllers", "Country details" y "Airport Details" se puede elegir cualquier vuelo y en pantalla aparte nos mostrará la información asociada al mismo, como: plan de vuelo, tipo de avión, ruta, nivel de vuelo, velocidad de crucero..., así como datos actualizados referentes a distancias entre origen y destino, tiempo estimado de llegada, nivel de

vuelo actual, velocidad sobre el terreno, código squawk...

NETWORK SERVERS

Esta página enumera los nombres, localización y número de usuarios conectado a la red de servidores que están en línea.

RW CHANNELS DISPLAY

Informa sobre los servidores de voz estándar de Roger Wilco que son usados para las comunicaciones entre pilotos y controladores.

Los canales pueden ser visualizados y por cada canal, mediante una estructura de árbol se detallan los usuarios que están conectados

CUSTOMIZE SERVINFO

Podemos personalizar el programa ServInfo a nuestro gusto. Podemos decidir que países, FIR o aeropuertos deben aparecer en el menú con figuras de banderas (hay más de 70 banderas de países). Podemos cambiar el color de la pantalla y las fuentes de letras, descargar nuevos datos después de un tiempo determinado, definir la pantalla de inicio y



muchas otras cosas más.

METAR REPORTS

En esta pantalla nos muestra los informes METAR para cualquier aeropuerto o país.

Los datos son accesibles desde el menú principal o mediante el icono con la imagen de una nube en la parte superior izquierda de la pantalla.

¿Quién? ¿dónde? ¿cómo? son preguntas que ya tienen respuesta con ServInfo, Y solo es necesario apretar un botón. No se puede pedir más a una herramienta de este estilo.

INSTALANDO AVIONES

Por Domingo Berrón Montero

Lo primero que necesitamos para instalar un avión en el FS2000 es, naturalmente, el avión. Además es recomendable que el avión se crease al menos para la versión FS98 ya que de otra forma abrá que recurrir a herramientas, disponibles en Internet, para transformar los ficheros en una estructura compatible con FS2000.

Los aviones se suelen distribuir en un archivo comprimido, por tanto, nuestro primer paso consistirá en descomprimir ese archivo en un directorio temporal que crearemos a tal efecto. Lo primero que debemos comprobar es si existe algún fichero con la extensión TXT o NFO o con el nombre LEEME, README, etc. que nos haga sospechar que tiene información complementaria sobre la instalación.

La descompresión típica de un fichero de este tipo esta formada por al menos dos ficheros y cuatro carpetas. Debería haber un fichero con la

extensión AIR y otro con el nombre AIRCRAFT.CFG. Los directorios deberían ser MODEL, PANEL, SOUND y TEXTURE.

Con todos estos ficheros debería de bastarnos para instalar el avión sin problemas, basta con crear una carpeta dentro de la carpeta AIRCRAFT del FS2000, copiar los ficheros y los directorios dentro de la carpeta

recién creada y ... VOILA, a volar.

Lamentablemente no todas las cosas son de color de rosa, y si lo fuesen no habría merecido la pena escribir este minimanual, así que vamos a por los problemas que nos pueden surgir.

Al descomprimir el avión no tengo los directorios de los que me hablas.

Bien, los directorios de los que hablabamos antes son IMPRESCINDIBLES para que el avión funcione, lo que puede pasar es que el avión que te has bajado, en realidad se trate de alguna versión de algún avión existente generalmente en la propia versión del simulador. Para instalar esta versión del avión necesitas la original y sobre ella realizar algunas modificaciones que permitan utilizar las mejoras incorporadas. Por ejemplo, en AirHispania tenemos la flamante Cessna 182 SkyLine de la compañía, si bajas el fichero observarás que lo único que consigues es el directorio

directorio que contiene el avión original y a continuación machacar con los ficheros nuevos los antiguos, PARA, NO CORRAS, ya te he dicho que es la menos recomendable, vas a llenar el disco duro de ficheros repetidos que posiblemente no volveras a utilizar. Además FS2000 nos da los mecanismos suficientes para poder hacer todas estas cosas de forma bastante más elegante, solo necesitas un poco de paciencia y la descripción que ahora te muestro.

El fichero AIRCRAFT.CFG.

La mejor manera de mostrar el movimiento es andando, o en nuestro caso volando, así que vamos a iniciar la rodadura. Las avionetas Cessna 182 tanto el modelo SkyLine como el RG se encuentran en el directorio FS2000\AIRCRAFT\C182. A estas alturas no debería extrañarte, deberías de haber entendido que FS2000 nos permite mantener varios aviones dentro de un mismo directorio. Quizás ahora te estes preguntando si sería posible mantener un solo directorio con todos los aviones, pues no lo se, pero en cualquier caso... ni tanto ni tan calvo, sería algo completamente intratable. Vamos a agrupar aviones que tengas características más o menos comunes.

Si observas el directorio C182 verás que tiene dos carpetas MODEL, dos carpetas TEXTURE y dos carpetas PANEL. De esta FS2000 mantiene las peculiaridades de ambos aviones.

Si abres el archivo AIRCRAFT.CFG que se



TEXTURE.

Esto es por que

AirHispania al adquirir la avioneta solo necesito repintarla y nada más, por tanto para instalarla lo unico que necesitamos es decirle al FS2000 que nos pinte la avioneta y "pa'lante".

Tenemos dos opciones, la primera de ellas es la más sencilla y menos recomendable. Consiste en copiar completamente el



encuentra en el directorio C182 observarás algo similar a esto:

```
[fltsim.0]
title=Cessna Skylane 182R
RG
sim=Cessna182RRG
model=rg
panel=rg
sound=
texture=rg
kb_checklists=Cessna182R
RG_check
kb_reference=Cessna182R
RG_ref
atc_type=Cessna
atc_id_enable=1
atc_id=N700MS
editable=0
```

```
[fltsim.1]
title=Cessna Skylane 182S
sim=Cessna182S
model=
panel=
sound=
texture=
kb_checklists=Cessna182S
_check
kb_reference=Cessna182S
_ref
atc_type=Cessna
atc_id_enable=1
atc_id=N700MS
editable=0
```

Tu fichero debe contener más líneas, pero de momento no nos interesan, las veremos más tarde. Los dos bloques que mostramos más arriba son los responsables de enlazar los directorios que vimos antes con los aviones correspondientes. Tenemos dos secciones, así se

denominan en Windows, cada una de las cuales tiene unas claves a las que se asigna un valor. Cada una de las dos secciones se corresponde con uno de los dos aviones Cessna que tenemos en nuestro FS2000. El orden en el que aparecen las claves debería de carecer de importancia, pero por si acaso no lo cambies, ya sabes la máxima, "si algo funciona no lo toques". Vamos a examinar que significa cada clave y de paso vamos a rellenar los datos para añadir una nueva Cessna 182 SkyLine con las pinturas de AirHispania que hemos bajado de la web.

Lo primero que hemos de hacer es crear una nueva sección, así que nos colocamos al final de la sección fltsim.1 y tecleamos

```
[fltsim.2]
```

Como ves, crear una sección se limita a teclear la cadena [fltsim.x] donde el x debe ser un valor distinto a los ya existentes, 0,1,2... etc. Evidentemente el 0 siempre debe existir, por tanto nuestros aviones siempre tendrán como mínimo la sección [fltsim.1]

Title

En esta clave tenemos el nombre de la aeronave a la que hace referencia la sección. Este es el nombre que aparecerá en el FS2000 cuando queramos seleccionar el avión. Vamos a inventarnos el

nuestro, llamémosle por ejemplo Cessna 182 SkyLine AH, original ¿no?. Tecleemos la línea

```
title=Cessna Skylane 182S
AH
```

Bueno, una observación, el tamaño de la ventana en la que el FS2000 muestra los nombres de los aviones es limitado, así que si aquí pones un nombre demasiado largo puede que no te quede nada vistoso, pero bueno, tu elijes, o acortas el nombre o pasamos de lujos visuales... o llamas a Microsoft y les pides que aumenten el tamaño, quien sabe quizás aparezcas en los créditos de la próxima versión.

Sim

En esta clave se almacena el nombre del fichero .AIR del avión. En este fichero se describe el avión y lo identifica. No te recomiendo tocar nada en él.

Model

En los manuales dice que model es la etiqueta que señala cual es el fichero del modelo físico del avión a utilizar. Bueno, en la Cessna 182 SkyLine vemos que esta etiqueta no tiene asignado valor pero la RG sí, model=RG. Si una sección no tiene definido valor, tomara el valor por defecto, MODEL, y será en esa carpeta donde busque su modelo. En otro caso añadirá el valor a la

carpeta MODEL como extensión, es decir en la RG el modelo lo define el contenido del directorio MODEL.RG.

Esta misma descripción puede aplicarse a las etiquetas panel, sound y texture que se corresponden con las definiciones del panel de instrumentos, sonidos y texturas del avión.



Resumiendo, para añadir a nuestra flamante Cessna las pinturas de guerra de AirHispania, debemos:

- Copiar la carpeta texture con una extensión, por ejemplo texture.ah
- Abrir el fichero AIRCRAFT.CFG de el directorio C182.
- Copiar la sección correspondiente a la Cessna SkyLine y llamarla [fltsim.2]
- Modificar el valor de la etiqueta texture para que tome la extensión de la carpeta texture que hemos creado, en nuestro ejemplo ah.
- Grabar los cambios y cerrar.

En nuestro caso el fichero AIRCRAFT.CFG debería contener una sección como esta:

```
[fltsim.2]
title=Cessna Skylane 182S
AH
sim=Cessna182S
model=
panel=
sound=
texture=AH
kb_checklists=Cessna182S
_check
kb_reference=Cessna182S
_ref
atc_type=Cessna
atc_id_enable=1
atc_id=N700MS
editable=0
```

Arrancamos el FS2000, nos vamos a elegir el avión y debería aparecer la Cessna Skyline 182S AH, recuerda que aparecen listados en orden alfabético.

Ya tenemos nuestro avión instalado. Ahora supongamos que lo que deseamos es cambiar el panel por uno que

no habría perdido aquellas dos maravillosas horas de un vuelo perfecto... snif.

Kb_reference

Señala un fichero TXT que muestra datos de interes sobre el avión tales como velocidades máxima y mínima, autonomía, etc.

Atc_type

Como esu propio nombre

nos hemos bajado de Internet que nos añade una dosis de realismo adicional. Bueno, pues los pasos serían similares, creamos una carpeta PANEL con la extensión que nos parezca, por ejemplo NEW. Dentro de la carpeta copiamos los archivos que definen nuestro panel y que vendrán con el propio panel. Ahora podemos o bien modificar las entradas panel para asignarles el valor NEW de las secciones fltsim.x de los aviones que nos interesen o bien crear una nueva sección para añadir una nueva variante del avión con el panel modificado.

Un aviso sobre los paneles, teoricamente podrás asignar el panel de un Boeing 747 a la Cessna, pero evidentemente no sería lógico, comprueba para que avión esta diseñado el panel e instalalo en el que corresponde.

Para los curiosos vamos a completar la descripción de las claves de la sección fltsim.x y el resto de las claves.

Kb_checklists

Señala cual es el fichero de checklist que se visualizará en la pantalla de procedimientos. Es un fichero TXT que puedes editar para añadir lo que te convengan, por ejemplo, testear antes del arranque de motores que tienes arrancada la caja negra, si lo hubiese hecho

indica identifica el tipo de ¿ATC?. No se que es y si alguien lo sabe que me lo cuente.

Atc_id_enable

Indica si la aeronave debe o no mostrar la matricula, 1 si, 0 no.

Atc_id

Es la matricula del avión. Puedes editar la que más te guste. Yo tengo puesto mi licencia de piloto, así si alguna vez pierdo la memoria solo tendré que mirar la cola de mi avión...

Editable

Indica si la matricula se puede o no editar en el menu. 1 si, 0 no.

En esta sección pueden aparecer más claves, pero estas son las más comunes.

El resto de las secciones controlan parametros sobre como se comporta el avión y el joystick, en caso de que este tenga la posibilidad de reflejar efectos tipo forcefeedback. Estas secciones no debería de modificarse porque podría afectar al comportamiento del avión y para eso ya tenemos a nuestros expertos.

Bueno, esto es todo lo que puedo contaros sobre la instalación de los aviones. Sin embargo no todo acaba aquí. A la hora de instalar un avión no solo se instala el avión o las texturas, como en nuestro caso,



también pueden instalarse paneles y una serie de elementos que pueden darnos problemas. Sobre todo a la hora de instalar paneles.

Cuando instalamos un panel, no solo se instalan unos gráficos más o menos mejor logrados, además se instala una funcionalidad. Pero esta funcionalidad puede venir con el propio panel o aprovechar alguna que ya se considerará instalada. De nuevo aquí insisto en lo importante de leer los TXT que acompañan a cada elemento, en él suelen aparecer los requerimientos para instalar el avión. La definición del panel se encuentra en el fichero PANEL.CFG que se encuentra dentro de la carpeta PANEL.xxx del avión correspondiente. Si lo abres puedes llevarte un pequeño susto por la cantidad de datos que contiene, pero su estructura es similar a la del AIRCRAFT.CFG, varias secciones cada una de ellas con varias claves y valores. No es mi objetivo explicar todo el fichero PANEL.CFG, en primer lugar porque desconozco gran parte de sus datos, pero si nos falla un panel, en muchos de los casos se puede deber a una de estas dos causas:

O nos falta añadir una textura

O nos falta una gauge.

En cada panel tenemos la posibilidad de definir una ventana que contendrá un gráfico, este gráfico es un BMP que debe encontrarse en la propia carpeta del panel. Nuestra primera comprobación sería localizar todos los nombres de ficheros con extensión .BMP que haya en el fichero PANEL.CFG y comprobar que ese fichero existe en la misma carpeta.

El otro error es que nos falte un gauge. Un gauge es un medidor, gráficamente es cada uno de los relojes que vemos en nuestra cabina. Cada uno de estos relojes tiene su definición en el PANEL.CFG, son las claves con nombre gaugeXX donde XX puede ser desde 00 hasta 99. Una entrada típica de un gauge es:

```
gauge00= Cessna!
Airspeed,146,57,100,100
```

Esta línea añade al panel el reloj de la Cessna que mide la velocidad del aire en la posición 146, 57 y con un tamaño horizontal de 100 y vertical de otros 100. Pero ¿dónde está este gauge?. Para

saberlo cojemos el nombre que tenemos delante del "!", en este caso Cessna. Este es el fichero en el que se encuentra el gauge. Todos los ficheros de Gauges tienen la extensión .GAU y se instalan en el directorio GAUGES que cuelga directamente del FS2000. Verás que hay muchos, y más que puedes encontrar con solo buscar un poco en internet. Para comprobar que todos los gauges existen deberías comprobar que todas las claves gaugeXX hacen referencia a ficheros que existen en el directorio GAUGES. Ojo, incluso comprobando que todos los ficheros existen podrías encontrar que tu panel no funciona, recuerda que un solo fichero .GAU puede contener varios gauges, y podría ocurrir que la versión del fichero que tienes no contenga el gauge que está solicitando. En ese caso te recomiendo que busques en Internet versiones más modernas del fichero, posiblemente en la página en la que bajaste el panel haya referencias a donde encontrarlos.

Bueno, nada más, por ahora, espero que todo esto os sirva de algo. Y ahora a despegar.



¿Cómo se aterriza en una pista de 260 metros?

Por: Antonio Asensio

Desde que hizo su aparición en los mares el primer buque de este tipo, fletado en 1910, muchos textos han hecho referencia a que el aterrizaje en un portaaviones es el truco más difícil en la aviación. Para lograrlo, el piloto ha de ser capaz de hacer lo siguiente:

1. Mantener una lenta y constante velocidad de vuelo
2. Mantener una altura constante
3. Mantener lenta y constante velocidad de vuelo a una altura constante en un giro de 30 grados

Lograr hacer esto no es fácil. Se requiere mucha habilidad y práctica. Para seguir estas instrucciones, se presupone que ya se tienen habilidades básicas seguras de pilotaje. Volar desde y hacia un portaaviones es la etapa más avanzada de un piloto naval. Se logra normalmente después de un año de entrenamiento de pilotaje básico y avanzado. Aterrizar sobre portaaviones de FS requiere precisión en el vuelo, además, los aviones antiguos son muy difíciles de frenar. Es muy recomendable que el sistema de joysticks tengan botones programables, especialmente para la potencia, los frenos, el timón, control de vistas, tren, flaps, y spoilers. Tener control sobre los spoilers es particularmente importante para frenar, incluso se puede usar para simular los cables de enganche (una vez tocamos el suelo). Es posible lograr la sucesión de actuaciones sobre el control con el equipo mínimo, pero además de ser poco realista, llevará mucho más tiempo.

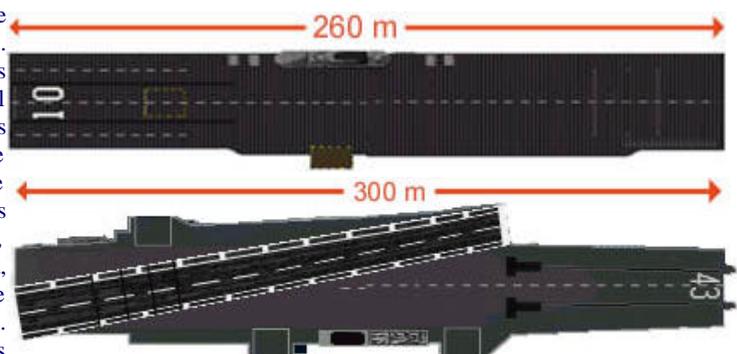
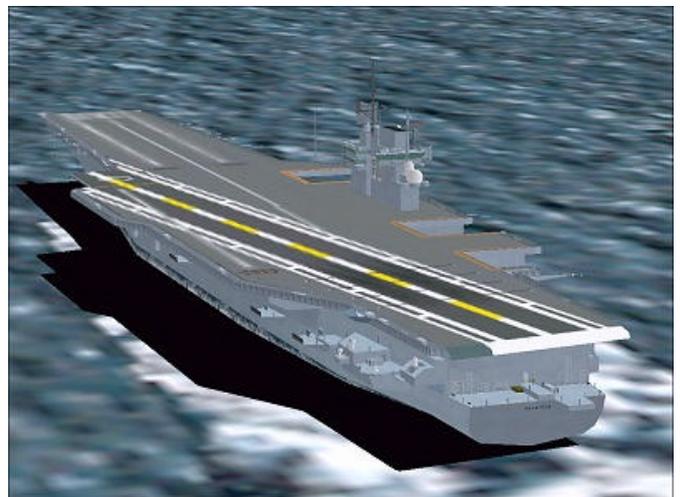
EL PORTAAVIONES

Los escenarios de portaviones para Flight Simulator como el que trae por

defecto o el de la Aerolínea tienen un alto nivel de detalle que permite la realización de todas las técnicas que se describen a continuación. El problema, por desgracia, es que los portaaviones de los escenarios no disponen de cables ni ganchos de frenado

más cortos que los de hoy. (La cubierta de vuelo de los tipo Essex (segunda guerra mundial) tenían 867 pies de eslora (264 m); los super-portaaviones de hoy tienen unos 1,000 pies de eslora (304 m).)

Estas indicaciones



En teoría, es algo más fácil aterrizar un avión de la segunda guerra mundial sobre un portaaviones a causa de las velocidades más lentas de aproximación. Sin embargo, los portaaviones de esa época eran bastante



presuponen que volamos sin viento. Se puede agregar un toque de realismo poniendo viento a 20-30 nudos desde el rumbo de la pista del buque. En todas las operaciones de portaaviones a lo largo de su historia, un portaaviones varía su rumbo para que durante la aproximación y el aterrizaje el viento sea frontal para disminuir la velocidad del avión al tocar la cubierta.

LOS AVIONES ADECUADOS

En primer lugar, no todos los aviones tienen capacidad para operar desde la corta pista

de un portaaviones. Las características principales de un avión adecuado para ello son: primero, que disponga de suficiente potencia para despegar, pero también que necesite una pista muy corta para frenar. Debemos comenzar por aviones que vuelen lento, por ejemplo el coyote o la cessna y de ahí ir pasando a aviones más rápidos. Los que volaban durante la segunda guerra mundial, tenían características propias. Por ejemplo, casi todos los aviones navales de la segunda guerra mundial usaban rueda de cola. Esto significa que la visibilidad delantera era muy pobre. Del avión pequeño, podemos pasar a practicar con el Harrier para controlar sus capacidades VTOL. Con él está casi garantizado el aterrizaje, pero habrá que aprender a manejarlo bien, en particular la tendencia que tiene a balancear a baja

velocidad. El croquis de la fig. 1, no es del todo adecuado para este aparato. En él se puede controlar la orientación de las toberas del motor, al bajar el tren las toberas se inclinan un poco y el aparato queda casi parado en el aire. Si se actúa sobre los controles de los flaps de FS, las toberas se inclinan para sustentar el avión a velocidad cero (Esa es la diferencia respecto a la fig.1). El mando de potencia se convierte entonces en el mando que actúa sobre la sustentación del avión. Por último, el F14-Tomcat es un avión diseñado para Portaaviones y fácil de

delantera. Antes de que baje el morro, mirar el indicador de giro y resbalamiento y la brújula para ver que el avión se mantiene derecho en la cubierta.

En un despegue normal, levantar el tren tan pronto como se ve acabar la cubierta y girar hacia 20° a la izquierda para apartarse de la trayectoria de vuelo del (imaginario en nuestro caso) avión que despegue después. El giro a la izquierda es el procedimiento real. Si el avión se desvía a derecha o izquierda en el despegue, caerá fuera del buque y no tendrá velocidad suficiente para el vuelo! Si esto sucede, se puede sobrevivir levantando el tren inmediatamente (mantener flaps desplegados), bajando la nariz muy ligeramente, y volando recto hasta que el avión sobrepase la velocidad de pérdida.

ATERRIZAJE EN UN PORTAAVIONES: INTRODUCCION

Los aviadores navales modernos deben aterrizar sus jets en altas velocidades de aproximación (120-140 nudos) dentro de una caja imaginaria de unos

40 pies sobre un buque que se mueve a 30 nudos, con aviones del tamaño de un bombardero medio de la segunda guerra mundial. Si no se mantienen en la caja, no se enganchará el avión en el cable, habrá que frustrar el aterrizaje y volver a intentarlo. O mucho peor: si se entra en pérdida o se cae el

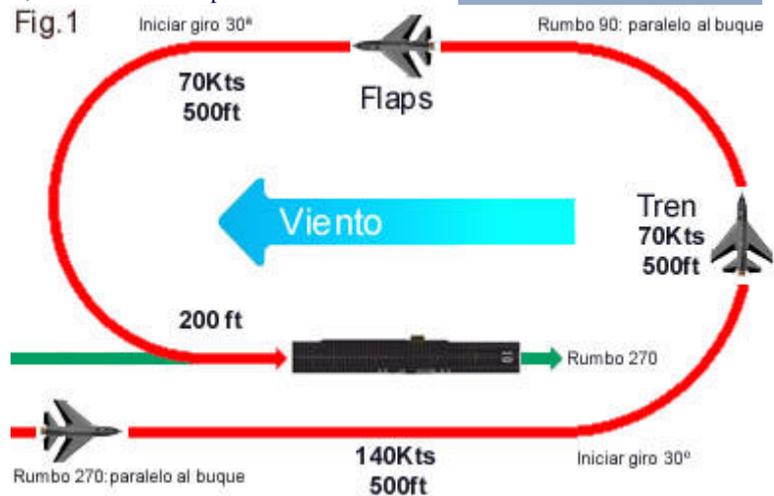


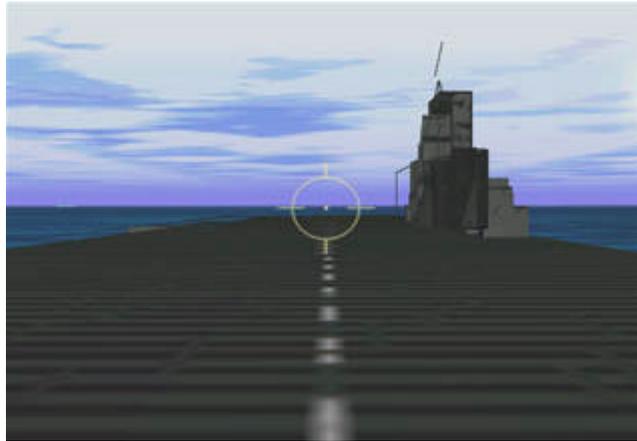
volar. Para despegar, hay que colocar el avión (con el modo SLEEW, pulsando la tecla Y) al principio de la pista que sigue la línea del buque, (no en la pista en ángulo de los portaaviones modernos, es demasiado corta para despegues sin asistencia). Flaps desplegados al máximo. Mando de gases al 100%. Empujar el joystick hacia delante para levantar la rueda de cola y bajar la nariz lo antes posible. Esto ayuda a acelerar más rápido, ya que evita el frenado de la rueda de cola y disminuye el ángulo de ataque sobre el ala. Mejora también la visibilidad

EL DESPEGUE

de un portaaviones. Las características principales de un avión adecuado para ello son: primero, que disponga de suficiente potencia para despegar, pero también que necesite una pista muy corta para frenar. Debemos comenzar por aviones que vuelen lento, por ejemplo el coyote o la cessna y de ahí ir pasando a aviones más rápidos. Los que volaban durante la segunda guerra mundial, tenían características propias. Por ejemplo, casi todos los aviones navales de la segunda guerra mundial usaban rueda de cola. Esto significa que la visibilidad delantera era muy pobre. Del avión pequeño, podemos pasar a practicar con el Harrier para controlar sus capacidades VTOL. Con él está casi garantizado el aterrizaje, pero habrá que aprender a manejarlo bien, en particular la tendencia que tiene a balancear a baja

Fig.1





avión por falta de velocidad, chocará con la pista. La supervivencia de un choque con la pista no está nunca garantizada.

SENDA DE APROXIMACION

La Figura 1 muestra la senda correcta para efectuar el aterrizaje. Los pilotos nunca aterrizan directamente sobre un portaaviones excepto en caso de emergencia. El avión baja y pasa a estribor del buque. El portaaviones siempre gira para colocarse contra el viento para recuperar sus aviones. Los aterrizajes con viento cruzado son, por ello, raramente encontrados. La figura muestra además que durante el giro y rotura inicial, el piloto hace dos cosas importantes: (1) Reduce velocidad a 70 nudos (112 Km/h). 65 nudos era en este caso la velocidad de pérdida. El manual de vuelo de su avión (marcado también en el indicador de la velocidad del aire) avisa que el tren no debe

bajarse cuando la aeronave vuela por encima de 125 nudos; por lo tanto, la reducción de velocidad se hace en la etapa temprana del giro. (2) El piloto baja el tren en medio de su giro inicial; manteniendo 70 nudos. Primero, sintonizar el portaaviones con el ADF para saber la posición relativa del barco sin usar en exceso el conmutador de vistas. (los aviones de la segunda guerra mundial tenían un tipo antiguo de ADF llamado "brújula remota de estación" o "brújula de radio". La etapa primera del modelo real de aterrizaje se muestra en la figura 1. Desacelerar a 90 nudos, mantener nivel de vuelo, bajar el tren, y estabilizar el avión a 80 nudos mientras se gira 30° en redondo hacia el rumbo recíproco. Después, seguir manteniendo la velocidad y la altura y cuando estamos paralelos con el buque sobre el rumbo recíproco, poner los flaps al 100%. controlar el



indicador ADF que muestra la posición relativa del buque. El ADF es particularmente útil en la niebla o de noche, aunque es un buen hábito usarlo en tiempo claro para que su uso sea automático cuando llegue a ser realmente crítico. Cuando el avión, (en paralelo al buque) alcanza la popa, comienza el giro final, apura y se coloca en 200 pies(60 m) sobre el nivel del mar.

ATERRIJAJE PASO A PASO

Primero, sintonizar el portaaviones con el ADF para saber la posición relativa del barco sin usar en exceso el conmutador de vistas. (los aviones de la segunda guerra mundial tenían un tipo antiguo de ADF llamado "brújula remota de estación" o "brújula de radio". La etapa primera del



modelo real de aterrizaje se muestra en la figura 1. Desacelerar a 90 nudos, mantener nivel de vuelo, bajar el tren, y estabilizar el avión a 80 nudos mientras se gira 30° en redondo hacia el rumbo recíproco. Después, seguir manteniendo la velocidad y la altura y cuando estamos paralelos con el buque sobre el rumbo recíproco, poner los flaps al 100%. controlar el indicador ADF que muestra la posición relativa del buque. El ADF es particularmente útil en la niebla o de noche, aunque es un buen hábito usarlo en tiempo claro para que su uso sea automático cuando llegue a ser realmente crítico. Cuando el avión, (en paralelo al buque) alcanza la popa, comienza el giro final.

El giro final es complicado, pero conduce a una configuración buena para el

aterrizaje, lo que es vital. Una buena configuración conduce al buen aterrizaje. Una configuración mala conduce al aterrizaje malo o a ningún aterrizaje. Volar el mismo modelo de avión de la misma manera cada vez conduce a resultados muy satisfactorios. El avión se estabiliza y los efectos de errores en la altura ó la velocidad pueden corregirse rápidamente. En esta fase hay que controlar el estado del avión, en particular asegurarse de que el tren está bajado, ya que en Flight Simulator no disponemos del LSO que es la persona que en tierra avisa de estas cosas y da su aprobación para aterrizar. Controlar la velocidad, altura, y posición del buque cuidadosamente en esta etapa. Es fácil comenzar a balancear sobre la senda en el giro. El control sobre los mandos ha de ser muy cuidadoso. Mantener una velocidad vertical descendente constante de unos 600 pies por segundo mientras enderezamos y hacemos correcciones con el mando de vuelo, vigilando la velocidad sea vertical u horizontal para mantener la senda correcta. Cuando pasamos sobre la popa estamos en la etapa final.

No se han de mirar los instrumentos en esta etapa; hay que mirar el buque. Si se utiliza el panel, no se vé la cubierta directamente, pero se puede mirar a los lados. Si se entrena la visión periférica para controlar la parte de la cubierta que vemos, con práctica sabremos que es el mejor indicio de si estamos demasiado altos o bajos, o simplemente si nos movemos en línea recta o no. Si la caída es muy pronunciada, veremos más parte de la cubierta.

Cuando se está en la posición de aterrizaje sobre un portaaviones se debe conseguir que el avión entre a la adecuada velocidad. Se debe entrar suficientemente alto para evitar un choque con la pista (estrellándonos en la popa de la cubierta). Esto significa que la altura sobre la pista parecerá muy alta al principio. (Pero si miras fotos de aterrizajes reales en portaaviones de la segunda guerra mundial verás que

entran también altos y rápidos.) Cuando se alcanza la posición exacta sobre la popa del buque, se hace lo siguiente:

1. Quitar toda la potencia
2. Inclinar la nariz abajo suavemente
3. Accionar el mando de los spoilers para simular el enganche
4. Levantar un poco el morro para reducir la posibilidad de capotar

El avión debería bajar ahora hasta tocar la cubierta y parar abruptamente. Lo logramos.

CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

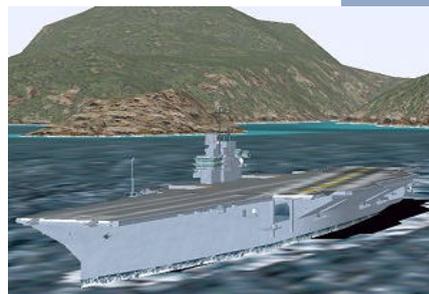
Lo que nos ocurrirá mucho al principio, será algún tipo de desastre. Gran cantidad de aviones quedarán destruidos. Podemos poner el modo "invulnerable", para evitar pausas en nuestro entrenamiento, así podremos hacer multitud de intentos. Con el modo SLEEW, podemos colocar el avión en posición de aterrizaje, o en cualquier otra. Una vez esté claro que nos empieza a salir bien, podemos salir del modo invulnerabilidad para darle más emoción, evitar vicios, e irlo haciendo un poco más en serio.

Nos daremos cuenta de que muchas veces, la causa principal de un accidente es intentar corregir una mala aproximación demasiado tarde. Se chocará con la pista, y si intentamos aterrizar sobre el final de la pista, rebotaremos y caeremos de la cubierta. Igualmente, el uso de los frenos de las ruedas no puede ser constante; si se mantiene, lo más probable es que acabemos dando la vuelta. La actuación correcta, cuando hay complicaciones, es frustrar el aterrizaje (si es posible, si no saltar ó eyectarse) elevándonos muy suavemente con gases a fondo para intentarlo otra vez (antes de que se acabe el combustible).

OPERACIONES NOCTURNAS

Si ya el aterrizaje de día en un portaaviones es un desafío, Imaginémonos cuánto más lo será de noche. Si bien normalmente no hay iluminación urbana que

despiste al piloto, los errores de percepción de profundidad y vértigo son una amenaza constante y severa en la operación real de un portaaviones. En la segunda guerra mundial, los pilotos de portaaviones rara vez aterrizaron de noche. Había algunos escuadrones que se entrenaron especialmente para operaciones nocturnas, pero no volaron siempre de noche. Los despegues de noche son iguales que durante el día. Sólo habrá que usar mucho más los instrumentos. El mismo modelo de aterrizaje sugerido en la figura 1 sirve también de noche. Los aterrizajes nocturnos en portaaviones necesitan más control de los instrumentos que durante el día, por ejemplo, hay que controlar constantemente la altura y la velocidad vertical para contrarrestar los errores de percepción. Con el panel, usando el ADF para ayudar a ubicar la posición del buque, se puede seguir el modelo diurno cuidadosamente, y conseguir aterrizar sin problemas. La experiencia de sentir el conjunto formado entre el avión y el portaaviones, del que depende en alta mar, sea de día ó de noche, és, además de útil (si lo que quieres es conocer estos procedimientos a fondo para ser un mejor piloto), como si simplemente te quieres divertir, ¡Muy emocionante!



MEDICINA AEROESPACIAL

Por Antonio Alvarez Rello

Conforme el hombre a ascendido a alturas cada vez mayores en aviación, alpinismo y vehículos espaciales, se ha hecho progresivamente más importante entender los efectos de la altura y de la disminución de las presiones de los gases del ambiente sobre el cuerpo humano.

En los primeros días de la aviación solamente se tenían en consideración dos factores: 1) Los efectos de la disminución de oxígeno en el aire respirado, y 2) los efectos de factores físicos de las grandes alturas, como

temperaturas y radiaciones ultravioletas. Cuando se hicieron los aviones pronto se vio que podrían ser fabricados para alcanzar fuerzas aceleradoras mayores que la que el hombre puede resistir. Actualmente con la época espacial, se han multiplicado todos estos problemas al grado que las condiciones físicas en las naves deben ser creadas artificialmente.

Para la comprensión de todos estos fenómenos se ha desarrollado la Medicina Aeroespacial que es la disciplina médica que estudia los efectos que tienen lugar en el ser humano cuando se somete a un medio dotado de unas condiciones y características tan específicas como las que configuran el medio Aeronáutico y espacial.

Esta especialidad Médica estudia las adaptaciones del hombre al medio referido, las repercusiones de ese medio sobre el organismo tanto sano como enfermo, e incluso los efectos que los diferentes fármacos y drogas pueden tener sobre el organismo sometido a las especiales condiciones del medio aeroespacial.

Mantiene estrechas relaciones con otras ciencias que centran su atención en el hombre, como la Psicología y la Sociología, ya que el ser humano, en su relación con su entorno, debe ser estudiado de una forma global, y al mismo tiempo, se vincula, cada vez más, a las ramas técnicas del conocimiento -



ingeniería, ergonomía, electrónica, informática,...- que son capaces de "poner" al hombre en ese medio, y permitirle realizar una actividad.

Puesto que las actividades aeronáuticas, a pesar de los constantes, progresivos y sofisticados avances técnicos, siguen y seguirán dependiendo básicamente del ser humano, es decir, de su adecuado estado tanto físico como psíquico que permita respuestas coordinadas, rápidas y precisas, el objeto de estudio de la Medicina Aeroespacial, y por tanto la razón de ser de esta disciplina Médica, es el tripulante aéreo, esto es, el ser humano que se va a exponer, por unas razones u otras, al medio aeroespacial. Se trata por tanto, del estudio en términos globales de lo que se denomina

EVALUACIONES MEDICAS DE PILOTOS

EVALUACIÓN DE CLASE 1: Aplicable a los solicitantes y titulares de :

Título y Licencia de Piloto comercial - avión y helicóptero.

Título y Licencia de Piloto de transporte de línea aérea - avión y helicóptero.

Título y Licencia de Navegante.

Título y Licencia de Mecánico de a bordo

EVALUACIÓN DE CLASE 2: Aplicable a los solicitantes y titulares de:

Título y Licencia de Piloto Privado – avión, helicóptero y Ultraligero.

Título y Licencia de Piloto de Planeador.

Título y Licencia de Piloto de Globo libre.

"factor humano" en seguimiento, prevención de de las tripulaciones aéreas.
 aeronáutica, y los estados de salud y
 concretamente de la enfermedad así como del
 fisiopatología, cuidado, entrenamiento fisiológico

En esta Sección que
 comenzamos hablaremos de



JAR-FCL 3.105 PERIODO DE VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS MEDICOS

A.- PERIODO DE VALIDEZ: El certificado médico será valido desde la fecha del examen médico general inicial hasta el cumplimiento de los siguientes plazos:

1.- Certificados médicos Clase 1: 12 meses. Cuando sus titulares hayan cumplido los 40 años el periodo de validez se reduce a 6 meses.

2.- Certificados médicos clase 2: 60 meses hasta la edad de 30 años, **24 meses** hasta la edad de 50 años, **12 meses** hasta la edad de 65 años y **6 meses** a partir de esta edad.

3.- La fecha de caducidad del certificado médico se calculará de acuerdo con lo establecido en 1 y 2.

4.- A pesar de lo señalado en el punto 2, el certificado médico emitido antes de que su titular cumpla los 30 años, no será valido para las atribuciones de clase 2, después de que cumpla 32 años.

B.- REVALIDACIÓN: Si la revalidación del certificado médico se realiza en los 45 días anteriores a su fecha de caducidad, calculada de acuerdo con el punto A, la validez del nuevo certificado se extiende desde la fecha de caducidad del certificado médico precedente y por el periodo especificado en (A) (1) (2), según los casos.

C.- RENOVACIÓN: Si el reconocimiento médico no se realiza dentro del periodo de 45 días señalado en el párrafo B, la fecha de caducidad será calculada de acuerdo con el párrafo A con efecto de la fecha del siguiente examen médico.

D.- REQUISITOS PARA LA REVALIDACIÓN O RENOVACIÓN. Los requisitos a satisfacer para la revalidación o renovación de los certificados médicos son los mismos que para la emisión inicial del mismo, excepto que se estipule específicamente otra cosa.

E.- REDUCCIÓN DEL PERIODO DE VALIDEZ: El periodo de validez del certificado médico puede ser reducido por un Médico examinador (AME) en consulta con la Autoridad Aeromédica (AMS), cuando esté clínicamente indicado.

F.- RECONOCIMIENTOS ADICIONALES: Cuando la autoridad tenga dudas razonables acerca del mantenimiento de la aptitud psicofísica del titular de un certificado médico, la AMS puede requerir a su titular que se someta a un examen, investigación o pruebas adicionales. Los informes se remitirán a la AMS.

los efectos de la baja concentración de oxígeno en el aire, de la falta de presión, de la descompresión, de los entrenamientos que se llevan a cabo sobre los pilotos, de la cinetosis o mareo del movimiento, del famoso Jet Lag, efectos de las fuerzas aceleradoras, etc, intentando abarcar todos aquellos aspectos de la influencia de los vuelos sobre las personas, todo ello de la manera más sencilla posible.

En nuestro país, el organismo científico encargado de todos estos conocimientos es la Sociedad Española de Medicina Aeroespacial (S.E.M.A.).

Examen psicofisiológico para pilotos

Antes de obtener la licencia para volar, la Dirección General de Aviación Civil exige que estés adecuadamente entrenado y psicofisiológicamente apto para pilotar un avión de forma competente. Los exámenes psicofisiológicos periódicos que se llevan a cabo son necesarios no solamente para evaluar la salud general, sino para asegurarse que no sufrirás una emergencia médica durante el vuelo. También es necesario que estés libre de condiciones que puedan limitar tu atención y disminuir tu capacidad para adoptar decisiones rápidas. Como piloto, tienes a menudo en tus manos la vida de otros; por lo tanto es muy importante que sepas reconocer instantáneamente situaciones de emergencia y reaccionar rápidamente.

El médico que te examina, en muchos casos es un piloto, estando especialmente seleccionado por la autoridad aeronáutica por sus conocimientos en la medicina del vuelo. Es solamente uno de los integrantes de la red de médicos examinadores establecidos en todo el país. Cuando tengas alguna duda acerca de un problema de salud que podría afectar la seguridad del vuelo, consúltalo a él y/o, a la Sociedad Española de Medicina Aeronáutica, quienes están encantados de ayudarte, siendo tan importante para la seguridad aérea, como lo es la verificación del avión previamente al vuelo o el conocimiento del estado del tiempo.

Durante el reconocimiento se presta una atención especial al correcto funcionamiento de los órganos vitales y de las partes más críticas necesarias para el vuelo, que incluyen los ojos, pulmones, corazón, oídos y los sistemas muscular y nervioso. Esto no significa que debas ser un individuo perfecto, pues algunos defectos pueden ser tolerados si no disminuyen tu capacidad como piloto.

Lo primero es descubrir cualquier condición física que pueda amenazar la seguridad del vuelo por causa de incapacidad del piloto, tales como: epilepsia, problemas cardíacos o diabetes. Desórdenes como infecciones agudas, anemia y úlceras pépticas pueden ser descalificadores temporales. También los procedimientos que requieran el uso de anestesia general o epidural descalificarán al menos 48

horas, y los procedimientos que requieran anestesia local o regional, descalificarán, al menos, durante 12 horas. Generalmente, los problemas de la visión con corrección, la dentadura o ciertos problemas menores no son un obstáculo para la habilitación de vuelo.

Si eres Piloto Privado, dependes en gran medida de tu propio juicio para decidir **si debes** o no volar, lo cual no ocurre con los pilotos militares, quienes tienen a su disposición médicos especializados en medicina aeronáutica que controlan la salud de los mismos en forma regular, o los pilotos de las líneas aéreas que cuentan con sus propios servicios médicos. Por lo tanto, en tu caso, la evaluación de la **propia** capacidad para volar se convierte en un asunto verdaderamente personal.

Esto tampoco te ocurrirá como Piloto de AisHispania, pues sus servicios médicos certifican que cualquiera de sus pilotos está en condiciones PsicoFísicas óptimas para el vuelo, desde el momento que enciende el ordenador.

Los requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL) aconsejan responsabilidad para determinar el correcto estado físico del piloto. Ellas establecen que ninguna persona puede realizar las tareas propias de un piloto cuando tiene conocimiento de una deficiencia física que podría incapacitarla. En otras palabras, si NO puedes aprobar las condiciones físicas de vuelo HOY, NO debes volar HOY. Depende de ti conocer cuando una deficiencia o enfermedad



Odisea 2001 en Casarrubios

CARTA DE DIMISION

Apreciados Miembros de la Junta Directiva de AirHispania.:

Sirva la presente como Carta de Dimisión como "Eterno Aspirante a Piloto" (antes de que Uds. tomen la decisión de echarme sin honores) ante el cúmulo de hechos y sucedidos en mi "dilata carrera" en una compañía del prestigio y de la clase de AirHispania V.A.

Los hechos origen de tan dolorosa decisión acaecieron de la siguiente manera.:

Sábado 20 de Octubre

*Briefing Before Flight.:

Cuatro y media de la tarde, salón de mi amado hogar, sentado delante de mi "cabina virtual", preparación del vuelo mas difícil y complicado al que me he enfrentado en mi dilatada experiencia aeronáutica, el AH3308 (Casarubios - Casarubios), encima de la mesa junto al PC voy extendiendo el Plan General de Vuelo, la CR3 que nunca supe usar, el estadillo de vuelo, el teléfono móvil (nunca se sabe), el Breitling-Emergency de reyes del año pasado, varios rotuladores, el piernógrafo, el Chek-List de mi amada Cessna C128S y las gafas Rayban de Sol (el sol es muy malo "pa" la vista), ajusto mis pedales (los que nunca conseguí que me funcionasen), coloco mis "CH Yokes" a la altura adecuada (por encima de mi querido y extenso estómago) para un pilotaje cómodo.

En éstos momentos entra en la estancia/cabina mis TCPs (!!!sí, que pasa!!!, cada cual mete en la Cessna a

quien quiere), la Jefa de Cabina (mi mujer) trae ya antes de empezar el catering para el vuelo, cafecito con leche (y sacarina) acompañado de muchos churritos recién hechos, copita de anís aparte, el resto de la tripulación se va incorporando paulatinamente y concentrándose con ojos de admiración alrededor de éste experimentado aspirante, (mis cuñados, tres sobrinos, mi hijo, la abuela y dos vecinos), se oyen desagradables comentarios a mis espaldas (que yo ignoro por completo)....lo va a intentar otra vez...., es un pelín manta.....,a lo mejor lo consigue....

* Flight.:

Señores!!!! ¿se han tomado la biodramina? !!! veámonos que nos vamos!!!! abróchense los cinturones!!! Abuela haga el favor de callarse!!! Cuñaooooo apaga el "Farias" leches que ya no veo la pista con el humo!!!! a ver, los niños, que dejen de tocar botones, coño!!!!....y ahí vamos, en cabecera de la 26 de Casarubios, empezamos a subir la potencia, son las 21:00Z (en el sistema), activo la grabadora para Bender, esto empieza a rugir y a tambalearse, la tripulación y los pasajeros se intranquilizan, suelto frenos, iniciamos la carrera, me voy quedando sin pista y ya veo el sembrado cerca, rotación y... al aire, Azafata!!! Póngame las gafas de sol y séqueme el sudor de la frente; los niños ya pueden ir al servicio!!!, alcanzamos los 2800pies (o mas) e intentamos poner rumbo 303 a San Martín de Valdeiglesias, los mandos se resisten, yo quiero mantener el aparato nivelado pero no hacemos mas que loopings y toneles, la tripulación y el

pasaje se están mareando, ante el cariz que están tomando los acontecimientos y como comandante de la aeronave con responsabilidad absoluta sobre mi tripulación y pasaje, tomo la dolorosa decisión de virar hacia mi "alternativo" o sea de nuevo Casarubios, lo hago mitad acojonado (porque nunca encontré camino de regreso una vez que despegaba) y mitad dolorido (mi cuñado me tiene molida la espalda a golpes), !!! cáspita!!! si lo veo.....si está ahí delante....iniciamos descenso, !!!abróchense los cinturones!!!mas fuerte!!!!, declaramos emergencia, tengo un pasajero con un wisky en la mano (mi cuñado) y le obligo en mi calidad de comandante a dejarlo sobre la mesa y que se siente en el sofá de una puñetera vez, necesito máxima concentración para la toma, voy nivelando, mi hijo me va "cantando" la altitud, reduzco motor, nos acercamos al suelo, mas, mas, mas.....sudores fríos, manos en los "cuernos" temblando, cierto "descojone" a mis espaldas a pesar de que nos jugamos la vida..... yyy.....tomamos correctamente sobre la pista, aplico frenos, cuidadoooooo, !!!Plas!! nos hemos salido de la pista, estamos en el sembrado, parado, apago motor, oigo a mis espaldas aplausos, hemos salvado "el pescuezo", denoto también cierto tufillo a cachondeo en el ambiente, la abuela, como que no entiende lo que ocurre.

* Briefing After-Flight.:

Momento de retomar fuerzas, echarse un poco de agua a la cara, ¿estáis todos bien? mi Pasaje un poco asustado va reaccionando, les viene de nuevo el color a las

mejillas (probablemente como consecuencia del Whisky), ¿que ha salido mal?, lo de siempre no me hago con los mandos, son un universo insondable para un campesino como yo.

Bien, éstos son los hechos y tengo claro que nunca podré salir de la sección de Aspirantes a Piloto, para regocijo personal de Bender, y que nunca podré tener mi titulín de Piloto (virtual) por incompetencia manifiesta; no saben la envidia que me carcome cuando recibo de Bender la Estadística de Operaciones que envía regularmente a todos sus pilotos y yo no estoy ahí.

En definitiva, dejo a UDS. (Junta Directiva) y a su sabio criterio mi continuidad o no en su estimada compañía, dejando claro por mi parte que ha sido y es un orgullo pertenecer a la misma.

Siempre podré ser utilizado como conductor del "Follow-me" en cualquier aeródromo de mala muerte. Espero sus gratas noticias con inquietud.
Atte.

Antonio Gallardo

VUELO AH3308

Apreciad@s Jefes y compañer@s de aerolínea AirHispania.:

Tengo el gusto (y la obligación) de informarles, que

el próximo sábado 27 de Octubre, procederé a efectuar el vuelo AH3308 (Casarrubios - Casarrubios) por millonésima vez; cumpliendo con la normativa vigente en materia de seguridad aérea, les indico que las operaciones darán comienzo a las 09:00Z, por lo que queda establecido desde éste momento un perímetro de seguridad entorno al aeródromo de 25 millas (les ruego a uds que se abstengan de volar en la inmediaciones en esa fecha y hora), el SAR con base en LECU tiene ya en su poder el Flight Plan AH3308 y los teléfonos de la familia para una rápida localización en caso de necesidad. He prohibido la entrada a cualquier TCP para ese día, pero me temo que me va a ser imposible, dado que se a corrido la voz y creo que habrá en mi casa más expectación que en el Bernabeu (tocará ir al "Carrefour" a por material para el catering).

Les advierto que voy a por todas y con los depósitos de combustible hasta arriba, porque una vez en el aire no tengo claro cuando volveré a tocar tierra de una manera "legal".
Sr@s, una vez mas, advertidos quedan.

Nota.: Mañana viernes saldré a volar por la mañana (de manera

real) en LECU estando en mi Plan de Vuelo unas cuantas tomas en Casarrubios con el ánimo de tomar medidas (llevo el metro de costura de mi madre) exactas de la pista, ya que ni con las coordenadas me apaño. El domingo les contaré (si me quedan dientes) como nos fué.

Que Dios les bendiga a todos.
Atte.

Antonio Gallardo

CONSEJOS PARA EFECTUAR VUELO AH3308

Sigue este decálogo:

1. Asegurate que despegas de la pista de Casarrubios.
2. Controla la aeronave para llevarla por donde tú quieres, no te dejes llevar por ella.
3. Es muy bravo lo que pretendes (a la cuarta encontrar la pista). Mejor hazte vuelos muy cortitos en las inmediaciones, dando vueltas como los buitres, para ir fijando la presa.
4. Si tu intuición te dice que vires a izquierda, mejor comprueba el plan de vuelo, y si tu intuición te dice a derechas, mejor comprueba también el plan de vuelo.
5. En altitud, los pies que aparecen no son pies de verdad. Son una medida parecida al pie de un adulto.
6. Vigila en todo momento que tengas las alas sacadas. No vayas como un bólido.



7. El tren tampoco es de verdad. Son unas ruedas que cuelgan de unos palos adheridos al fuselaje de tu avión.

8. Si el viento va pa la izquierda, tú pa la derecha, tu recto.

9. Cuando tengas fijada la presa, no seas avaricioso y te tires ansioso a por ella. Baja despacio. Con cola abajo es más difícil.

10. ¿Por cierto, has enviado el importe de la tasa de aparcamiento a la cuenta de AirHispania?

..... Y con santa paciencia lo conseguirás.

Saludos ;-).

Jose M. Gacías

NOTAM DE PELIGRO

A todos los pilotos de AirHispania. Urgente. Como consecuencia del aviso recibido del piloto AH5273, quedan suspendidas todas las operaciones sobre territorio español, francés, portugués y marroquí el sábado 27 de octubre, ya que pretende volver a Casarrubios desde Casarrubios.

Aunque la buena voluntad del piloto referido nos propone un perímetro de seguridad de 25 nm, consideramos que debemos ampliar dicho perímetro, ya que en anteriores intentos ha sufrido una cierta desorientación, y podría confundir la C de Coyote con la C del DC-9. Asimismo rogamos máxima alerta los días 26 y 28 de octubre, días anterior y posterior al previsto despegue, por si inadvertidamente cree que está en un día que no es. No sé si debíamos ampliar este margen a todos los días del año.

Cursamos aviso a los servicios de salvamento y rescate de nuestro país y de los países vecinos. Que la suerte le acompañe, porque encima va a ir a por todas.

Saludos.

Jose M. Gacías

ALERTA MAXIMA

Proteccion Civil y el resto de los cuerpos de seguridad del

Estado esta en máxima alerta.

Los cuerpos de Seguridad del Estado y Protección Civil entraron esta mañana a las 10 horas en estado de máxima alerta. Estado que durará hasta el día 29.

A lo largo del día de hoy se han realizado diversos ejercicios encaminados a organizar y sincronizar las diferentes respuestas que cada uno de los cuerpos debe de dar ante un hipotético y casi seguro incidente en las cercanías de Casarrubios. El día 27 se ha declarado como de alto riesgo y se movilizarán a todos los elementos que componen dichos cuerpos.

Puestos al habla con los superiores de los mismos, han querido transmitir un mensaje de tranquilidad al resto de la ciudadanía, aunque han aconsejado el permanecer en las casas durante los citados días y hacer acopio de víveres y elementos indispensables para la supervivencia.

El Presidente del Gobierno, habló en rueda de prensa esta mañana. Informó de que "todo va bien" y que este lema seguirá vigente exceptuando el día 27 que irá peor. Por otro lado, para ese día el Señor Presidente acaba de preparar un viaje a Oriente del medio, de la derecha y la izquierda, lo que no le permitirá estar en la Moncloa, por lo que ha recibido numerosas críticas de la oposición.

Por último, la señora Celia Villalobos, Ministra de Sanidad, ha insistido en la necesidad de que, ante cualquier acontecimiento surgido en esos días, (accidentes de aviación o cosas similares), se actúe con naturalidad acudiendo al médico de cabecera al día siguiente, intentando, por favor, no entorpecer los servicios de urgencia.

**Jorge Navarro
Radio Hispania. Todo
noticias menos alguna cosa.**

EN PLEITOS

Apreciad@s Sr@s Pilot@s de AirHispania.:

En nombre de mi

cliente (AH5273 "el manta") y en el del gabinete jurídico que represento (Nª Sra de Loreto), no tengo mas remedio que enviarles ésta circular informativa con la finalidad de evitar males mayores. A raíz de la confesión de ineptitud sincera expresada en éste medio por mi representado días atras, se han venido produciendo reiterados comentarios hechos con "sorna y malicia" hacia mi defendido, así como cierto ambiente de "cachondeo" ante lo que supone jugarse la vida en un hecho sin precedentes intentando localizar una pista de aterrizaje, que sabemos a ciencia cierta que es escondida "a drede" cada vez que despega nuestro cliente por personal "oscuro" de su compañía (extremo sobre el que tenemos trabajando al sargento García del SEPRONA); pues bién les informo que hemos aconsejado a nuestro cliente (Sr. Gallardo) que efectúe sus operaciones aéreas con "luz y taquígrafos", ésto es, conectándose a IVAO y en sesión multiplayer para que aquellos que quieran seguir éste mago evento puedan hacerlo con comodidad, advirtiéndoles que el vuelo puede durar dos horas y media facilmente.

Por otra parte, quiero advertir al señor Mestanza, que últimamente a acusado públicamente a mi defendido de consumo de "peyote", que deberá desmentir ésta acusación lo ántes posible, dado que las únicas sobredosis que se mete mi cliente son de Fabadas Asturianas y filetones de buey con pan integral y sacarina en el café.

Y finalmente advertir al Sr. Guglieri, que cualquier daño que reciba mi cliente en su integridad física por el "empecinamiento" que tiene en el vuelo Casarrubios - Casarrubios, será de su responsabilidad por obligar a sus pilotos (o cuasipilotos) a efectuar operaciones de alto riesgo sin tener en cuenta los sensibles sentimientos de algunos de ellos y la baja moral que se les crea (nuestro cliente está llorando encima de la fotocopiadora de mi despacho).
Fdo.

Benito Picapleitos Rodríguez Menéndez.

EL CONTROLADOR

Yo, Juan Miguel González de los Santos, mayor de edad, controlador titular de la Torre de Casarrubios, presento mi dimisión irrevocable, por los siguientes motivos: Esta mañana se ha presentado en mi aerodromo el presidente de Greenpeace España. Amenaza con una manifestación de protesta, bloqueándonos la pista, si no aplazamos el vuelo del AH5273. Se comprende que necesiten más tiempo para ir poniendo a salvo toda la fauna de las sierras de Madrid, Toledo, Ciudad Real y Guadalajara.

Pero eso no es lo peor: Mañana tengo la 4ª consulta con el Psiquiatra en dos días. Mira que solo hay una pista ¿eh?, ¿pues no hay manera!... el susodicho piloto, con la L, el maletero arriba hasta los topes, sobrepasando el peso máximo autorizado de carga, pasaje y aeronave, me pide altitud de viento en cola por el frente antes de arrancar motores....
- AH5273, ruede a punto de espera, pista a su elección. Viento en calma.
- Nene, enciende ya el magneto ese. Joé, el del rock, no. Dale al alternador que nos vamos pal alternativo. No abuela, a alternar después .

El señor aspirante arranca sin permiso... y se me va al hangar aduciendo que, aunque la abuela tenía que ir al baño, no es por eso, sino que ha calculado un poco mal: "El rumbo de pista a veces despista" (Lo aprendí de mi instructor). Con la hélice rugiendo superrevolucionada, me pide vectores y nivel para taxi y me aconseja que me calme, que van muchos en la aeronave y no puede controlarlo todo de vez, que aunque yo controlo, lamentablemente el también tiene que hacerlo, y encima en el interior de cabina, y que tiene que controlar triple que yo, al aparato, a los TPCs, y al PC, así que más vale que le dé el RH de la pista, los aires bien dados, y las nubes de

arriba, y que me calle un momento. Dos minutos después me avisa que ya ha dejado los zancos, zuecos y zapatos afuera. Me dice que hay un tráfico por su derecha (está en el hangar, donde dejé mi coche aparcado) y que procede a nivel de vuelo 000 en negativo hasta cabecera ya que no le doy rodaje de vectores. De repente, sale disparado, a unos 40 nudos de indicada, y frena bruscamente. Me dice que el mando del freno de aparcamiento es clavao al interruptor del micro, que lo que quería era comunicarme que ya estaba iniciada la marcha puesta, y que NO me olvidara de darle la dirección completa de la torre..., porque tenía pensado regresar... si Dios quería.

También de sopetón, me espeta: "Control de la Torre: Vuelo 1 de aquí, de Casarrubios, preparado y listo para aproximación y corte de pista", y efectivamente, allá se me va perpendicular a pista, sin darme tiempo a reaccionar, hasta que la sobrepasa y le detiene el sembrado adyacente.
- "AH5273, por favor, regrese a pista. RUEDE A SUS SEIS"
- "Control de la Torre: No puedo. No puedo. Lo primero es que sólo llevo a cinco... y además son familiares.
- "Bien AH5273, entonces por favor gire 180º por su derecha y alinee"
- "Control de la Torre, le ruego confirmación. No es por nada, pero si giro 180º me topo de cara con la abuela y encima quedo de culo a los mandos y me va a ser más dificultoso el despegue ese teikof, y claro, luego Bender ¡tururú!"
- "AH5273, Permanezca sentado mirando al frente. Tranquílcese. Pise pedal derecho mientras va aumentando gases suavemente"
- "Ya entiendo, ¡los gases!, ¡pero que cochino, control de la torre! ¡si todavía tengo el bocata a mitad! ¡Abuela, saque el punto de los flaps, leñe, que no es eso!"
- "AH5273, me refiero al mando de los gases, enfrente, a su derecha"
- "Ah sí, perdone. Procediendo

con mis cinco... ¡nene, joé, aparta el bocata del anemómetro que voy torciendo y no veo el curso del rumbo!...
¡Control de la torre: la pista está perfectamente alineada con rayas en blanco como cortadas, una sí y otra no!.
¡Cuñao, que cojones de pista de al lado, calla y deja ya el whisky! (mmm....menos mal que soy la autoridad y controlo)
- Todo va bien AH5273. No se preocupe. ¡Autorizado a despegar!.
- Recibido Control de la Torre. Aquí Vuelo 1 en posición de pista hacia el Norte, justo enfrente de mí. Nene, comienza tu por los adhesivos del lado derecho que ya me pongo yo con los de mi lado.
- Negativo, AH5273. Autorizado a ¡¡¡carrera de despegue!!!
- Neneeeeeee, corre más, que se nos cabrea el torrero....
¿Eh? ¡Para! ¡Para!
¿Mesescucha? ¡Atención!, Control de la Torre, mensaje de alarma y alerta. Es urgente: EL MANDO NO RESPONDE. Declaro emergencia de pista libre. Landinguiar daun total... set.
- ¿Do you have a emergency?
- Yes, in pist.
- ¿In runway?
- A Casarrubios. Jopé, que te lo he dicho 6 veces ya, por Dios, que voy y vuelvo... y que si mi mujer no me responde no voy a empezar sin ella.
- Ok, AH5273. Vuelo cancelado. Espere proxima convocatoria de controladores de torre. Yo dimito. No se olvide de colocar de nuevo los calzos.... o recoger sus zapatos si lo prefiere.
- Negativo Control de la Torre. Cancelacion anulada y libre mi permiso, libreme Dios. Faltaría más. Baje usted por las escaleras a sus seis. ¡Sr. Controlador González, mar-che-se!. Yo me voy al aire, a mi aire, libre de pista... Nene, ves sacando el motor al aire (¡A mí los tuchangú esos!)... Cuñao, quitame las Rayban Runaway estas, que no puede haber niebla dado el RH... Sobrino, ponme rumbo y



mitad a San Martín de Valdeiglesias.... Joé, ¡esta vez sí que voy a por todas! ¡voy y vuelvo!... Si Dios quiere...
 Joé, si es que no me he ido y ya estoy aquí... si es que lo voy a bordar (sí, abuela, vd también sabe)... el Bender se va a enterar (que dice vd, abuela, no vendemos ni vendamos nada... no... tampoco enterramos a Bender).....
 Chicooooos... ¡TOTAL POWER!.....¡Allaaaaaaa vamoosooooooooos!....
 UVEUNO.....
 UVEDOS.....UVETRES....

Con afecto,..... ¡Suerte, Antonio!. ¡A por Casarrubios!
Jose M^o Gacías

RENFE INFORMA

Ante la posible desmoralización del conductor del AVE por el posible adelantamiento de una aeronave que cubrirá el vuelo de la compañía Airhispania AH5273 nos vemos obligados a paralizar nuestra ruta Madrid - Sevilla / Sevilla-Madrid el día que se efectuen los autos.
 Las posibles reclamaciones envíenlas al centro de atención al cliente de

la compañía AH la cual se responsabilizará de los daños ocasionados.
Centro de prevención de accidentes
Grandes líneas Renfe.

TELEFONICA INFORMA

Estimados señores de AirHispania.
 Nos vemos en el deber de comunicarles que este sábado día 27 no estará disponible el servicio de nuestras líneas ADSL ante el anuncio del inminente vuelo de su asociado Antonio Gallardo en la localidad de Casarrubios, donde se encuentra uno de los nodos principales de nuestras líneas ADSL. Dado que nuestro servicio en líneas ADSL se ha mostrado hasta la fecha 100% libre de errores, como pudieron comprobar este miércoles, con una tasa media de transferencia de ficheros de 256Mb / milisegundos, nos vemos en la obligación de evitar cualquier causa que pueda influir directamente en una caída de rendimiento o corte de nuestro servicio de líneas digitales como pudiera producirse en Casarrubios este sábado.

Les rogamos disculpes los inconvenientes que esta

medida pudiera ocasionarles y les rogamos que ante otro evento potencialmente peligroso como el citado, se pongan en contacto con nosotros con una mayor antelación a efectos de situar puestos de control y alerta DEFCOM 3 en el perímetro de Casarrubios.
Sin otro particular
Depto. de Seguridad y Alarmas Preventivas de TELEFONICA.NET
P.D. Animo Antonio :-)
Jesús Barriga.

ANTE TODO SEGURIDAD

No te olvides de mandar el preceptivo informe ASRS
Joan Velasco

¡QUE NO FALTE EL APOYO!

Querido Antonio...
 ssssniffiff...sniffiff...te escribo en nombre de un grupo de Alumnos Pilotos de AH en la sombra, y con el corazón en una mano y el plan de vuelo de Casarrubios-Casarrubios en la otra, creo poder decir en nombre de todos los afectados del vuelo Casarrubios-Casarrubios (actualmente en tramites para fundar una



nueva ONG.."Casarrubios... ¡sin problema!"), que lo tuyo romperá moldes...abrirá una nueva ventana a la esperanza rota de muchos...será un nuevo punto de referencia...en fin, la inyección de moral que necesitábamos para volver a intentar la gesta...sssniff

En nuestra próxima Asamblea General se propondrá tu nombramiento como Presidente Honorario.

ANIMO ANTONIO
"Casarrubios...¡sin problema!"
ESTA A TU LADO

(lógicamente, y dado la cantidad del pasaje que llevas ...será virtualmente) PD: Casarrubios...¡sin problema! (trademark) flotará SEIS autobuses hasta un ciber cercano para el seguimiento en vivo y en directo del acontecimiento... para la reserva del tiquet...por favor pongansé en contacto con el Presidente.

Andres Caro

EL ALCALDE

Estimado Sr. Gallardo: Le respondo como alcalde en funciones, ya que el señor alcalde ha tenido que hacer un viaje urgente e inesperado a las Islas Feroe para atender

asuntos de nuestro hermanamiento con aquellas. Hemos aceptado de buen grado sus amables aportaciones para la construcción de un centro de mayores y una biblioteca en nuestra localidad. Su detalle gastronómico, también ha sido muy bien apreciado por esta institución (jamás habíamos probado un jamón de tanta calidad y un Ribera del Duero de este sabor).

Por nuestra parte, ya hemos dado las instrucciones oportunas al Sr. Idefonso Sabetodo, maestro del pueblo, para que enseñe a hacer señales a los alumnos del conjunto escolar, en cuanto vean su avioneta. Hemos marcado también la pista con cal y el tío Honorio ha prometido pintar tres vacas de rojo y blanco, para que levantándose y agachándose, le indiquen el aterrizaje. Todo el heno de la población ha sido amontonado al final de la pista, siguiendo sus indicaciones. A parte de los niños, que estarán medio ocultos en el terreno, para evitar males mayores, el resto de la población será evacuada a unos montes cercanos, donde hemos habilitado un búnker de la Guerra Civil.

Finalmente, comentarle

que un periodista de la CNN nos ha pedido permiso para filmar el intento, como documento del nuevo récord Guinness: "De cien intentos, ni una".

Esperando un final feliz para sus desdichadas desventuras, le saluda atentamente,

Fdo.: Eusebio Satisfecho González.
Alcalde en funciones.
NASA

Mr. Gallardo: Nosotros semos de acuerdo en alinear satelites para marcar rumbo a usted for Casarrubio (Spain). Mañana sábado nosotros lanzar orden y nuestros satelites enviar datos a su GPS (por que decir "estar oculto entre mantas"?). Nuestro Control Center seguir a usted all day.

Muchas gracias por alimentos typical Spain (que querer decir "patanegra"?).
Saludos and good luck.
John Terrizatodo
Centro Seguimiento J.F. Kennedy
Florida

Fotos: J. Castillo Jr.
Simuvuelo 97

Cuaderno de notas

Publicaciones

Aeroespacio

<http://www.aeroespacio.com.ar/>

Avión Magazine.com

<http://www.avionmagazine.com/>

EcoCharly

<http://www.prensa-escorial.com/ecocharly/ECOPRINCIPAL.htm>

Hispaviacion

<http://www.hispaviacion.com/>

Librerías

L´Aeroteca

<http://www.aeroteca.com/>

GARMAR Librería Internacional

<http://www.libreriagarmar.com/garmar.html>

Bucker Book S.L.

<http://www.buckerbook.com/>

Normativa

The European Joint Aviation Authorities

<http://www.jaa.nl/>

Federal Aviation Administration

<http://www.faa.gov/main.htm>

Air Information Service – Aena

http://ais.aena.es/AIS/menu_principal_esp.htm

Real Federación Aeronáutica Española

<http://www.sportec.com/www/fae/motor/>

Enseñanza

Lecciones de vuelo con el Comandante Gil

<http://www.geocities.com/CapeCanaveral/6353/>

Interceptar un radial – Aeroclub Simuvuelo

http://www.simuvuelo.org/ensenanza/as_interceptar_radial.htm

Terminología OACI

<http://www.angelfire.com/fl/moreau/Terminologia.html>

Aeronáutica – Aeroclub Simuvuelo

<http://www.simuvuelo.org/aeronautica/aerona.htm>

El Rincón Aeronáutico

<http://aeronautico.turincon.com/>

El Mundo de la Aviación

<http://www.sai-systems.com/aviacion/default.htm>

Academia Aerocol

<http://www.aerocol.org/Academia/PaginaAcademia.htm>

Enseñanza - Aeroclub Simuvuelo

http://www.simuvuelo.org/ensenanza/as_ensenanza.htm

Manual del Piloto

Publicación que edita el Ministerio de Defensa. Dos volúmenes que contienen las cartas de aeródromo, aproximaciones, procedimientos de salida y llegada SID/ STAR de todos los aeropuertos españoles. Mantienen un servicio de actualizaciones.

Centro de Publicaciones del Ministerio de Defensa

Juan Ignacio Luca de Tena, 30

28027 Madrid

Tfnos: 91 205 40 91

Mail: publicaciones@mde.es

Museos

Fundación Infante de Orleans

Desdicated a la conservación del patrimonio histórico aeronáutico español. En la actualidad con 28 aviones de 21 modelos diferentes que abarcan 60 años de la historia.

Abierto al público de martes a sábados de 11 a 14 horas (mes de agosto cerrado), en el hangar número 3 del Aeropuerto Civil de Madrid Cuatro Vientos.

Durante los primeros domingos de cada mes se puede disfrutar de la exhibición de estos aviones históricos en vuelo, desde las instalaciones que el RACE tiene en el Aeródromo de Cuatro Vientos.

Fundación Infante de Orleans

Aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos

Hangar número 3

28044 Madrid

Tfnos: 91 3211657 - 91 3211659

Mail: fio@ctv.es

Museo de Aeronáutica y Astronáutica

Organismo del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, que tiene por finalidad la adquisición y conservación de los bienes que constituyen el Patrimonio Histórico de la Aeronáutica Española. Se puede visitar todos los días (excepto lunes, cerrado), encontrándose abierto desde las 10 a las 14:00 horas.

Museo de Aeronáutica y Astronáutica

Aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos

28071 Madrid

Tfnos: 91 501690 - 91 5093227