

Campo de vuelo

número 2, enero 2005



Publicaciones AirHispania

Sumario

Publicaciones AirHispania

Coordinación y Edición:
Manuel Ferreño

Equipo de Redacción:
Antonio M. Navas Torres
Joan Velasco
Francisco Pampillón
Raúl Tomás
Christian Pérez Felguera

AirHispania
Línea Aéreas Virtuales
www.airhispania.com

Todos los derechos reservados. Campo de vuelo es de difusión libre y gratuita. Se autoriza la reproducción total o parcial de sus contenidos siempre que se haga sin ánimo de lucro o comercial, citando la procedencia y su autor y sin perjuicio de los derechos de terceros.

Las colaboraciones firmadas por sus autores reflejan directamente la opinión de los mismos, sin que ésta sea compartida necesariamente por Campo de Vuelo.

© AirHispania 2002-2005

2	Editorial
3	Tumba Tumba: participantes y ganadores
6	Escuela de Vuelo: Reglas Básicas VFR
9	Como configurar de manera óptima el Windows XP para conseguir mayores rendimientos y menores problemas por Francisco Pampillón.
16	1977, en algún lugar de África Occidental, Capítulo 2º por Joan Velasco.
21	Quieres escuchar a los controladores aéreos con tu vieja radio FM? por Borja Dosal Roiz y con la colaboración de Christian Pérez Felguera.
25	Webs Interesantes, por Manuel Ferreño.
26	Características técnicas de la Cessna 182 y 182S por Pedro Paulo Gómez Rielo.
27	Fotos de la Exhibición Aérea de la Patrulla Águila por Francisco Sánchez.
28	Relatos: Vuelo de Vuelta de Burgas-Saráfovo (Bulgaria) a Dusseldorf (Alemania)
31	Página de Humor por Francisco Pampillón
33	Para pensar un poco por Francisco Pampillón
34	Mi primer on-line por Manuel Ferreño
35	Soluciones: Para pensar un poco



AHORA Y HAZ TU RESERVA: 902 903 759

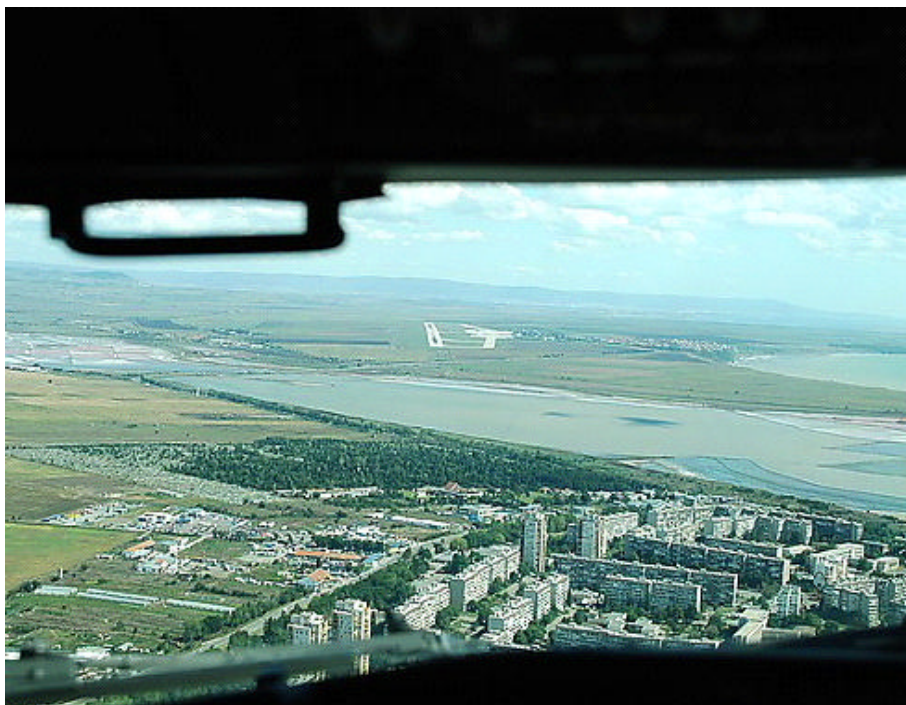
Un paseo por los pantanos...84 euros

VUELA CON AEROSPAIN

[CLICK HERE](#)

Editorial

Pongo en vuestras manos el número dos de Campo de Vuelo. Lo que empezó siendo un grupo de voluntarios para relanzar la revista de AirHispania se afianza y asienta en este número dos de la bautizada revista como "Campo de Vuelo". En ella apreciaremos desde los espléndidos relatos de Joan Velasco, pasando por los momentos de Humor de Francisco Pampillón y su excelente guía para optimizar el Windows XP para Flight Simulator, hasta la aportación de Crhistian Pérez a la sección de laboratorio con una descripción de cómo con una radio normal poder oír a los ATC en la cercanía de nuestro domicilio. Ferreño aporta su granito de arena a los relatos, y Francisco Sánchez, en su faceta de fotógrafo, nos adentra en las maniobras de la Patrulla Águila. Pedro Paulo nos relata las características técnicas de la Cessna 182. Repasamos también en la Escuela de AirHispania las Reglas Básicas del Vuelo VFR y damos el listado completo de los pilotos participantes en el Evento Tumba Tumba. Como veis se está formando un grupo que da impulso y fuerza a la siempre potente idea de hacer prevalecer la formación y la profesionalidad en este mundo que intenta acercarse a la aviación real. Se nos quedan muchas ideas y aportaciones en la planchas de nuestra linotipia, pero en los próximos números irán saliendo y publicándose estas colaboraciones.



Tumba Tumba

Pues si se preguntan que es Tumba-Tumba han aterrizado en el sitio correcto.

Tumba-Tumba es una competición en la que se permite casi de todo. Lo único que se pide es que BENDER acepte el vuelo. Velocidad, altitud, ruta..... todo vale para llegar antes a meta.

Tumba-Tumba es el último evento oficial de AirHispania del año. Esperamos que reine la cordialidad de la que hacemos gala, el compañerismo que nos caracteriza, en fin, el buen rollito.

Será una competición de tres días con una serie de normas básicas necesarias para el buen desarrollo de la prueba.

Esperamos también que sea todo un éxito como lo fue hace dos años, para lo cual necesitamos de su presencia. Después, en Eventos AirHispania, nos tomaremos unas pequeñas vacaciones hasta el año próximo. Volveremos con nuevas ideas y con ánimos renovados.

Aceptaremos de buen grado fotografías de los pilotos vestidos para la fiesta. No olviden el matasuegras, el cava y el confeti, que estamos en temporada.

Gracias a todos y que disfruten del evento.

FELIZ NAVIDAD

Eventos AirHispania

Son sólo unas pocas normas para que todo salga como es debido.

La prueba la ganará el más rápido, no contará la penalización salvo que BENDER no acepte el vuelo, con lo que no sería válido y únicamente se tendrá en cuenta dicha penalización en caso de empate.

Los aeródromos de salida y llegada serán publicados con 1 hora de antelación a la prueba.

La distancia a recorrer será de unas 50 NM.

No es necesario slot, se hacen sobre la marcha, te puedes presentar tantas veces como quieras en la salida, y el controlador te dará la salida con 3 minutos de diferencia entre uno y otro..

Si terminas la prueba y no has tumbado, te vas otra vez a la salida y pruebas de nuevo.

Las condiciones meteorológicas serán VMC

Como no podría ser de otra manera, esta totalmente prohibido el uso el piloto automático, del GPS y del Navigator.

Como las personas que conocen la prueba son sólo tres y van a ser los controladores y jueces de la competición durante los tres días podrán si así lo desean realizar el vuelo una vez cerrada y terminada la etapa el último piloto.

Cualquier persona miembro de AirHispania puede ser observa-

dor durante la realización de estos vuelos.

Descalificaciones. Esta medida será adoptada en conjunto por el Juez de la Prueba y los controladores:

- Por comportamiento antideportivo.
- Protestas contra otros competidores.
- Actitud temeraria contra otros aviones e impedir su normal vuelo.
- No atender las indicaciones de los controladores o del Juez de la Prueba.
- Modificar las características del avión.
- Manipular la caja negra o sus datos.

-Todas aquellas que aún no recogidas aquí, supongan la alteración o buen desarrollo de Tumba-Tumba.

La aeronave a utilizar para la prueba será la Cessna 182 Skyline de AirHispania.

Los controladores tomarán nota de la hora exacta de salida y de llegada de los participantes, para posterior cotejo de datos con los resultados.

En el momento anterior al despegue y antes de conectar la caja negra, se les dará una hora concreta que tendrán que modificar en su simulador. Será diferente para cada día de competición.

MUY IMPORTANTE

Los participantes sólo disponen de tres minutos para valorar el vuelo, fuera de esos tres minutos será anulado. Se les dará una clave a la llegada para poder valorar el vuelo.

La participación en la prueba implica que se han leído y aceptado estas normas.

Eventos AirHispania

Bueno, pues aquí está la etapa del Tumba-Tumba. Se realizará entre los aeropuertos de: La Morgal (LEMR) y León (LELN)

Tendréis control tanto en el aeropuerto de salida como en el de llegada. Las frecuencias son:

LEMR_DEP - 118.15

LEMR_TWR - 118.95

LELN_TWR - 120.10

IMPORTANTE: Contactar primero con LEMR_DEP, él os asignará una salida y os pasará con torre.

La pista activa en La Morgal será la 28 y en León la 23.

La distancia es de unas 50NM y realizable en poco más de 20 min.

La Morgal no tiene posición en plataforma, podréis añadir posiciones de parking con el siguiente archivo

Crear una carpeta llamada "Tumba-Tumba" dentro del directorio "Flights" del FS9 y

descomprimir el archivo en ella, os pongo como lo tengo yo como ejemplo:

C:\Archivos de
programa\Microsoft
Games\Flight Simulator
9\Flights\Tumba-Tumba

Para posicionarse desde el FS9:

Seleccionar vuelo>Tumba-
Tumba>elegir parking



PILOTOS PARTICIPANTES

PILOTO	TIEMPO	PENALIZACIÓN
AHS7108	0:26:29	536
AHS5731	0:21:02	672
AHS7024	0:21:52	800
AHS5038	0:20:08	839 Primero
AHS5042	0:20:46	846 Segundo
AHS5416	0:23:03	875
AHS5053	0:21:47	890
AHS5308	0:21:12	892
AHS7044	0:24:50	922
AHS5584	0:21:38	965
AHS7127	0:25:10	974
AHS6773	0:22:15	1040
AHS5177	0:21:27	1061
AHS6705	0:23:12	1097
AHS5012	0:22:19	1100
AHS6417	0:22:27	1100
AHS6968	0:21:26	1105
AHS6585	0:22:09	1109
AHS5354	0:22:14	1115
AHS5076	0:23:29	1120
AHS7083	0:20:54	1132
AHS6464	0:24:29	1190
AHS7152	0:20:59	1310
AHS7023	0:23:20	1350
AHS6554	0:22:26	1393
AHS7095	0:21:06	1402
AHS6820	0:21:03	1453
AHS6380	0:21:05	1486
AHS5680	0:20:43	1494
AHS5932	0:21:34	1530
AHS5490	0:21:04	1545
AHS5413	0:23:04	1600
AHS6923	0:21:19	1615
AHS5000	0:21:04	1667
AHS7125	0:21:18	1670

En total 35 pilotos.



Curiosidades:

El Piloto más rápido: **AHS5038 Benito Jiménez Escobar** "Piloto de Caza, ;-))".

El Piloto que más ha participado: **AHS6968 Joan Corella** "Incombustible". 12 valoraciones.

El Piloto con menos penalización: **AHS7023 José Henríquez** "Prudencia absoluta". 16/12/04, 0 Puntos.

El Piloto más penalizado: ?????? No pudo valorar la caja negra, 6.500 Ptos " El acróbata" :-D.

Gracias a todos por participar y agradecimiento especial a Miguel A. Rodríguez, Christian Pérez, José Mª Guglieri y a todos los que habéis ofrecido vuestra ayuda.

Eventos AirHispania

PREMIOS

AirHispania

Un Avión "pata negra" (falta por determinar el modelo)

Detalle de la Dirección de AirHispania

PlanetPrintMelilla

Taza AirHispania, recordatorio del Tumba-Tumba

Detalle de nuestro compañero Nicky

VideoFlyRec

Curso PPL Virtual o Dificult Approaches (Nuevos productos de VideoFlyRec)

Detalle de nuestro compañero Antonio Gallardo

Escuela de Vuelo AirHispania

REGLAS BASICAS DEL VUELO VFR:

Clasificación del Espacio Aéreo:

El espacio aéreo español está clasificado según lo establecido en el anexo 11 de OACI.

El espacio aéreo controlado comprende las áreas de control, aerovías y zonas de control, y en función del tipo de vuelo y los servicios de tránsito aéreo facilitados se clasifican en clase A, B, C, D y E.

El espacio aéreo no controlado comprende el resto del espacio aéreo ATS y, en función del tipo de vuelo y los servicios de tránsito aéreo facilitados se clasifica en clases F y G.

Clase A

NO SE PERMITEN VUELOS VFR

Clase B

Separación Proporcionada:	Todas las aeronaves.
Servicio Suministrado:	Servicio de Control de Tránsito Aéreo.
Minimos VMC visibilidad:	8Km FL100 o superior, 5Km inferior
Minimos VMC distancia Nubes:	Libre de Nubes.
Limitaciones de velocidad:	No se aplica.
Radiocomunicación:	Continua en ambos sentidos .
Autorización ATC:	Se Requiere.

Clase C

Separación Proporcionada:	VFR de IFR .
Servicio Suministrado:	Separación IFR, Informacion Tránsito VFR.
Minimos VMC visibilidad:	8Km FL100 o superior, 5Km inferior
Minimos VMC distancia Nubes:	Horizontal 1500m, Vertical 300m.
Limitaciones de velocidad:	250 KIAS por debajo FL100
Radiocomunicación:	Continua en ambos sentidos.
Autorización ATC:	Se Requiere.

Clase D

Separación Proporcionada:	Ninguna.
Servicio Suministrado:	Información de Tránsito IFR y VFR.
Minimos VMC visibilidad:	8Km FL100 o superior, 5Km inferior
Minimos VMC distancia Nubes:	Horizontal 1500m, Vertical 300m.
Limitaciones de velocidad:	250 KIAS por debajo FL100
Radiocomunicación:	Continua en ambos sentidos.
Autorización ATC:	Se Requiere.

Clase E

Separación Proporcionada:	Ninguna.
Servicio Suministrado:	Información de Tránsito si es posible.
Minimos VMC visibilidad:	8Km FL100 o superior, 5Km inferior
Minimos VMC distancia Nubes:	Horizontal 1500m, Vertical 300m .
Limitaciones de velocidad:	250 KIAS por debajo FL100
Radiocomunicación:	No se requiere.
Autorización ATC:	No se requiere.



Clase F y G

Separación Proporcionada:	Ninguna.
Servicio Suministrado:	Información de vuelo.
Minimos VMC visibilidad:	8Km FL100 o superior, 5Km inferior
Minimos VMC distancia Nubes:	Horizontal 1500m, Vertical 300m .
Limitaciones de velocidad:	250 KIAS por debajo FL100
Radiocomunicación:	No se requiere.
Autorización ATC:	No se requiere.



2.- Condiciones Meteorológicas Visuales:

Los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y distancia de las nubes iguales o superiores a las indicadas en la Tabla de Clasificación del Espacio Aereo.

Los vuelos VFR no despegarán ni aterrizarán en ningún aerodromo dentro de una zona de control, ni entrarán en la zona de tránsito del aerodromo o en circuito de tránsito de dicho aeropuerto:

- a) Si el techo de nubes es inferior a 450m (1500ft)
- b) Si la visibilidad en tierra es menor de 5Km.

3.- Altitudes mínimas de vuelo:

Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, los vuelos VFR no se efectuarán:

- a) A una altura menor de 150m (500ft) AGL o AMSL.
- b) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares avitados o sobre una aglomeración de personas al aire libre a una altura menor de 300m (1000ft) sobre el obstáculo mas alto situado dentro de un radio de 600m desde la



aeronave.

4.- Niveles de vuelo:

Los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero, cuando operen por encima de 900m (3000ft) con respecto al terreno o al agua, se efectuarán a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se explica en la tabla de niveles siguiente:

5.-Procedimientos de ajuste de altímetro:

La altitud de transición en los aerodromos españoles está establecida en 6000ft, excepto en el de Granada que es 7000ft.

La posición vertical de las aeronaves cuando se encuentren a la altitud de transición o por debajo de ella se expresarán en altitudes, mientras que en un nivel de transición o por encima de el se expresará en niveles de vuelo.

Mientras pase por la capa de transición la posición vertical se expresará en niveles de vuelo al ascender y en altitudes al descender.

En las autorizaciones de despegue y ascenso se facilitará a las aeronaves el QNH para el ajuste del altímetro.

Una aeronave en ruta volará al nivel de crucero correspondiente a su ruta magnética y tipo de vuelo (IFR o VFR) de acuerdo con la tabla de niveles de crucero.

Los niveles de crucero a que se haya de efectuar un vuelo en ruta se referirán a:

a) Niveles de vuelo (FL), para aquellos que se realicen a un nivel igual o superior al nivel de vuelo mas bajo utilizable.

b) Altitudes, para los que se realicen a un nivel inferior al nivel de vuelo mas bajo utilizable.

En las autorizaciones de aproximación y aterrizaje se facilitará la referencia QNH de altímetro.



Como configurar de manera óptima el windows XP para conseguir mayores rendimientos y menores problemas

por Francisco Pampillón AHS6732

Por desgracia, los sistemas operativos no son todo lo fiables que deberían ser. Los programadores, debido a la alta capacidad de los discos duros y la cantidad de memoria instalada en los ordenadores, se limitan a programar y comprobar que sus programas funcionen, sin optimizarlos y añadiendo muchas funciones y extras que nadie utiliza y que solamente ocupan espacio en disco.

El Windows XP, es el mejor sistema operativo existente hasta la fecha a nivel usuario (al menos para mi), pero como todos los Windows, están creados para gente que no tiene experiencia con ordenadores, esto es bueno, ya que cualquier persona con un mínimo (bastante mínimo) de conocimientos puede comenzar su manejo sin mayores dificultades, el problema es cuando se adquiere un poco de experiencia y deseamos realizar algunos cambios en el manejo del mismo, esto ya se complica y cuestiones que pueden parecer sencillas de planteamiento se complican y otras que a priori parecen complicadas, resultan mas sencillas de lo que parecen.

Los cambios que planteo en la configuración del Windows XP, son sencillos de hacer y no implican riesgo alguno para el sistema. En cambio las venta-

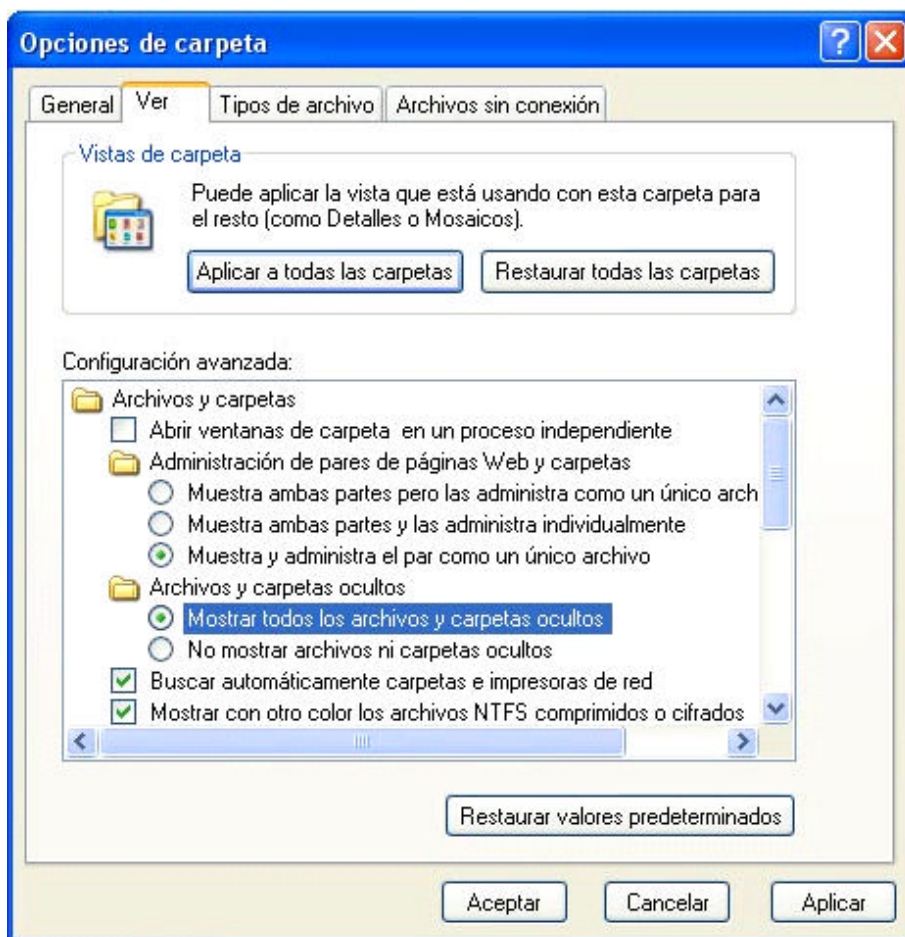


Gráfico 1

jas, que en principio no son muy llamativas, dejen mejor el sistema de ficheros y reducirán los problemas que en un futuro se pudieran tener.

Para realizar esta optimización, la única condición indispensable es tener 2 discos duros o en su defecto un disco duro con dos particiones.

Lo que se pretende es eliminar todo el trabajo superfluo en la unidad de arranque, y obligar al sistema que trabaje solamente con la segunda unidad de disco, trasladando para esta unidad, la carpeta Mis

Documentos, Favoritos, Datos de correo, Escritorio y ficheros temporales del sistema. De esta manera el disco principal solamente tendrá la tarea de leer los ficheros de los programas y ejecutarlos en la memoria. Al no haber prácticamente escritura en el disco de arranque, los problemas serán mínimos, y en caso de "rotura" total del sistema, nuestros datos y configuraciones quedaran a salvo en el segundo disco. De la misma manera, la mayoría de los virus, atacan a las carpetas y ficheros del Windows

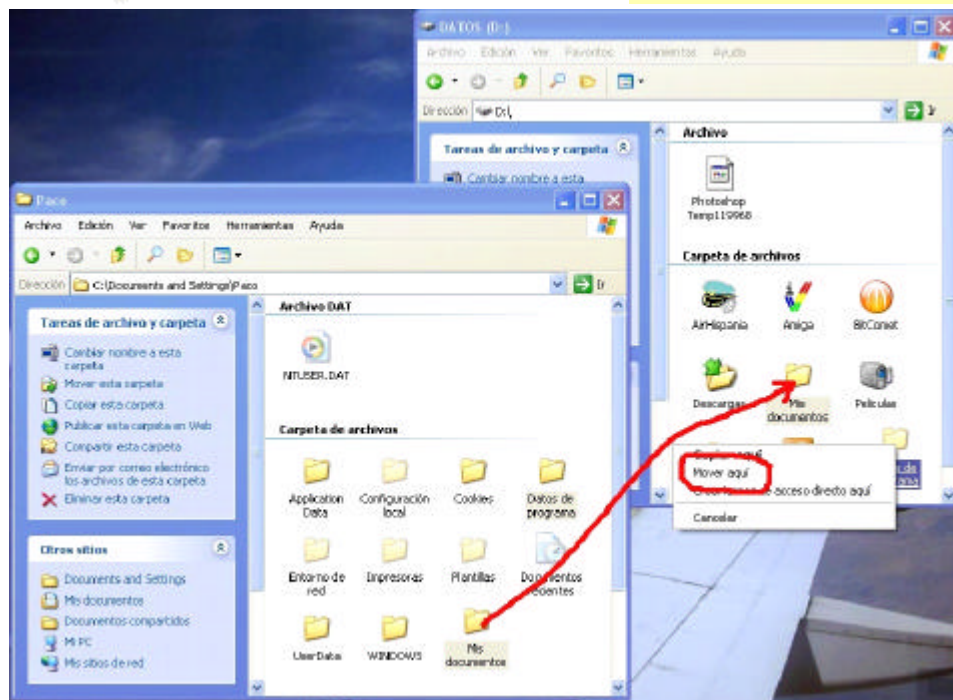


Gráfico 2

en el disco de arranque, pero no lo harán en el disco secundario, donde estarán los datos mas importantes y que queremos guardar.

Lo ideal seria realizar estos pasos después de formateado y reinstalado el sistema, para que la instalación de los programas fuese lo mas limpia posible. Aunque no hay problema en hacerlo en otro momento.

Dicho esto, vamos a ir directamente al grano.

En primer lugar, como ya he dicho anteriormente, debemos tener dos particiones o dos discos duros, C o partición de arranque y D o partición secundaria.

El primer paso es mostrar todos los ficheros y carpetas ocultos. Para ello, nos vamos a MI PC, en el menú superior nos vamos a herramientas / opciones de carpeta y dentro de esta ventana en la pestaña Ver activamos la casilla Mostrar todos

archivos y carpetas ocultos, hecho esto podemos cerrar esta ventana.

Ver Grafico 01

Ahora vamos a trasladar la carpeta Mis Documentos al disco D: nos vamos a Mi Pc / disco C / Documentos and Settings. Al llegar aquí, aparecerán varias carpetas, una de ellas con nuestro nombre de usuario. La abrimos. Y aparecerán unas carpetas y ficheros, entre ellas debe estar la carpeta Mis Documentos. Para la operación que vamos a realizar no podemos tener la ventana maximizada, deberemos reducirla de tamaño y abrir al lado de esta otra ventana con el disco D activado, Para ello nos vamos a Mi Pc / disco D.

Bien. Ahora deberíamos tener en pantalla dos ventanas, una con el contenido de la carpeta de usuario y otra con el disco D.

Pinchamos con el botón derecho del ratón sobre la carpeta Mis Documentos y sin soltar el ratón la arrastramos al disco D y soltamos el ratón. Aparece un menú contextual que nos pregunta que queremos hacer Copiar / Mover / Crear acceso directo. Aquí debemos elegir la opción de MOVER. Es la única manera de decirle al Windows que queremos que la carpeta de Mis Documentos se traslade al disco D. Cualquiera de las otras opciones no funciona.

Ver Grafico 02

Si la operación se realizó de manera correcta, la carpeta mis documentos desaparece de la carpeta de usuario y aparece

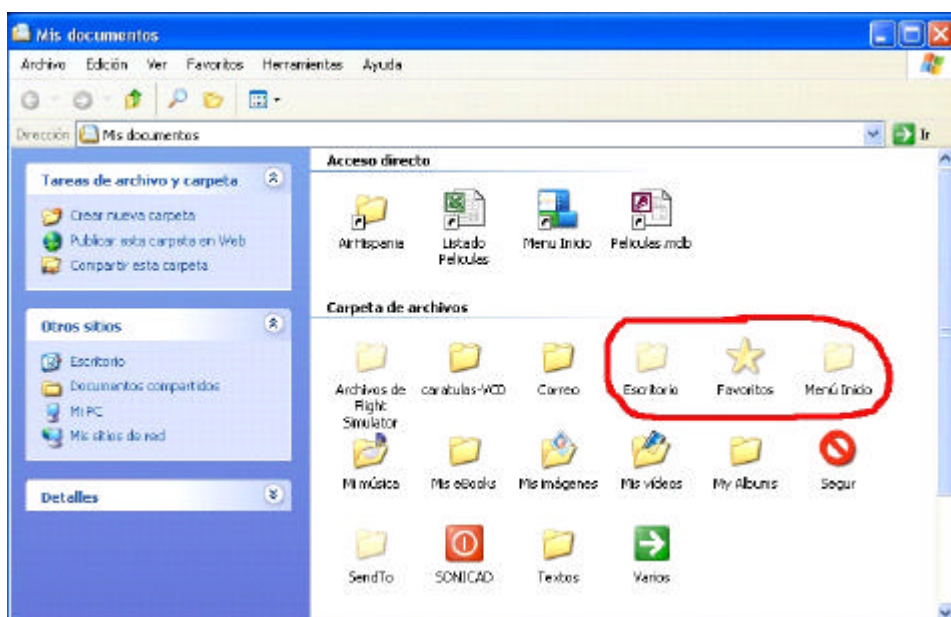


Gráfico 3

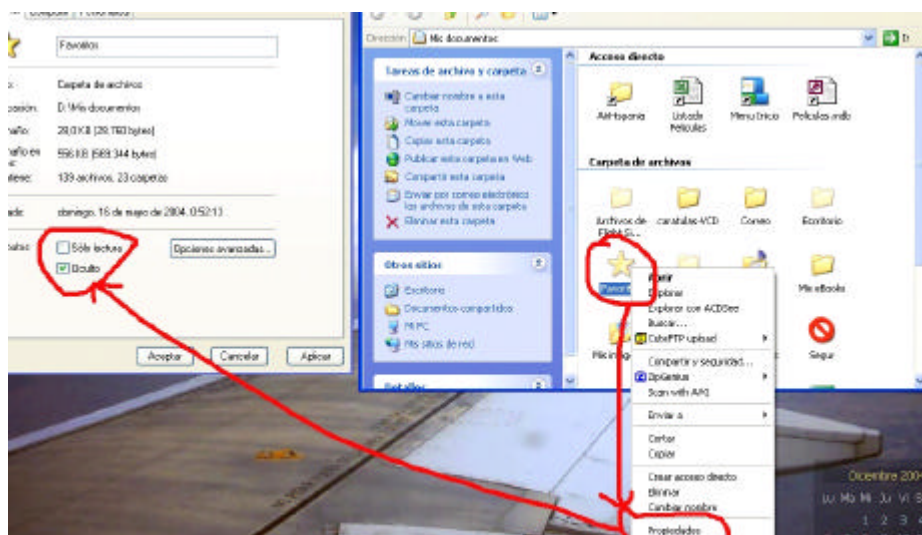


Gráfico 4

en el disco D.

Continuamos. Abrimos la carpeta mis documentos, que acabamos de mover, y de la misma manera que hemos hecho con esta carpeta, haremos lo mismo con las siguientes car-

petas: Favoritos, menu inicio y Escritorio, pero en lugar de hacerlo al disco D directamente las metemos dentro de Mis Documentos, de esta manera todos los datos y configuración del escritorio, del menú inicio y los favoritos quedaran dentro

de esta carpeta y será mas fácil de guardar sin tenerlos desperdigados por el sistema.

Ver Grafico 03

Ahora, si queremos, podemos "ocultar" estas carpetas para que en un descuido no podamos borrarlas. Para ello pinchamos con el botón derecho sobre cada carpeta y seleccionamos propiedades y activamos la opción oculto y desactivamos solo lectura, al confirmar nos saldrá una ventana, aquí debemos elegir "aplicar cambios solo a esta carpeta".

Ver Grafico 04

Ya podemos cerrar todas las ventanas y volver a desactivar la opción "Mostrar todos archivos y carpetas ocultos" que habíamos activado al comienzo.

El siguiente paso consiste en decirle al sistema que trabaje con los ficheros temporales en el disco D.

Abrimos el disco D y creamos una carpeta, con el nombre que más nos apetezca, pero que sea fácilmente reconocible, por ejemplo "basura" "temporal" "kaka", etc. Para este ejemplo usaremos el nombre TEMPORAL

Creada la carpeta TEMPORAL, nos vamos a inicio y pinchamos con el botón derecho del ratón sobre Mi PC, y en el menú que aparece elegimos propiedades, entraremos en la ventana "propiedades del sistema"

Ver Grafico 05

Dentro de esta ventana pinchamos en la pestaña "opciones

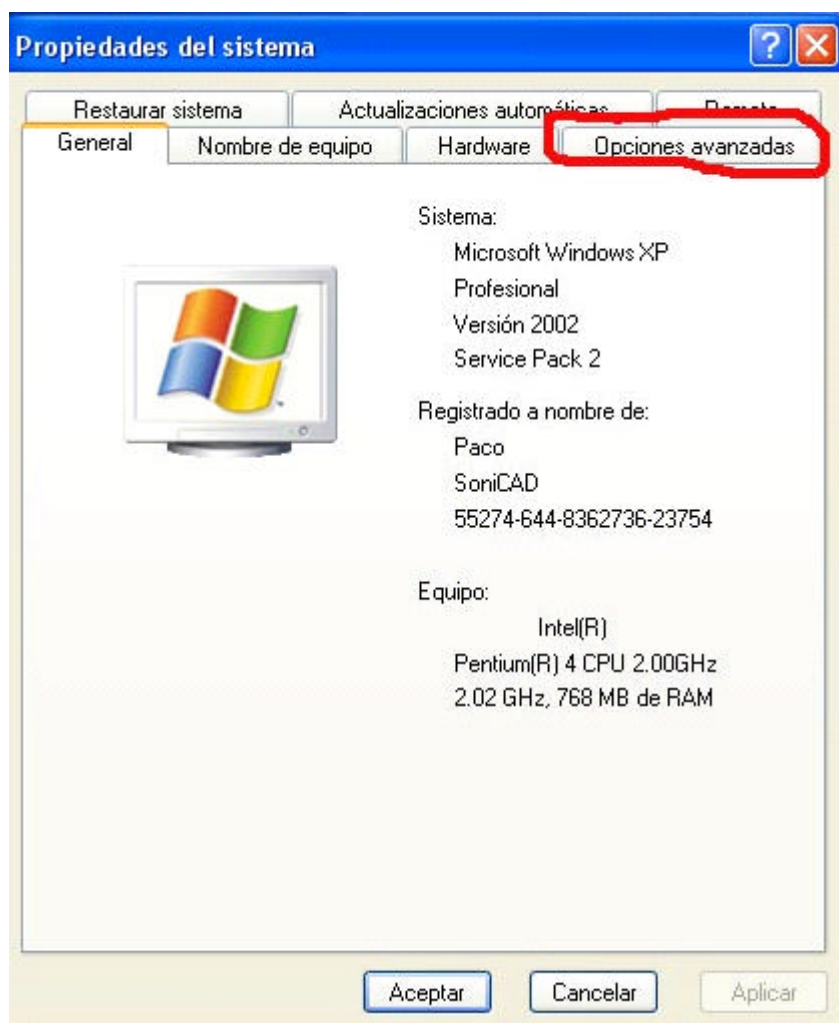


Gráfico 5

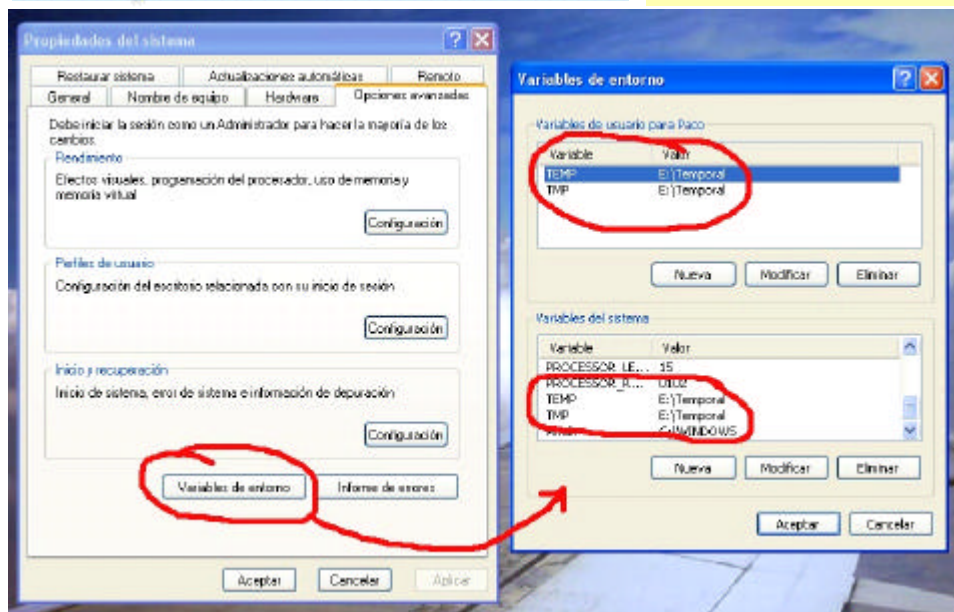


Gráfico 6

avanzadas" y dentro de esta, en el botón "variables de entorno". En la primera zona blanca que aparece, se muestran dos variables "TEMP" y "TMP" y al lado la carpeta donde se ubicarán. Pinchamos en modificar y en el "valor de variable" ponemos el camino completo de nuestra carpeta de temporales creada en el disco D: en nuestro caso sería (D:\TEMPORAL) sin los paréntesis.

Ver Grafico 06

Hacemos lo mismo con la otra variable.

En la parte inferior, aparecen

mas variables, buscamos las que sean "TEMP" y "TMP" y cambiamos el valor que tengan, igual que hemos hecho antes.

Ya tenemos todos los temporales en la carpeta D:\TEMPORAL.

Si queremos, podemos cambiar la memoria virtual para que trabaje solamente en el disco D, Para ello volvemos al menú anterior inicio / botón derecho sobre Mi Pc / Propiedades / opciones avanzadas.

En la sección "rendimiento" pinchamos en configuración y en la siguiente ventana en

opciones avanzadas, y en la sección memoria virtual pinchamos en cambiar, se nos abrirá la ventana de administración de la memoria virtual.

Ver Grafico 07

Deben aparecer los discos C y D y en el disco C, aparecen los datos de la memoria virtual. Teniendo activado el disco C, activamos la opción "sin archivo de paginación" y pulsamos "establecer" deben desaparecer los números que había al lado del disco C, lo que hemos hecho es eliminar la memoria virtual del disco C. Ahora debemos activarla para el disco D, para ello, seleccionamos el disco D y activamos "tamaño personalizado" podemos dejar por defecto las cantidades que aparecen o poner otras, en la parte inferior nos indica el mínimo permitido, El recomendado y el asignado actualmente. Lo ideal es poner una cantidad ligeramente superior al recomendado. Hay quien recomienda poner el triple de la memoria RAM. O dejar que la administre Windows.

Esta memoria, de paginación, no va cambiar el funcionamiento del sistema, es mas, Windows no utiliza esta memoria, pero si la usan algunos programas como el Office, que necesitan de una cache adicional para trabajar, Supongo que algún otro programa usara este tipo de memoria. Si alguna vez algún programa nos da problemas y nos dice que no hay memoria suficiente

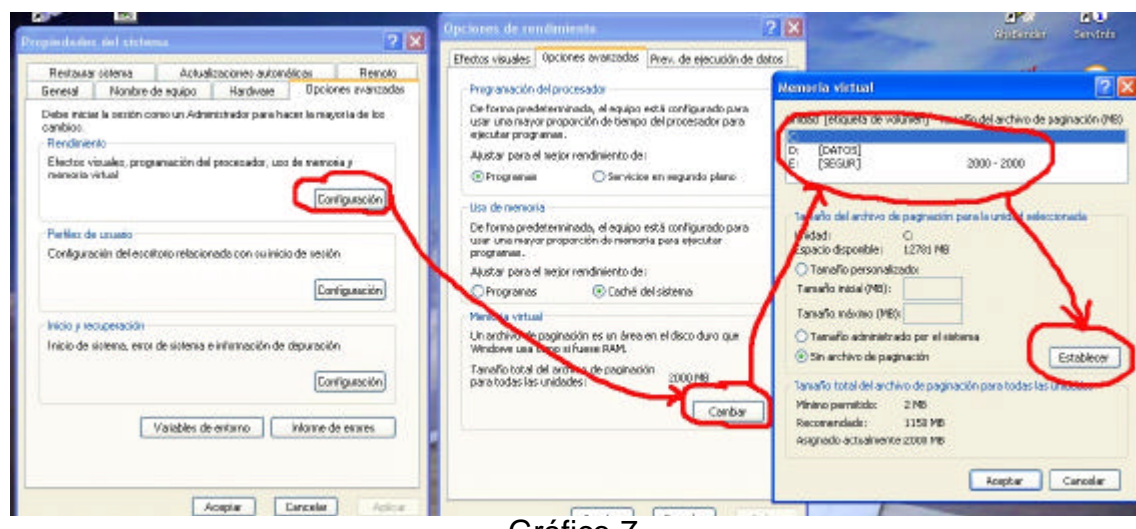


Gráfico 7

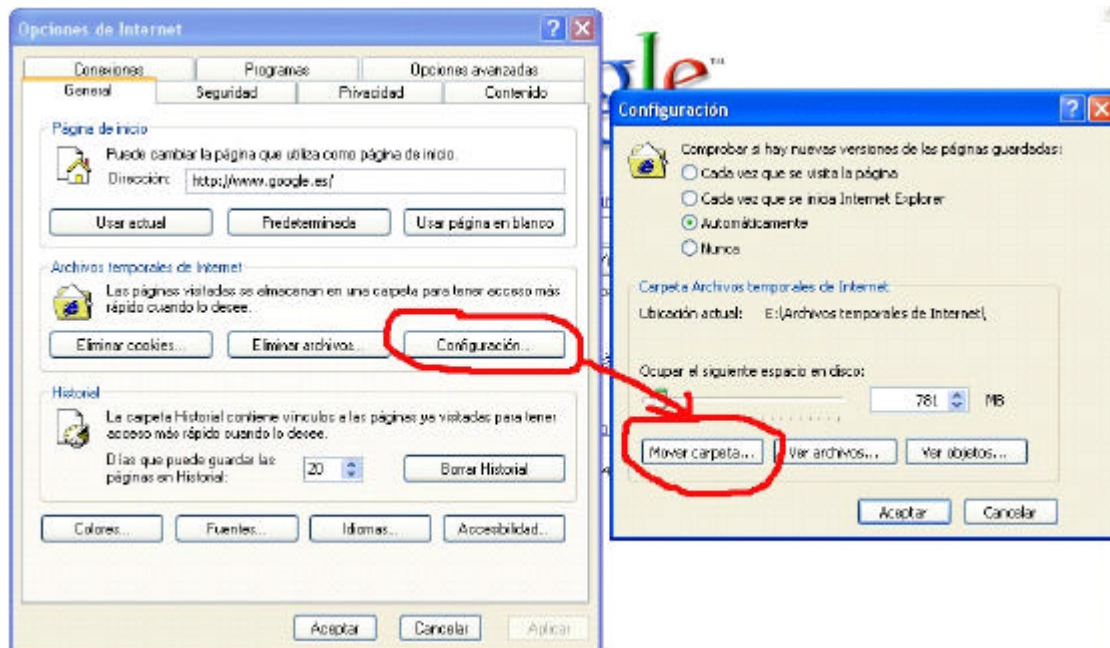


Gráfico 8

a pesar de tener mucha Ram y mucho Disco Duro, seguramente es por la memoria de paginación, si aumentamos el valor posiblemente se solucione el problema.

Al realizar cambios en la memoria se necesita reiniciar. Lo hacemos y pasamos a la

segunda fase.

Hasta ahora, hemos "movido" las carpetas importantes del disco C y cambiado los temporales y la memoria virtual al disco D.

El siguiente paso es mover los

archivos temporales de Internet. Para ello, abrimos el Explorer y nos vamos a herramientas / opciones de Internet, dentro de la ventana que nos aparece y en la sección "archivos temporales de Internet" pinchamos en configuración y en la siguiente ventana pinchamos en "mover carpeta" y seleccionamos nuestra carpeta de archi-

vos temporales que hemos creado en el disco D.

Ver Grafico 08

El sistema se reiniciara y todos los temporales de Internet pasaran a partir de ahora a esa carpeta.

Si usamos otro navegador que no sea el Explorer, debemos ver con detalle su configuración, seguro que tiene alguna opción para cambiar el lugar donde se almacenan los archivos.

Ahora debemos cambiar la carpeta donde se almacenan los e-mail recibidos. Aquí depende también del programa de correo usado. Voy a explicar como se hace en el Outlook Express que es el cliente usado por defecto en Windows (en teoría el mas usado) para otros clientes habría que revisar la configuración

Antes de nada, debemos crear una carpeta para almacenar el correo recibido. Yo he creado una que se llama "correo" dentro de Mis documentos

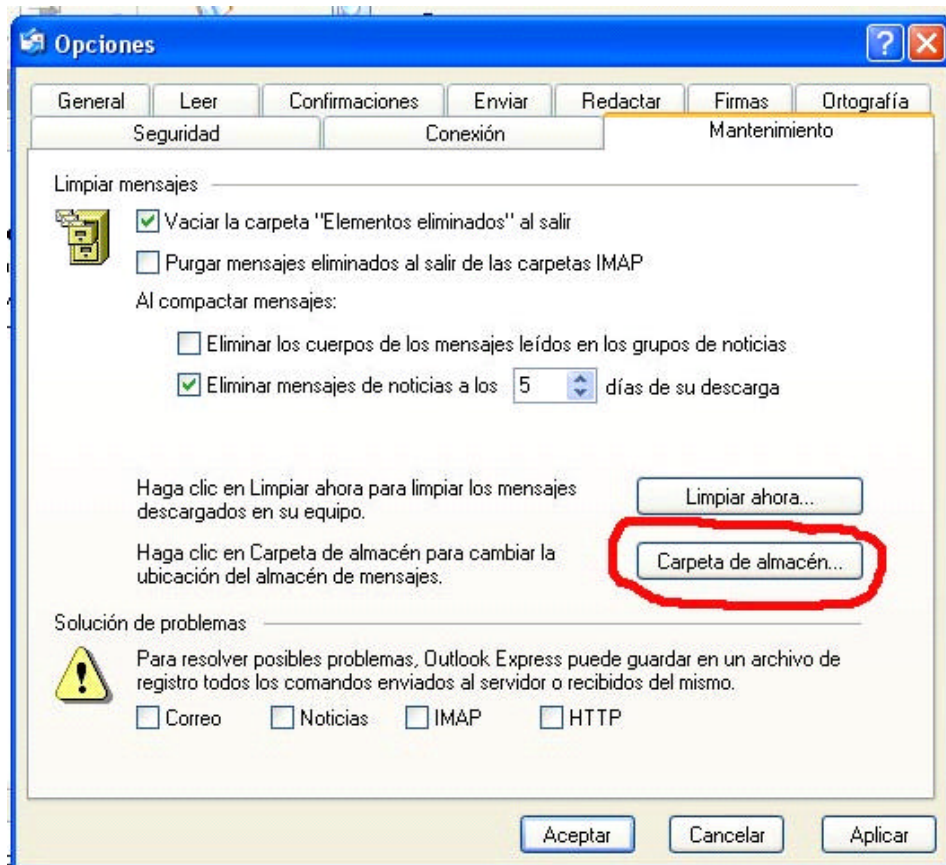


Gráfico 9

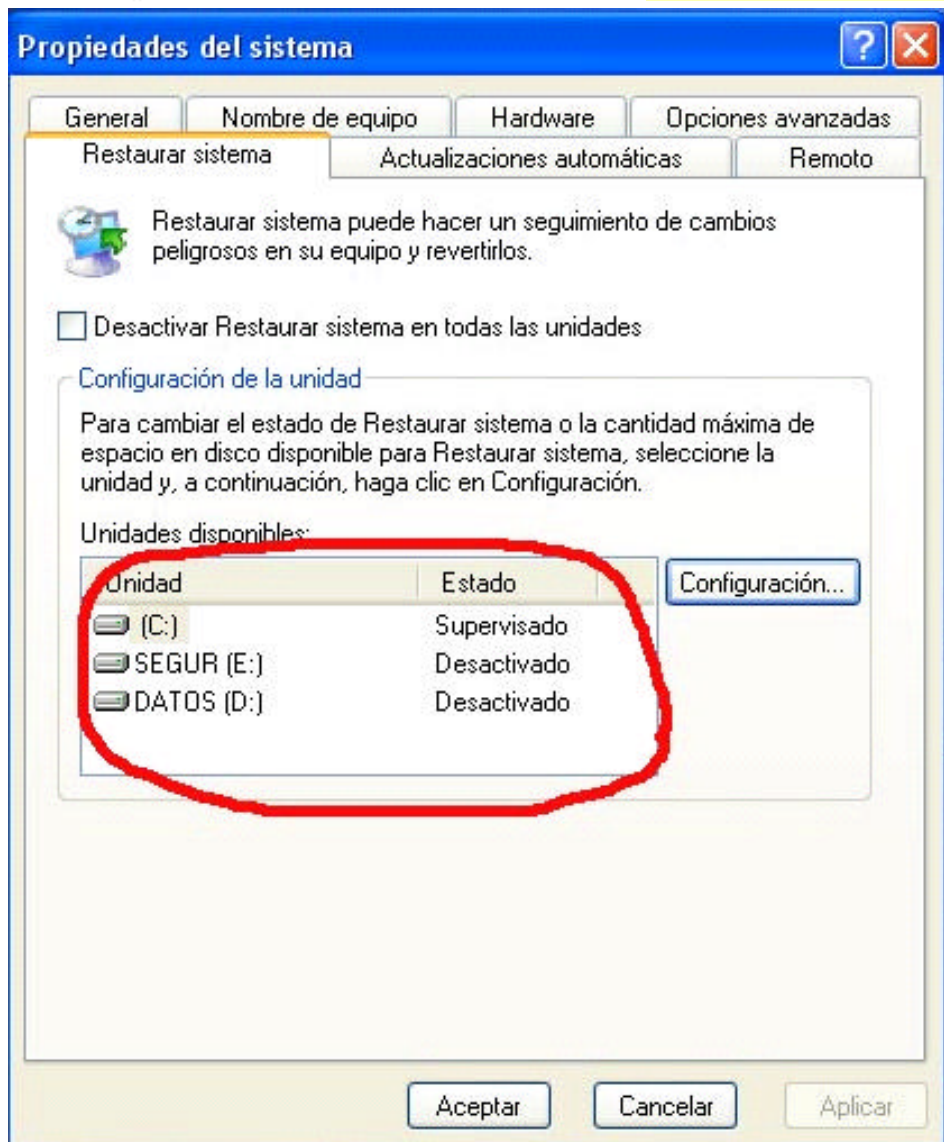


Gráfico 10

Abrimos el programa y vamos a herramientas / opciones / mantenimiento y aquí pinchar en "carpeta almacén" y en "cambiar" seleccionamos la carpeta antes creada y listo.

Ver Grafico 09

Y con esto, hemos conseguido hacer que el disco C, sea únicamente de lectura, ya que no se grabaran datos en el. Y en este disco tendremos el sistema operativo y todos los programas. OJO. Los programas de intercambio de ficheros como el Emule, Kaza, etc. Deben ser instalados en el disco D, ya que usan sus propias carpetas para los ficheros temporales.

Y si ya queremos proteger un pelín más nuestro ordenador, podemos ocultar las siguientes carpetas ya que nunca accedemos a ellas de manera directa y de esta manera nos libramos de que puedan ser borradas en un descuido o que alguna persona inexperta trastea en ellas. La manera de ocultarlas es pinchando sobre ellas con el botón derecho del ratón, elegir propiedades y activar la opción "oculto" y desactivar "solo lectura" y en la ventana siguiente elegir "aplicar cambios solo a esta carpeta".

Las carpetas que podemos ocultar son las siguientes.

En el disco C
WINDOWS, ARCHIVOS DE PROGRAMA y DOCUMENTOS AND SETTINGS

En el disco D:
TEMPORAL, FAVORITOS, CORREO, MENU INICIO y ESCRITORIO



En teoría podemos ocultar casi todas, pero estas que menciono, prácticamente no se accede a ellas casi nunca.

El último paso que deberíamos realizar, aunque no es imprescindible, si es recomendable, es la desactivación de la restauración del sistema para el disco D. Como en este disco, tendremos únicamente nuestros archivos personales y los temporales, es prácticamente improbable que este disco produzca algún fallo en el sistema, en cambio en el disco C, donde están instalados todos los programas y controladores es mas normal que se produzcan errores. Si tenemos activada la restauración del sistema para ambos discos, se puede dar el caso que al restaurar, perdamos algún fichero del disco D. Por esto recomiendo que se desactive esta opción para este dispositivo y no correr riesgos a la hora de restaurar el sistema. Para ello nos vamos a Inicio / Panel de control / Rendimiento y mantenimiento / Sistema, en

la ventana que nos aparece, pinchamos en la pestaña "restaurar sistema", aquí deberían aparecer todos los discos duros y particiones de nuestro sistema, en el caso que nos ocupa, seleccionamos la unidad D y pinchamos en "configuración", Ahora simplemente tenemos que activar la casilla "Desactivar restaurar sistema en esta unidad".

Ver Grafico 10

Y ahora que tenemos el ordenador bien preparado, lo ideal seria hacerse con el programa DRIVE IMAGE u otro similar y realizar una imagen del disco C, en un fichero del disco D, así si alguna vez tenemos que realizar un formateo, ya no será necesario perder tiempo en la instalación, restauramos esta imagen y en 10 minutos tendremos el ordenador totalmente operativo con todos los programas instalados. OJO. El programa que usemos para crear la imagen de nuestro disco, debería ejecutarse directamen-

te desde CD o desde disquete. de nada nos sirve que para restaurar el sistema tengamos antes que instalar el Windows, lo único que haríamos es perder un tiempo precioso.

Estas indicaciones están pensadas para dos discos duros o un disco con dos particiones, se pueden realizar otras combinaciones, en mi caso (es el que aparece en los gráficos) tengo dos discos duros y uno de ellos particionado.

Disco 1:	Partición	C:
	Programas y sistema operativo	
	Partición	H:
	Temporales y backup	

Disco 2:	Partición	D:
	Datos y ficheros personales	

Las combinaciones pueden ser múltiples, pero yo creo que con tres particiones distintas son suficientes para no liarnos, El tener muchas particiones (he visto ordenadores con 20) lo que hacen es ralentizar el sistema y complicarnos a la hora de buscar cualquier dato o fichero.

Bueno. Espero que estas indicaciones, fruto de mi experiencia de varios años peleándome con la informática os sirvan de ayuda.

Francisco Pampillon
AHS6732



1977, en algún lugar de África Occidental

Capítulo 2º por Joan Velasco AHS5042



los refugiados, pobres víctimas de lejanos intereses.

Sean vuelve a volar al continente. Pero la situación ha cambiado drásticamente.

Se ha acabado el llevar maestros, médicos, funcionarios, militares de permiso, indígenas que iban a los modernos hospitales de las islas, suministros, correo.... Ahora solo lleva recambios y algún ocasional técnico extranjero.

1977, en algún lugar de Africa Occidental

(Capítulo 2º)

Corre el año 1975. Aprovechando un vacío de poder en la metrópoli, varios países vecinos se lanzan sobre la colonia con ferocidad de hienas. El país septentrional se lleva la mejor parte: minas de fosfatos y bancos de pesca. Y muchas posibilidades de petróleo....

Para ello se vale de cualquier medio, como poner delante de sus tropas a su propia población civil como escudos humanos frente a las desorientadas tropas coloniales, que se ven obligadas a retroceder para evitar una matanza de civiles. Todo ello con un gran despliegue propagandístico como si de una liberación se tratara. Mientras los políticos de la metrópoli venden sin escrúpulo

los todo un país al mejor postor.

La vergüenza de tener que cumplir la ignominiosa orden de retirada y dejar a sus legítimos habitantes indefensos ante los invasores pesará muchos años en la memoria de ese ejercito que se retira...

Se convierte en una zona de guerra. Los invasores arrinconan en los confines del desierto a sus habitantes, iniciando el expolio del país bajo la tan cacareada excusa de recobrar una provincia arrancada al colonialismo. A su vez, los habitantes se organizan y hostigan a las tropas invasoras, a base de cruentos y rápidos golpes de mano. Ello lleva a las nuevas autoridades a establecer largos muros de defensa, extensos campos de minas y un estricto control militar. Las represalias indiscriminadas no se hacen esperar.

El país oriental se retira de la pugna por el control del territorio y acoge en campamentos a

Se respira un ambiente de opresión y miedo. El coronel Rashid, responsable militar de la zona, se ha convertido en el Dios Topoderoso del lugar. Nada escapa a su control.

La primera vez que le ve sabe que tarde ó temprano se enfrentará a él. Ambicioso y prepotente, enfundado siempre en un impecable uniforme, no tiene ningún escrúpulo para mantener el control en la zona. Su zona.

Algunos amigos han desaparecido. Unos se han enrolado a los resistentes. De otros, simplemente no se sabe nada. Y si pregunta encuentra miradas huidizas y respuestas evasivas. Y miedo, mucho miedo, Su avión está constantemente controlado y él mismo percibe un par de ojos vigilantes que raramente le pierden de vista.

Tampoco sabe nada de sus amigos de Sidi Driss. Lo poco que ha sabido es que la guerra les ha sorprendido en un mal



lugar, muy cerca de las líneas del frente por lo que se han visto obligados a permanecer en el mismo sitio. Es peligroso moverse, tanto por las patrullas de soldados como por los amplios campos de minas.

Le gustaría ir a verlos, pero es zona de guerra y las autoridades se lo han prohibido terminantemente. Incluso le amenazan con derribarlo. Le han marcado unas rutas a las que debe ceñirse estrictamente.

Después de unos días de disfrutar de aire acondicionado, una cama decente y cervezas realmente frías, vuelven con su viejo Dakota a volar hacia el continente. Una vez mas la carga la forma material técnico minero y tres geólogos especializados en petróleo. Está claro que si en ese pedazo de desierto no hubiese algo mas que arena, nadie habría disputado esa tierra a sus habitantes.

En tramo viento en cola izquierda, Sean echa un vistazo al polvoriento aeródromo. Algo

rompe el familiar esquema: una figura estilizada a la sombra de uno de los ruinosos barracones y tres modernos transportes, Hércules quizá.

- Jorge, me parece que tenemos nuevos vecinos - le comenta Sean

- No me digas? Buenos vecinos ó malos vecinos? - le contesta sin levantar la cabeza de la lista de chequeo

- Pues no sé que decirte. Pero no me hacen mucha gracia...

A Jorge nada le distrae de su meticuloso proceder

- Bueno, nosotros a lo nuestro: Check list para aterrizaje

- Ok..

- Avisadores de cabina...

- Puestos

- Carburación rica

- En rica

- Calefacción carburador

- Anda ya... a 42º grados a la sombra...

- Vale, pero aquí lo pone...

- Bueeeno, cabezón

- Tren abajo

- abajo y dos verdes

- Flaps abajo
- Flaps abajo
- Terminada lista de chequeo para aterrizaje

Sean mira a su copiloto con una sonrisa:

- El día que lleves un Jumbo vas a disfrutar como loco leyendo listas de chequeo...

- Si. Vale. Tú riéte. Pero acuérdate de aquella vez que bajabas sin el tren - le contesta Jorge amoscado

El comentario hace sonrojar a Sean. La maldita rutina...

- Si, tienes toda la razón Perdon.

Toma suave a pesar de un viento de través. Carreteo hasta el barracón.

Ahí ya les espera el habitual e irritante control militar.

Paran los motores mientras los mecánicos abren las puertas e inician la descarga del material

- Jorge, pásame los prismáticos - le pide Sean

La figura estilizada a la sombra de un barracón le ha llamado la atención. Cuando enfoca la imagen se confirma su sospecha:

- Nuestro nuevo vecino: un Mirage F-1. - le dice a Jorge

- Tú los conoces mejor que yo. de tu paso por la Fuerza Aérea. En tu país tenéis algunos de esos, no?

- No me digas? - le contesta Jorge mientras pliega cuidadosamente un mapa - Déjame ver...

Le pasa los prismáticos:

- Mala señal. Estos van a recrudecer sus ataques, porqué va equipado con pilones para bombas. Y ya que los otros no tienen aviones está claro que lo van a usar de bom-



bardero - comenta Sean mientras

- Pues sí. Es un Mirage F-1, creo que la versión CH. ¿Y has visto lo que están bajando de aquel Hércules? - le señala Jorge

Los hombres que están descargando el transporte acarrean unos grandes depósitos sin aletas.

- Dios mío! Eso parece nápalms ... - contesta Sean con espanto

- Sí. Es nápalms. Una de las armas más horribles que existen...

Desde abajo un grito les llama la atención. Un oficial les indica con signos inequívocos que bajen de una vez y que dejen de mirar lo que no deben.

Solventado el desesperante papeleo, debidamente agilizado con un cartón de cigarrillos, suben a un vetusto Land Rover con capota de lona recuerdo de tiempos mejores y enfilan la carretera hacia el poblacho. La estrecha cinta de asfalto prosigue entre altas dunas con la altura de un tercer piso, que amenazan con tragársela cualquier día. Para ello hay un par

de excavadoras día y noche, todo el año, retirando la arena en una eterna lucha en la que el desierto tiene todas las de ganar.

Hoy es un día ventoso y se ven obligados a taparse completamente con el turbante. A pesar de ello tienen la desagradable sensación de masticar arena. De vez en cuando se cruzan con grandes camiones cargados hasta límites insospechados. Y encima de la carga, arracimados y agarrados como pueden, multitud de personas que aprovechan cualquier medio que les pueda transportar.

Poco antes de llegar al poblacho el inevitable puesto de control. Ya les conocen, pero eso no impide que el gendarme les haga apartarse de la carretera y se enzarce en una amable conversación, mientras toma nota a mano de todos los datos de sus pasaportes. Un intercambio de cigarrillos finaliza los trámites y por fin llegan a la entrada del poblacho. Que tiene su gracia, pues a modo de puerta de entrada dos enormes siluetas de camello cruzan sobre la carretera.

Después de una rápida ducha que sólo mitigará brevemente el calor antes de que sus cuerpos se cubran nuevamente de sudor, se encaminan al centro neurálgico del lugar: el bar-cabaret-tienda de todo

Apenas traspuesto el umbral, observan en una mesa apartada al coronel Raschid y a un oficial con un traje de vuelo verde.

Se acodan en la barra y piden un par de cervezas frías, después de bromear con el barman acerca del hipotético frescor de las mismas. Hoy están de suerte, pues funciona la nevera. Cuando falta electricidad, una solución de emergencia es usar un extintor de CO2 para enfriar cajas enteras. Método radical pero sumamente eficaz.

El coronel Raschid les hace una seña para que se acerquen. Ambos se miran extrañados y se dirigen a la mesa.

- Teniente coronel, - le dice al aviador, situado a su derecha - le presento a unos colegas suyos, Sean y Jorge

El piloto se limita a mirarlos con gesto altivo y un desdén más que evidente. Ni siquiera les da la mano.

- ¿Así que es suyo ese cacharro que ha llegado hace un rato? No entiendo cómo dejan volar esas cosas todavía - comenta sin ocultar su desprecio

- Supongo que el Mirage ése nuevecito será el suyo. ¿no? - le pregunta Sean, conteniendo su creciente indignación

- Pues sí. ¿Le gusta? eso sí que es volar - le contesta el aviador con evidente orgullo



marse. Pero es un placer efímero. El sol se pone muy rápido en esas latitudes.

Se sienta en el suelo junto a una palmera y reflexiona.

Debería plantearse el dejar este trabajo. La opresión del coronel es cada día mas asfixiante y se ha convertido ya en una cuestión personal.

Además puede convertirse en un testigo incómodo.

No, no debe engañarse, que esta situación termine mal solo es cuestión de tiempo.

Mientras piensa en todo ello, oye unos pasos acercándose

- "Como sea Jorge que viene a darme un sermón me va a oír. Por mucha razón que tenga" - piensa

Una figura difuminada por la oscuridad creciente se acerca a su lado. No es Jorge.

- ¿Inglés? Soy yo Mustafá - le dice la figura

- Ah, Salam Aleikum, Mustafá, ¿cómo estás? - le saluda Sean

Es un muchacho del lugar que siempre está en el aeródromo dispuesto a realizar cualquier trabajo que se le mande. Ha hecho muy buenas migas con Sean, pues es de los pocos que no le ordena las cosas a gritos ni de malas maneras. Además en cada viaje le trae algún pequeño obsequio.

- Amigo, está tarde estaba en el hangar ordenando las herramientas y he oído una conversación entre el coronel Raschid y ese piloto que ha traído el avión que hace tanto ruido - empieza

- Y bien? - le pregunta mas por cortesía que otra cosa, pues no está muy interesado en chismes en este momento

- Hablaban de que iban a

- Muy bonito, no lo dudo. Pero hay otras maneras de volar también válidas y menos dañinas para los demás...

- Esas maneras de volar ya son historia. No tienen futuro. En poco tiempo ustedes y su aparato formarán parte de un museo. ¿Y a que se refiere como menos dañinas? - pregunta el aviador con un inquietante tono frío

Jorge piensa que se tendrá que emplear a fondo para mantener la paz, pero interviene antes el coronel Raschid:

- El teniente coronel Ahmed está aquí como avanzada para organizar el despliegue de su escuadrilla de Mirage. Vamos a terminar de una vez por todas con esos bandoleros y con quienes les apoyan - dirigiéndose al teniente coronel, añade - Este caballero inglés tiene cierta debilidad por esos bastardos, ¿no es verdad, inglés?

Sean está rojo de ira. Jorge decide intervenir antes de que suceda algo irreparable:

- Bueno, coronel, si no necesita nada mas de nosotros tenemos que marchar. Coge a Sean de un brazo y se

dirigen a la salida. Una voz a sus espaldas añade:

- Inglés, por donde pasan mis aviones no queda rastro... de nada - les espeta el aviador con una carcajada

- Jorge... ni se te ocurra decirme algo - mientras andan hacia el hotelucho donde se alojan

- Vale, hombre, vale - le contesta Jorge apaciguador. El sol se está poniendo en el horizonte. Dentro de un rato la temperatura descenderá rápidamente

- Sabes? me voy a dar un paseo. Esos cerdos me han quitado el apetito - le dice Sean de pronto

- Oye, tendrías que evitar.... - empieza a decir Jorge, pero Sean le corta en seco

- Ni una palabra mas -

- Ok, ok, nos vemos en el Ritz mas tarde - se despide Jorge

Sean se dirige hacia las dunas próximas. Para él es un placer ver el ocaso con sus tonalidades doradas y serpenteantes sombras. Le servirá para cal-



risa divertida - ... y no es mala manera de hacerlo. Si... por todo lo alto y dejando a ese cerdo con un palmo de narices. Además, si te dejo solo con tu cabecita loca seguro que te olvidas de algo.

Los ojos de Sean muestran gratitud hacía su amigo:

- Sabía que no me dejarías, colega - sonrío

- Venga, chalao, pensemos como hacerlo antes de que me arrepienta - riéndose a su vez

- Y recemos para que mañana se mantenga el tiempo y tengamos esas nubes bajas....

(Continuará)

Joan Velasco AHS5042

tirar bombas al poblado ése donde te recogieron cuando caíste con el otro avión. Que lo iban a arrasar por haber ayudado a los rebeldes - continúa el chico

Sean se queda lívido. Una fugaz imagen cruza su mente. La de una túnica azul celeste en medio de un mar de fuego... Agarra con tanta fuerza el brazo del muchacho, que éste se alarma

- Perdona, Musta. No era mi intención hacerte daño. ¿Oíste para cuándo está previsto el ataque?

- Si. Como mañana por la tarde llegará el resto de aviones, hablaron de realizar el ataque al romper el alba de pasado mañana - le contesta el chico

- Muchas gracias, Mustafá. No lo comentes con nadie y menos aún que hablaste conmigo. Ahora vete, será mejor que no nos vean juntos.

Su cabeza empieza a trabajar a toda velocidad. La solución mas fácil es la huida inmediata, olvidar este rincón de mundo dejado de la mano de Dios.

- "Si, eso es lo que me dirá Jorge, sin duda alguna " -

piensa, con una sonrisa - "pero me sentiría mal el resto de mi vida... no, no lo haré. Voy a intentar a hacer algo por esa gente. Ellos me ayudaron y es lo menos que puedo hacer por ellos"

La decisión está tomada. Ahora sólo queda hablar con Jorge.

- ¿¿Qué vas a hacer qué?? Tu estás como un cenorro!! Te vas a meter en un lío tremendo, siempre y cuando no te derriben antes - le contesta Jorge con unos ojos como platos.

Lo que Sean había previsto.

- De acuerdo, Jorge. Pero tengo que hacerlo, entiéndeme. Le debo mucho a esa gente. Tendré que idear la manera de que esto no te salpique... - le contesta Sean.

Lógico. La primera reacción del coronel Raschid será apretarle las tuercas a Jorge a base de bien. Eso es mas que seguro...

- Hey, un momento. Que el plan sea de locos es una cosa y que no me apunte a la fiesta es otra, ¿sabes? Ya empezaba a fastidiarme todo esto. Va siendo hora de cambiar de aires - con una son-



QUIERES ESCUCHAR A LOS CONTROLADORES AEREOS CON TU VIEJA RADIO FM???

por Borja Dosal Roiz

Escuchar a los controladores aéreos es posible sin tener que comprar un scanner del espectro de banda por 120 euros. Para empezar debemos saber que las comunicaciones entre controladores y pilotos se desarrollan entre los 118 y 136 MHz de frecuencia (más o menos), con portadora modulada en frecuencia, es decir, FM. Si miráis una radio normal que pueda sintonizar FM veréis que la banda de radio comercial se mueve entre los 88 y los 107 MHz. Para sintonizar la frecuencia de una torre de control, que suele estar por los 118 MHz, solo necesitamos ganar unos 11 MHz y se puede lograr. Para ello vamos a aprender una fórmula muy importante y es que la Frecuencia es igual a la inversa de 2π por la raíz de la Capacidad por la Inductancia. Pero tranquilos que no habrá que hacer ningún cálculo. Esta fórmula nos servirá para saber que si logramos reducir la Capacidad o la Inductancia lograremos aumentar la frecuencia hasta en 20 MHz, como hasta el momento he conseguido.

$$F = \frac{1}{2\pi\sqrt{C \cdot L}}$$

Gráfico 1

Ver gráfico 1 arriba.

1.- El primer paso en que busqueis una vieja radio de FM o FM/AM es lo mismo, que quie-

cambia de emisora, usease el Tuning.

2.- El segundo paso es abrir la radio para poder verle las tri-

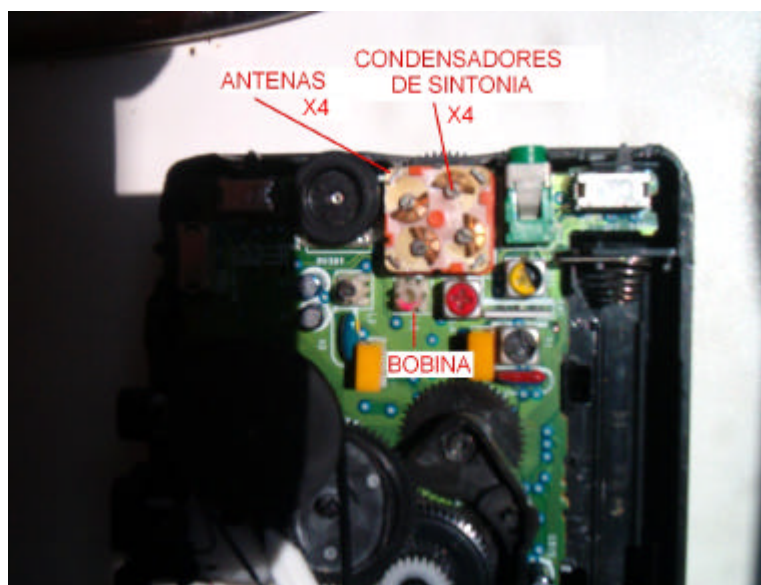


Gráfico 2

ro decir con vieja???? A primera vista la radio debe sintonizar las emisoras de manera manual, es decir, la típica rueda dentada que la girarla

pas. Lo primero que nos dirá si esta radio sirve o no para nuestros propósitos es el condensador que se utiliza para sintonizar las emisoras. Para descu-

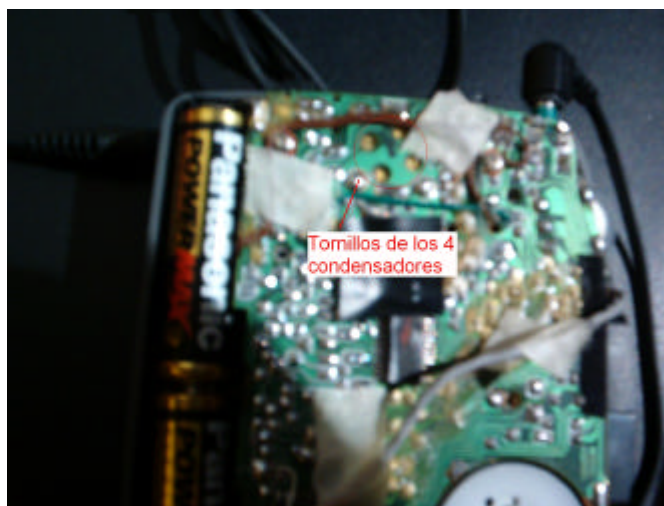


Gráfico 3

brirlo tenéis que buscar el engranaje que mueve la rueda del Tuning. Y si dicho conden-

3.- El tercer paso es probar cual de los cuatro condensado-



Gráfico 4

sador tiene esta pinta vamos por buen camino. Se trata de un condensador que tiene cuatro pequeños condensadores de sintonía como éstos.

Ver gráfico 2

Aunque también podéis encontrar algo como lo que vemos en la siguiente foto. Se trata de cuatro tornillos que están en la

res de sintonía sirve para sintonizar en FM. Para ello solo tenemos que escuchar una emisora en FM e ir girando los condensadores uno por uno, aquel que haga cambiar de estación de radio es el que usaremos más adelante. Así que es muy importante no olvidar cual de los cuatro conden-

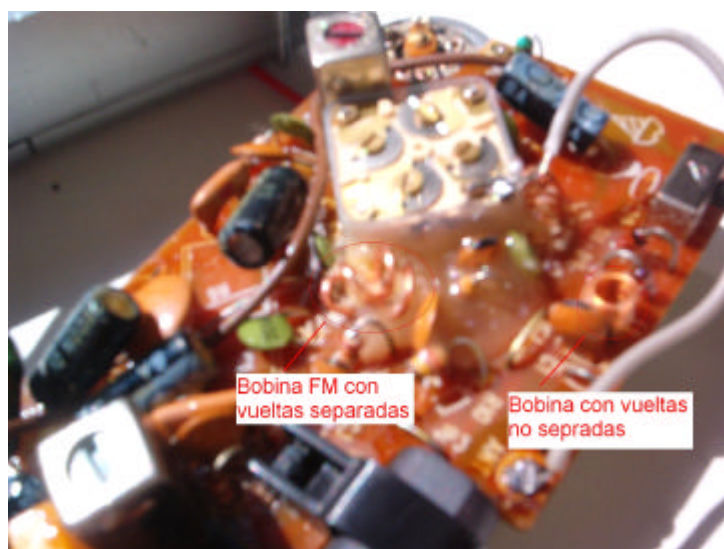


Gráfico 5

otra cara del circuito impreso y que hacen girar los condensadores de sintonía.

Ver gráfico 3

sadores es el que nos interesa.

4.- El cuarto paso será encontrar la bobina de FM con el objetivo de reducir la inductan-

cia (L). Las bobinas que os podeis encontrar en un circuito pueden ser como éstas que aparecen en la foto de arriba, donde pone bobina. Este tipo de bobinas con como un cilindro de plástico que tiene un cable enrollado alrededor y en el centro hay como una especie de tornillo llamado núcleo. En concreto la bobina de la foto no tiene núcleo con el fin de reducir la inductancia como queríamos.

Otro tipo de bobina son éstas que aparecen en la foto, son bobina a pelo, y para reducir la inductancia en ellas hay que separar las vueltas de la bobina, simplemente que no estén tan juntas entre sí.

Ver gráfico 4.

Pero claro, en el circuito de una radio pueden aparecer varias bobinas, como saber cual es la que hay que tocar??? Lo mejor es escuchar una estación de radio y ponernos a tocar bobinas. En las bobinas de núcleo hay que desatornillar el núcleo y en las bobinas a pelo poniendo el destornillador entre las vueltas de la bobina podemos escuchar si estamos generando interferencia o no. Si hacemos esto y se escucha algo raro esa es nuestra bobina.

5.- El quinto paso es poner el condensador principal a capacidad mínima, y eso es muy sencillo pues solo se trata de mover el tuning de la radio hasta colocar la guía indicadora en 107 MHz. En este momento ya hemos logrado reducir la inductancia (L) y la capacidad (C), es decir, ya podemos sintonizar frecuencias mayores.

6.- El sexto paso es construirse una antena, algo tan sencillo como una antena de una vieja

televisión y un cable. Algo parecido a esto:

Ver gráfico 6.

En caso de que no podáis haceros con una vieja antena, un cable eléctrico normal y corriente podría servir. Eso sí, procurar que la longitud de este cable sea de 55 cm. Y para los que os vaya el rollo técnico éste es el porqué de la longitud del cable:

Las ondas electromagnéticas que transportan el sonido, no dejan de ser ondas, y se las puede describir con una serie de magnitudes. Es como decir que una persona tiene ojos azules y pelo negro, pues de las ondas también podemos decir su longitud de onda (λ), su amplitud, su frecuencia, ect...

En este caso nos interesa calcular la longitud de onda, expresada con la letra griega λ (λ), que es la distancia que hay entre cresta y cresta o valle y valle, siendo la cresta el punto más alto que alcanza la onda y el valle el más bajo. Total la fórmula para obtener la λ de una onda es: $\lambda = c / f$, siendo c la velocidad de propagación de una onda electromagnética (300.000.000 m/s) y f la frecuencia de la onda, en este caso tomamos 136 MHz (136.000.000 Hz).

$\lambda = 3.000.000.000 / 136.000.000$
 $\lambda = 2.21$ metros

Ver gráfico 7.

Y como luego hay una teoría que dice que la longitud de la antena debería ser un cuarto $\frac{1}{4}$ de la longitud de onda λ pues al dividir 2.21 entre 4 queda 55 cm.

Ver gráfico 8.

Ahora de lo que se trata es de tener paciencia y un aeropuerto cerca, tener en cuenta que

las frecuencias que vamos a capturar con esta radio no

esquina del condensador principal. Estas pequeñas antenas



Gráfico 6

superarán los 127 MHz, así que oiremos Torre, Tierra, Autorizaciones, Aproximación, Atis y muy poco de Ruta que está en mayores frecuencias. Así que si no hay aeropuerto apenas oiremos transmisiones. Si os fijáis en la primera foto está señalada una de las cuatro antenas que hay en cada

son de enorme importancia si queremos escuchar a los controladores, pero claro si nos encontramos a unos 20 o 30 kilómetros de un aeropuerto resultan muy pequeñas para capturar ondas, por eso nos hemos fabricado la antena del paso seis. El problema es que solo una de las cuatro antenas

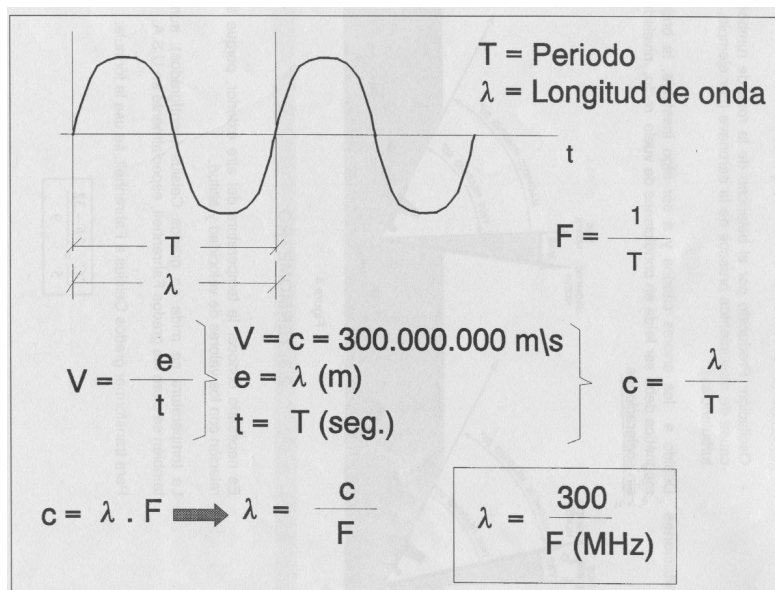


Gráfico 7

es la que sirve para aumentar pequeño condensador no

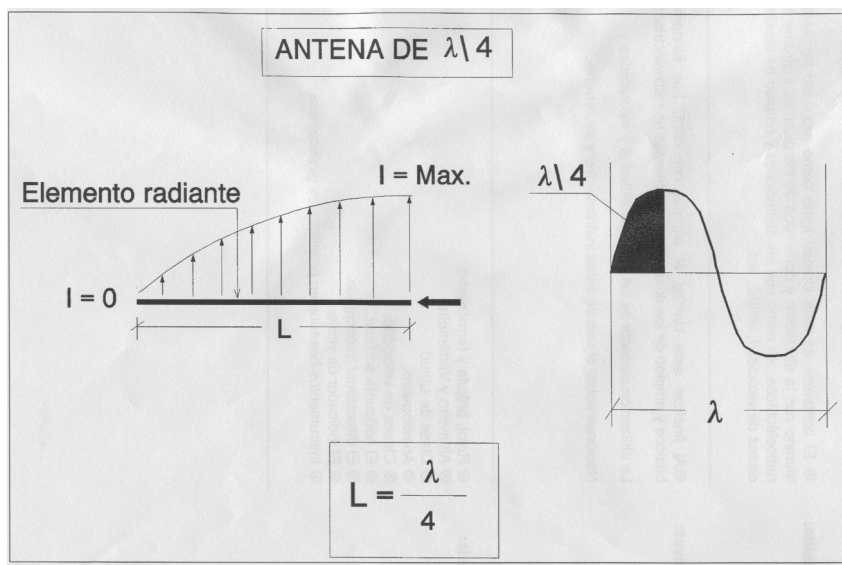


Grafico 8

la ganancia en FM y escuchar a los controladores.

Por eso hace falta mucha paciencia y acercar el extremo del cable de nuestra antena casera a una de las cuatro antenas del condensador, ase-

hemos oído nada, habrá que repetir el procedimiento, pero conectando nuestra antena casera a otra de las pequeñas antenas del condensador.

Algo que aún complica más nuestro intento de escuchar a

mos esa frecuencia con nuestra radio en ese preciso momento de silencio no oíríamos nada, a pesar de que el truco funciona. Pero ante este inconveniente hay una solución y es el ATIS "Airport Terminal Information Service" se trata de un mensaje automático que se repite una y otra vez con información meteorológica y demás. Así que el ATIS nos será de gran ayuda para saber cual de las antenas del condensador es la correcta.

También existe otra posibilidad que a mí me funciona y es ir al aeropuerto y sin necesidad de antena casera girar el pequeño condensador de sintonía y oír a los controladores. Cuando estamos en un aeropuerto las antenas de emisión de ondas eletromagnéticas están tan cerca que apenas se atenúan las ondas y las pequeñas antenas del condensador pueden capturarlas.

Para que os hagáis una idea os enseño la posición del condensador de sintonía, bobina, y antena que uso para escuchar a los controladores.

Toda esta información a sido copiada de la web

<http://atc-radio.tripod.com>

Web del autor



Grafico 9

gurarse de que hacen conexión y girar aquel pequeño condensador de sintonía que recordamos del paso tercero. Si después de darle varias vueltas al

los controladores es que no están todo el tiempo hablando, sino que hay momentos en que el controlador no tiene nada que decir y si nosotros barriera-

Autor: Sr. Borja Dosal Roiz

Artículo ofrecido con permiso del autor por:

Christian Pérez Felguera
AHS6583

WEBS INTERESANTES

por Manuel Ferreño AHS6350

La página Web de AirHispania, nuestra querida Compañía, ha cambiado mucho desde sus comienzos allá por el año 2000. Obsérvese el primer gráfico.

Se observa la diversidad de apartados para hacer más fácil la localización de cualquier tema que nos interese: presentación, funcionamiento, organización, etc.

Desaparecen apartados como el de paneles, categorías, puntuaciones (en el 2000).

Los últimos Notam se ven directamente en la pantalla de inicio, sin tener que entrar en ningún apartado, lo que le da inmediatez y novedad.

Lo mismo sucede con el apartado de Eventos como el Tumba Tumba que destaca por el tipo de letra y coloración.

Como se dice textualmente en la página web de los inicios del 2000 “desde el inicio de nuestra singladura el 15 de septiembre de 2000, intentamos proporcionar suficiente información, mediante diversos tutoriales y en la sección de instrucción, para que los pilotos virtuales más novatos comprendan como vuela su avión”. Palabras que reflejan perfectamente lo que se desea en la actualidad por parte de AirHispania.

Para recordar está el organigrama de la primera época del año 2000, a ver si os suenan los nombres:

- AlfaHotal: Grupo que publica el Boletín del mismo nombre, coordinado por Antonio Pérez Colchero.

- AH-AIS: Grupo de planificación de vuelos: coordinado por Joan Velasco.

- Vuelos VFR: coordinado por José María Guglieri.

- Vuelos IFR: coordinado por Alfredo Diego.

- AH-Control: Grupo de vuelos controlados on line en tiempo real, coordinado por Angel Amado y Jorge Puiqdollers.

- AH-Instrucción: Coordinado por José María Gacías.

WWW.AIRHISPANIA.COM



© 2000 - AirHispania - Líneas Aéreas Virtuales

Página Web AirHispania del año 2000

año 2000 y compárese con el gráfico 2 del presente año 2005.

colaboradores, escuela, publicaciones,notam, eventos, vuelos, cartillas, flota, delegados,

descargas, lista de correo, foro, e n l a c e s , canales activos, panel de control, gallería de pilotos, y creo que no me dejo ninguno.

En total son 21 apartados que nos llevarán rápidamente al que necesitamos.



Página Web AirHispania del año 2005

Características técnicas de la Cessna 182 y 182S

por Pedro Paulo Gómez Rielo



La Cessna 182, avioneta de 4 plazas, apareció en 1956 como una variante con tren triciclo del modelo 180, continuando en producción hasta el año 1985 (21.864 ejemplares) cuando fue víctima como tantos otros modelos de la nueva legislación norteamericana sobre responsabilidades de los

fabricantes en caso de accidente. Modificada años después esta normativa legal, la fabricación se reanudó en 1996, con la versión 182S. También se construyó en Francia (Reims Aviation) y Argentina (DINFIA).

Motores:

182.- Continental O-470-R de 6

cilindros (230 caballos/170 kW) y hélice de dos palas de velocidad constante.

182S.- Textron Lycoming IO-540-AB1A5 de 6 cilindros (230 caballos/170 kW) y hélice de dos palas de velocidad constante.

Actuaciones:

182.- Velocidad máxima 257 km/h (140kt), velocidad de crucero 253 km/h (136kt). Tasa de ascenso inicial 1200 pies/min. Techo de servicio 20.000 pies. Radio máximo 1078 km (582 millas náuticas).

182S.- Velocidad máxima al nivel del mar 268 km/h (145kt), velocidad de crucero al 80% de potencia 260 km/h (140kt). Tasa de ascenso inicial 924 pies/min. Techo de servicio 18.100 pies. Radio máximo 1520 km (820 millas náuticas).

Pesos:

182.- Vacío 735 kg (1621 libras). Máximo al despegue 1160 kg (2550 libras).

182S.- Vacío 854 kg (1882 libras). Máximo al despegue: 1.406 kg (3100 libras).

Dimensiones:

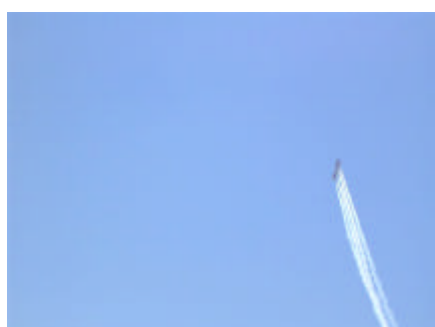
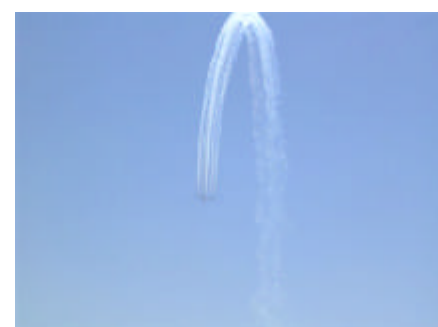
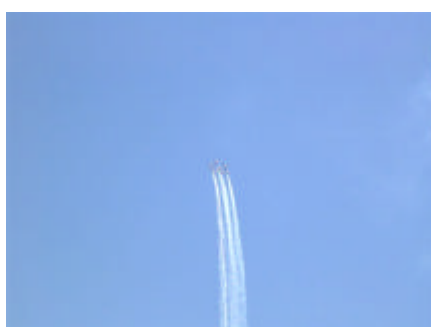
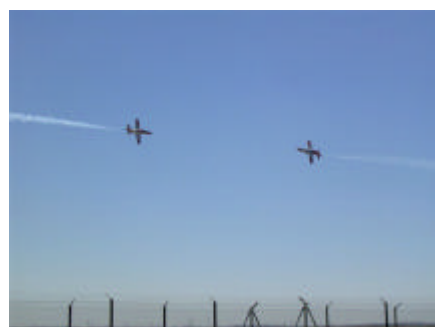
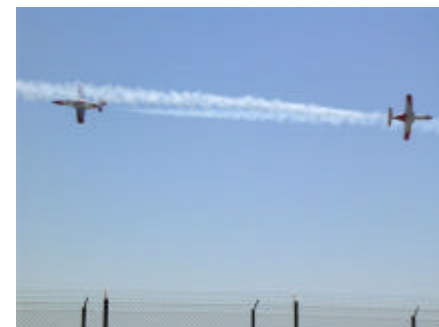
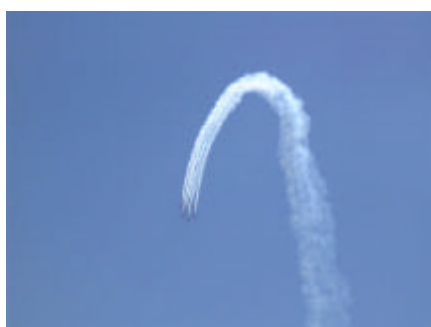
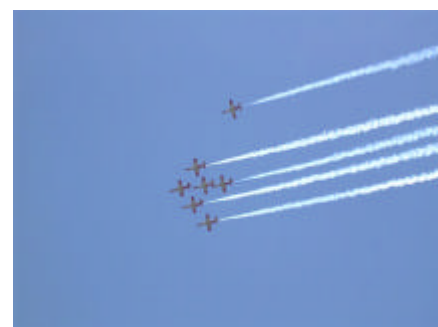
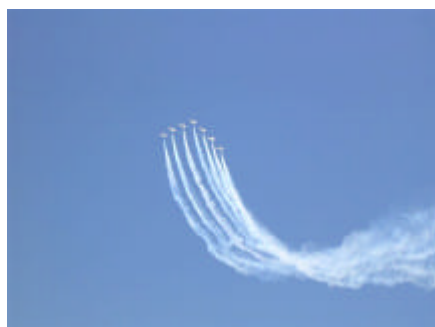
182.- Envergadura 10,97 metros (36 pies), longitud 7,67 metros (25 pies 2 pulgadas), altura 2,80 metros (9 pies 2 pulgadas), área alar 16,20 metros cuadrados (174 pies cuadrados).

182S.- Envergadura 10,97 metros (36 pies), longitud 8,84 metros (29 pies), altura 2,82 metros (9 pies 3 pulgadas), área alar 16,20 metros cuadrados (174 pies cuadrados).



Fotos de la Exhibición aérea de la Patrulla Águila

Reportaje fotográfico de Francisco Sánchez



RELATOS: Vuelo de vuelta del aeropuerto de Burgas (Saráfovo-Bulgaria) a a Dusseldorf (Alemania)

Vuelo de vuelta del aeropuerto de BURGAS (SARAFOVO), con destino al aeropuerto de DUSSELDORF (ALEMANIA).



Hora local 20:30, el aeropuerto de Burgas sigue teniendo esa atmosfera prosovietica de los años 50, la austeridad de la terminal, los edificios colindantes, los aviones....

Todavía no hemos empezado con el embarque y la comandante esta nerviosa por el retraso que llevamos arrastrando desde la rotación, (nos han entregado el avión con dos horas de retraso)....Dusseldorf cierra a las 24:00 hora local.

Hago yo el vuelo, todo esta cargado en el FMC, todas las listas hechas,... vuelvo a estudiar la ruta, compruebo en la pagina de PROGRESS la millas, el combustible con el que llegaremos, nivel OPTIMO y MAXIMO de crucero, los maximos pesos al TAKE OFF y al LANDING... Vuelvo a mirar el METAR Y FC (forecast) de la ruta...malditas tormentas...toda Europa Oriental y Centroeuropa esta con vientos altisimos..

Dusseldorf da vientos de 250° 23Kts con rachas de 38Kts...bueno esta aproado con la 23L...pista larga....ILS.... fuera ya esta oscuro y la temperatura es de 12 grados...ras-

quilla..despegue con maxima potencia (C1) y BLEEDS OFF...todo normal.

Llegaremos 10 minutos antes de que cierre Dusseldorf...

En crucero la capi se coge un libro y desconecta....la cabina esta a oscuras excepto por su overhead light que ilumina su libro.

Fuera, Rumania esta completamente a oscuras...ni una carretera, ni una ciudad iluminadas..que pobreza...ya casi no hay trafico aereo...de vez en cuando alguna colacion...algun "radio check" de alguien que lleva sin recibir comunicaciones mas de 10 minutos...la capi ha apagado su luz...(y esta estudiando el overhead panel....)silencio, tranquilidad...es lo que mas me gusta... la noche es tranquila, veo reflejados los instrumentos en el cristal de mi ventana, y al mirar fuera veo millones de estrellas... ya estoy solo...pienso en lo feliz que soy en este momento...

Muy a lo lejos ya se ve actividad electrica que ilumina los cumunulimbus por dentro como bombillas....el viento ya se de 100 nudos en cola...1000KM de ground speed....nos estamos acercando....no hago el step climb que tocaba...(volan-



do mas bajo corremos mas con el mismo mach...)...ahora todavia corremos mas..jejejeje

El resto del vuelo es normal... todo vuelve a estar donde toca...tomo el ATIS...preparo la cabina para la aproximacion (radios, NAVs, rumbos, minimos, balizas, velociddes, frenada, maximo N1 TOGA....el briefing standar...), solicito descenso y hago la INITIAL DESCEND checkelis , que lee el PNF(pilot not flying).....llegamos tardisimo... el descenso estaba calculado para 280 nudos y delecercacion en FL100 para 240nudos...lo acelerc hasta 330 nudos...pesamos 56400 kilos....viento en cola...ahora estoy bajando en V/S de 2500 y SPEED mode de 330...bajo metiendo motor....

Dusseldorf radar nos autoriza a un punto a una 100 millas de la toma.....fuera veo las autopistas alemanas iluminadas de color naranja....pero atraves de una neblina muy densa....mirando mejor veo que es lluvia muy fina....la TAT es de -38°C pido ENGINE ANTI-ICE....estamos bajando como un torpedorrrrrrr....en el radar meteo no hay ninguna mancha de tormenta....pero si que hayotro trafico acercando-

se a Dusseldorf...el muy cabron...como vamos tarde....pedimos un punto que nos deja mucho mas cerca de la aproximacion.....nos contestan:...."LTO123...(con voz alemana) yu may procit to frrrabo alfa ggoomio fi o arrr (BAR-VOR)....discent to fly level seven tausen ...contact Dusseldorrrffff aprouch on 123.305 ...bye..." colacionamos....:

"Dusseldorf approach this is TLO123 direct to BAR VOR descending to FL70...information Y" ..eso lo ha dicho la capi....yo mientras tanto estoy flipando colorinesel nuevo punto de autorizacion me ha dejado 8000 pies alto....bajando a 330 nudos...viento en cola...56400kilos....saco SPEED BRAKE...y paso a LEVEL CHANGE....el A/T retrasa gases y el avion pica.....4500 de variometro....oigo a radar contestar:"guuuut ifffnink FLO123....you arrr cliarr to tri tausen feet .. QNH 1008...radar vectosringgg to NDB VOR ILS ALFA 23L....fly heading 060....mantain high speed....."

joer el cabron nos esta recortando mas....la capi me dice:no les ha gustado que nos quisiéramos colar delante del LUFTHANSSA.....y nos estan puteando....(posiblemente solo



querian meternos lo antes posible por que era tardisimo....)

llevo la mano en el speed brake, el antebrazo apoyado en los gases,...contando millas...5000 pies altos....y acercandome a FL100...en nada tengo que empezar a reducir.... a FL110 le pido "10.000 bajando"..me la hace..."identificame ayudas"....y le meto un V/S de 1000 pies...(si a esa velocidad le meto level change y velocidad 250 el avion es capaz de meter un vario de 200 pies...y eso no me conviene nada nada.....sigue lloviendo....FL100...reduciendo ..pero sigo a 280nudos....viento en cola....joer...25 millas de la toma voy 3000 pies alto...y no estoy bajando....aproach nos llama "FLO123 yu arrr 20 nautial mails frrrommm touch down....(me esta diciendo que me va a recortar de nuevo por que si estoy a 28nm y el me dice que estoy a 20nm es que me va a recortar de nuevo.....)..noorrrrrrrr ...bibiloni!!!! haz algo....por

diosssssssssssssssssssssssssssssssss.....jajajaja.

.....le meto un V/S de 300 ...MCP SPEED de 240nudos....el avion se decelera....aprovecho y le pido la DESCEND APROACH checkel is . . . " a n t i - i c e

...ON...Presurizacion....cabina bajando...setado...OK...QNH...1008...atraves de ...8000pies ahora...crosschecked....aproach speed para 56000 kilos...puestas ...ok....DESCEND APROACH checkelisi completed..."

"FLO123 turrn heading 330....20 miles from touch down....."

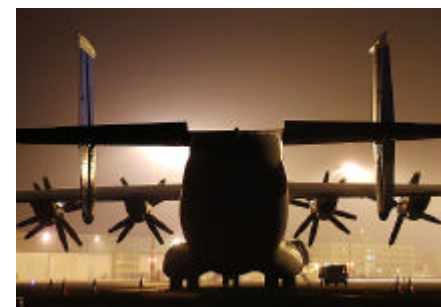
al mismo tiempo que le viro el heading a 330, la capi colaciona, y yo lo paso de V/S ya a 240 level change....cancelo SPEED BRAKE....(ya os habiais olvidado de el eh???)...como se a decelerado y entra en virage....suuuusssssssssss, el colega se cuelga y se cae de un lado derecho buscando la velocidad....me encanta....bario de 2500, a cuchillo..como un caza...jajajaja

Le pido flap 1 ...y 2....y 5...(en tres segundos)... "FLO123 fly heading 270 ...final vector for NDB VOR ILS ALFA 23L,descend to 2500 feet on 1008.....yu arrr clearrrr for the aproach.....call me stablish.."

Viro para 270..armo el VOR-LOCK decelero para 230 LVLCHG....2000 pies alto...tren abajo en la milla 17...y pongo la frecuencia de la torre en stand by.... (todo en dos segundos mas)

Entra el vorlock....llamamos establecidospongo heading de missaproach, armo el G/S





...seguimos cayendo como un tiro...pero el viento ahora es de 90° ..esta rolando a medida que bajamos...38 nudos del lado izquierdo....la senda viva...."FLO123 call towerrr frecuencia 118.3....bye"...

Asi lo hacemos..."senda capturada"....pongo "altura de pull-up"...me dice.."viento de la izquierda 28 nudos..."..."checked"....por fin estabilizados...

La torre nos autoriza a aterrizar ..con viento 280° 12 nudos...bien..

De momento yo tengo 28 nudos de 130°...por la izquierda...miro fuera...veo la pista al fondo....rodeado de un bosque de arboles altisimos...se ven muy bien al mirar por la ventanilla...fuera hay como una neblina sobre los arboles...."flap 15...landing checklis..."

2000 pies sobre el campo...noto los golpes del viento fuertes en el timon....y como el piloto automatico los sobrecompensa...las alas empiezan a oscilar de un lado para otro...y la pista empieza a moverse demasiado...

La flecha que indica la tendencia de la velocidad del avion sube y baja mucho (speed TREND vector)...."flap25..velocidad ..." me reduce la velocidad..."flap30...velocidad de referencia ...mas 10..." para corregir....sale una velocidad

de 147 nudos...vaya barbaridad....

"mil pies sobre el campo y autorizados a aterrizar..."..."ok"..ponme por favor la frecuencia de rodadura..."..."lo cojo a mano"...desconecto el A/P y el A/T lo cancelo en modo speed....mantengo visual con la pista....el viento 18 de 190° pero muy racheado...las alas siguen bailando....la velocidad no se mantiene....

Meto mas N1... 60... miro.. fuera... la pista sigue moviendose demasiado.... "baliza...: comprobacion de senda correcta..."..."crosschecked.."... Meto mas N1...63...estoy perdiendo la senda....me estoy quedando algo bajo....los golpes del viento me suben el plano...me estoy cayendo ...meto mas N1 65...bajo el plano ...los cuernos los estoy moviendo como 5 veces por segundo para mantener la pista.... velocidad...pista...velocidad...pista...velocidad...se me levanta la cola...y el viento me empujael morro cae...la velocidad pasa de 150 a 170corto N1...suabe...suabe...un golpe por la derecha ...y el avion se cae..se cae..la velocidad..la velocidad...meto N1 70....le bajo un poco el morro...meto un poco de pie y bajo el plano....esos 56000 kilos....pesamos demasiado...

La pista no para de moverse...miro la velocidad pero no puedo leerla todo esta vibrando..solo veo la flecha del TREND subiendo y bajando...oigo:....."100 para minimos..."...digo:"continuamos...".....

Velocidad 155 me dice la capi y le digo..si si pero si me estoy hundiendo....silencio....

"minimos!!!"..."a la vista...continuamos..."....bajo el morro hacia los numeros ...el viento me coge de nuevo y me levanta la cola acelerando el avion y levantandome otra vez,ahora la senda se queda algo por debajo.... corto gases...un plano se me esta levantando....me digo ...planos ..planos...nivelados....y al centro.... ya estoy sobre la pista ...le corto...meto planos nivelados....mantengo ahi....joer se hunde otra vez....cojones....le meto algo de N1 ...y le corto otra vez....levanto el morro para el flear....toca la rueda de la izquierda....aguanto el morro arriba...sin tirar....cae el plano derecho....y el morro...."speed barke extended...two reverses unlock.....a las 22:55???" (ZULU time) me pregunta la capi.....

Desde que pasamos a 1000 sobre el campo ha pasado un minuto...hasta la toma....la sensacion de aceleracion...golpes...vibracion...y que te caes en un ascensor con 56000 kilos hacia un agujero negro....solo se vence echandole un par de huevos y estando seguro que lo vas a meter...como dudes medio segundo (medio segundo de concentracion maxima)...estas perdido....

Humor por Francisco Pampillón AHS6732



Estos son dos tipos que están sentados uno al lado del otro en un avión:

Uno está preocupado con todo esto del avión, que si se va estrellar, que si no despegar, que si se cae, en fin todo un completo lío, mientras que el otro de lo más tranquilo disfrutando de todo, tanto así que se queda dormido; de pronto el avión comienza a despegar y el nervioso comienza a sentirse mal a tal punto que le dan ganas de vomitar, pero como no podía ir al baño porque tenía el cinturón puesto, vomita todo sobre el otro que estaba dormido; bueno ya repuesto de todo su malestar, se queda tranquilo sentado leyendo una revista, entonces al cabo de un buen rato el dormido comienza

a despertarse y se va viendo todo lleno de vomito, y el otro se le acerca y en tono amistoso le pregunta: !!Amigo, ya se siente usted mejor???????

Capitán: Aquí AHS6732 a torre de control! solicito permiso para aterrizar!

Torre: AHS6732 proceda por pista 20L

Capitán: Demonios! Siempre hemos aterrizado en la 02R
Donde está la 20L?

Copiloto: Ahí la tienes! que corta que es!!

Capitán: Corcholis! PERO QUE CORTA QUE ES!!!

Capitán: Invirtiendo Moto
uno!!... dos!!... Invirtiendo todos
los motores!!! Freno aerodiná-
mico al máximo!!! Bloqueo rue-
das!!!

El Avión toca pista...
SCRRRIIIIIIEEEEEEECH!!! , y
se para justo al final.

Capitán: Rayos!! que corta que es?

Copiloto: ni que lo digas! Corta cortísima, pero mira que annnnchaaa... que es!!!

Las Fuerzas Aéreas Americanas crearon una página Web describiendo uno de





sus más ingeniosos dispositivos. El mismo buscaba probar la resistencia del vidrio del parabrisas de aeronaves y consistía en una especie de cañón que disparaba un pollo muerto en dirección al vidrio del avión examinado.

El disparo era exacto y reproducía la velocidad con la cual el ave alcanzaría el avión en vuelo. Teóricamente, si el parabrisas resistiese la prueba del impacto en la carcasa, entonces ciertamente soportaría una colisión con un pájaro en un vuelo real.

En la práctica, el dispositivo funcionó perfectamente, con centenas de pruebas efectuadas en los Estados Unidos.

Estudiosos de RENFE, que estaban desarrollando una locomotora súper veloz, encontraron esa página Web y se interesaron por el cañón de pollos, pensando en aplicar la idea a los parabrisas de su nuevo tren en fase final de pro-

yecto.

Entraron en contacto con la FAA-US, consiguieron un cañón prestado y procedieron a efectuar los tests.

Ya en el primer tiro, el pollo reventó el vidrio frontal del tren, quebró el panel de instrumentos, estropeó la silla del ingeniero, e hirió dos técnicos y voló hasta el fondo de la locomotora, Estrellándose contra la pared trasera y dejando un profundo agujero en la chapa. Los ingenieros de RENFE quedaron completamente perplejos con el sorprendente y violento resultado.

Documentaron la escena en detalle, produjeron fotos digita-



les, grabaron declaraciones de testigos oculares, elaboraron documentos técnicos y enviaron toda la información en un archivo "zip" a la FAA-US vía e-mail, preguntando qué era lo que habían hecho mal.

Los técnicos americanos estudiaron cuidadosamente la documentación recibida y respondieron, en un e-mail seco y directo: "Descongelen el pollo..."

En un vuelo Caracas-Miami, después de un suave despegue y cuando el avión había alcanzado una altitud confortable, el capitán hace un anuncio por el intercomunicador: damas y caballeros, les habla su capitán. Bienvenidos al vuelo 293, directo de Caracas a Miami. Las condiciones climáticas son muy buenas y por lo tanto esperamos un tranquilo y agradable vuelo. Ahora recuéstense y relájense... ooooh, por dios!!! Seguido de un largo silencio....

Después de unos cuantos minutos, el capitán vuelve a decir, por el intercomunicador: Damas y caballeros, discúlpenme si los asusté, pero mientras les hablaba, una azafata derramó una taza de café caliente en mis piernas. Deberían ver la parte delantera de mis pantalones.

Entonces, uno de los pasajeros dice: Eso no es nada, usted debería ver la parte de atrás de los míos !!

Francisco Pampillón
AHS6732

Para pensar un poco por Francisco Pampillón AHS6732

Para pensar un poco...



El reo de muerte

Un reo ha sido condenado a muerte. Al dirigirse hacia el patíbulo el día de su ejecución, se encuentra con dos puertas custodiadas cada una por un guardián. El verdugo que le acompaña le ofrece la posibilidad de salvar la vida.

_Tienes que elegir una de las puertas, una te llevara a la libertad, pero la otra te conducirá hacia la muerte. Antes de decidirte, puedes hacer una sola pregunta a cualquiera de los dos guardianes, pero debes saber que uno dice siempre la verdad y el otro miente siempre.

El reo no sabe que guardián dice la verdad y cual miente, ni en que puerta se encuentra cada uno.

¿Qué pregunta debe hacer el reo para saber con seguridad la puerta que debe elegir para evitar ser ajusticiado.?

Cazadores de conejos

Por termino medio, cinco cazadores tardan cinco minutos en cazar cinco conejos.

¿Cuánto tiempo necesitan 25 cazadores para cazar 25 conejos?

La medida de litro

Benito entro en la bodega de su barrio para comprar un litro de cerveza a granel. El bodeguero le dijo que no podía venderle esa cantidad porque se le había roto la medida de litro. Le ofreció tres o cinco litros, pues tenía dos jarras de esas cantidades. Pero Benito que es muy cabezón (todos sabemos como es) se empeño en que solamente quería un litro.

¿Cómo se las apaño el bodeguero para servirle el litro de cerveza a Benito usando las jarras de tres y cinco litros?

Operación Urgente

En un accidente de coche muere un hombre. Su hijo pequeño, que también viajaba en el vehículo, sufrió graves heridas y fue trasladado al hospital. Al llegar al quirófano el medico encargado de operarle dijo al verle.

_No puedo operar a este niño, ¡Es mi hijo!



¿Cómo se explica esto?

Reparto Justo

Las dos hijas de Guglieri nunca se quedan contentas cuando su padre corta por la mitad el pastel de chocolate que se toman para merendar.

Cada una piensa que el trozo de su hermana es el más grande.

¿Cómo puede nuestro amigo Guglieri, solucionar este problema?



Mi primer on line por Manuel Ferreño AHS6350

Era yo un aficionado normal al Flight Simulator que empecé por los años 80 con flight simulator del spectrum que no eran más que dos rayas y que continué comprándolo con las versiones para Windows 95, 98 y 2000 y 2002. Estaba volando, la verdad es que pocas veces, más bien veía lo que hacía mi hijo de 7 años. Las cabriolas que hacía mi hijo me animaron alguna vez a repetirla con el consiguiente susto para mí al no poder ni aterrizar correctamente.

Bueno, eso era todo mi mundo en relación con la aviación simulada, pero he aquí que cambio de destino en mi trabajo y me encuentro con un hombre que desde pequeño quiso ser piloto, pero las gafas de alta graduación, como a tantos, le freno el paso para incorporarse a la Academia Militar del Aire en San Javier.

Este amigo y compañero me comenzó a hablar de aviones y de los vuelos on line. Se despertó para mí una afición que nunca creía que nacería. Primero fui entrando en las listas de correo o chat diversos que fui consiguiendo. Mi amigo y compañero (gracias Pedro) se dedicó en forma meritoria a irme dando direcciones de internet donde podría encontrar aviones para el Flight Simulator 2000 y me animó a pasar al FS2002. Me lo compré, lo instalé y un buen día, después de darme de alta en Simuvuelo y AirHispania, me preparé con toda la documentación en mano para mi primera conexión

on line. Asombro, admiración, pasión, todo fue un situarme en otra galaxia. Conseguí conectar con el ATC de Leco, me situé en plataforma. Las palabras no me salían, el ATC me animó, me comentó cosas, se hizo amigo mío para siempre. Me dio una lección sobre cómo volar la Cessna Skylane, como virar, como aterrizar. Quedamos para otro día y allí estaba para continuar con los vuelos, se animó e hicimos varios vuelos juntos por las rutas de Galicia. Fue genial, maravilloso. Me encontré de pronto en un mundo nuevo, lleno de amigos y personas serias que hacía su trabajo con delicadeza, con perfección, con profesionalidad. Gracias Bello. Llegué a contactar con verdaderos pilotos comerciales en la vida real que me enseñaban lo que es un VOR, un NDB un ILS, palabras todas para mí desconocidas anteriormente. Me ilusioné tanto que comencé a volar todos los días. Para que la conexión fuera más rápida pasé de un MODEM a 56 a banda ancha de 300 Kbs. Que para mí suponen mi conexión con el mundo. Un mundo infinito donde queda mucho que aprender y mucho que enseñar a otros a conectarse y disfrutar como yo de la Aviación Virtual. Luego empezaron los vuelos en AirHispania y la valoración de los vuelos, que muchas veces, sobre todo el principio de dejaban desesperado porque la valoración de un vuelo de dos horas largas no pasaba por no haber ido a la altura correcta o por tomar fuera de pista o por no sé que más

cosas. Algún día llegué a dejarlo pensando en abandonar. Y al día siguiente volvía renovada la ilusión por superar esa prueba del vuelo en VFR o de Aproximación a un ILS o el Camino de Santiago o las etapas de la vuelta al mundo. Desde allí salté a volar en Ivao y probar las vueltas al mundo que han diseñado. Dí tres vueltas al mundo, una de ellas en VFR con una Cessna 182 RG y era un placer el programar el vuelo, ver un mapa y soñar con las distancias, programar los horarios para calcular el combustible y no quedar tirado en mitad de una etapa. Luego al ir pasando de etapa en etapa se iba ganando confianza.

Igualmente recuerdo con asombro los exámenes on line para controlador de Torre, que tuve que realizarlo en Lanzarote. Allí estaban todos los jefes de Air Hispania y yo tenía que darles rumbos, autorizaciones, niveles, etc. En esas horas comencé a comprender la gran compañía que formábamos todos. Cada uno en su puesto y todos disfrutando. Y al final en algún canal nos quedábamos comentando hasta las tantas las distintas vicisitudes por las que habíamos pasado ese día. Allí comencé a tener amigos a los que me une una amistad como si fueran de toda la vida.

Manuel Ferreño
AHS6350

Soluciones a: Para pensar un poco

Operación Urgente:

La medida de litro:
El bodeguero lleno la jarra de tres litros y la vació en la de cinco. Volvió a llenar la jarra de tres litros y la fue vertiendo en la de cinco hasta llenarla. En ese momento, en la jarra de tres litros quedara exacta- mente un litro de cerveza.

Cazadores de conejos:

El reo debe preguntar a cual- quiera de los dos guardia- nes: Si le pido a tu compañero que me diga la puerta que me conducirá a la libertad, ¿Cuál me indicará?
El guardián señalará una de las puertas y el reo debe elegir la otra.
En efecto, si el reo pregunta al guardián mentiroso, este le engañará señalándole la puerta mala. Si pregunta al guar- dián que dice la verdad, tam- bién señalará la puerta mala, ya que es la que su compañe- ro mentiroso le señalaría.

Cazadores de conejos:

Cinco minutos. Si cinco caza- dores tardan cinco minutos en cazar cinco conejos, cada cazador consigue un conejo en cinco minutos. Por lo tanto 25 cazadores necesitan para cazar 25 conejos, esos mis- mos 5 minutos.

Reparto Justo.

Guiglieri debe dejar que una de las niñas corte el pastel por la mitad, pero que sea la otra la que elija primero. De esta forma, si la primera no realiza un corte equitativo, será su hermana quien se beneficie por ello y por lo tanto intentará cortar el pastel en dos partes iguales. En definitiva, las dos quedarán contentas por el reparto.

