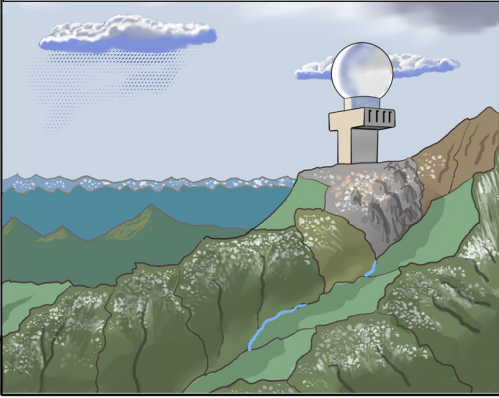




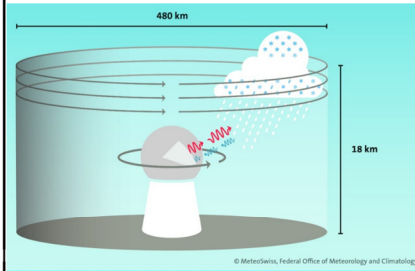
Sunny Swift

“Información meteorológica de radar”

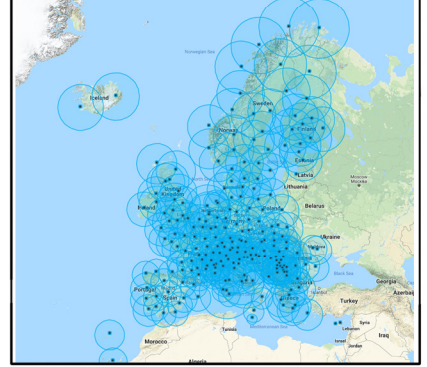
EN LO ALTO DEL CERRO, SE ALZA UN RADAR SOLITARIO, IMPERTURBABLE Y TENAZ VIGÍA DE LOS CIELOS...



DENTRO DE SU BÓVEDA, UNA ANTENA GIRATORIA CAPTURA SILENCIOSAMENTE LAS SEÑALES REFLEJADAS POR LA PRECIPITACIÓN (LLUVIA, GRANIZO, NIEVE), Y LAS ENVÍA A UN CENTRO DE PROCESAMIENTO.



ALLÍ, LOS DATOS SE FILTRAN Y COMBINAN CON INFORMACIÓN DE OTROS RADARES EUROPEOS. ESTO PERMITE A LOS SERVICIOS METEOROLÓGICOS DIFUNDIR IMÁGENES COMPUESTAS DE LAS PRECIPITACIONES.



EN LA SALA DEL CLUB, DOS PILOTOS, LA INSTRUCTORA SUNNY Y SU ALUMNO FER, ESTÁN PLANEANDO UN VUELO. FER INTENTA MANTENER SUS LÍMITES PERSONALES - COMO VISIBILIDAD, TIEMPO Y BASE DE LAS NUBES -. ESTÁN MIRANDO EL MAPA DE PRECIPITACIONES, BASADO EN LA INFORMACIÓN DE RADARES EN TIERRA.

SEGÚN EL MAPA DE RADAR, POR ESTA RUTA HAY MUCHOS CLAROS, ASÍ QUE DEBERÍA ESTAR DESPEJADO

¿QUÉ DICE EL PRONÓSTICO GENERAL DEL TIEMPO PARA ESA RUTA?



EL PRONÓSTICO DEL TIEMPO EN RUTA ES DE NUBES QUEBRADAS LOCALMENTE A 1200 PIES AMSL, CON LLOVIZNA Y VISIBILIDAD DE 3000M

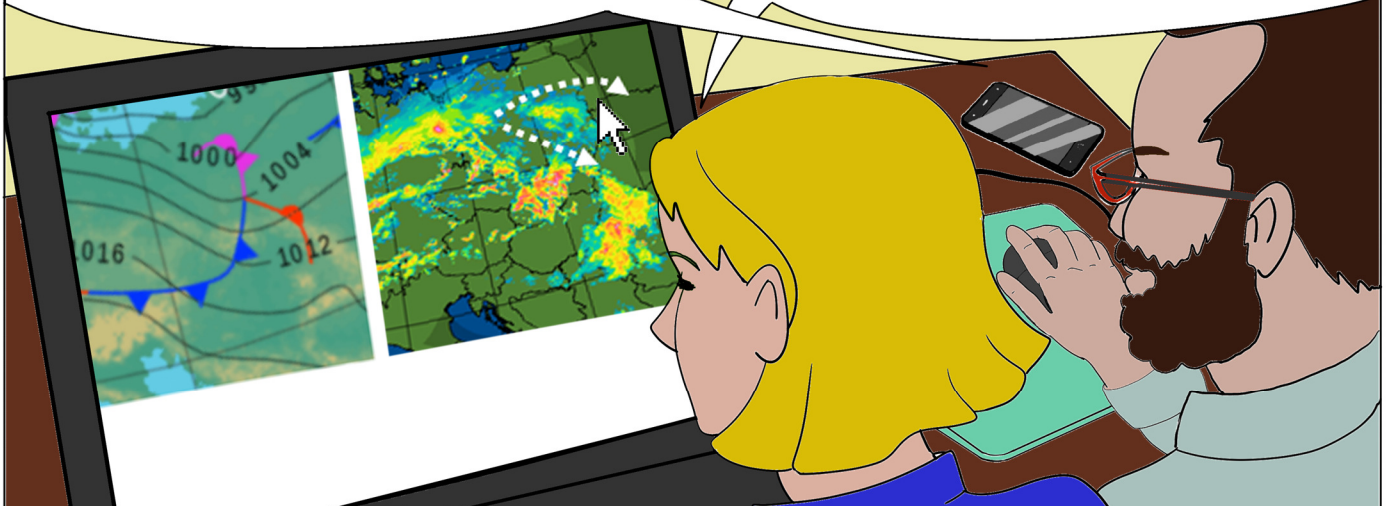
HAY QUE TENER EN CUENTA QUE EL RADAR NO DETECTA NUBES, Y A VECES TAMPOCO LLOVIZNA.



*AMSL: ALTURA SOBRE EL NIVEL DEL MAR.

MMM, VALE. MI RUTA ORIGINAL ERA AL SUDOESTE DE ESTOS MONTES - UN PAISAJE MUY BONITO. PERO TAMBIÉN PODRÍA TOMAR UNA RUTA MÁS AL NORTE, ALEJÁNDOME DE LAS MONTAÑAS. EL PRONÓSTICO POR EL NORTE ES DE NUBES A 2000 PIES AMSL, CON 10 KM O MÁS DE VISIBILIDAD.

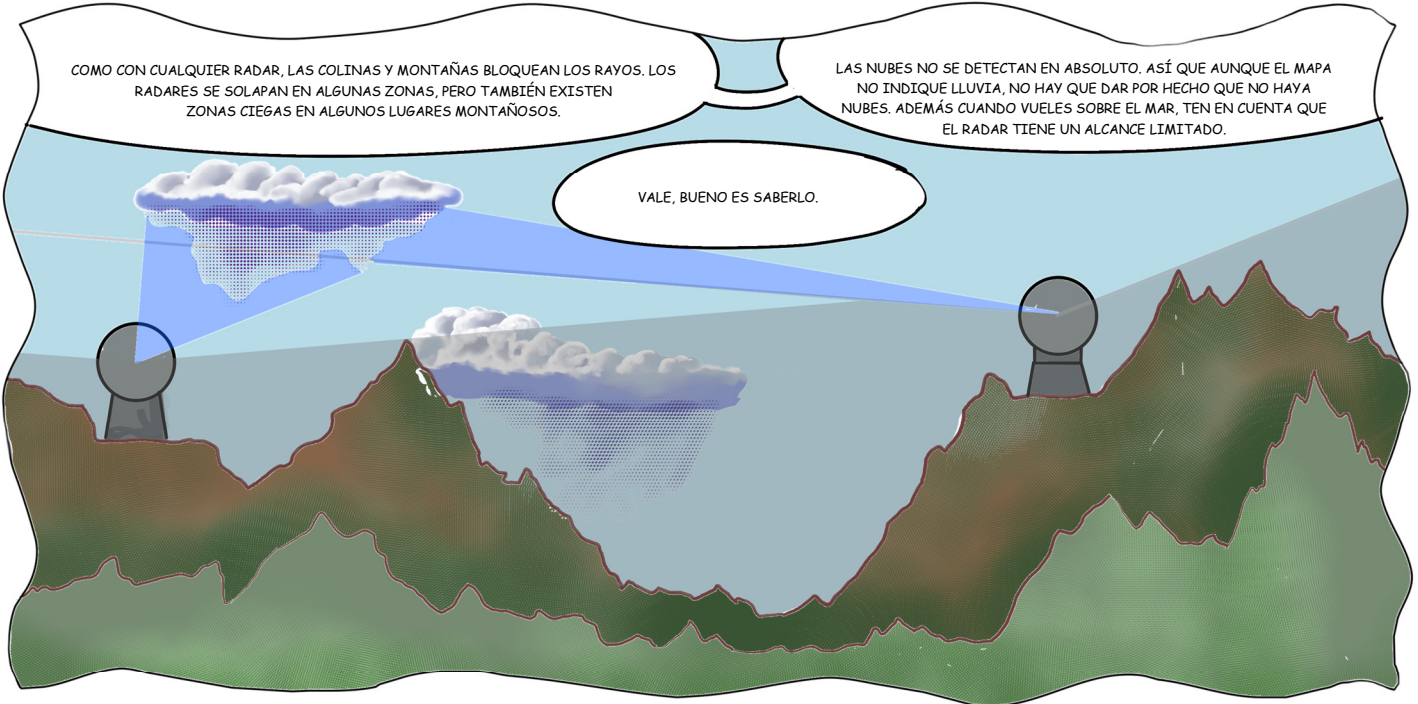
SÍ, ESA SERÍA MEJOR OPCIÓN. EL RADAR METEOROLÓGICO ES ESTUPENDO PARA SER CONSCIENTE DE LA SITUACIÓN, PERO HAY ALGUNAS COSAS QUE HAY QUE RECORDAR PARA SACARLE EL MÁXIMO PARTIDO.



COMO CON CUALQUIER RADAR, LAS COLINAS Y MONTAÑAS BLOQUEAN LOS RAYOS. LOS RADARES SE SOLAPAN EN ALGUNAS ZONAS, PERO TAMBIÉN EXISTEN ZONAS CIEGAS EN ALGUNOS LUGARES MONTAÑOSOS.

LAS NUBES NO SE DETECTAN EN ABSOLUTO. ASÍ QUE AUNQUE EL MAPA NO INDIQUE LLUVIA, NO HAY QUE DAR POR HECHO QUE NO HAYA NUBES. ADEMÁS CUANDO VUELES SOBRE EL MAR, TEN EN CUENTA QUE EL RADAR TIENE UN ALCANCE LIMITADO.

VALE, BUENO ES SABERLO.

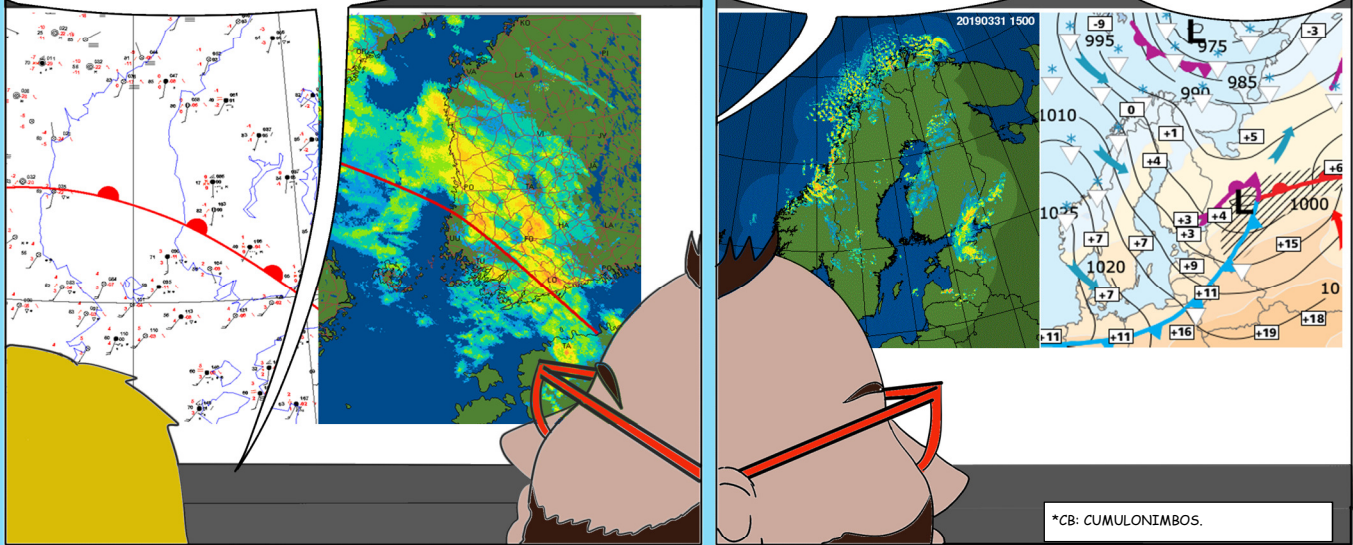


EXISTEN CIERTAS FORMACIONES DE PRECIPITACIONES QUE SE PUEDEN IDENTIFICAR. LOS INFORMES METEOROLÓGICOS PUEDEN AYUDAR EN LA INTERPRETACIÓN.

BANDAS DE LLUVIA SUELEN INDICAR LA PRESENCIA DE FRENTE, O DEPRESIONES

"RACIMOS" DE LLUVIA SUELEN SIGNIFICAR CHUBASCOS. LLUVIAS DE ALTA INTENSIDAD SUELEN INDICAR NUBES CB*

LOS CHUBASCOS Y CB SE PUEDEN DESARROLLAR EN POCO TIEMPO, ASÍ QUE HAY QUE VIGILARLOS CON FRECUENCIA

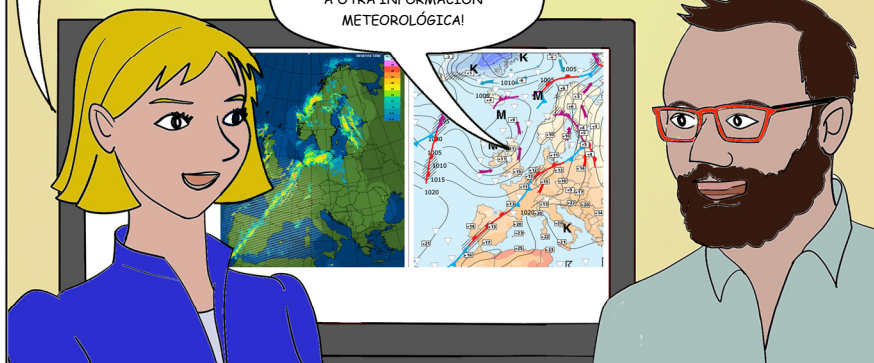


*CB: CUMULONIMBOS.

ES MUY CONVENIENTE USAR LOS MAPAS DEL RADAR -JUNTO CON LOS INFORMES METEOROLÓGICOS- PARA ENTENDER LA SITUACIÓN DEL TIEMPO.

EXACTAMENTE. EL RADAR METEOROLÓGICO TERRESTRE ES MUY ÚTIL. ES IMPORTANTE APRENDER A RECONOCER LAS FORMACIONES SINTOMÁTICAS, Y RASTREARLAS REGULARMENTE. SIEMPRE TENIENDO EN CUENTA LAS LIMITACIONES DEL SISTEMA.

...Y CONSIDERARLO COMPLEMENTARIO A OTRA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA!



Fuentes mapas: Ground-based weather radar EUMETNET; Weather maps FMI

Pueden encontrar más información en **Weather radar observations** y **Weather information for pilots** en el website de EASA:

www.easa.europa.eu/sunny-swift, en la sección downloads de este episodio.

Please send your comments and ideas to generalaviation@easa.europa.eu

Join the GA Community!
www.easa.europa.eu/community/ga