

## A TONO

### Roban la espada a Alfonso XIII

Delincuentes hondureños robaron la espada de una estatua de bronce del Rey Alfonso XIII el mismo día que España y América conmemoraban un nuevo aniversario del descubrimiento del nuevo mundo.

La plaza del rey Alfonso XIII en Tegucigalpa fue inaugurada el 13 de junio de 1979 por el entonces jefe del Estado, general Policarpo Paz García, y por don Juan Borbón, Conde de Barcelona, hijo de Alfonso XIII.

Alfonso XIII fue el autor del Laudo Arbitral del 23 de diciembre de 1906, que contribuyó a firmar la hermandad y la definición de la frontera común entre Honduras y Nicaragua, de 717 kilómetros de largo.

La plaza en la que se encuentra la monumental estatua del Rey mide aproximadamente mil metros cuadrados.

En el centro, y en un pedestal de granito de dos metros de alto, descansa la enorme estatua en bronce.

El Rey, de pie, viste uniforme militar, en su pecho tiene varias condecoraciones, en su mano derecha un sombrero militar y en su izquierda ahora sólo la empuñadura de lo que fue su sable.

El sable fue cortado de la empuñadura por sujetos desconocidos que escalaron la base de granito.

La plaza es diariamente frecuentada por los habitantes de la capital, pese al abandono en que se encuentra, ya que la hierba se ha convertido en maleza y dos fuentes luminosas no funcionan.

Vecinos de la colonia dijeron que el sable y su funda pudo ser robado por algún coleccionista o por desconocidos que solamente les interesaba el bronce, metal en que está fundida toda la estatua de cinco metros de alto.

### Trufas como consuelo

El presidente Ronald Reagan podrá consolarse del fracaso de la cumbre de Reikiavik con una trufa de un kilo de peso que le han obsequiado las autoridades de la ciudad italiana de Alba.

El extraordinario ejemplar del cotizadísimo hongo fue entregado en la Embajada norteamericana en Roma por el alcalde, el jefe de la oficina de turismo y un comerciante.

Afortunadamente, este año no se ha producido ninguna catástrofe de aviación comercial en España. Mil novecientos ochenta y cinco se recuerda aún como una de las fechas más negras de la aviación en el mundo, siempre cabe preguntarse si la

responsabilidad recae sobre factores humanos. El Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial (CIMA) es el único organismo médico que en nuestro país se encarga de prever esos posibles fallos humanos.

## Licencia para volar

El Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial (CIMA) es el organismo encargado de controlar el estado personal de los pilotos

LUIS CAPP

Las pruebas y los controles médicos que los pilotos comerciales y militares tienen que superar en el Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial (CIMA) son duras y exhaustivas. Van desde análisis de sangre hasta las más complejas situaciones que demuestran la capacidad de reacción del aviador en caso de emergencia.

Las aptitudes psicofísicas que el responsable de una aeronave tiene que reunir son del todo especiales. Es la característica que distingue esta profesión de las demás, sobre todo teniendo en cuenta que de los reflejos de un piloto en un momento de peligro dependen gran cantidad de vidas humanas.

Una anomalía que podría pasar desapercibida en cualquier persona, puede bastar para incapacitar temporalmente a un profesional de la aviación. Para ello, el CIMA cuenta con unos medios técnicos únicos en España, aunque, como afirma el coronel González de la Puerta, director del centro, aún nos queda mucho camino por recorrer para poder equipararnos a las necesidades de la aviación en nuestro país y a los diversos centros del resto del mundo desarrollado.

El CIMA nació hace poco menos de cincuenta años, con una tecnología adecuada a aquellos tiempos. Pero según fueron pasando los años, esos medios fueron quedándose obsoletos, mientras que la industria aeronáutica iba desarrollándose cada vez más. Esto obliga a un replanteamiento de los esquemas del CIMA, una nueva filosofía funcional, y la exigencia de mayores medios técnicos y humanos, porque con lo que ahora cuentan no cubre suficientemente las exigencias.

En la actualidad, la inversión necesaria para igualar el Centro de Instrucción Aeroespacial a sus homólogos europeos superaría los cuatro mil millones de pesetas. Este precio, añade el coronel González de la Puerta, en contra de lo que pueda parecer, es un coste ínfimo, ya que supone el 60 por ciento de lo que vale un F-18, cuyo precio está alrededor de los siete mil millones de pesetas.



CARVAJAL

**DESORIENTADOR ESPACIAL.** — El piloto es introducido en la cápsula, desde la que debe ejecutar las instrucciones recibidas del exterior. El piloto carece en su interior de todo punto de referencia. Con ello se espera que el aviador se fie de sus instrumentos en situaciones como vuelo entre nubes o en condiciones de baja visibilidad.

En el Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial hay dos vertientes: la selección y el mantenimiento del personal. El personal civil es elegido por la propia empresa, cuyos aspirantes manda a revisión para que certifiquen si reúnen o no los requisitos que marca la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En el proyecto de ampliación y modernización de medios que en un futuro próximo va a realizar el CIMA, se encuentra la adquisición de una centrífuga humana, cuyo precio supera los 400 millones de pesetas, y un complejo sistema de test de visión, para medir la capacidad visual de los pilotos. Este nuevo aparataje es muy costoso.

Cuando se habla de aviación siempre se hace de cifras elevadísimas. Son enormes los presupuestos, pero también lo son los números de víctimas que pueden parecer

en un accidente. Además, hay que pensar que con que se evitara un solo accidente, la inversión ya habría sido rentable.

En el Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial hay dos vertientes: la selección y el mantenimiento del personal. El personal civil es elegido por la propia empresa, cuyos aspirantes manda a revisión para que certifiquen si reúnen o no los requisitos que marca la OACI, Organización de Aviación Civil Internacional. Puede ocurrir que un piloto ya seleccionado por una compañía sea dado de baja por el CIMA al no superar la revisión. Las pruebas se realizan normalmente cada año, o cada seis meses, si el piloto ya ha cumplido los cuarenta.

### LA edad no perdona

La cámara hipobárica, el desorientador espacial, la silla Barany y la cámara insonorizada son algunos de los más

sofisticados aparatos en los que los aspirantes a pilotos deben demostrar sus cualidades.

Las lesiones más frecuentes con las que se encuentran los médicos del CIMA son las pérdidas de aptitud por la edad. Habitualmente, en aeronáutica, se es muy exigente en los reconocimientos iniciales, ya que hay que elegir sólo a los mejores. Si se intuye algún defecto ese aspirante no es seleccionado.

Una vez que el piloto supera las pruebas, se somete a revisiones periódicas, que son mucho más flexibles, siempre y cuando cumplan las condiciones que marca el reglamento. Con la curva de edad ocurre lo mismo. A los pilotos de más de cuarenta años se les exige menos, ya que es normal que hayan perdido sensibilidad en el oído o en la vista. De cualquier manera, la frecuencia de enfermedades en los pilotos no va más allá que en el resto de la población, sobre todo teniendo en cuenta que, debido a los rigurosos exámenes por los que pasan cada poco tiempo, la detección precoz de enfermedades hace que éstas no tengan graves consecuencias.

Los desórdenes emocionales se dan con cierta frecuencia, sobre todo una situación típica de estos profesionales, la ansiedad de vuelo, que tiene como síntoma una angustia a volar. Aparece en personas sometidas a situaciones de estrés o que han tenido algún accidente o caso de emergencia en vuelo y, aunque se suele superar, a veces incapacita para ejercer la profesión.

Una revisión rutinaria suele durar un día. Si se observa alguna anomalía se pide ayuda al hospital y se procede a exploraciones más selectivas de dos días. Las bajas más frecuentes son las causadas por problemas cardiológicos, oftalmológicos y de otorrinolaringología.

Los militares, que tienen un reglamento distinto, tienen su propio esquema de limitación. Las pruebas más rigurosas son a las que se someten los pilotos de los aviones F-18, los más modernos e innovadores con los que cuenta el Ejército español.

## VUELTA DE HOJA

### Espías

MANUEL ALGANTARA

A los espías ya les mandan con el billete de vuelta pagado. Los americanos y los rusos están pensando muy seriamente obtener descuentos en las líneas aéreas o bien organizar vuelos charters para que los aviones cargados de espías puedan ofrecer sus servicios a unos precios más favorables. Todo parece indicar que el riesgo va a seguir, pero la actual zarabanda de espías se debe a represalias mutuas. Los soviéticos expulsan a diplomáticos yanquis acusándoles de participar en actividades incompatibles con su estatus, que es la metafórica fórmula habitual, ya que la palabra espionaje es tabú en Rusia, y los yanquis expulsan a varios diplomáticos soviéticos acusándoles de participar en actividades incompatibles con su estatus, que es el eufemismo habitual, ya que la palabra espionaje está proscrita en Estados Unidos. Total, que los espías se pasan la vida viajando.

Cada semestre se oye hablar de «el espía del siglo», pero es esta una profesión que sólo hace célebres a los que fracasan en ella. Los buenos espías son los que no han figurado jamás como tales y ni siquiera han despertado la menor sospecha. Por lo tanto, ningún espía famoso merece su fama, ya que esta indica que le han descubierto. Sólo los espías que hayan logrado ocultar su condición son acreedores al título, porque un espía rodeado de gran popularidad queda invalidado para su oficio. Un oficio muy duro y que además obliga a una modestia encantadora. Los espías pueden ser como en las novelas de Le Carré, pero no pueden ser ni fatuos ni sordos.

Si las conversaciones de Reykiavik hubiesen sido más amistosas, no se habría dado esta movilidad laboral que va a obligar a los espías a ingresar en sindicatos clandestinos y a gastarse dinero en capuchas, además de gastárselo en gabardinas blancas cruzadas y gafas oscuras. En cualquier caso no hay por qué preocuparse por el futuro de la profesión: hay tantos espías que sólo expulsan a los que están repetidos.