

Esta vuelta recrea, si no todas, la inmensa mayoría de **vueltas al mundo que realizó el Concorde a lo largo de su historia; incluyendo una alrededor de África y otra alrededor de todo el continente americano**

Antes de nada, y si todavía no lo haces, le recomiendo a todo el mundo que se anime a probar el Concorde. Es un avión único: extremadamente exigente pero, a la vez, muy gratificante. Hace unos años elaboré la siguiente presentación explicando por qué volar el Concorde es una experiencia de simulación de la máxima intensidad.

<https://www.youtube.com/watch?v=kpZx93r2B-Y>

Si tras el ver el vídeo te ha "picado el gusanillo" y quieres probar, tienes a tu disposición un **videotutorial de 5 horas** explicando el funcionamiento básico del Concorde. Aunque el tutorial está basado en el Concorde-X de FSLabs, al ser un modelo hiperrealista, los conceptos explicados en ese videotutorial deberían ser fácilmente trasladables a otros modelos. Para acceder al tutorial, [pincha aquí](#).

Este tour sigue, fielmente y por orden cronológico, todas las etapas realizadas en estas vueltas al mundo. Por ese motivo, hay varias particularidades:

1. Se trata de una **vueltas de "resistencia"** para volar sin ninguna prisa, de modo que no dejes que te "asusten" las cifras: hay **un total de 847.095 millas náuticas** de viaje repartidas entre **437 etapas**, lo que da una **media de casi 2.000 millas por etapa**. Haciendo una etapa al día, da para un año y 6 semanas.

2. Aunque en esta vuelta hay **89 destinos diferentes**, muchos de ellos **se repiten con frecuencia**. Por ejemplo, los 6 destinos más frecuentes se visitan en 20 o más ocasiones. No obstante, y en contra de lo que en un principio pudiera parecer, no hay ninguna vuelta al mundo repetida en su totalidad. Todas tienen siempre algunos destinos diferentes.

Debido a esta característica, en esta vuelta **puede ser especialmente interesante instalar escenarios detallados para los más visitados**, ya que su uso frecuente permitirá disfrutarlos múltiples veces y así, tener la satisfacción de rentabilizar su compra/instalación.

Al final de este documento tienes un listado con la frecuencia con la que se visita cada destino

3. En ocasiones hay **pequeños "saltos" entre París y Londres** necesarios para poder conectar las vueltas de British Airways o de Air France.

4. He intentado ser cronológicamente riguroso a la hora de elegir los aeropuertos. Así, por ejemplo, se vuela a VHHX en todas las etapas con destino Hong Kong anteriores a 1998 y, a partir de esa fecha, se usa el actual VHHH. Otro ejemplo es Singapur: se vuela a WSAP hasta 1981 y a WSSS a partir de esa fecha. En algunos casos, y ante la falta de información, he tenido que elegir "por instinto", como en el caso de las visitas a Moscú, en el que me ha sido imposible averiguar cuál o cuáles de sus aeropuertos visitó el Concorde en la vida real. En esos casos me he decantado por los que tienen más tráfico.

PARA LOS QUE TODAVÍA NO DISPONEN DE NINGÚN CONCORDE, PERO LES GUSTARÍA VOLARLO

Actualizado a 24 de mayo de 2020

Hay buenas y malas noticias. Empecemos con las malas. Lamentablemente, el 30 de junio de 2019 FSLabs retiró de la venta su modelo [Concorde-X](#) que en el momento de escribir estas líneas es, con diferencia, el modelo más completo y preciso, por lo que quienes ya lo tienen pueden seguir volándolo, pero ya nadie más puede comprar una nueva licencia. No solo eso. La última versión solo es compatible con P3Dv3 y todo apunta a que no habrá más actualizaciones o que, si llega a haberla, todavía está tan lejos como para no poder tenerla en cuenta.

Las buenas son que desde mayo del 2019 hay disponible un Concorde desarrollado por [Colimata para Xplane](#), aunque todavía está lejos del nivel del detalle del Concorde-X de FSLabs. Y hace apenas unos días (de nuevo, en el momento de escribir estas líneas) dos desarrolladores han anunciado que están trabajando en nuevas versiones del Concorde. El primero fue [Aeroplane Heaven](#) que está trabajando en un [Concorde para P3Dv4 y P3Dv5](#). El nivel de desarrollo de las vistas previas indica que todavía queda un laaaaaargo camino para que este modelo se ponga finalmente a la venta,

Apenas unas semanas después [DC Designs](#) también anunció que está trabajando en una versión del Concorde que, aunque sin llegar al nivel de detalle del Concorde-X de FSLabs, hará uso del panel del ingeniero de vuelo. Al contrario que el modelo de Aeroplane Heaven, el de DC Designs parecer ser que estará listo en un plazo razonable de tiempo (meses) para FSX, FSX:Steam, todas las versiones de Prepar3D y el próximo FS2020.

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=2655954638058852&id=2156295428024778

Con respecto a modelos gratuitos, la mejor versión para FSX/P3Dv3, hasta dónde yo sé, es el [modelo de Libardo Guzman](#). En el momento de escribir estas líneas no es compatible con P3Dv4/v5.

Por su parte, para X-Plane parecer ser que el mejor modelo gratuito es el de [Gary Hunter](#).

PARA QUIENES VAYAN A VOLAR EL CONCORDE EN ESTA VUELTA

SOBRE LAS RUTAS

Junto a este documento **encontrarás dos carpetas. Una contiene las rutas en formato .pln que puedes usar con FSX/P3D y, muy especialmente, con la calculadora de rendimiento [CPS-X](#)**. Estas rutas están adaptadas una a una y de forma manual, a las especiales características del Concorde. Como referencia, han sido creadas con el **AIRAC 2005**.

En la otra carpeta encontrarás las rutas originales en formato PFPX por si quisieras modificarlas.

A tener en cuenta que **los archivos de rutas van ordenados alfabéticamente**, por código ICAO del aeropuerto, y llevan el número de etapa al final. Esta forma de nombrar las rutas es un **requisito de CPS-X**.

Algunas rutas están duplicadas múltiples ocasiones. Por ejemplo, la ruta EGLL-KJFK se repite hasta en 11 ocasiones (etapas 13, 56, 104, 132, 145, 173, 186, 198, 222, 320 y 335). La ruta es la misma en todos estos archivos; simplemente cambia la numeración. La pregunta, por tanto, es ¿por qué dejar entonces esos duplicados? Por una parte, añadir el número de etapa al final del nombre de archivo me ha facilitado enormemente la gestión de las rutas durante su creación. Por otra, eliminar los duplicados una vez que había terminado suponía un altísimo riesgo de eliminar accidentalmente rutas no duplicadas. Por esos dos motivos finalmente he preferido la "molestia" de tener duplicados a cambio de tener más seguridad en que no falte ninguna.

Siempre que ha sido posible, he seguido las **rutas que siguió el Concorde en la realidad** y que he obtenido de esta web: <http://www.concordefpl.co.uk/bottomright.htm>

Cuando no disponía de información sobre las rutas exactas seguidas en la realidad, he usado, siempre que ha sido posible y/o razonable, aerovías "convencionales" usando siempre un punto de las SID o STAR de cada aeropuerto como primer/último punto de ruta y, en caso de no haber, el VOR del aeropuerto. En los casos en los que no ha sido posible seguir aerovías he intentado, al menos, usar las intersecciones habituales entre espacios aéreos para facilitar las transiciones con el control ATC. Además, dada la limitación del INS del Concorde que solo puede almacenar 9 puntos de paso por cada tarjeta CIVA, también he hecho lo posible por simplificar el número de puntos para cada ruta. Por ese motivo, aunque a menudo se siguen aerovías, solo se usan directos a algunas de las intersecciones y fijos de las mismas.

LISTAS DE CONTROL / CHECKLISTS

Los interesados en volar con fidelidad el Concorde, especialmente el Concorde-X de FSLabs, podéis usar estas listas de control:

<https://simulaciondevuelo.com/nuevas-checklists-para-el-concorde-x-de-flightsim-labs/>

LIMITACIONES A LA HORA DE VOLAR SUPERSÓNICO

Salvo **MUY CONTADAS EXCEPCIONES**, por regla general **el Concorde NO podía sobrevolar SUPERSÓNICO SOBRE TIERRA.**

Las **limitaciones generales de vuelo supersónico** del Concorde son las siguientes:

- Volar siempre a, **al menos, 20 mn de distancia de cualquier zona poblada.**
- La intensidad del estallido sónico (sonic boom) se incrementa en los giros y la deceleración. Por ese motivo, **la distancia de seguridad con cualquier zona**

poblada aumenta a 30 mn durante los giros y a 35 mn en la deceleración de supersónico a subsónico.

EXCEPCIONES A LA REGLA ANTERIOR

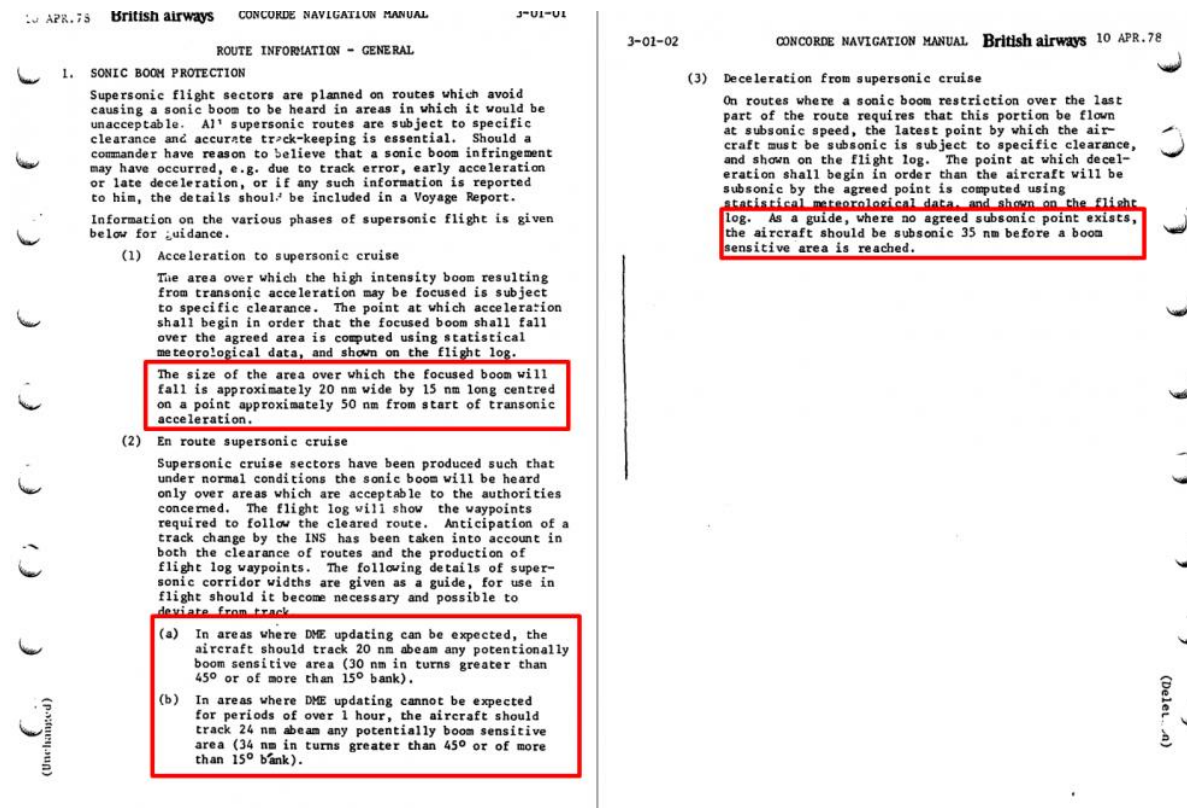
Durante los **primeros vuelos** del Concorde **algunos países** como Líbano, Siria, Jordania, Arabia Saudí o India dieron **permiso para volar supersónicos a lo largo de corredores especiales**. Al poco tiempo ese permiso **quedó revocado** y esas mismas rutas hubo que hacerlas a velocidad subsónica. Si quieres volar esas etapas lo más fielmente posible, **solo podrás volar supersónico esas rutas sobre tierra durante las primeras etapas**.

Hubo un **corredor** que el Concorde pudo usar en **múltiples ocasiones** para **cruzar supersónico el "outback" australiano**. Durante los primeros vuelos se realizaron diversas mediciones de ruido para comprobar si el estallido sónico afectaba a las escasas poblaciones de personas y animales en su recorrido y se consideró en ese corredor no suponía un problema. Aunque no he podido contrastar si el Concorde pudo volar siempre supersónico el outback australiano, o solo en algunas excepciones, por un lado, muchas de las etapas que recorren Australia no tendrían sentido a velocidad subsónica. Por otro, diversos altos cargos australianos reiteraron en múltiples ocasiones durante los primeros años del Concorde que su preocupación era el ruido en las salidas y llegadas desde sus aeropuertos, y no el estallido sónico al sobrevolar zonas despobladas. Así que a pesar de no contar con una corroboración precisa, todas las etapas que cruzan Australia se pueden volar supersónico. Para su diseño he sido muy cuidadoso a la hora de analizar los mapas de densidad de población y elegir rutas que eviten cualquier zona poblada. **¡OJO! Estas etapas australianas no son 100% supersónicas y habrá que respetar las restricciones al llegar/salir de las zonas pobladas indicadas en la descripción de la etapa.**

Aparte de ese corredor, me he tomado la "licencia de autor" de diseñar rutas supersónicas a lo largo del **Mar del Norte y el Báltico**, a pesar de que en la vida real solo uno de los tramos se habría podido volar suersónico. El motivo es que a lo largo del Estrecho de Øresund incumpliríamos gravemente las restricciones de estallido sónico al volar a apenas 5-10 millas de zonas tan densamente pobladas como Copenague y Malmoe y, además, realizando giros, en los que la intensidad del estallido aumenta. No obstante, y como decía, ante la "enorme tentación" de poder hacer esa ruta supersónica en su totalidad me he tomado esa "licencia de autor".

Fuente sobre las limitaciones de vuelo supersónico:

Manual de navegación del Concorde por British Airways, revisión del 10 de abril de 1978



Termino incluyendo a continuación, algunas de las fuentes adicionales sobre los problemas del Concorde con sus estallidos sónicos:

- Mapas de densidad de población de la [Global Human Settlement Layer \(GHSL\)](#) y [NASA Earth Observations](#).
- El gobierno británico recibe 578 quejas y 332 reclamaciones por daños tras 10 vuelos de prueba en 1970 lo largo de las costas del Reino Unido ([Fuente](#))
- Líbano, Siria, Jordania y Arabia Saudí dan permiso inicialmente al Concorde para volar supersónicos a lo largo de corredores especiales ([Fuente1](#) y [Fuente 2](#))
- Algunas quejas por el ruido en Oriente Medio tras las pruebas de 1974 ([Fuente](#)). Finalmente Arabia Saudí prohíbe los vuelos supersónicos del Concorde argumentando que el ruido afecta a la cría de camellos ([Fuente](#))
- British Airways y Singapore Airlines, usaron el espacio aéreo malasio e indonesio en tres vuelos en diciembre de 1977 antes de que los respectivos gobiernos los prohibieran. En diciembre de 1978 el gobierno indonesio concede 6 meses de permiso en el que se estudiarán los efectos del vuelo supersónico para tomar una decisión definitiva. ([Fuente1](#) - [Fuente2](#))
- En julio de 1976 quedaron prohibidos los vuelos supersónicos del Concorde sobre la India tras las quejas recibidas en un vuelo supersónico de pruebas entre Bombay y Singapur unos meses antes ([Fuente](#)). Tras más negociaciones, en 1978 se reitera la prohibición ([Fuente](#))

- Australia autoriza los vuelos supersónicos del Concorde a lo largo de un estrecho corredor de 25 millas de ancho a lo largo del desierto interior y luego la Gran Bahía Australiana hasta Melbourne. ([Fuente](#))

Otras datos de interés:

- Planes preparativos para la entrada en servicio del Concorde según el Capitán Andrew ([Fuente](#))

- Detalles sobre los preparativos para establecer la ruta hasta Australia ([Fuente1](#) y [Fuente2](#))

ESTADÍSTICAS GLOBALES

438 etapas

847.095 millas en total (1.938 de media por etapa)

89 destinos diferentes

LFPG (26 visitas en total)
KJFK (26 visitas en total)
VIDP (22 visitas en total)
PHNL (22 visitas en total)
EGLL (20 visitas en total)
YSSY (20 visitas en total)
VHHX (17 visitas en total)
PGUM (16 visitas en total)
WADD (15 visitas en total)
NFFN (13 visitas en total)
KLAS (13 visitas en total)
HECA (12 visitas en total)
NTAA (11 visitas en total)
VTBD (11 visitas en total)
KDFW (11 visitas en total)
HKJK (11 visitas en total)
KOAK (9 visitas en total)
OBBI (8 visitas en total)
NZCH (8 visitas en total)
VABB (7 visitas en total)
SCIP (6 visitas en total)
SBFI (5 visitas en total)
SBGL (5 visitas en total)
VCBI (5 visitas en total)
ZBAA (5 visitas en total)
MMAA (5 visitas en total)
OEJN (5 visitas en total)
WSAP (4 visitas en total)
HELX (4 visitas en total)
LPAZ (4 visitas en total)
GOOY (4 visitas en total)
SCEL (4 visitas en total)
LPPT (4 visitas en total)
OOMS (4 visitas en total)
OMDB (4 visitas en total)
FACT (3 visitas en total)

NZAA (3 visitas en total)
PHKO (3 visitas en total)
NWWW (3 visitas en total)
MMMXX (2 visitas en total)
WSSS (2 visitas en total)
UUEE (2 visitas en total)
TBPB (2 visitas en total)
VGHS/VGZR (2 visitas en total)
VTCC (2 visitas en total)
HKMO (2 visitas en total)
GLRB (2 visitas en total)
FMEE (1 visita en total)
RPLL (1 visita en total)
WIHH (1 visita en total)
RKSS (1 visita en total)
WIII (1 visita en total)
MYNN (1 visita en total)
TJSJ (1 visita en total)
VNKT (1 visita en total)
KMCO (1 visita en total)
OMAA (1 visita en total)
VOMM (1 visita en total)
OYSN (1 visita en total)
YPPH (1 visita en total)
KMSY (1 visita en total)
KIAH (1 visita en total)
UTTT (1 visita en total)
ULLI (1 visita en total)
HESN (1 visita en total)
LIRF (1 visita en total)
MDSD (1 visita en total)
TAPA (1 visita en total)
KATL (1 visita en total)
WMKK (1 visita en total)
LGAV (1 visita en total)

FVRG/FVHA (1 visita en total)
FAOR/FAJS (1 visita en total)
DIAP (1 visita en total)
LFBO (1 visita en total)
YBBN (1 visita en total)
TXKF (1 visita en total)
KMIA (1 visita en total)
SOCA (1 visita en total)
VTSP (1 visita en total)
ZBTJ (1 visita en total)
VHHH (1 visita en total)
SARI (1 visita en total)
SAEZ (1 visita en total)
SPJC (1 visita en total)
SPZO (1 visita en total)
MROC (1 visita en total)
ZSPD (1 visita en total)
VIJP (1 visita en total)
LIRP (1 visita en total)
DTTA (1 visita en total)

FUENTES

1. [Air France Concorde Supersonic Around-the-World Demonstration Air Tour \(76-01\)](#)
2. [First British Airways Concorde G.BOAF Supersonic Round-the-World Air Tour \(86-01\)](#)
3. [First Air France Concorde F.BVFF Supersonic Round-the-World Air Tour \(86-2\)](#)
4. [Concorde F.BVFF Supersonic Round-the-World Air Tour \(87-01\)](#)
5. [Concorde G.BOAF Supersonic Round-the-World Air Tour \(87-02\)](#)
6. [Concorde F.BTSD Supersonic Round-the-World Air Tour \(87-03\)](#)
7. [Concorde F.BVFF Supersonic Round-the-World Air Tour \(87-04\)](#)
8. [Concorde F.BTSD Supersonic Round-the-World Air Tour \(87-05\)](#)
9. [Concorde F.BVFF Supersonic Round-the-World Air Tour \(88-01\)](#)
10. [Concorde G.BOAG Supersonic Round-the-World Air Tour \(88-02\)](#)
11. [Concorde G-BOAG Supersonic Round-the-World Air Tour \(88-03\)](#)
12. [Concorde F.BTSC Supersonic Round-the-World Air Tour \(88-04\)](#)
13. [Concorde G.BOAF Supersonic Round-the-World Air Tour \(89-01\)](#)
14. [Concorde G.BOAD Supersonic Round-the-World Air Tour \(89-02\)](#)
15. [Concorde F.BTSD Supersonic Round-the-World Air Tour \(89-03\)](#)
16. [Concorde G.BOAF Supersonic Round-the-World Air Tour \(90-01\)](#)
17. [Concorde G.BOAF Supersonic Round-the-World Air Tour \(90-02\)](#)
18. [Concorde G.BOAC Supersonic Round-the-World Air Tour \(90-03\)](#)
19. [Record Concorde F.BTSD Supersonic Round-the-World Flight Westward \(92-01\)](#)
20. [Concorde G-BOAE Supersonic Round-the-World Air Tour \(92-02\)](#)
21. [Concorde F.BVFA Supersonic Round-the-World Air Tour \(93-01\)](#)
22. [Concorde Supersonic Round-the-World Air Tour \(94-01\)](#) --> **SIN INFORMACIÓN**
23. [Concorde F.BVFF Supersonic Round-the-World Air Tour \(94-02\)](#)
24. [Concorde F.BVFD Supersonic Round-the-World Air Tour \(94-03\)](#) --> **INCOMPLETA**
25. [Concorde G.BOAD Supersonic Round-the-World Air Tour \(94-04\)](#)
26. [Concorde F.BTSD Supersonic Round-the-World Air Tour \(95-01\)](#)
27. [Record Concorde F.BTSD Eastward Supersonic Round-the-World Flight \(95-02\)](#)
28. [Concorde G.BOAD Supersonic Round-the-World Air Tour \(95-03\)](#)
29. [Concorde F.xxxx Supersonic Round-the-World Air Tour \(95-04\)](#)
30. [Concorde G.BOAF Supersonic Round-the-World Air Tour \(96-01\)](#)
31. [Concorde F.BTSD Supersonic Round-the-World Air Tour \(96-02\)](#) --> **INCOMPLETA**
32. [Concorde G.BOAD Supersonic Round-the-World Air Tour \(96-03\)](#)
33. [Concorde F.BTSC Supersonic Round-the-World Air Tour \(97-01\)](#)
34. [Concorde F.BVFB Supersonic Round-the-World Air Tour \(97-02\)](#)
35. [Concorde F.BVFF Supersonic Round-the-World Air Tour \(97-03\)](#) --> **INCOMPLETA**
36. [Concorde F.BVFA Supersonic Round-the-World Air Tour \(98-01\)](#)
37. [Concorde F.BVFB Supersonic Round-the-World Air Tour \(98-02\)](#)
38. [Concorde F.BVFC Supersonic Round-the-World Air Tour \(98-03\)](#)
39. [Concorde F.xxxx Supersonic Round-the-World Air Tour \(98-04\)](#)
40. [Concorde F-BTSD América Abercrombie & Kent \(99-01\)](#)
41. [Concorde F.BTSC Supersonic Round-the-World Air Tour \(99-02\)](#)
42. [Concorde G.BOAD Supersonic Round-the-World Speed Record \(99-03\)](#)
43. [Concorde Supersonic Round-the-World Air Tour F.BVFC \(00-01\)](#)
44. [Concorde Supersonic Round-the-World Air Tour F.BVFC \(00-02\)](#)
45. [Concorde Abercrombie & Kent Around the World by Concorde \(00-03\)](#)
46. **Planes de vuelos publicados en <http://www.concordefpl.co.uk/bottomright.htm>**

LISTA DE ACTUALIZACIONES

v.1.0.11 - 11 noviembre 2020

- Eliminadas las SID/STAR de las ruta LFPG-EGLL y KFJK-KOAK
- Eliminada la SID de la ruta EGLL-KJFK
- Eliminada la SID de la ruta YSSY-PGUM

v1.0.10 - 20 septiembre 2020

Corregida la ruta SBFI-SBGL

v1.0.9 - 09 Agosto 2020

Eliminadas las SID/STAR completas de las rutas KDFW-KOAK y VHHX-VIDP

v1.0.8 - 22 de julio de 2020

- Eliminados los puntos SID/STAR introducidos por error para los vuelos LFPG-EGLL
- Renombrada la etapa 103, que tenía un 0 de más.
- Etapa 45 modificada para un vuelo supersónico más realista
- Nuevas rutas supersónicas para los vuelos VHHX-VTBD
- Modificada la ruta UUEE-HECA para incluir tramo supersónico
- Modificada la ruta HECA-VIDP para simplificar el tramo supersónico
- Eliminada la SID/STAR de la etapa 52 PHNL-MMMX

v1.0.7 - 15 de julio de 2020:

- Corregida la numeración incorrecta en algunas etapas
- La etapa 342 cambiada de subsónica a supersónica

v1.0.6 - 10 de junio de 2020: Eliminada la SID de la etapa 029

v1.0.5 - 2 de junio de 2020: Actualizada la ruta de la etapa 018

v1.0.4 - 29 de mayo de 2020: Se actualiza la altitud por defectos de todos los planes de vuelo .PLN a FL600

v1.0.3 - 25 de mayo de 2020: Ruta VHHXWIHH modificada (no cargaba en CPS-X)

v1.0.2 - 24 de mayo de 2020: Añadida información sobre el nuevo Concorde anunciado por DC Designs

v1.0.1 - 22 de mayo de 2020: Pequeñas correcciones en el texto.

v1.0 - 20 de mayo de 2020: Versión inicial