

Evento especial 25 aniversario IVAO

AirHispania ganadora

Evento SILVES SKIES de IVAO



Entrevista

Antonio Segura
AHS205D

Repasando Conceptos

SID, STAR, Esperas

Nuevas libreas AirHispania

Airbus H160, DC6
AHS Ground Services

Escuelas IFR y VFR

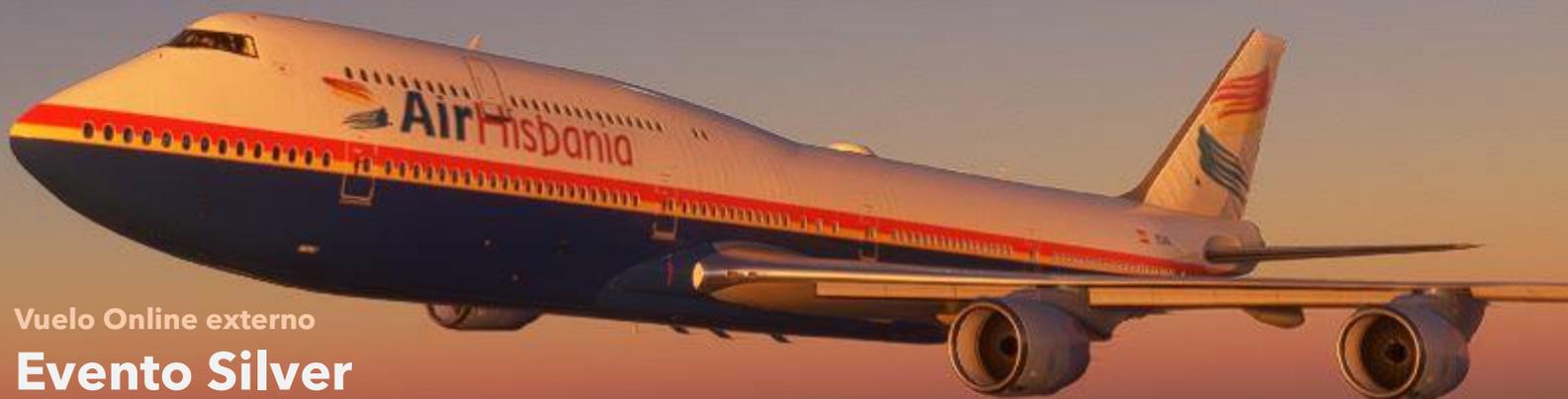
Nuevos Pilotos Titulados

Nuevo Software

AHS-Connect 2.14

Escuela ATC

Cuestionarios ATC



Vuelo Online externo

Evento Silver
Skies IVAO

Vuelos sábado 'Entre Amigos'

Estambul, Grand Canyon,
en Globo, Hidroaviones...

Caja Negra

La tragedia de
los Andes

SUMARIO

3	Comenzamos Fuerte	39	Eventos
4	Entrevista Antonio Segura AHS205D	43	Vuelo Online externo
12	Escuela PPL-VFR	49	Libreas
14	Escuela PPL-IFR	54	Nuestro Software
14	Repasando Conceptos	57	Aerotrastornados
31	Escuela ATC-I	58	Vuelo entre amigos
32	Escuela ATC-II	68	Curiosidades aeronáuticas
34	Cuestionarios Semanales	70	Caja Negra
36	Escuela CPL	75	Libros y películas
38	AHS Control Radar y Sectores		

En portada:



AHS487E
Abel Graullera

HAREMOS LAS MALETAS PERO NOS
QUEDAMOS EN CASA
¿Te lo vas a perder?



EL 2 DE JUNIO ALGO
GRANDE VA A PASAR EN
AirHispania
Líneas Aéreas Virtuales

www.AirHispania.com

www.AirHispania.com

AirHispania
Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Lo mejor de AirHispania, su gente

SALUD COMPAÑEROS.

Comenzamos fuerte.

Empezamos este trimestre con las buenas noticias de ser los **flamantes ganadores del Evento Silver Skies** que organizaba **IVAO**. No es casualidad y cuando hay que salir a volar, se sale. Tendremos novedades importantes a lo largo del año que iremos desgranando poco a poco sobre este tema. ENHORABUENA A TODOS.

También buenas noticias con el **AHSConnect**, pues ya casi está al 100% operativo. No está siendo fácil, pero gracias a Luis, lo está consiguiendo.

Da gusto poder poner el cartel de "aula llena" en las diferentes tutorías de TODAS las escuelas de **AirHispania**. VFR, IFR, CPL, ATC-I y ATC-II, llenas de alumnos que con ilusión llenan los cielos de **AirHispania**.

Se sigue trabajando duro en Eventos, en Sectores, en las escuelas. Es algo que se ve y se puede hasta palpar. Solo hay que pasarse por el TS un día de evento, un sábado o un domingo. Sin palabras.

Tenemos nuevas secciones en esta humilde gaceta. Por una parte, la sección '**Caja Negra**', donde todos los números, intentaremos desgranar algún accidente aéreo ocurrido y buscar las causas, con ánimo de encontrar los errores producidos y tenerlos en cuenta cuando volemos online.

Por otra parte, en '**Repasando Conceptos**' y '**Cuestionarios Semanales ATC**' los instructores de las escuelas IFR y ATC, nos proponen diferentes recordatorios para no dejar en el olvido procedimientos y normativas. Genial iniciativa.



Antonio Segura AHS205D



Hoy entrevistamos a este incombustible que no se cansa nunca de ayudar, de colaborar, de instruir, de crear.

Nuestro **"Jefe de Estudios"** que no se toma vacaciones ni en verano, siempre dispuesto a todo.

Él ha sido el impulsor de gran éxito del vuelo de prácticas para ATC's y Escuelas IFR y VFR que hacemos los domingos. Gran ATC e igual Piloto, siempre es un placer escucharlo en frecuencia con ese seseo tan especial que tienen los Gaditanos.

Antonio, quisiéramos conocerte un poquito mejor, dínos, ¿A qué edad tuviste tu primer ordenador?

-Con mi primer ordenador, me lleve una gran bronca de mi Madre jejeje, con la beca de primero de bachillerato, aparecí en mi casa con una caja grande y era el ordenador jejeje.

Tuve videojuegos mucho antes....

¿Desde cuándo tuviste esta pasión por la aviación?

-Creo que me llevo tarde o lo tenía oculto esta pasión, es verdad que juegos de aviones me gustaban.

¿Cómo comenzaste a introducirte en los simuladores de vuelo?

-Mi amigo Chano de Cádiz, me llamo un día y me dijo que nos vamos al Corte Ingles a comprarnos un joystick, que nos vamos a apuntar para aprender a volar y yo le seguí, jejeje

Lo único que sabía era solo comprar billetes de avión a lo barato por internet jejeje y creo que ese día cambio mi vida y descubrí una pasión por volar y por los aviones. Me di de alta un 12 de noviembre de 2011 (Me suele pasar que donde me llevan a descubrir sitios o aficiones, se van los que me llevaron y me quedo yo jejeje)

¿Qué simulador utilizas actualmente y con que aviones sueles volar?

-Esto va dependiendo de simulador, actualmente que estoy maravillado con el Flight Simulator 2020 utilizo:

- Cessna 172

- Baron G58 de la escuela

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

-TBM930
-PMDG 738

¿Qué periféricos usas? ¿Joystick, cuernos...?

-Nada especial, sencillo. Joystick, pedales, con dos monitores

¿Cuántas horas dedicas a la semana a volar? Perdón, vamos a puntualizar la pregunta, ¿Cuántas horas dedicas al día a volar?

-A volarrrr cada vez menos porque siempre estoy haciendo algo para **Airhispania**, con mucho placer de mejorar lo que pueda a la Cía.
Sábados y domingos suelo quedar con dos cracks de la Compañía a volar y a aprender de **Jose Dalmau** y **Ricardo Faus**.

Otra de tu gran pasión es controlar. Controlar todo lo que pasa por el discord de AirHispania y por el correo, jeje ahora en serio, ¿Qué te gusta más, controlar, o hacerte un vuelo ya sea en AHS, en IVAO, o offline?

-Dentro de esta pasión, descubrí todo relacionado con el control, me gusta mucho, aprendí de los mejores y me queda por aprender eso seguro....
En lo de valor, lo que me gusta mucho son los preparativos al vuelo, hacer el plan de vuelo, los procedimientos de en encender un avión, los cálculos que necesito de fuel con los pesos que llevo etc.
Todo lo relacionado con el FREE ROUTE me encanta.

¿Qué tipo de vuelos sueles hacer, VFR, IFR...?

-Casi todo son vuelos IFR, pero de vez en cuando saco la Cessna para visual.

¿Con qué aviones sueles volar? ¿Cuál es tu preferido?

-Estos son mis preferidos:
- Cessna 172
- Baron G58 de la escuela
-TBM930
-PMDG 738

¿Sueles volar solo, o en grupo con algún compañero?

-Suelo volar con **Jose Dalmau** y **Ricardo Faus** los fines de semana, dos grandes personas, donde manejar todo los Airbus 320 que nos hemos topado con los simuladores, **Dalmau** se ponía y nos enseñaba jejeje
Ahora con el simulador MSFS2020, me gusta mucho el 738 de PMDG.

Muchos ya lo sabemos, ¿pero podrías decirnos dónde trabajas para poder hacerte una visita si nos acercamos por allí?

-He estado 21 años seguidos en el Oratorio de la Santa Cueva, ahora estoy entre este Oratorio y otro Oratorio de San Felipe Neri (La primera Constitución Española de 1812, La



Antonio Segura junto con Raul Horna AHS534E en una visita al Oratorio de la Santa Cueva

Pepa)

El Oratorio de la Santa Cueva, me llamaron una vez restaurado y le diera un poco de vida, es verdad que está escondido por las calles estrechas e iguales del casco antiguo de Cádiz.

Es fascinante para un Sacerdote Mecenas, que su padre fue comerciante y heredó una gran fortuna, construyó espiritualidad, acogimiento y artísticamente tener a Goya como legado de una pieza musical, tener a la Capilla de Bernini parecida a la de San Andrés del Quirinal de Roma.

Suelo hacer visitas guiadas y explico el sentido espiritual como se va entrando a los más austero de la capilla baja que fue una cueva y como subiendo se va cambiando de la austeridad a la riqueza artísticas, cerca de una hora contando los detalles y anécdotas que paso por aquí y tengo al público expectante jejeje.

*Siempre me he preguntado si el mundo conociera **Airhispania** como todos nos*

ayudamos, el mundo seria menos complicado jejeje.

¿Qué podemos visitar y ver en el Oratorio de la Santa Cueva?

-Visitar, pues ya tenéis a un amigo que el que venga que no dude en llamarme y que ver, ya os lo cuento arriba de la pregunta más o menos.

Seguro que tienen alguna anécdota que te haya pasado en La Santa Cueva, ¿Recuerdas alguna?

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

-Sí tengo varias, una con **Arturo Perez-Reverte**, estaba preparando una novela "EL ASEDIO" pero no tenía el final terminado y entró un día al Oratorio de La Santa Cueva y lo recibí. Le expliqué esta maravilla, estuvo dos días por aquí, se fue documentado y su novela termina en la Santa Cueva, no digo que paso, si no se fastidia la Novela jejeje. Eso si, todavía estoy esperando que me regale el libro firmado por él jejeje

-Mis comienzos, al ser alumno VFR, las prácticas y tutorías lo hacía aquí en el Oratorio, ha habido noches que he salido a las tantas de la noche. Compré un buen ordenador en sus tiempos, a mi jefe le decía que necesitaba un ordenador para el Museo jejeje

Como anécdota simpática, ¿sabes que algún compañero de AirHispania de la promoción en la que fuiste nuestro instructor de IFR, entre los que me incluyo, al leer tus correos y ver el encabezado de "Oratorio de la Santa Cueva", buscamos por internet lo que era y dónde estaba y pensábamos que eras Sacerdote? Jaja.

-Seguro jejejej ya pasó en un correo o varios, que se creían que me llamaba ORATORIO jejeje



Antonio Segura a la izquierda, de pie.
En un encuentro de los Aerostrastornados

Eres una persona muy extrovertida, eso te da el privilegio de conocer en persona a muchos compañeros. Seguro que guardas recuerdos de muchos encuentros.

-La verdad que sí, los encuentros que hacemos por el sur, son encuentros entrañables y uno con mucho cariño que le tengo, es el que hicimos en Sabadell estando unos días por casa de mi suegra en Berga.

Le tengo mucho cariño a la persona que empezamos a hacer carrera de controlador, a mi Compadre de las Intenciones jejeje, **Jose Augusto**.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Y ahora, si te parece, vamos a hablar un poco de AirHispania.

¿Como conociste AirHispania?

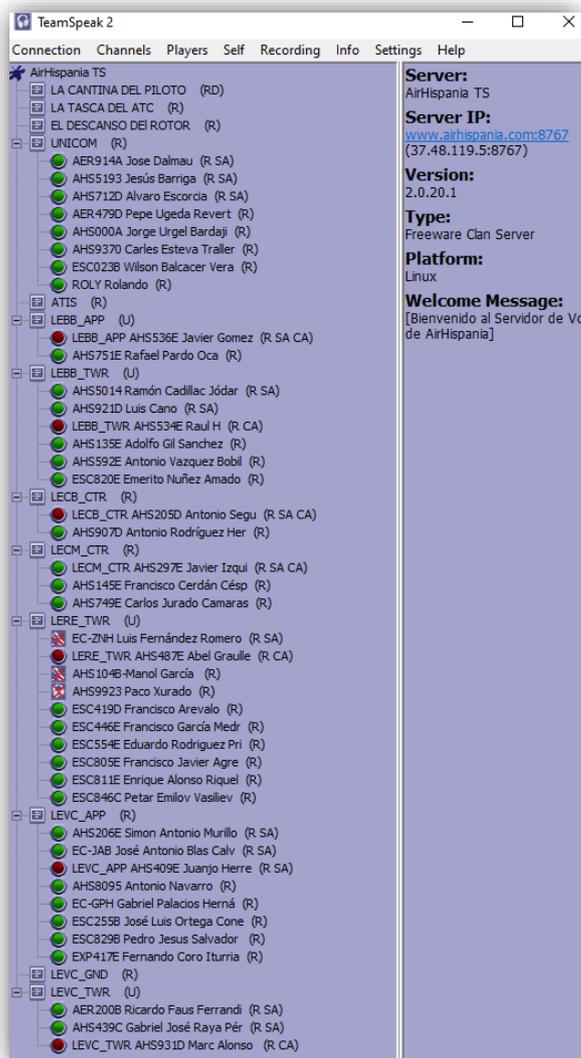
-Por mi amigo Chano, donde me convenció y me apunte con él.

¿Recuerdas quien fueron tus instructores? ¿sigue alguno en activo?

*-Sí, he tenido a **Lázaro, Ricardo Flores, Dalmau, Ricardo Faus, Jose Merelas, Lluís Gracia, José Soriano, Ramón Cadillac, Miguel Lozano** no oficial pero las tardes en el Oratorio me ha ayudado, seguro que me olvido de más, estos moustruoooss siguen por aquí.*

¿Como empezaste a ser instructor?

-Mi amigo Chano fue instructor, yo estaba en el curso ATC-I, le ayudaba con las prácticas, preparaba la teoría con él y me dejaba explicar y así empecé, un día me nombraron y hasta ahora, es otra pasión más del curso IFR.



¿Como ves AirHispania actualmente? ¿Te parece que va vamos creciendo como escuela de vuelo y ATC? ¿En que faceta crees que nos falta mejorar?

*-En **Airhispania** hemos tenido como todo en familia, momentos más buenos y momentos menos buenos. Ahora estamos en unos momentos tan buenos que tenemos que seguir por este camino. El mejor sitio para aprender de verdad a volar y controlar, gentes que se desocupa de sus tiempos libres y nos lo dedica a nosotros, esto es impagable.*

*La **mejor escuela del mundo virtual** que hay por internet. Que mejorar, pues mucho estamos haciendo para mejorar con los medios que hay, se podía hacer más cosas, seguro, seguro que se hará, convencido, con las ganas que se ve a muchos compañeros. Por cierto, el **Discord** vino para quedarse y el Staff lo aprovecho, gran idea, gracias a ellos, tenemos nuevas aulas para enseñar, para quedar y preparar muchas cosas.*

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Los pasados domingos 11 de febrero y 18 de febrero, volamos unos 40 pilotos. Tú has sido el mayor impulsor del "Cafelito de los domingos", ahora llamado 'Sunday Coffee'. Cuéntanos cómo y por qué surgió esta idea.

*-Esto viene de mucho tiempo lo de volar los domingos, Cuando era alumno ATC I, **Jose Augusto** y yo abrimos entre semana casi todos los días para practicar, se nos ocurrió hacer vuelos internacionales los domingos y se apuntaba mucha gente, hacíamos los sectores, de ahí aprendí.*

*Se marchó mi compadre, hasta que un día, me dije: voy a retomar los vuelos internacionales los domingos. Me topé con un señor que es todo un señor, mismas aficiones, mismas ganas de ayudar **Don Javier Izquierdo**, volvimos a la carga, hasta que no sé cómo se ocurrió, si fue el o yo, que se, abrir los domingos a la hora del cafelito, para ellos exclusivamente, para que practiquen lo aprendido durante la semana, se junta los Alumnos ATC I, ATC II, escuelas de pilotajes y todos el que quiera volar. Abierto para todos.*

Siempre respetando el Evento Oficial nuestro de cada semana, los martes y en especial los jueves.

Donde es nuestro Jueves de Evento, donde sacamos nuestro mejor vestido y donde os animo a participar a los que estéis autorizados.



¿Como se planifica durante la semana el vuelo del domingo?

*-Después del domingo, el lunes ya estamos pensando que abrir el domingo siguiente. Estamos abiertos para sugerencias que nos viene bien, cuando sabemos los aeropuertos a controlar lo voy hablando con **Javier AHS297E** y los primeros que se enteran son los alumnos que necesitan practicar, si hace falta mejorar aeropuertos en Sectores estamos un grupo con nuestro comandante **Juanjo AHS409E** listo para operar. **Fernando Coro AHS417E** al quite para los banners y todas las comunicaciones a los compañeros como un mandamiento, nada de publicar por correo hasta que termine nuestro Evento de Jueves. El viernes lo vamos anunciando.*

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Aparte de Instructor IFR y ATC, perteneces al grupo de sectores y Radar, donde sabemos que estás muy activo y al día de todas las novedades de ENAIRE. ¿Nos puedes contar cómo trabajáis en el grupo de sectores?

*-Bueno hemos mejorado mucho, antes cada uno entrábamos en el AIP de Enaire y mirábamos los cambios de ciclo que había en los airac, y lo mandábamos por correo al grupo. Ahora de que tenemos a **Juanjo Herrero AHS409E** como Coordinador le ha dado su toque con un programa, con el que todos los que estamos a cargo de un sector podemos trabajar y actualizar directamente y ayudarnos entre nosotros y sacamos las actualizaciones, un programa que está muy bien. Nos ponemos al día juntos y así vamos trabajando.*

Y ahora que ya casi lo tenemos al 100%, ¿qué te parece el AHS Connect? Luis Fernández ha hecho un trabajo formidable e impagable, ¿crees que es un salto de calidad en nuestra compañía y era la guinda que le faltaba al pastel?

-El primer problema que salió fue que nos quedamos sin Juanpe, desapareció, si él, no podíamos avanzar con el Join.

*Como buen criterio el STAFF tuvo que buscar otra alternativa, para poder seguir avanzando, así nació el AHS Connect, que **Luis Fernández** se echó encima y está dando pasos gigantescos para poder volar en nuestra compañía y para vernos, que es el verdadero problema que se está encontrando, pero resolviéndolo. Es verdad son tres simuladores, compenetrar los tres pues tiene mucha tarea y **Luis Fernández** es el artífice de funcionarlo.*

*Aprovecho para decir, que **Luis Fernández** es el **Alma de Airhispania**, impagable por las horas que echa este señor para beneficio de nosotros. Impresionante Pishaaaa!!!*

No te queremos entretener más, pues seguro que tienes cosas que hacer por la cantina del discord o algo en el radar, pero antes de despedirnos, una última pregunta Antonio...

¿Veremos algún día a la Capitana Patricia (tu hija) de copiloto con su padre el Comandante Segura en AirHispania? ¿Crees que seguirá los pasos de su padre?

-Jejeje, no lo sé, no lo sé, lo que haga seré muy feliz, sabe que su Papa le gusta la afición jejeje.

Gracias por todo el tiempo que nos dedicas Antonio. Sin ti, esto lo sería igual. ENHORABUENA.

A mediados de enero comenzó la VFR3 y recientemente tenemos la excelente noticia que 4 pilotos han realizado el curso completo en la Escuela de AirHispania y han superado las pruebas teórico-prácticas, aprobando el correspondiente examen de Repaso General de la Escuela PPL VFR, por lo que han obtenido la titulación PPL-VFR los siguientes pilotos:

- **AHS723E Antonio García de Lucas**
- **AHS779E Francisco José Molina Castillo**
- **AHS780E Francisco Javier González Castillo**
- **AHS8095 Antonio Navarro**

¡Enhorabuena Pilotos!, y agradecimiento especial a los instructores.

Nuevos alumnos van inscribiéndose en la escuela VFR.

Es un goteo constante en las tutorías VFR0, donde se empieza con una introducción a la fraseología, explicando lo que se puede hacer y lo que no.

Se les recuerda, por ejemplo, que

- el transponder en "S" hasta que no salgan a pista
- que no se muevan del parking hasta que no les autoricen
- qué en el punto de espera, hay que esperar
- se les explica como desplazarse por el parking siguiendo las líneas amarillas
- Se hace mucho hincapié en que presten mucha atención a las autorizaciones de los ATC
- que colacionen lo que el controlador está diciendo.



Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

La intención de esta primera tutoría es que, cuando lleguen a la Tutoría VFR, no tengan ningún problema de software y ya puedan realizar un circuito de tráfico sin ningún impedimento.

Hay un video explicando cómo se hace un circuito de tráfico que solamente está disponible para los alumnos, y que está subido con la intención de que puedan ver el video todas las veces que quieran.

Todos los alumnos han de tener leído las normativas de pilotos online y de la escuela, y se les explica lo que hace cada programa de software. Todo esto se les explica a través de diapositivas muy interesantes e instructivas.



Poco a poco lo van entendiendo. Tienen que entender que es muy importante saber que **todo vuelo ha de tener un plan de vuelo**, y que para estar online tienen que tener un plan de vuelo debidamente rellenado y correcto. También se les explica que puede valorar los vuelos aun estando fuera de línea y donde han de buscar la información en los AIP. Aprenden también como renombrar las cajas de vuelo.

Las tutorías avanzan a buen ritmo y se nota mucho la participación en los eventos para los que están autorizados, y también se nota la gran afluencia de pilotos recién llegados en el vuelo de los domingos, donde en el pasado vuelo en La Axarquía, 13 de los pilotos participantes eran novatos. ¡Bienvenidos!

Empezamos el año 2024 con **nuevos nombramientos** y **nuevos pilotos** dentro de la escuela PPL-IFR. Por un lado, damos la bienvenida como **Instructor de la escuela IFR** a nuestro compañero **AHS681E Humberto Malave**.

Sin duda, un excelente fichaje por su compromiso y su disposición a ayudar en todo momento, así como por sus conocimientos, que harán que la escuela IFR siga mejorando en calidad de contenidos y en la fluidez de las tutorías y prácticas. **Gracias y enhorabuena Humberto**.

Por otra parte, el pasado día 25 de enero, y tras realizar con éxito el examen teórico y superar la dura prueba práctica en Almería LEAM, han obtenido la titulación PPL-IFR los siguientes pilotos:

AHS152C José Antonio Rodríguez

AHS779D Roger Olivares

AHS521E Esteban Muñoz

Gran trabajo de estos tres pilotos y de sus instructores, ya que tuvieron que adaptar horarios fuera de lo normal para poder adaptarse al cambio horario de Roger.

Una gran novedad que empezaremos a introducir en los siguientes números, es una nueva sección que la denominaremos Repasando Conceptos.



Nuestro **Coordinador de la escuela IFR AHS205D Antonio Segura**, ha tenido esta gran idea, que en la lista de correo ha sido muy bien acogida por los pilotos. Se trata, como su nombre dice, de **repasar conceptos** que tal vez teníamos olvidados de no usarlos, o refrescarlos de nuevo. Muy válido tanto para pilotos con la nueva titulación como para los más experimentados.

Gracias Antonio AHS205D por esta gran idea.

RECORDATORIOS ESCUELA IFR

Introducción

SID: Salida normalizada por instrumentos // Standard instrument departure.

STAR: Llegada normalizada por instrumentos // Estándar instrumental arrival.

RNAV: Navegación de área // Area navigation.

Casi todos los procedimientos en aviación se encuentran estandarizados, entre ellos encontramos también las SID's, STAR's y RNAV's. No todos los aeródromos cuentan con SID's, STAR's y RNAV's, puede que en algunos encontremos SID pero no STAR o al contrario, son las autoridades competentes de cada país quienes lo determinan, en función de la importancia del aeródromo, orografía del terreno, etc.

¿Qué es una SID?

Según la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), una SID es una carta que proporcionará a la tripulación de vuelo información que le permita seguir la ruta designada de salida por instrumentos, desde la fase de despegue hasta la fase en ruta. Dicho de otro modo más sencillo, es la ruta que nos permite ir desde el extremo de la pista de un aeródromo hasta un punto especificado (y en algunos casos con restricciones de altitud/velocidad) normalmente en una ruta ATS (Servicio de tránsito aéreo.//Air traffic service).

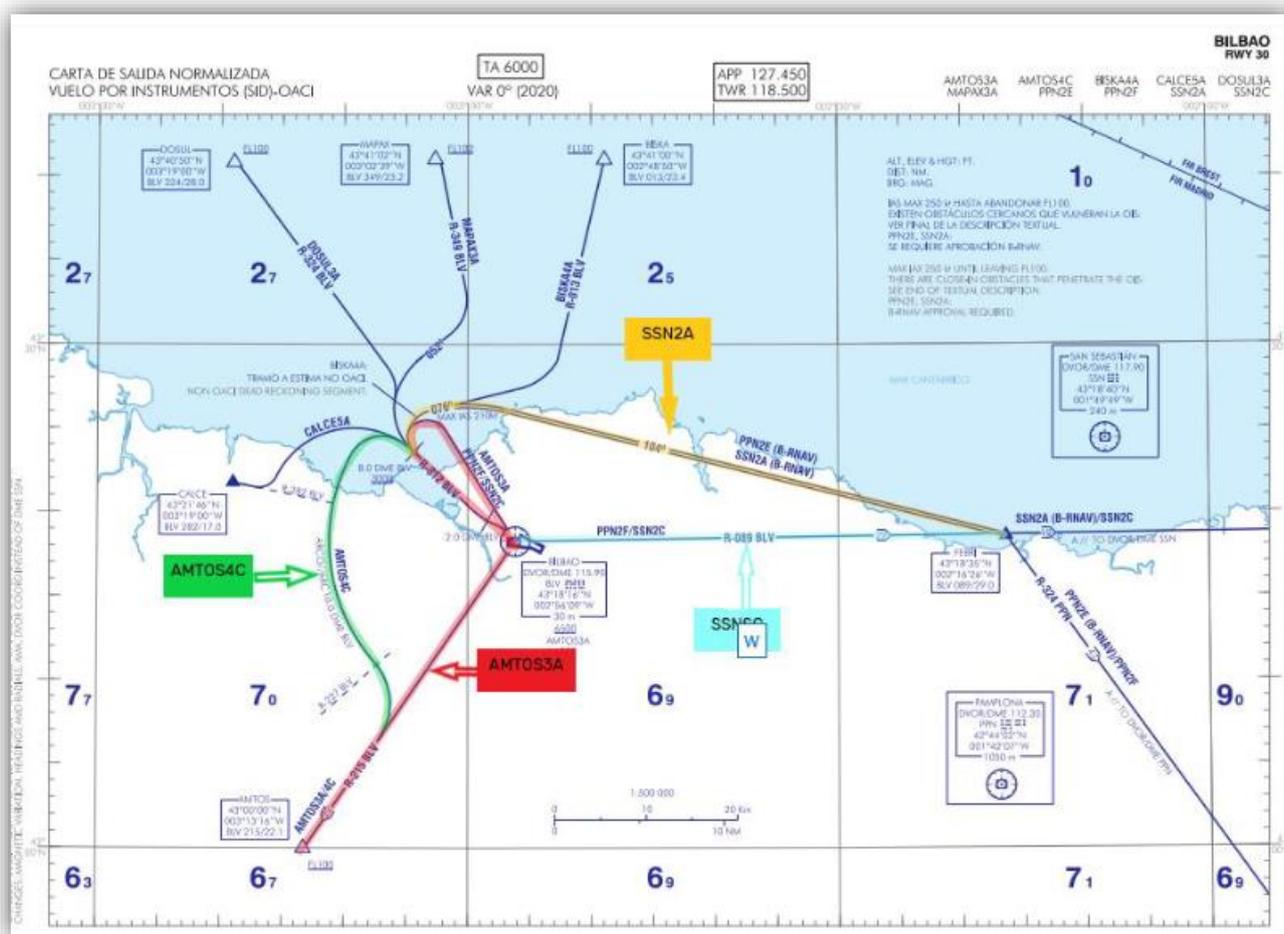
¿Dónde puedo encontrar las SID's?

Las SID's de todos los aeródromos de España, las podremos encontrar en la página de enaire, en AIP (publicación de información aeronáutica.//Aeronautical information office.), en su parte 3 AERÓDROMOS.
<https://aip.enaire.es/AIP/>

¿Cómo elegir una SID?

Dentro de las distintas posibilidades de salidas que podamos tener, en función de la pista en servicio, elegiremos la SID que nos deje en la aerovía, VOR o fijo que tengamos en nuestro plan de vuelo.

En ocasiones podemos encontrar distintas salidas que nos llevan al mismo punto. En ese caso, elegiremos la que más nos convenga, en función, por ejemplo, de la capacidad de la aeronave que volemos.



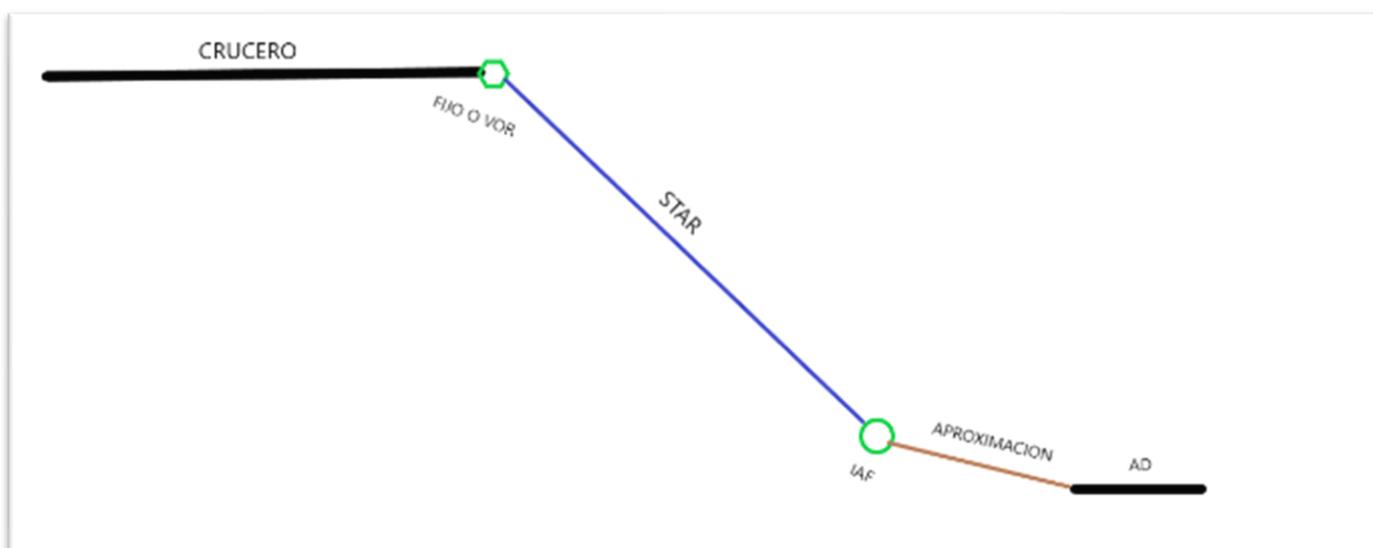
En el dibujo anterior podemos ver que la SID AMTOS tiene dos posibilidades, AMTOS4C (verde), que nos hace el ARCO DME y AMTOS3A (rojo), que nos devuelve al VOR BLV, de las cuales podremos elegir la que prefiramos.

Sin embargo la SID PPN2E // SSN2A (amarillo) y PPN2F // SSN2C (azul), que, llevándonos al mismo punto, tendremos que tener en cuenta si nuestro avión tiene capacidad RNAV o no.

¿Qué es una STAR?

Una STAR, según la OACI, es una carta que permite seguir la ruta designada de llegada normalizada, desde la fase en ruta hasta la fase de aproximación.

Se entiende que "la fase en ruta", es el punto en el cual abandonamos la fase de crucero para dirigirnos al aeródromo y la "la fase de aproximación" es hasta el IAF (Punto de referencia de aproximación inicial. // Initial approach fix.)



¿Dónde puedo encontrar las STAR's?

Las STAR's de todos los aeródromos de España, las podremos encontrar en la página de enaire, en AIP (publicación de información aeronáutica.//Aeronautical information office.), en su parte 3 AERÓDROMOS.

<https://aip.enaire.es/AIP/>

¿Cómo elegir una STAR?

La forma de elegir estará en función de la pista en servicio que tengamos en el aeródromo de destino. Una vez que sepamos la pista activa, buscaremos el IAF que corresponde a la misma y elegiremos la STAR que nos conecte con dicho IAF.

A diferencia de la SID, la STAR no tiene transiciones pero tiene circuitos de esperas prefijados. También podremos encontrar limitaciones tanto en altura como en velocidad.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

1 CARTA DE LLEGADA NORMALIZADA
VUELO POR INSTRUMENTOS (STAR)-OACI

Comprobar que tengamos la carta STAR correcta.

2

SEVILLA		
RWY 09		
BLN3F	BLU4F	MAR5F
CSLEP2F	SANTA4F	VIF4F
MBAS4F		

Aeródromo, pista y nombre de las salidas.

3

NOTAS:

- PAS 300 FT A R 120 O INFERIOR.
- PAS 210 FT AL COMIENZO DEL VIRAJE FINAL PARA INTERCEPTAR EL RUMBO DEL LOCALIZADOR DEL ILS CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20.0 NM FM THR.
- PAS 180 FT AL COMPLETAR EL VIRAJE FINAL Y ESTABLECERSE EN EL RUMBO DEL LOCALIZADOR CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRE DENTRO DE 20.0 NM FM THR.
- LAS AERONAVES CON PAS DE CRUCERO INFERIORES A LAS CITADAS ANTERIORMENTE DEBERAN MANTENER LA VELOCIDAD DE CRUCERO HASTA EL PUNTO DE AJUSTE QUE LES AFECTE.
- PARA VOLAR LA ESPERA INTEGRARSE POR EL RADIAL DE ACERCAMIENTO.

Notas de restricciones.

4

ALT: ELEV 8 HGT: FT
DIST: NM
BRG: MAG

Medidas utilizadas en la carta.

5

TA 6000

VAR 1°W (2020)

Altura de transición y varicación magnética.

6

APP 128.500
TWR 118.100

Frecuencias.

Escuela IFR



NOTA: El tema de la SID y la STAR, es sacado del curso que en este apartado está actualizado por el nuestro querido instructor **Jose Soriano AHS423C**.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Procedimiento de Aproximación Frustrada

Es el procedimiento a realizar cuando no se puede aterrizar tras el segmento de aproximación final por:

- > Baja visibilidad.
- En Aproximaciones Precisión: alcanzado la DH/DA.
- En Aproximaciones No Precisión: alcanzado el MAPT.
- > Tráfico en pista.
- > No autorización ATC para aterrizaje.
- > Aproximación no estabilizada.

Nota: si decidimos frustrar antes de llegar al MAPT, en una aproximación de no precisión, continuaremos la aproximación sin sobrepasar la MDA y llegados al MAPT, frustraremos. (Frustrar no es un fracaso, frustrar es salvar la vida, en este caso no caerse del asiento jejeje) Segunda oportunidad.....

Aproximación Estabilizada

Una Aproximación se considera Estabilizada cuando el piloto cumple con los siguientes requisitos:

Velocidad entre VREF y VREF+20.

Aeronave configurada para el aterrizaje.

Potencia de acuerdo a la fase de vuelo.

Desviación máxima de 1 punto en el localizador.

Desviación máxima de 1 punto en la senda de planeo.

Régimen de descenso inferior a 1000 fpm, a no ser que el procedimiento requiera esa tasa de descenso y se haya comentado en el briefing de aproximación.

La aeronave debe cumplir los requisitos de aproximación estabilizada a:

1000fts AAL (Above Aerodrome Level) en condiciones **IMC**.

500fts AAL en condiciones **VMC**.

300fts AAL en circling.

IMPORTANTE: SI NO SE CUMPLEN LOS REQUISITOS HAY QUE FRUSTRAR!

ESPERAS, ENTRADAS Y REALIZACIÓN

¿Para qué una espera?

∅ Para ofrecer a una aeronave la posibilidad de permanecer en un punto determinado del espacio aéreo un tiempo indefinido, en tramos de 4 a 6 min según velocidad del avión

∅ Para mantener a la aeronave en una zona de seguridad y a una altura concretas de modo que se asegure que queda alejada de posibles obstáculos del terreno y de otros aviones en aproximación o salida

¿Por qué una espera?

∅ Separación de tráficos

∅ Inicio de aproximación

Importante: Mantenerse siempre dentro de los límites de la espera

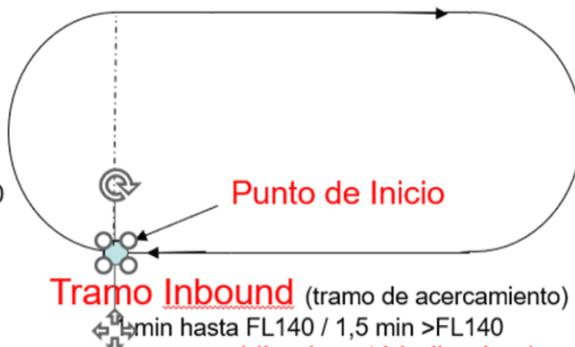
ESPERAS, FORMAS Y TRAMOS

➤ Cuatro tramos de 1 minuto claramente diferenciados

➤ Un punto de inicio de la espera (VOR, NDB, Fijo)

Tramo Outbound (tramo de alejamiento)
1 min hasta FL140 / 1,5 min >FL140

Viraje a Outbound
1 min hasta FL140
1,5 min >FL140



Viraje a Inbound
1 min hasta FL140
1,5 min >FL140

Tramo Inbound (tramo de acercamiento)
1 min hasta FL140 / 1,5 min >FL140

Nota: siempre que en una espera publicada esté indicado el punto final del tramo **outbound** con referencia a una distancia del VOR este criterio es el que prevalece sobre el del tiempo

¿COMO ES EL VIRAJE EN UNA ESPERA?

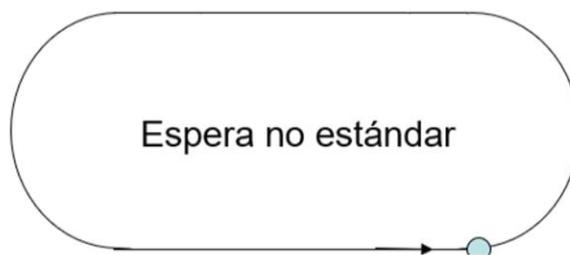
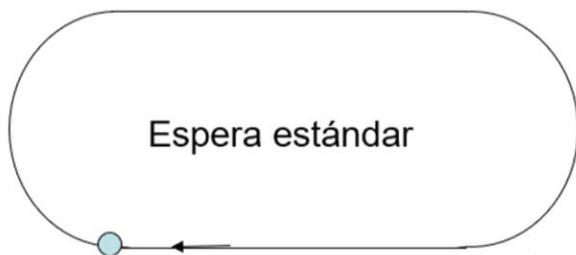
ESPERA ESTÁNDAR: virajes a derecha.

ESPERA NO ESTÁNDAR: virajes a izquierda.

Virajes a $3^\circ / \text{seg}$

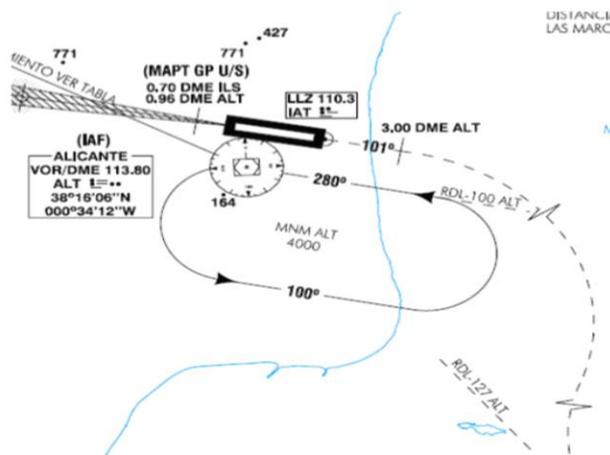
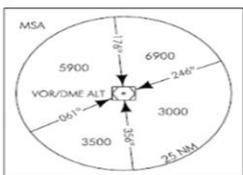
Circunferencia = 360°

$360^\circ / 3^\circ \text{seg} = 120 \text{ segundos} = 2 \text{ min} + 1 \text{ min} (1,5 \text{ min})$ por cada tramo recto, total 4 min o en su defecto 6 min



¿A QUÉ ALTITUD SE VUELA LA ESPERA?

Llegaremos a la espera a la altura autorizada que será como mínimo a la MSA (Minimum Sector Altitude) que asegura la separación correcta con el terreno en un radio de 25NM y una vez en la espera podremos descender hasta la MHA. Minimum Holding Altitude si así nos lo autoriza el ATC correspondiente. Mientras que no lo autorice el controlador nos mantendremos en ese nivel y en el patrón hasta que te autoricen mas descenso



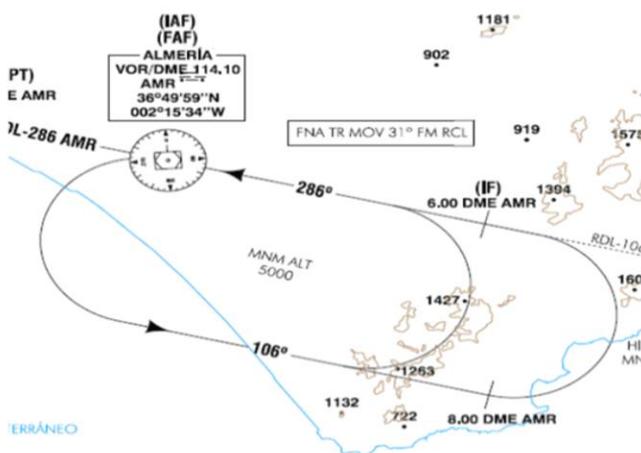
LA ESPERA Y EL HIPÓDROMO

Espera

Procedimiento previo al inicio de la aproximación y que se realiza a la misma altitud o nivel de vuelo salvo indicación o autorización del controlador para cambiar la altura

Hipódromo

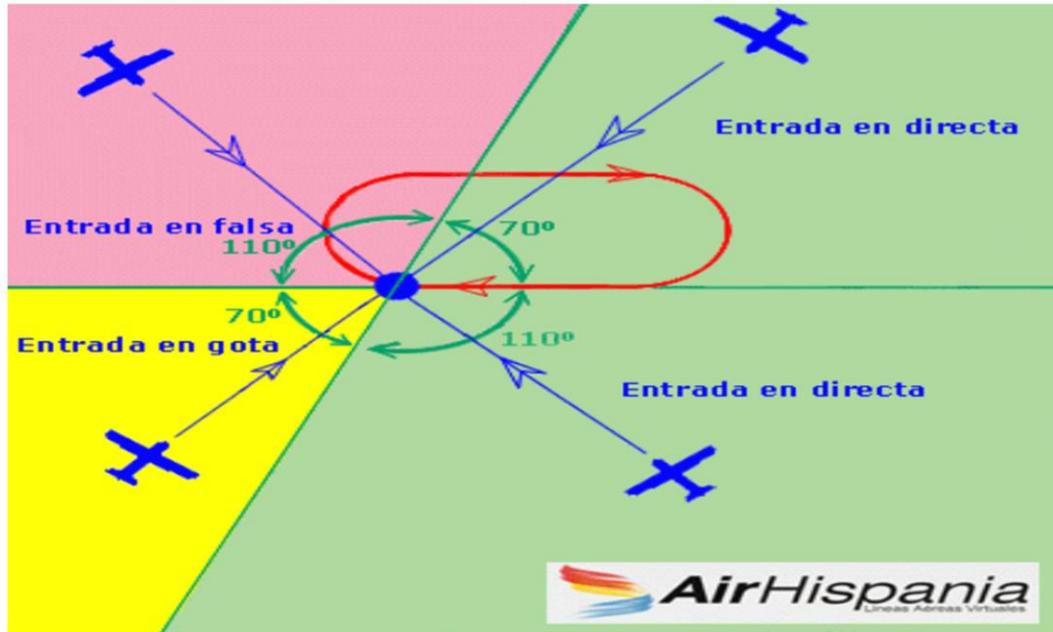
Procedimiento que forma parte de la aproximación propiamente dicha y que se caracteriza por tener el tramo de alejamiento en descenso hasta llegar al nivel indicado en cartas para continuar con el viraje de procedimiento el cual nos dejará en la ruta de aproximación final centrados en eje de pista y normalmente en el punto IF de la aproximación en donde continuamos con el perfil de descenso publicado en la carta



DIFERENCIA ENTRE ESPERA E HIPÓDROMO

- En la Espera todos los tramos son de 1 minuto de duración (1,5 minutos si >F140) y en el Hipódromo va a depender según publicado.
- El Hipódromo se utiliza para el descenso cuando no se dispone de distancia suficiente en línea recta y toda Espera tiene una MHA (Altitud Mínima de Seguridad) con el terreno que no se podrá sobrepasar por seguridad.

Tipos de entradas en esperas

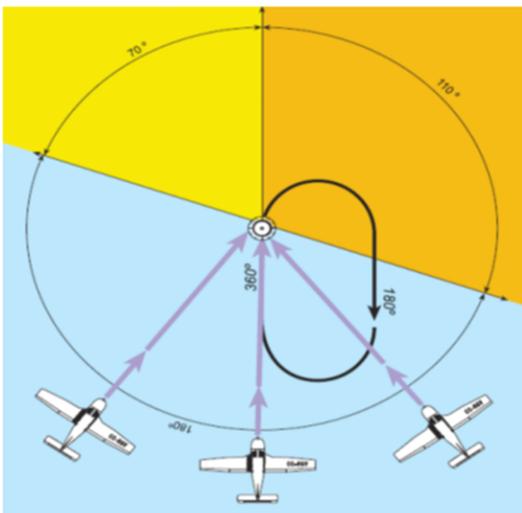


Escuela IFR

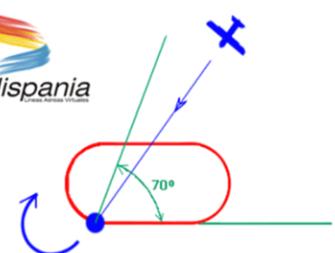
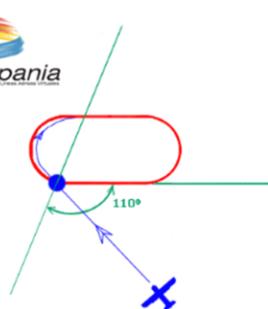


¿Cómo entramos en la espera?

Directa



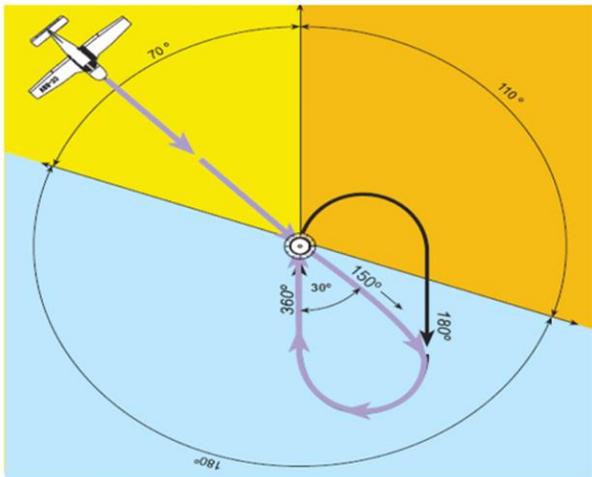
Escuela IFR



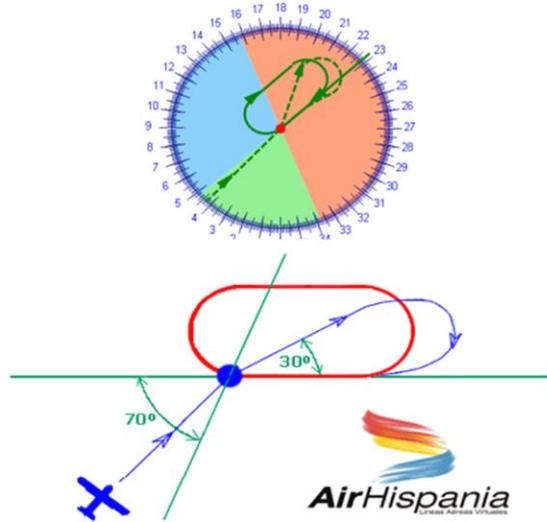
13

¿Cómo entramos en la espera?

Gota



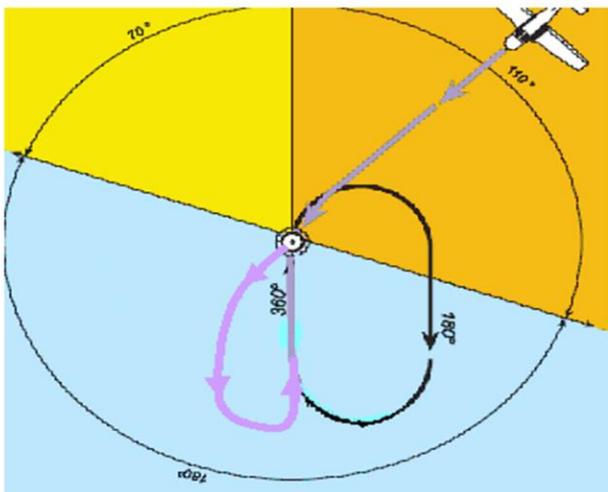
Escuela IFR



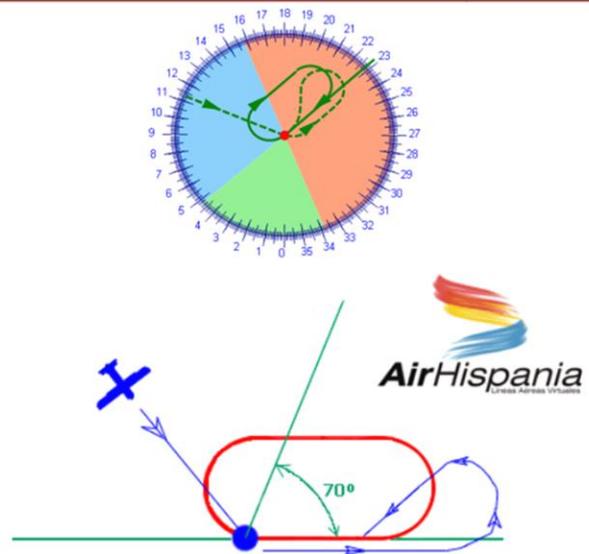
14

¿Cómo entramos en la espera?

Falsa



Escuela IFR



15

Como saber el tipo de entrada a realizar según nuestro rumbo

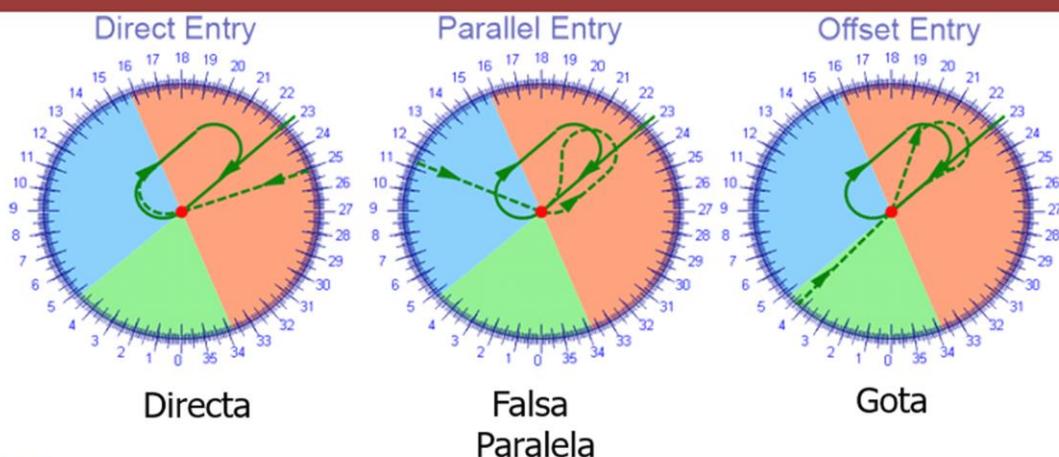
En espera estándar:

- Gota: si rumbo actual está en la zona entre rumbo Outbound y -70° .
- Falsa o Paralela: si rumbo actual está en la zona entre rumbo Outbound y $+110^\circ$.
- Directa: si rumbo actual está en la zona entre -70° y $+110^\circ$ del rumbo Outbound.

En espera no estándar:

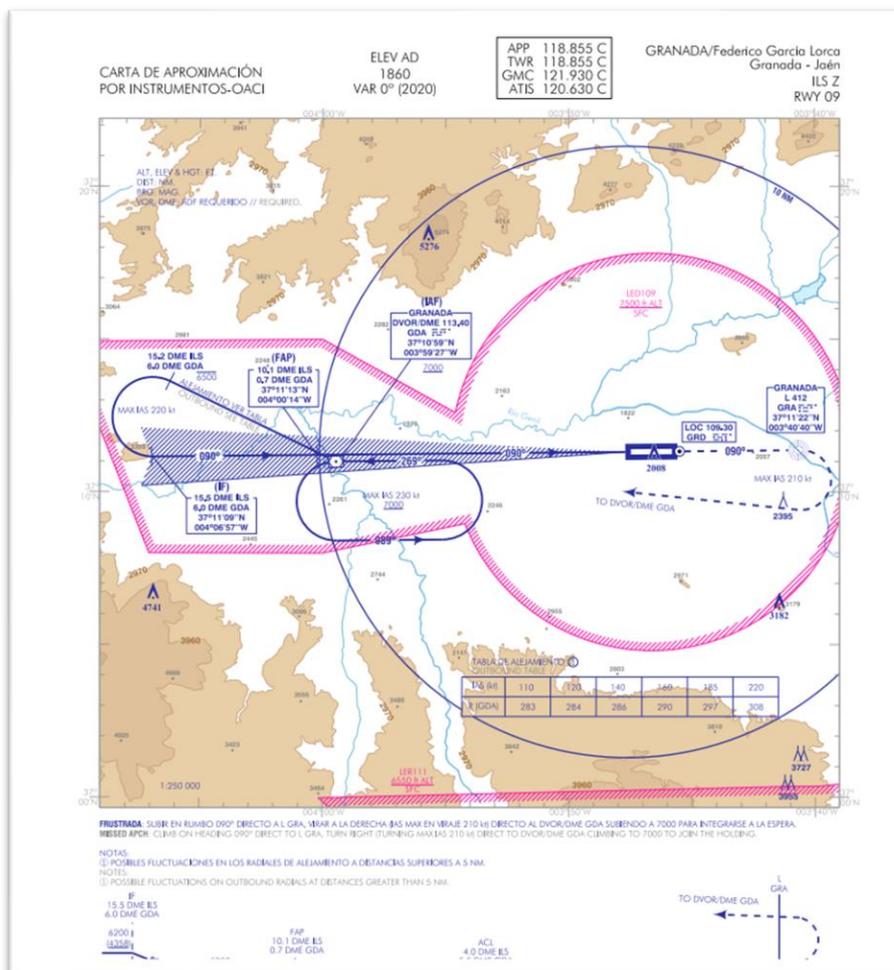
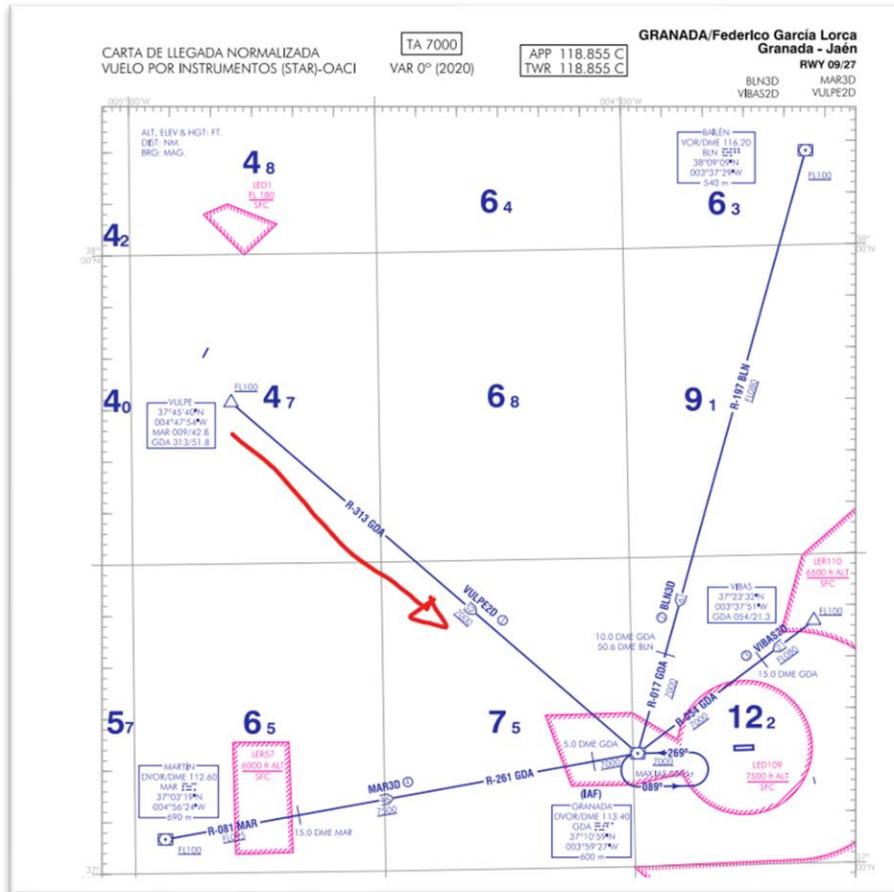
- Gota: si rumbo actual está en la zona entre rumbo Outbound y $+70^\circ$.
- Falsa o Paralela: si rumbo actual está en la zona entre rumbo Outbound y -110° .
- Directa: si rumbo actual está en la zona entre $+70^\circ$ y -110° del rumbo Outbound.

¿Cómo entramos en la espera?



NOTA: En las entradas en la espera se admite una variación de ± 5 grados respecto a los ejes que delimitan las 3 zonas de entrada (directa, gota y falsa) para escoger el tipo de incorporación a la espera y en caso de llegadas por las rutas límite se escogerán siempre entrada directa, gota y falsa, por este orden de preferencia

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes



CHECK-LIST BARON 58

Manual de Operaciones BEECHCRAFT BARON 58



LISTAS DE CHEQUEO NORMALES

1. BEFORE START	
Pre-flight	COMPLETE
Parking Brake	SET
Avionics master	OFF
Landing gear	DOWN
Cowl flaps	OPEN
Fuel selector valves	ON
Beacon witch	ON
Battery & Alt switches	ON
Landing gear pos lights	ON
2. START ENGINE	
Mixture	RICH
Propeller	HIGH RPM
Throttle	OPEN 1/2 inch
Ignition switch	START
Throttle (after start)	1000 RPM
Oil pressure	10 PSI
Load meter	INDICATING
3. AFTER ENGINE START	
Voltmeter	Avionics power
Start other Engine	SAME ON METHOD
.....	ON
Lights	ON AS REQUIRED
Brakes	RELEASE & TEST

5. TAKE OFF	
Mixture	FULL RICH
Propellers	HIGH RPM (2700)
Airspeed 85kts	
ROTATE	
Landing gear	UP
Climb airspeed	100/105 Kts
Climb power	25" 2500 RPM

6. CRUISE CLIMB	
Power	THROTTLES 25"MP
Airspeed	120 kts

7. CRUISE	
Cowl Flaps	CLOSED
Power	RECOMMENDED 65% BHP
.....	Throttles 23"MP
.....	Propellers 2300 RPM
Mixtures	LEAN AS

8. DESCENT	
Airbimeter	CHECK & SET
Fuel selector valves	ON
Cowl Flaps	CONFIRM CLOSED
Power	AS REQUIRED
Mixture	FULL RICH
Windshield Defroster	ON
Airspeed	156/160 kts

4. BEFORE TAKEOFF	
Parking brake	SET
Seats & belts	CHECK
Aux fuel pumps	OFF
Flight Controls	MOVE FREE
Flight instruments	CHECK & SET
Fuel quantity	CHECK
Mixtures	RICH
Fuel selector valves	ON
Cowl flaps	OPEN
Trim Tabs	SET FOR TAKEOFF
Flaps	CHECK & SET
Avionics	FRQ SET
Transponder	ALTITUDE
Strobes	ON
Doors & Windows ...	CLOSED & LOCKED
Parking Brakes	RELEASE

CHECK-LIST BARON 58

Manual de Operaciones BEECHCRAFT BARON 58



9. BEFORE LANDING	
Fuel selector valves	ON
Seat backs	UPRIGHT
Seats belts	FASTENED
Aux. fuel pumps	OFF
Cowl flaps	CLOSED
Airspeed	153kts or less
Landing Gear ...	DOWN (152kts or less)
Mixtures	FULL RICH
Flaps ... APPROACH	15° (below 152kts)
.... LANDING	30° (BELOW 122KTS)
Airspeed	100kts
Propellers	HIGH RPM
Touchdown	MAIN FIRST

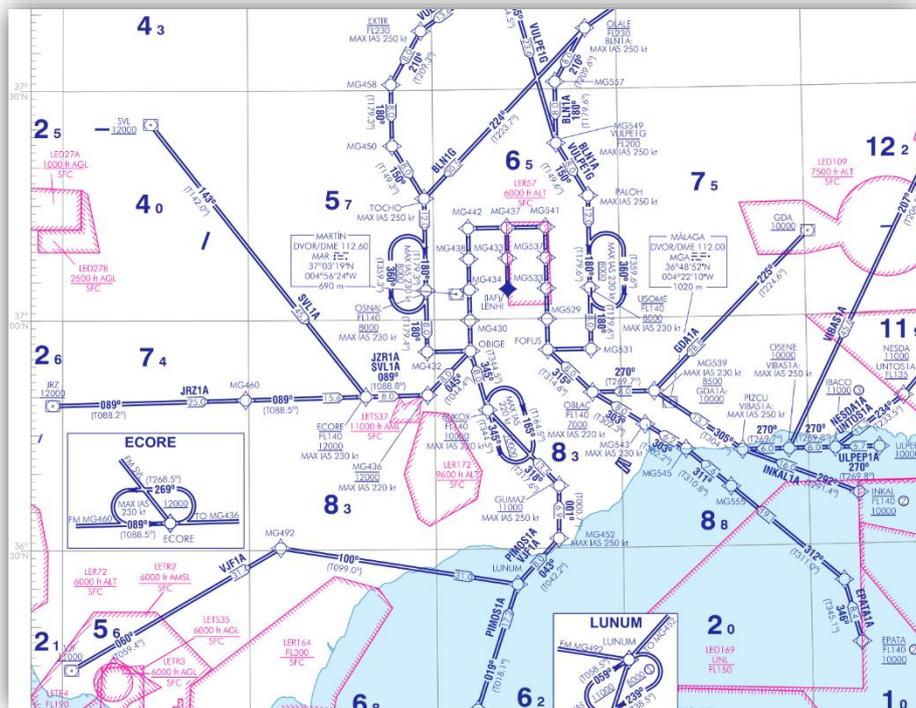
10. AFTER LANDING	
Cabin heater	BLOWER
Landing lights	OFF
Aux. fuel pump	OFF
Flaps	UP
Trim tabs	SET FOR TAKEOFF
Cowl Flaps	OPEN
Transponder	STANDBY

11. SHUTDOWN	
Parking brake	SET
Propellers	HIGH RPM
Throttles	1000 to 1100 RPM
Aux. fuel pumps	OFF
Lights	OFF
Mixtures	IDLE CUT-OFF
Ignition Switches	OFF
SUR Acars	STOP LOG / SEND LOG

Desde el pasado vuelo del **Sunday Coffee**, Los coordinadores de la **escuela ATC-II** están implementando novedades que en **AirHispania** no estamos acostumbrados a practicar.

En este caso, además de las aperturas de dependencias de Sevilla Centro LECS_CTR y Málaga Torre LEMG_TWR, se abrió **LEMG_I_APP (Aproximación inicial)** y **LEMG_F_APP (Aproximación Final)**.

La aproximación inicial y la aproximación final son fases clave en el proceso de aterrizaje de una aeronave. Estas fases implican maniobras específicas que permiten una transición segura desde el espacio aéreo en ruta hasta el aterrizaje en el aeropuerto.



Aproximación Inicial (Initial Approach):

Esta fase comienza cuando una aeronave se encuentra a cierta distancia del aeropuerto y se prepara para iniciar el descenso hacia la pista de aterrizaje.

Durante la aproximación inicial, la aeronave puede estar bajo el control de un centro de control de área o un sector de control de aproximación, dependiendo de la infraestructura del espacio aéreo y la distancia al aeropuerto de destino.

En esta etapa, la aeronave sigue una trayectoria descendente y comienza a ajustar su velocidad y altitud para cumplir con los procedimientos de aproximación establecidos.

Aproximación Final (Final Approach):

La aproximación final es la fase más cercana al aterrizaje y generalmente comienza cuando la aeronave se encuentra en el último tramo antes de la pista de aterrizaje.

Durante la aproximación final, la aeronave puede ser transferida al control de aproximación del aeropuerto (o a la torre de control) para recibir instrucciones más detalladas y precisas.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Se espera que la aeronave siga una trayectoria específica, generalmente alineada con la pista de aterrizaje, y realice los ajustes finales de altitud, velocidad y configuración de aterrizaje.

La aproximación final culmina con el aterrizaje de la aeronave en la pista designada.

Ambas fases requieren coordinación entre el control de tráfico aéreo y la tripulación de vuelo para garantizar un flujo seguro y eficiente del tráfico aéreo en el entorno del aeropuerto.

Por otra parte, han realizado ya sus aperturas obligatorias de la tutoría correspondiente a la 3ª Sesión del curso.

Estas prácticas consistían en la apertura de:

- 2 controles en dependencias de Aproximación.
- 2 controles en Torre con gestión de aproximación.

En el número anterior de **AirHispaniaNews**, recordábamos las diferencias que hay entre ambas.

El 12 de febrero, se continúa con la 4ª Sesión de tutoría teórica, en la que se tratarán los siguientes temas:

Aproximaciones especiales:

- Circling.
- Aproximaciones visuales.

Frustradas:

- Procedimiento.
- Precauciones.

Control de ruta de aeronaves en tránsito:

- Gestión en ruta de sobrevuelo.
- Precauciones con tráficos en nuestra área de control.

En esta sesión 4ª, cada alumno deberá realizar las siguientes **prácticas obligatorias**:

- **3 controles en dependencias de Aproximación o Torre con gestión de Aproximación** con, al menos, 10 tráficos IFR en total.
- **2 ejercicios específicos preparados por los instructores** en dependencias de aproximación.
- **2 controles en eventos, bajo supervisión**, en dependencias de Aproximación o Torre con Aproximación.

¡¡Tendremos numerosas aperturas de Torre y App las próximas semanas!!



Cuestionarios Semanales Escuela ATC

AirHispania

Otra excelente iniciativa por parte de los **instructores de la Escuela ATC**. Semana a semana iremos repasando conceptos que para algunos serán nuevos y para otros servirán de recordatorio.

Recordamos el correo que **Luis Cano AHS921D** nos envió para la presentación de esta gran novedad. **Gracias a los Instructores de la Escuela ATC**



Observando la buena acogida que ha tenido la iniciativa de la escuela IFR (¡gran trabajo de Antonio!), lanzamos desde la escuela ATC otra similar, en la que damos un giro de tuerca para intentar aunar el recordatorio de conceptos ya aprendidos con vuestra participación activa para que sea más entretenido.

Para ello, estamos elaborando una serie de cuestionarios que compartiremos con todos vosotros. ¿Cómo? **Cada lunes, lanzaremos una pregunta** para que todos elijáis la respuesta que consideráis correcta. Una pregunta con cuatro posibles respuestas, de las que sólo una es correcta. Daremos unos días para aquellos que no tienen la opción de revisar el correo todos los días, y enviaremos el resultado. Por un lado, indicaremos la respuesta correcta para que todos los que hayáis respondido, tengáis la oportunidad de confirmar la respuesta y, para el que quiera, revisar la correcta en caso de fallo. Y, por otro lado, un gráfico estadístico de resultados globales, para ver porcentajes de cada una de las respuestas.

Por supuesto, **todas las contestaciones son anónimas**, con lo que nadie, ni siquiera nosotros, sabremos qué ha contestado cada uno. Solo cada uno de vosotros podréis contrastar vuestra respuesta con el resultado.

Buscamos varios objetivos con esta iniciativa:

Refrescar conceptos, recordar lo que hemos aprendido y a veces se olvida.

Ayudar a la escuela ATC a localizar los temas que generen más duda, para así poder focalizarnos durante las tutorías.

Fomentar la participación, tanto para los que se lo toman como una forma de asentar conceptos, como para aquellos que se lo puedan tomar como un pequeño reto semanal. ¡Bienvenidos todos!

Y para que no sea algo exclusivo para alumnos/titulados ATC, los conceptos serán en muchas ocasiones compartidos con el resto de escuelas, de forma que todos podamos participar y que pasemos un buen rato esperando la pregunta de cada lunes y el miércoles/jueves que recibamos la respuesta.

Como no podría ser de otra forma, esto lo hacemos para toda la comunidad de **Airhispania**, para intentar crear nuevas formas de compartir nuestro hobby y, sobre todo, que nos ayude a pasar un rato ameno y divertido. Por ello, recordad las únicas normas de esta iniciativa:



NO ES UNA COMPETICIÓN ENTRE PERSONAS, es una actividad que pretende aportar una nueva forma de entretenernos y aprender a la vez

ABSOLUTAMENTE ANÓNIMO, ni siquiera nosotros veremos quien responde qué. Solo resultados globales

Y lo principal, **ES POR VOSOTROS Y PARA VOSOTROS**. La participación es lo que marcará el éxito o fracaso de la iniciativa.

Ya está todo dicho, así que dejemos tanta charla y estrenemos la serie. La mejor forma de entenderlo, es verlo en acción.

Un saludo

AHS921D - Luis Cano

Instructor Escuela ATC-II

La primera pregunta de esta semana es la siguiente:

Tests generales Airhispania

FIR en espacio aéreo español

ahs417e@gmail.com [Cambiar de cuenta](#)

No compartido

* Indica que la pregunta es obligatoria

Sin contar delegaciones, ¿cuántas regiones de información aérea (FIR) existen en * España?:

- Cuatro: Madrid, Barcelona, Sevilla y Gibraltar
- Cuatro: Madrid, Barcelona, Canarias y Sevilla
- Tres: Madrid, Barcelona y Canarias
- Ni lo sé ni me importa, porque yo solo vuelo en simulador

Enviar
Borrar formulario

” Tu avión, ahora es tu herramienta de trabajo.”

El pasado 17 de enero, nuestro compañero **Simón Murillo AHS206E, instructor** del curso **CPL**, impartió la primera tutoría de este curso. Pudimos seguir como oyentes, algunos de los pilotos que ya teníamos el curso, pero nos supuso una gran sorpresa ya que adquirimos muchos conocimientos que teníamos olvidados o que desconocíamos.

Propuso Simón, que el curso CPL tenga sesiones de formación como las demás titulaciones ya que había un hueco muy importante que teníamos que cubrir con los nuevos pilotos titulados que terminaban la escuela IFR y llegaban al PTLA.

El CPL es de curso de vital importancia. En un vuelo VFR, tenemos pocas restricciones y en un breve periodo de tiempo podemos realizar un plan de vuelo, sin embargo, en IFR ya tenemos que preparar el vuelo, estudiar la documentación, revisar condiciones de vuelo (STAR, SID...), aeropuertos de destino, etc.



Pero llegamos al **Piloto Comercial CPL (Comercial Pilot)** y la cosa cambia.

Esta licencia es la que nos permite ganarnos la vida volando, haciendo de piloto. No es por el hecho del avión que volemos, es por el tipo de vuelo que vamos a realizar.

Un ejemplo, si salimos con una Cessna 172 a volar y si no ganamos dinero con ese vuelo, la licencia de PPL es válida, mientras que, si salimos llevando a un fotógrafo haciendo trabajos de fotografía aérea, y nos va a pagar por el vuelo, deberemos tener la licencia de Piloto Comercial CP. Legalmente deberemos de tener la licencia CPL al ganar dinero por la profesión que tenemos de piloto.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

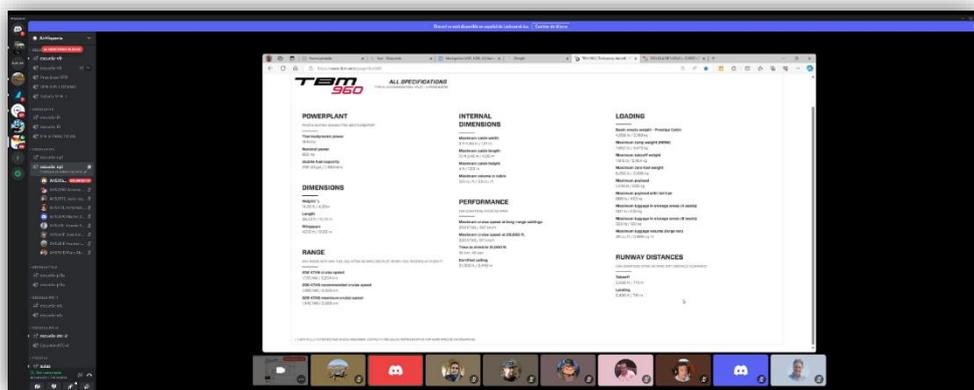
En el curso **CPL** no se aprenderá ninguna maniobra que no se halla visto ya en los anteriores cursos IFR y VFR. Este curso no va encaminado al tipo de avión si no a los beneficios que obtenemos volando. Debemos mirar por el avión como **una herramienta de trabajo** y tenemos la responsabilidad de las personas que llevamos a bordo. Además, deberemos cumplir las normas y restricciones que nos pone la compañía a la que pertenecemos.

¿Habéis pensado alguna vez en cuidar algo nuestros aviones?

Con la licencia **CPL** sí debemos de preocuparnos. Los aviones tienen restricciones mecánicas, y están pensados para dar unas características de potencia, de peso, de gasto de combustible...

En este curso se aprenderá el rendimiento (performance) del avión, que no es otra cosa que el conjunto de capacidades de un avión según el objetivo primordial para el cual ha sido diseñado, capacidades que afectan y ponen límites a elementos tales como **velocidades mínima y máxima, altitud máxima, tasa máxima de ascenso, alcance máximo, tasa de consumo de combustible, ...**

Hasta ahora, con el curso IFR recién terminado el avión más potente que hemos volado ha sido la **Baron** o la **Duke**, aviones de unos 600 Hp en los dos motores. Ahora la cosa cambia, y deberemos gobernar un avión Turbohélice de 850 Hp, que es el que usaremos en el **curso CPL**.



El avión que se usará como transición en el curso **CPL** es el **TBM930**. Un avión que entre otras características tiene la friolera de 1106 litros de capacidad de depósito de combustible (282 galones).

Gran trabajo Simón. Enhorabuena.



Ahs.Control Radar y Sectores

AirHispania

El grupo de Radar y Sectores no paran.

Doy fe, que es un **trabajo DIARIO**, de conocimientos y carga mental que requiere estar **TOTALMENTE ACTUALIZADO** de todas las novedades de **ENAIRE**. Y así trabajan nuestros compañeros, en equipo y poniendo al día el Radar de todos los cambios que se producen.

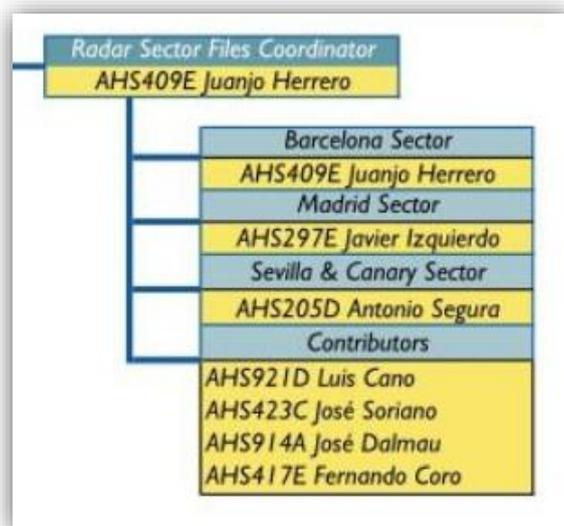
Además, siguen trabajando en la reconstrucción de aeródromos que ya están obsoletos, modificación de parkings, pistas erróneas... y en novedades que se irán revelando más adelante.

Las últimas incorporaciones que se han incluido en el radar han sido las siguientes:

- **Implementación de varios pequeños aeródromos en el radar.**
- **Actualización del AIRAC 17/23 equivalente al Cycle 2401 EUROCONTROL:**
 - **Retirada de los NDB AI, GM y RMA.**
 - **Cambio de nombre del punto LOJAS a VEGAF**
 - **Nuevos puntos en TMA VALENCIA**
 - **Carta de altitud mínima de vigilancia ATC de TMA SEVILLA: sectorización, CTR MÁLAGA, obstáculos, puntos que definen sectores y eliminación de la LED56.**
 - **Actualizaciones necesarias en cada AD derivadas de la implementación del AIRAC 17/23**
- **Actualización de varios sectores internacionales que serán necesarios para próximas aperturas.**

Tenemos publicados nuevos sectores RADAR AIRAC 0124

que entrarán en vigor el 22 de febrero de 2024



Gracias compañeros. Un gran trabajo que no se ve, pero se siente

Amplia participación en todos los eventos organizados últimamente.

Es un gusto ver la noche de los martes y los jueves el cielo de **AirHispania** lleno de pilotos, tanto alumnos como pilotos ya titulados o con muchos años en la compañía.

¿Qué ha motivado que hayamos vuelto a subir el número de pilotos y ATC's en los Eventos y aperturas? Sin duda, el trabajo bien hecho en equipo, la seriedad y dedicación de nuestros instructores que dedican su tiempo todos los días en compartir sus conocimientos con nosotros, la organización de los eventos por el **Grupo de Eventos de AHS**, la celeridad en la convocatoria de tutorías para no enfriarnos, la disponibilidad de los **ATC's**, El buen funcionamiento del Radar y los Sectores, el cambio de ideas e impresiones que últimamente estamos viendo en el correo, los banners, las ganas de aprender de los pilotos, las herramientas informáticas que van funcionando a pasos agigantados (**GRACIAS LUIS**)...Un éxito.

Así nos lo recordaba **AHS320D Jose Rodriguez, Coordinador de Eventos de AirHispania** en un correo que mandó al general en agradecimiento:



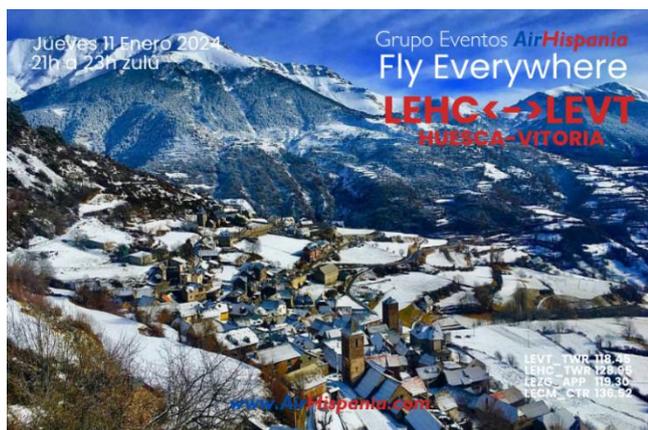
Que alegría dar ver un evento VFR con esta asistencia

Sin duda otro éxito más de las Escuelas de Vuelo, mi agradecimiento a los instructores VFR y ATC por colaborar con Eventos.

Un saludo.

AHS320D Jose R. LECU

Esto no para. Aquí está un pequeño collage de los últimos (que no pocos) eventos que hemos realizado en este mes pasado:



AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Jueves 1 febrero
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere

**ASTURIAS
BILBAO**

LEAS <-> LEBB

LECM_CTR 136.52
LEAS_APP 118.15 ATIS 123.90
LEBB_TWR 118.50 ATIS 118.82
LEBB_APP 127.45

www.AirHispania.com

Martes 20 febrero 2024
21:00Z / 23:00Z

Grupo Eventos **AirHispania**
Córdoba - Guadalcanal

LEBA <-> LEGC

LEBA_TWR 118.30 ATIS 123.90
LEGC_TWR 122.10 ATIS 123.95

www.AirHispania.com

Jueves 25 enero
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere

ALMERÍA → LEAM

LECM_CTR 132.60
LEAM_TWR 118.35 ATIS 123.80

www.AirHispania.com

Jueves 28 Diciembre 2023
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Evento IFR

**Córdoba LEBA
-> LEBA**

www.AirHispania.com

Jueves 14 Diciembre 2023
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere

San Sebastián LESO
LEVX->LESO
LELN->LESO

LELN_APP 121.27
LELN_TWR 122.10
LECM_CTR 133.75
LESO_TWR 119.85
LEST_APP 120.20
LEVX_TWR 118.45

www.AirHispania.com

Jueves 8 febrero
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere
Santander-San Sebastián

LEXJ <-> LESO

LECM_CTR 132.52
LEXJ_APP 118.85
LEXJ_TWR 118.20 ATIS 123.90
LESO_TWR 119.15 ATIS 123.95

www.AirHispania.com

Jueves 7 Diciembre 2023
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere

LEVC <-> LEGE

LECB_CTR 135.95
LEGE_TWR 118.50 ATIS 128.79
LEVC_APP 120.10
LEVC_TWR 118.55 ATIS 121.07

www.AirHispania.com

Jueves 30 Noviembre 2023
20h a 22h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere

LEBG <-> LEHC

LEVT_TWR 118.45 ATIS 125.42
LEGC_APP 119.30 ATIS 123.95
LECM_CTR 136.52

www.AirHispania.com

AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Jueves 18 enero
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere

**ASTURIAS
A CORUÑA**

LEAS <-> LECO



LECM_CTR 136.52
LEAS_APP 118.15 ATIS 123.90
LECO_TWR 118.30 ATIS 123.95
LEST_APP 120.20

www.AirHispania.com

Jueves 18 enero
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere

ASTURIAS → A CORUÑA

LEAS <-> LECO



LECM_CTR 136.52
LEAS_APP 118.15 ATIS 123.90
LECO_TWR 118.30 ATIS 123.95
LEST_APP 120.20

www.AirHispania.com

Jueves 21 Diciembre 2023
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Evento IFR

Menorca LEMH
LFML → LEMH
LEIB → LEMH



LEIB_APP 134.82
LEIB_TWR 118.50 ATIS 119.80
LEMH_APP 119.85
LEMH_TWR 118.20 ATIS 129.15
LECP_CTR 121.30

www.AirHispania.com

Jueves 8 febrero
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere
Santander - San Sebastián

LEXJ <-> LESO



LECM_CTR 132.52
LEXJ_APP 119.65
LEXJ_TWR 118.20 ATIS 123.90
LESO_TWR 119.15 ATIS 123.95

www.AirHispania.com

Martes 9 Enero 2024
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**

VFR
Las Rozas (Lugo) - Asturias
LERO <-> LEAS



www.AirHispania.com

LERO_TWR 123.50
LEAS_TWR 118.15

Martes 19 Diciembre 2023
21h a 23h zulú

Grupo Eventos **AirHispania**
Esc. PPL-VFR
AirHispania

Badajoz - Altalejos Guadalcanal
LEBZ <-> LEGC



www.AirHispania.com

LEBZ_TWR 121.10
LEGC_TWR 122.85

Domingo 21 enero
17h a 19h zulú

Sunday Coffee
Magnum

SAN SEBASTIAN → LESO
SANTA CILIA DE JACA (HUESCA) → LECI
BENABARRE (HUESCA) → LENA
LLEIDA → LEDA



LECM_CTR 133.750
LESO_APP 119.850
LECI_TWR 123.500 ATIS 123.900
LEDA_APP 127.700
LEDA_TWR 121.500 ATIS 123.700
LENA_TWR 122.500 ATIS 123.800

www.AirHispania.com

Jueves 15 febrero
21:00z / 23:00z

→ Jerez

Grupo Eventos **AirHispania**
Fly Everywhere
Evento Carnavales de Cádiz

**Carnaval
De Cádiz**

→ LEJR



www.AirHispania.com

LECS_CTR 132.60
LEZL_APP 120.80
LEJR_TWR 118.50 ATIS 125.65

AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Sunday Coffee
Puentes aéreos

Domingo 18 febrero
17:00z / 19:00z
→ **LEBB** ↔ **LEVC**
+ **LERE**

BILBAO ↔ **VALENCIA**
REQUENA

LECM_CTR 133.75
LEBB_APP 127.45
LEBB_TWR 118.50 ATIS 118.830
LECB_CTR 132.35
LEVC_APP 120.00
LEVC_TWR 118.50 ATIS 121.080
LERE_TWR 123.325 ATIS 123.90

www.AirHispania.com

Grupo Eventos AirHispania

Martes 13 febrero 2024
21:00z / 23:00z

Son Bonet ↔ **San Luis**
LESB ↔ **LESL**

Evento VFR
LESB_TWR 130.25 ATIS 123.90
LESL_TWR 123.50 ATIS 123.95

www.AirHispania.com

Sunday Coffee
Puentes aéreos

Domingo 11 febrero
17h a 19h zulu

MÁLAGA ↔ **LEMG**
LA AXARQUÍA + **LEAX**

LECS_CTR 133.35
LEMG_I_APP 118.45
LEMG_F_APP 125.95
LEMG_TWR 118.15 ATIS 124.48
LEAX_TWR 123.50 ATIS 123.150

www.AirHispania.com

Grupo Eventos AirHispania

Martes 23 Enero 2024
21h a 23h zulu

VFR
Bailén - Granada
LELI ↔ **LEGR**

LELI_TWR 118.90 ATIS 129.95
LEGR_TWR 118.85 ATIS 123.90

www.AirHispania.com

Sunday Coffee
Puentes aéreos

Domingo 4 febrero
17h a 19h zulu

GIRONA ↔ **LEGE**
IGUALADA + **LEIG**
LA CERDANYA + **LECD**

LECB_CTR 132.350
LEGE_APP 120.90
LEGE_TWR 118.500 ATIS 128.150
LEIG_TWR 123.170 ATIS 123.900
LECD_TWR 123.150 ATIS 123.800

www.AirHispania.com

Sunday Coffee
Puentes aéreos

Domingo 28 enero
17h a 19h zulu

OPORTO ↔ **LPPR**
MONTÉ REAL + **LPMR**
FARO ↔ **LPFR**

LPPC_CTR 130.90
LPPR_APP 119.50
LPPR_TWR 118.00 ATIS 124.30
LPFR_APP 119.40
LPFR_TWR 120.75 ATIS 124.20
LPMR_TWR 122.10 ATIS 123.90



Vuelo Online Externo

EVENTO IVAO 16 DICIEMBRE 2023.

El pasado sábado 16 de diciembre, realizamos el evento programado en IVAO para celebrar los 25 años de IVAO. El evento, denominado **SILVER SKIES**, pretendía batir el record de máximos aviones en el aire en el mismo tiempo. Además, **Aerosoft** donaría un euro por cada conexión que estuviese online en la hora pico de tráficos online, que se estableció en las 17:22z.



AirHispania estaba invitada como **VA**, y se acordó realizar la ruta **LEMD-LEPA Madrid-Palma** o viceversa, aunque también se podían realizar otras rutas, incluso VFR. Como era de esperar, la predisposición y las ganas de colaborar por nuestra parte, la de los pilotos de **AirHispania**, quedó demostrada y poco a poco se fueron apuntado

pilotos al evento, hasta un número nada despreciable de 39 pilotos, aunque hubo alguna baja de última hora por motivos personales.

El cielo de **IVAO** presentaba un lleno hasta la bandera en el web eye. El radar de **Aurora** mostraba un número considerable de aviones de **AirHispania** en la APP de Palma, con colaciones claras y concisas, sin dudar, demostrando que se conocían todos los procedimientos a la perfección.

Asombrosamente, se pudo escuchar en frecuencia que muchos pilotos de otras VA españolas de renombre internacional, se mostraban nerviosos, quedando callados sin saber que contestar en las colaciones, mostrando muchas dudas sobre la formación que han recibido esos pilotos, ya que muchas VA simplemente requieren horas de vuelo en **IVAO** para formar parte de ellas.

Enhorabuena a los pilotos que participaron en el evento, y enhorabuena a los instructores que han sabido transmitir esos conocimientos para poder demostrarlos fuera de **AirHispania**. No es una percepción, es una realidad que os ATC's de **IVAO** cuando oyen un **AirHispania** se les nota más serenidad y tranquilidad, como que saben que tenemos las lecciones bien aprendidas.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Tal vez tengamos voz de "señores mayores", pero lo que sí sabemos, es que sabemos hacer las cosas y además las sabemos hacer bien.

Como en otras ocasiones, y esta vez más que nunca, otra tarde gloriosa, digna para el recuerdo. **ENHORABUENA AIRHISPANIA Y SUS PILOTOS.**

A continuación, se reflejan los datos que tanto el **Grupo de Eventos AirHispania** como **Jose Rodríguez AHS320D** en particular han compartido con nosotros:



Hola a todos

Pues lo hemos hecho señores, hemos ganado el concurso Silver Skies 2023 a nivel VA. Tanto en ratios apuntados/realizados (80%) como en número de vuelos totales (39) como en horas totales (76:18) como en engagement (34,55%) no ha habido un solo ratio donde no solo hayamos ganado sino aplastado!!!!

#	Virtual Airline	Online / total Pilots	Flights	Online hours	Engagement
1	AHS	¹⁵ / ₂₀ 80.0 %	39	76:18	34.55 %
2	FWM	¹⁹ / ₃₁ 61.3 %	24	69:46	24.21 %
3	KFR	⁷ / ₉ 77.8 %	7	20:40	9.10 %
4	CRZ	¹² / ₃₃ 36.4 %	17	35:50	7.38 %
5	NDF	¹⁰ / ₂₅ 40.0 %	13	22:45	5.15 %
6	XMV	⁵ / ₇ 71.4 %	5	11:21	4.59 %
7	GVT	³ / ₅ 60.0 %	4	13:16	4.51 %
8	LIC	⁹ / ₄₀ 22.5 %	10	29:28	3.75 %
9	FNX	⁵ / ₁₁ 45.5 %	5	13:01	3.35 %
10	VBD	² / ₄ 50.0 %	2	06:13	1.76 %
11	VSP	³ / ₂₆ 11.5 %	5	10:51	0.71 %
12	FYA	⁷ / ₉₀ 7.8 %	7	15:52	0.70 %
13	WCT	² / ₃₆ 5.6 %	2	03:45	0.12 %
14	SKA	⁵ / ₃₈₁ 1.3 %	5	13:48	0.10 %
15	CNT	¹ / ₃₃ 3.0 %	1	01:15	0.02 %
16	JKK	⁰ / ₄₇ 0.0 %	0	00:00	0.00 %
17	SLR	⁰ / ₁₉ 0.0 %	0	00:00	0.00 %

Ya os iba comentando el sábado que la ruta **LEMD-LEPA LEPA-LEMD** era nuestra y por los cálculos que iba realizando sobre VA que estaban volando durante el evento lo que parecía un sueño al principio empezó a tomar forma según se iba acabando el evento.

A diferencia de VA como Iberia, Air Europa, Vueling, Lufthansa, Air France, Delta, etc donde cada vuelo es un callsign distinto, nosotros contábamos con la ventaja de poder usar el mismo callsign para validar nuestros vuelos, de ahí el correo del sábado por la mañana de evitar las desconexiones y utilizar nuestros callsign **AHS**.

Leímos las reglas, estudiamos las rutas y nos consagramos como **primera VA**, donde os adjunto el correo que hace un rato he recibido de IVAO (adjunto los dos pdf que nos han enviado también).



Silver Skies 2023 – Virtual Airlines Contest

Dear Virtual Airlines CEOs,

We are thrilled to announce the results of our first of numerous contests! It has been an exciting journey for us. We are grateful for your participation in making this first contest a success.

We received an overwhelming response from all of you, and we are blown away by the overall participation. After carefully evaluating all tracker data, we are pleased to reveal the winners Virtual Airlines.

#	Virtual Airline	Online / total Pilots	Flights	Online hours	Engagement
1	AHS	¹⁶ / ₂₀ 80.0 %	39	76:18	34.55 %
2	FWM	¹⁹ / ₃₁ 61.3 %	24	69:46	24.21 %
3	KFR	⁷ / ₉ 77.8 %	7	20:40	9.10 %
4	CRZ	¹² / ₃₃ 36.4 %	17	35:50	7.38 %
5	NDF	¹⁰ / ₂₅ 40.0 %	13	22:45	5.15 %

We would like to take this opportunity to congratulate our winners and thank all the participants for their dedication. We also want to express our gratitude to the Divisional Flight Ops team, who had the challenging task getting in touch of all virtual airlines in their divisions.

We hope you enjoyed participating in our first contest and will continue to participate in future contests. We have more exciting contests and more planned for the coming months, and we look forward to seeing your participation.

Thank you once again for your participation and support.

Best regards,

Flight Operation Department - IVAO.aero

Pues a esta hora ya ha habido felicitación de Alexis, (CEO Flight Operations España) en Discord en un canal que se llama Evento AHS porque señores, en 2024 habrá un evento que llevará nuestro nombre y donde deberemos volver a demostrar que sois grandes, enormes.





Dear Virtual Airline,

We hope you are doing well.

Your participation on the Virtual Airlines Contest during the Silver Skies was confirmed successfully.

Please read all rules about the contest described on the forum post: <https://forum.ivao.aero/threads/silver-skies-23-virtual-airlines-contest.377387/>

If you have any questions, please do not hesitate to contact us via flightops@ivao.aero

We wish you the best luck,

Best regards,

On behalf the HQ Flight Operations

Victor Rincon

Flight Operations Advisor/ User Support

International Virtual Aviation Organisation

<https://www.ivao.aero>

CALLSIGNNOMBREVIDTRAYECTOSLOT
 1AHS320DJOSE RODRIGUEZ 454128LEMD LEPA15:00Z
 2AHS801DLUIS VALTUEÑA454383LEMD LEPA15:03Z
 3AHS947BROBERTO GARCIA522147LEMD LEPA15:06Z
 4AHS8343LUIS SAMENGO162551LEMD LEPA15:09Z
 5AHS544CMARC SERRA339231LEMD LEPA15:12Z
 6AHS950DJOSE ANTONIO BLAS476828LEMD LEPA15:15Z
 7AHS232DTOMAS GARCIA399736LEMD LEPA15:18Z
 8AHS067BJOSE MERELAS282836LEMD LEPA15:21Z
 9AHS914AJOSE DALMAU247496LEMD LEPA15:24Z
 10AHS509BJOSE IGNACIO DELGADO460480LEMD LEPA15:27Z
 11AHS521CFERNANDO QUINTANA505735LECU LEPP15:30Z
 12AHS135EADOLFO GIL370899LEMD LEPA15:45Z
 13AHS206ESIMON MURILLO578768LEMD LEPA15:48Z
 14AHS145EFRANCISCO CERDAN583061LEMD LEPA15:51Z
 15AHS931DMARC ALONSO474641LEMD LEPA16:00Z
 16AHS320DJOSE RODRIGUEZ 454128LEPA LEMD16:30Z
 17AHS544CMARC SERRA339231LEPA LEMD16:33Z
 18AHS476DRAMON DOMINGO353843LEPA LEMD16:36Z
 19AHS067BJOSE MERELAS282836LEPA LEMD16:39Z
 20AHS914AJOSE DALMAU247496LEPA LEMD16:42Z
 21AHS801DLUIS VALTUEÑA454383LEPA LEMD16:45Z
 22AHS947BROBERTO GARCIA522147LEPA LEMD16:48Z
 23AHS8343LUIS SAMENGO162551LEPA LEMD17:00Z
 24AHS232DTOMAS GARCIA399736LEPA LEMD17:03Z
 25AHS9923PACO XURADO221873LEPA LEMD17:06Z
 26AHS297EJAVIER IZQUIERDO527764LEPA LEMD17:30Z
 27AHS135EADOLFO GIL370899LEPA LEMD17:45Z
 28AHS206ESIMON MURILLO578768LEPA LEMD17:48Z
 29AHS145EFRANCISCO CERDAN583061LEPA LEMD17:51Z
 30AHS931DMARC ALONSO474641LEPA LEMD18:00Z
 31AHS681EHUMBERTO MALAVE663804LEAL LEPA16:45Z
 32AHS439CGABRIEL RAYA633725LEAL LEPA16:48Z

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes



Enhorabuena a todos los que habéis participado en el Silver Skies 2023 sabiendo que además habéis disfrutado con un nivel de cobertura ATC poco habitual.

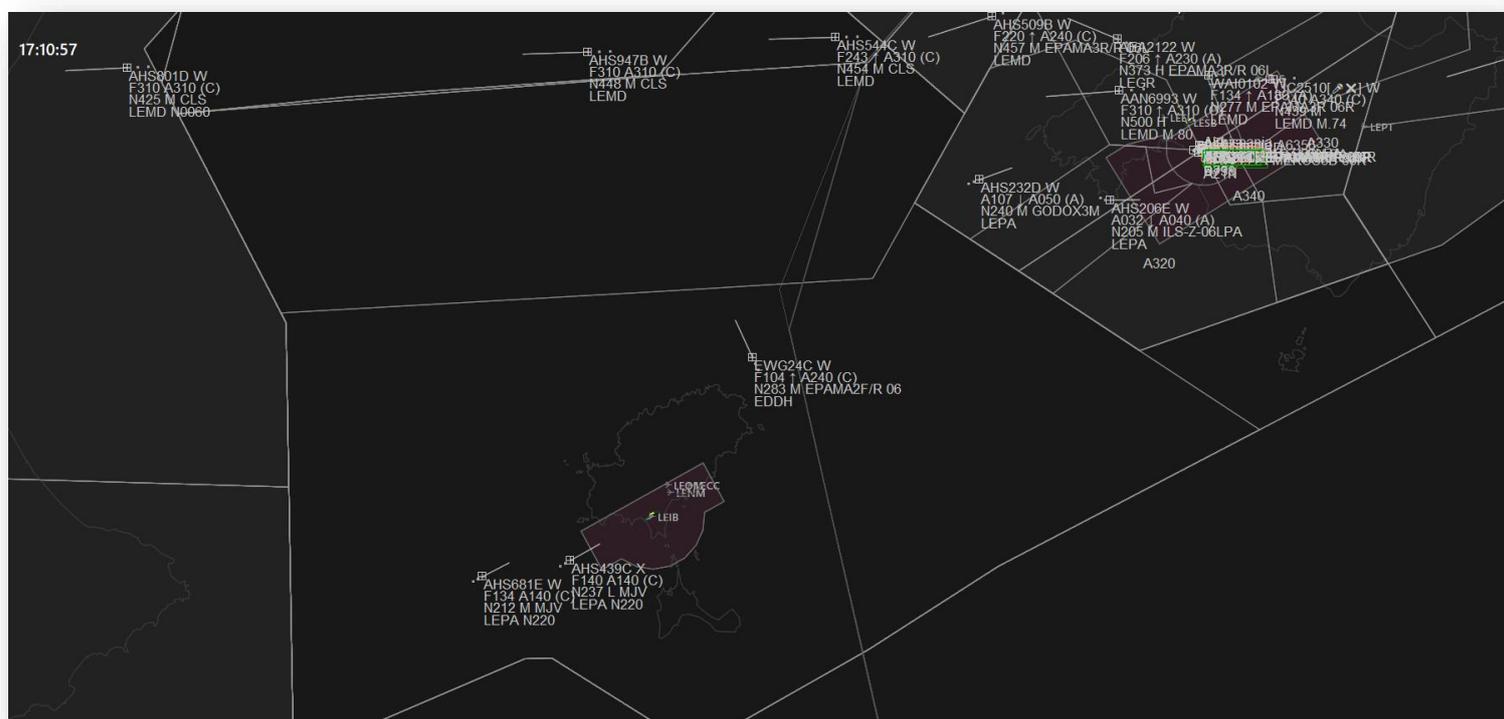
A los que no habéis podido participar, os animamos a que el Evento AHS con el HQ no os lo cuenten, sino que seáis partícipes y disfrutéis tanto como lo hemos hecho quienes participamos. ¡Y encima una medalla!

En este momento, justo en este momento, es justo felicitar a la columna vertebral de **Airhispania** que son **las Escuelas y sus instructores** quienes de una manera desinteresada, apasionada y casi enfermiza nos han conseguido convertir de unos jugadores de simuladores a pilotos virtuales. Nuestro nivel de comunicaciones, ubicación, procedimientos y saber en todo momento dónde estoy y que va a pasar es la diferencia entre **Airhispania** y el resto. Gracias a todos los instructores y coordinadores por ese esfuerzo donde hoy recogemos el fruto de vuestra dedicación.

Como dice nuestro claim "Lo mejor de **Airhispania**...¡su gente!"

Un saludo.

AHS320D Jose R, LECU



Radar AURORA de IVAO, con muchos compañeros de AirHispania en el evento Silver Skies

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Regalos de Aerosoft

IVAO nos ha regalado **3 vales de descuento de 25 € de Aerosoft**, a sortear entre los participantes del Silver Skies 2023.

El sorteo se realizó en La Cantina del Discord, el día 26 de diciembre a las 19:30z (20:30 CET).

Se utilizó una app web gratuita: AppSorteos – Sorteo Aleatorio Online (GRATIS) (app-sorteos.com)

Se grabó en vídeo, para que no hubiera problemas, y se envió el resultado a IVAO.

Se puede ver el vídeo aquí:

<https://www.dropbox.com/scl/fi/1p0m2qyy59a18jnio9ibm/Sorteo-Vales-Aerosoft-IVAO-Silver-Skies-2023.mp4?rlkey=ciqwfs8gx3fawxmmxcunnof5&dl=0>

Y los ganadores de un vale de **descuento de 25 € de Aerosoft fueron:**

AHS947B Roberto G. LEMD

AHS439C Gabriel R. LEMD

AHS521C Fernando Q.

Medalla Evento Silver Skies

A petición de **Humberto Malave AHS681E**, se han asignado medallas a todos los participantes del evento Silver Skies 2023.



Las medallas han sido creadas por **Luis Fernandez. AHS8553**

Se deberán cumplir este requisito para la obtención de la medalla:

- al menos 2 horas de vuelo con el mismo indicativo
- o conexión a IVAO por al menos 2 horas (enviad ivao tracker)





Abel Graullera AHS487E, ha sorprendido a nuestros compañeros, los pilotos **Jose Soriano AHS423C** y **Gabby AHS6705**, a los que ha dedicado las libreas de este precioso **DC-6**. Os comparto el correo de agradecimiento de Gabby a Abel G.



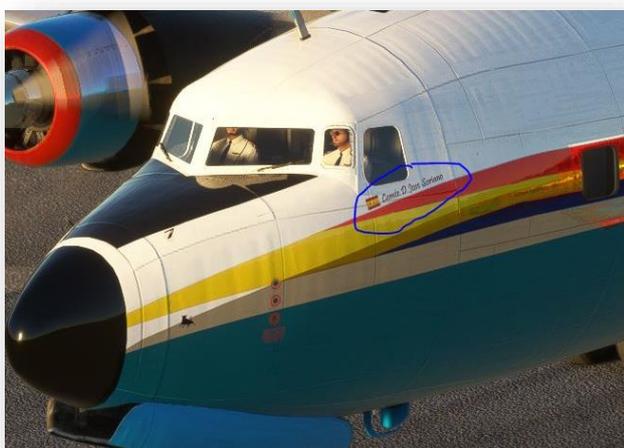
Muy buenas.

Pues sí, vaya detallazo, y yo sin saber nada. Porque me lo ha dicho Soriano, si no, ni me entero. Me refiero al detalle de poner nuestros nombres en la librea del DC-6.

Vaya honor. Muchas, muchas gracias a los autores. Esto no lo olvidaré nunca. Ha sido un gran detalle.

Adjunto capturas.

Gabby AHS6705 LEGT



AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Abel Graullera AHS487E no para de trabajar para nosotros. En esta ocasión para los amigos amantes de los helicópteros, esta preciosa librea del el Airbus H160 similar a Sikorsky S-76 - EC-SIK (\$76) pero mucho más evolucionado con capacidad IFR. Versión completa 1.2 y con dos libreas para los dos modelos. Espectaculares. Gracias Abel



AHSGround_Services

Abel Graullera AHS487E nos regala esta maravilla. No hay mejor sensación que llegar a casa y que nuestros propios compañeros de servicios del personal de tierra nos estén recibiendo. Abel ha conseguido un archivo de poco peso que muestra los nuevos servicios de nuestra compañía. Espectacular. A parte del uniforme del personal, también los vehículos de tierra llevan los colores de nuestra compañía **AirHispania**. Canal libreas de Discord: [AHSGround_Services.zip](https://discord.com/channels/1041111111111111111/1041111111111111111)

Los podéis descargar y soltarlos en la carpeta Community. Una pasada!! Gracias **ABEL**.



Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Follow-me car



Follow-me car
EC-FMC
FMC

Publicada en Flota Aeroclub nueva "aeronave" **Follow-me car para MSFS, con código ICAO FMC**

Es un modelo de pago de Marine Simflight, aunque se pueden utilizar otros modelos gratuitos (o utilizar otra aeronave, incluso).

Lo importante es **conectarse a la red con el ICAO = FMC**.

Hace falta Licencia PPL VFR y estar matriculado en la Escuela ATC-I.

Para la participación en Eventos como 'Conductor del Follow-me' la titulación requerida será la de Alumno ATC-1 con la segunda tutoría superada, como reza la Normativa:

<http://www.airhispania.com/modind01.php?tCod=20110217141245#14>

No obstante, fuera de Eventos, será el controlador de GND quien tenga la responsabilidad de autorizar o no al conductor de **Follow-me** (aunque siempre con Licencia PPL VFR y estar matriculado en la Escuela ATC-I).

El modelo LRP que mostrará el AHS-Connect 2.14 (o superior) cuando detecte una aeronave FMC será éste:



Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Nuevas LRP's

Se han agregado al paquete de LRP's alguna que no teníamos, tanto de aviones como de helicópteros.

Un pequeño adelanto de las nuevas LRP's que se van a publicar próximamente.

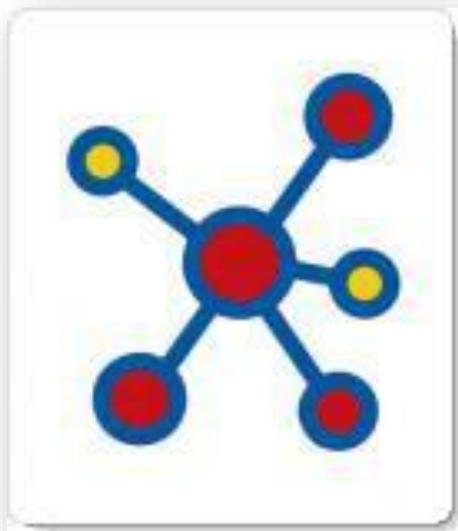
El pintado ha sido realizado por **AHS487E Abel Grullera** y **AHS400E Vicente Nohales**.

Han quedado estupendas, a pesar de que son modelos de baja resolución.

Genial trabajo. ¡¡Muchas gracias!!



AHS Connect 2.14.



¡¡¡Trata de arrarcarlo, Luis, por Dios!!!, ¡Trata de arrancarlo!

Los aficionados a los rallyes, nunca se nos olvidará aquella frase para el recuerdo que, otro Luis, en este caso Moya, le decía a Carlos Sainz cuando se averió su Toyota Corolla en el Rally RAC de Inglaterra a pocos metros de la meta.

Trata de arrancarlo es lo que llevamos pidiendo con ánimo y admiración a Luis estos meses. Pero ahora las cosas cambian y no se averían. Las cosas ahora se reparan y ¡FUNCIONAN! Y vaya bien que funcionan. Nos podemos ver perfectamente.

Él lo sabía. Sabía que tarde o temprano esto iba a carburar. Después de varias pruebas, unas veces en LESO y otras sobre la marcha en los eventos y en el Sunday Coffee, Luis siempre con la caja de herramientas en la mano, quita aquí,

pon esto allá y ¡**VOILÁ!**, casi casi listo al 100%.

Aún quedan cosas por hacer. Se está intentando rematar la compatibilidad con X-PLANE y Prepar3D.



Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Muchas gracias Luis por el esfuerzo que te lleva continuar con la evolución de **AHS-Connect** y por estar siempre pendiente de todo.

En esta última **versión 2.14**, se han realizado los siguientes cambios:

Modificaciones:

- Compatibilidad con Prepar3D v4 (en este simulador el Simconnect se comporta un poco diferente) ** en pruebas **
- Reestructuración de las LRP's (publicadas hoy mismo)

Pendientes:

- Ajustar el lazo de control de la altitud. Me reportan que las aeronaves Al tienden a subir/bajar en un entorno alrededor de la altitud real.
- Ajustar la altura de las aeronaves respecto al terreno ** en curso ** (Jose María Janices).
- Temas relacionados con el tren de aterrizaje.
- Sonidos de las LRP's ** en curso **
- LRP's con texturas de AHS ** en curso ** (Abel)
- P2P ?

AHS-Connect v2.14
Dom, 18 Feb 2024
2.90 MB

***** En pruebas *****

Programa para la conexión ONLINE de los Pilotos a la Red de Vuelo de AirHispania
Para MSFS, FSX ,P3D y X-Plane

Incluye:

- Visualización de tráfico (no en X-Plane)
- Caja Negra para AHS y Redes Exteriores
- Aplicación Ver_Caja
- Manual

Necesita:

- FSUIPC
- TeamSpeak v2 (para AHS Online)
- LRP's instaladas

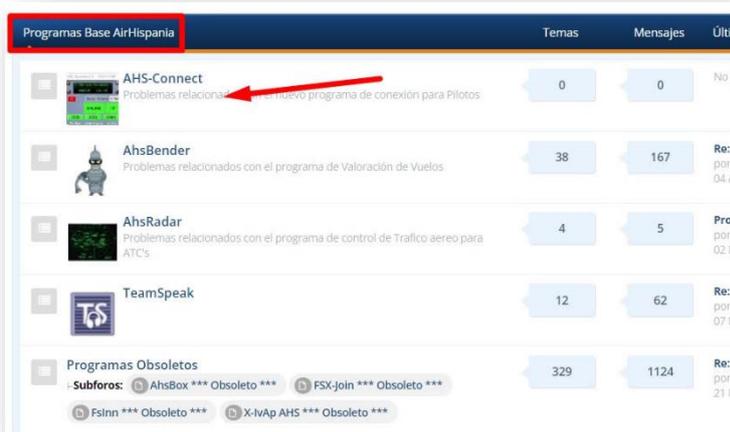


Se acaba de crear un Foro especial para el AHS-Connect.

Os animo a poner ahí vuestras dudas, inquietudes, sugerencias, etc.

Gracias a AHS544C Marc Serra por su creación.

<http://www.airhispania.com/phpBB3/index.php>



Programa Base AirHispania	Temas	Mensajes	Último
AHS-Connect Problemas relacionados con el nuevo programa de conexión para Pilotos	0	0	No
AhsBender Problemas relacionados con el programa de Valoración de Vuelos	38	167	Re: por 04.4
AhsRadar Problemas relacionados con el programa de control de Tráfico aéreo para ATCS	4	5	Pro: por 02.1
TeamSpeak	12	62	Re: por 07.1
Programas Obsoletos Subforos: AhsBox *** Obsoleto *** FSX-Join *** Obsoleto *** Fsinn *** Obsoleto *** X-ivAp AHS *** Obsoleto ***	329	1124	Re: por 21.1

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Últimas versiones de Programas Base

-**AHS-Connect v2.14** ★ **Nuevo!** Programa para la conexión ONLINE de los Pilotos a la Red de Vuelo de AirHispania.

~~-**JoinFS v.1.2** Programa que funciona junto con el AHS-Connect que permite visualizar los tráficos cuando volamos online en la red de AirHispania. **OBSOLETO**~~

-**AHS-Radar v4.35** ★ **Nuevo!** En el desarrollo de un sector radar, sección IAC, se pueden utilizar nombres de VOR, NDB y FIX, además de las coordenadas. Gracias a Antonio Segura por la sugerencia.

- **Sectores Radar AIRAC 0124** ★ **Nuevo!** Entrada en vigor el 22 de FEBRERO 2024

-**AHSValAT v3-02** Valoración de controles ATC

-**AHS-Bender v8.7** ★ Programa para la valoración de las cajas negras de los vuelos realizados, y anotación en la cartilla del Piloto

-**AHSBoxJoin v1.1**

-**AHS-Box (Caja Negra) v4.14**



Aerotrastornados del Sur

Nos reuniremos el fin de semana del **24 al 26 de mayo en Granada**.
El sábado tendremos la visita a Armilla y después la comida.
El domingo será el día de regreso.

Estamos de suerte en Armilla, el sábado 25 de mayo habrá jornadas de puertas abiertas en la base Aérea de Armilla con motivo al **25 aniversario de la escuadrilla ASOA**, el programa no ha salido, pero pronto lo tendremos.

¿Te apetece conocernos?, no te lo pienses y apúntate. Chequea el correo o ponte en contacto con **Antonio Segura AHS205D**



Sábado entre amigos

AirHispania

El pasado sábado 23 de diciembre, nuestros compañeros **AHS681E Humberto Malave**, **AHS400E Vicente Nohales**, **AHS487E Abel Graullera** nos tenían preparado un regalo de Navidad que no se nos olvidará en mucho tiempo a los que tuvimos la suerte de poder volar ese día con ellos.



Era una fecha difícil, pues vísperas de Noche Buena, todos teníamos compromisos familiares que atender, pero, así y todo, a las 6 de la tarde nos juntamos **más de una veintena de compañeros** con ganas de pasarlo bien.

Las instrucciones eran claras y concisas: **Descargarse un paquete de escenarios** que previamente habían preparado e instalarlos en la carpeta Community. En plataforma del aeropuerto de EFKE de Tornio, con la Cessna C172 TEXTRON (Estandar de



Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

FS2020). Salimos todos como si de un aeroclub se tratara, de forma informal, pero ordenados. Poco rato después, cuando seguíamos el plan de vuelo que nos habían compartido, todos empezamos a escuchar un **HO! HO! HO!** que no sabíamos de dónde venía y...de repente, nos quedamos atónitos viendo a **Papa Noel** tirando de su trineo con sus renos volando en formación al lado de nosotros.

Las risas y el asombro nos inundaban, pero no acababa ahí la sorpresa. A medida que íbamos llegando a nuestro destino **Rovaniemi EFRO**, podíamos vislumbrar unas figuras enormes en el



horizonte que hasta que no nos íbamos acercando, no sabíamos de qué se trataba.

La sorpresa era que todo el aeropuerto de **Rovaniemi EFRO** y sus alrededores estaba decorado con motivos navideños, Un oso gigante, muñecos de nieve...fue una sensación muy divertida que provocó muchas risas entre los compañeros.



Y como guinda a la fiesta navideña, nuestros compañeros **AHS681E Humberto Malave**, **AHS400E Vicente Nohales**, **AHS487E Abel Graullera** nos dijeron que íbamos a cambiar de avión y cual fue nuestra sorpresa, al ver que en el paquete de escenarios que habíamos descargados estaba un

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

"avión" en nuestro hangar del MSFS2020 que era **Papa Noel y su trineo**. Todos pudimos manejar el trineo (que corría igual una B350), alargando así la tarde de risas, buen ambiente y espíritu navideño.

Hicimos muchas capturas de pantallas para luego poder compartirlas con los compañeros e incluso **Jose Dalmau AHS914A** ha hecho un vídeo para tenerlo en el recuerdo.

Video de Jose . ¡Gracias Jose!

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



Agradecer enormemente a los creadores **AHS681E Humberto Malave**, **AHS400E Vicente Nohales**, **AHS487E Abel Graullera** de este **vuelo entre amigos** este magnífico trabajo y la dedicación y el tiempo que ha llevado prepararlo. Sin duda, el año que viene repetiremos.

AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Además de anterior vuelo navideño, los vuelos entre amigos de los sábados no paran. Hemos podido volar por **Estambul**, con las **Cesna C172** de LTSQ a LTBA donde incluso algún atrevido pasó por debajo de los puentes y donde tuvimos unas vistas hermosas de las dos Mezquitas, la de **Santa Sofía** y la **Mezquita del Sultán Ahmed**, conocida como la Mezquita Azul.



También, **otro sábado**, se realizó otro fantástico vuelo en **Globo** de desde **La Cerdanya** hasta La **Seu d'Urgell**, con un paisaje todo nevado donde se pudo ver un **Zeppelin de AirHispania** que



Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

llevaba un cartel **felicitando el año nuevo 2024**. Todo salió bien. Los compañeros que no tenían experiencia en el vuelo en globo, aterrizaron a la perfección.



Se repetirán este tipo de vuelo diferente a volar en un avión, donde la temperatura y la dirección del viento es lo más importante para llegar bien al destino. Se sigue un plan de vuelo para que todos vayamos juntos siguiendo la misma ruta. Los organizadores de este espectacular viaje en globo, **nos han prometido un taller para el manejo y perfeccionamiento de esta aeronave.**



Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes



El 20 de enero sacamos los **hidroaviones**. Baleares, de **Pollensa a Formentera**, pudimos disfrutar de los amerizajes con la **Canadair CL-415** y la **Cesna** anfibia. Otra tarde para el recuerdo



El **sábado 3 de febrero**, volamos a la antigua usanza, sobre el **Canal de la Mancha**, como reza magnífico cartel que nos había preparado Abel.

Se habían elegido para esta ocasión dos aviones a elegir, un avión **Dorand AR**, que fue un avión biplano de observación francés de dos asientos de la Primera Guerra Mundial utilizado por la Fuerza Aérea Francesa, la Fuerza



Expedicionaria Americana y, en menor medida, por la Aviación Serbia. Se caracterizaba por alas de dos vanos escalonadas hacia atrás y superficies de cola angulares en movimiento.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

El piloto se sentaba debajo del borde de ataque del ala superior, con la cabina del observador bajo el borde de salida, y había cortes en ambas alas para mejorar el campo de visión de este último. Inusualmente, el ala inferior no estaba unida directamente al fuselaje, sino que estaba debajo de ella, apoyada por puntales.



Y otro, un **Fokker Dr.I** (Dreidecker, 'triplano' en alemán) fue un caza alemán de la Primera Guerra Mundial construido por la compañía de Anthony Fokker. Cuando irrumpió en el frente occidental a finales de la década de 1910, pilotado por ases legendarios como el «**Barón Rojo**», Manfred Von Richthofen, el reducido número de Dr.I alcanzó un impresionante palmarés de victorias en combate.



Fue un vuelo muy divertido, teniendo que tener buena pericia para pilotar este tipo de aviones sobre las peligrosas aguas del **Canal de la Mancha**. Las risas y el buen ambiente, nos hizo pasar una tarde muy agradable, a la **mas de una veintena de pilotos** que nos juntamos.

AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

El 10 de febrero, el vuelo “Entre Amigos” del sábado, transcurrió por el **Gran Cañón del Colorado**. El avión propuesto era una **C337**. 112 Nm sobre **Marble Canyon a Kayenta**.



AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

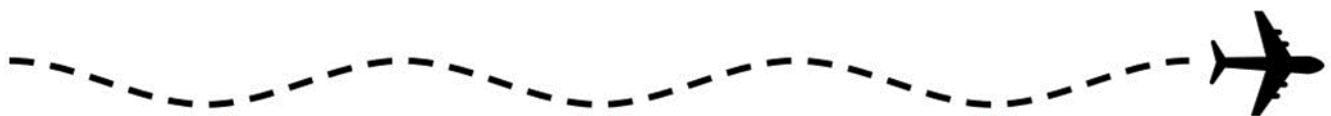


AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

El 17 de febrero al **Machu Picchu**...esto no para.



'Se non è vero, è ben trovato'

¿PORQUE LOS AVIONES EVITAN EL TIBET?

Muy pocos aviones sobrevuelan el Tíbet.

De hecho, si observan aplicaciones de radar de vuelo, como flight Radar, verán qué, si bien hay muchos aviones volando por todo el mundo, hay momentos en que no hay ningún avión sobrevolando la región del Tíbet.



Para una superficie de 1,2 millones de kilómetros cuadrados, más de 3 millones de habitantes y muchas zonas difícilmente accesibles si no es por aire, la región del Tíbet solo tiene 8 aeropuertos o aeródromos, todos por encima de los 3500 metros de elevación AMSL y todos situados al sur.

Y ahí radica el verdadero problema al sobrevolar el Tíbet. La altura media de la región es cercana a los 5000 metros, alcanzando picos superiores a los 8000 metros, incluyendo el Everest.

LA ALTURA Y LOS VUELOS REGULARES

La gran mayoría de aviones de pasajeros pueden y suelen volar sin problemas por encima de la altura media del Tíbet. Incluso más. Por lo tanto, no es un problema técnico.

Es más bien un problema de seguridad ante una emergencia.

Las cabinas de los aviones de pasajeros modernos están presurizadas. Cuando se produce un mal funcionamiento en este sistema o una descompresión, primero se activan las máscaras de oxígeno para permitir que los pasajeros respiren. Sin embargo, la capacidad del sistema de oxígeno es suficiente para 15-20 minutos.

Por lo tanto, cuando se produce una falla en el sistema de presión de la cabina, los pilotos deben llevar el avión a una altitud de 3 mil metros o menos si o si. Además, cuando falla uno de los motores en los aviones bimotores, el avión debe descender a una determinada altitud para poder volar con seguridad.

En la mayor parte de la región tibetana, la altitud supera con creces esa altura mínima de emergencia / seguridad. No existe ningún entorno en el Tíbet donde los aviones puedan descender de forma segura en caso de emergencia para compensar problemas de presión o fallo de un motor. Y ya no hablemos de un aterrizaje forzoso en las laderas de los picos más altos del planeta.

Por lo tanto, los aviones que no vuelan expresamente a uno de esos ocho aeropuertos tibetanos, que los hay como es lógico, sencillamente, evitan sobrevolar el Tíbet por cuestiones de seguridad ante una emergencia técnica y prefieren dar un rodeo.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

¿COMANDANTE, DONDE ESTAMOS?



Un avión sobrevolaba las aguas del Pacífico, a medio camino entre Vancouver y Australia. El copiloto acababa de estrenarse como capitán y estaba sentado al lado del comandante. Este último, para sorprender al recién estrenado capitán, ordenó que le dijera la posición exacta en coordenadas de su posición actual. El copiloto entregó al comandante el resultado. La posición del avión en ese justo instante era **LAT 0° 31' N y LONG 179 30' W**. La fecha era el **31 de diciembre de 1999**.

¿Qué significa esto?

El copiloto interrumpió: "Estamos a sólo unas pocas millas de la intersección del ecuador y la línea internacional de cambio de fecha". El comandante era todo un bromista y tenía la oportunidad de aprovechar al máximo la oportunidad de lograr el fenómeno que sería el más grande de su vida.

Era media noche. Comprobó personalmente la posición del avión, llamó a toda la tripulación a cabina y cogió el micrófono. Cambió ligeramente de rumbo para apuntar directamente a su objetivo. Luego redujo la velocidad del motor. El clima tranquilo y la noche despejada jugaron a su favor. ¡A medianoche, su avión, se encontraba en el ecuador exactamente en el punto donde cruzó la línea internacional de cambio de fecha!

Las consecuencias de esta extraña posición fueron muchas:

- La parte delantera (proa) del avión estaba en el hemisferio sur y en pleno verano.
- La parte trasera (popa) estaba en el hemisferio norte y en pleno invierno.
- La fecha en la parte de popa del avión era el 31 de diciembre de 1999.
- En la parte de proa era el 1 de enero de 2000.

Por lo tanto, este avión no solo estuvo en:

Dos días diferentes,
Dos meses diferentes,
Dos años diferentes,
Dos estaciones diferentes
Pero en dos siglos diferentes

¡todos al mismo tiempo!

Recientemente, se acaba de estrenar La Sociedad de la nieve de J.A. Bayona, una obra cinematográfica sobre el accidente del **vuelo 571** conocido como 'El milagro de los Andes' en 1972.

Pero **¿por qué se produjo este accidente? ¿Influyó la meteorología? ¿A qué inclemencias del tiempo se enfrentaron?**

Todos conocemos la historia. En octubre de 1972, un vuelo de la Fuerza Aérea Uruguaya, con destino a Santiago de Chile, se convirtió en el escenario de una de las historias de supervivencia más extraordinarias y conmovedoras de la historia.

Un equipo de rugby de Montevideo junto a varios amigos y familiares programaron volar en un avión militar desde la capital de Uruguay a la de Chile. Era un turbohélice que se podía alquilar.



Desde finales de los años cincuenta, la Fuerza Aérea Uruguaya había creado el llamado TAMU o Transporte Aéreo Militar Uruguayo para ofrecer servicios regulares de carga y pasaje desde diferentes bases aéreas y aeródromos tanto para militares como para civiles.

Funcionaba como una pequeña compañía aérea. Los grupos organizados, como los equipos deportivos, también podían fletar, a un precio razonable, un DC-3 o un F-27 completo para volar a cualquier destino nacional o incluso llegar a otros países limítrofes como Paraguay, Argentina o Chile.

Este vuelo, el **Vuelo 571** de la Fuerza Aérea Uruguaya, un avión **Fairchild FH-227D**, se desvió de su ruta debido a las inclemencias del tiempo y terminó estrellándose en los Andes. Pero comencemos por el principio.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

¿Por qué se estrelló este avión? ¿Qué sucedió?

Todo comenzó con los miembros del equipo amateur de rugby Old Christians Club de Montevideo, de Uruguay, quienes iban a jugar un partido en Santiago, Chile, contra el Old Boys Club, un equipo de rugby inglés.

Para ello se fletó un avión de **dobles turboprop** de la Fuerza aérea uruguaya. En el avión iban 40 pasajeros y 5 miembros de la tripulación. 19 eran miembros del equipo de rugby y los acompañaban amigos y familiares.



El piloto al mando, Julio César Ferradas despegó el avión el 12 de octubre desde el aeropuerto internacional de Montevideo. Sin embargo, un sistema tormentoso sobre los Andes les obligó a **pasar la noche en Mendoza**, Argentina, hasta que las condiciones mejorasen.

Mendoza y Santiago están a 170 km, pero se optó por dar un rodeo por el sur y cruzar los Andes por una zona

más asequible.

Visto sobre un mapa, Mendoza y Santiago de Chile quedan muy cerca, a menos de 170 kilómetros en línea recta, aunque entre ambas ciudades quedan los Andes, que en esta área se han de cruzar a altitudes de unos 26.000 pies, unos 7.900 metros. Eso estaba muy cerca del llamado **techo máximo operativo del FH-227D** que era de 28.000 pies, unos 8.500 metros.

¿Podría haberse pasado por allí?

Sí, aunque alcanzar dicha altitud para cruzar la cordillera **suponía mucho tiempo de ascenso** dando vueltas y, además suponía un **importante consumo de combustible** para inmediatamente iniciar un descenso continuo a Santiago, por lo que se optó por dar un rodeo por el sur y cruzar la cordillera por una zona más asequible en altura conocida como el Planchón.

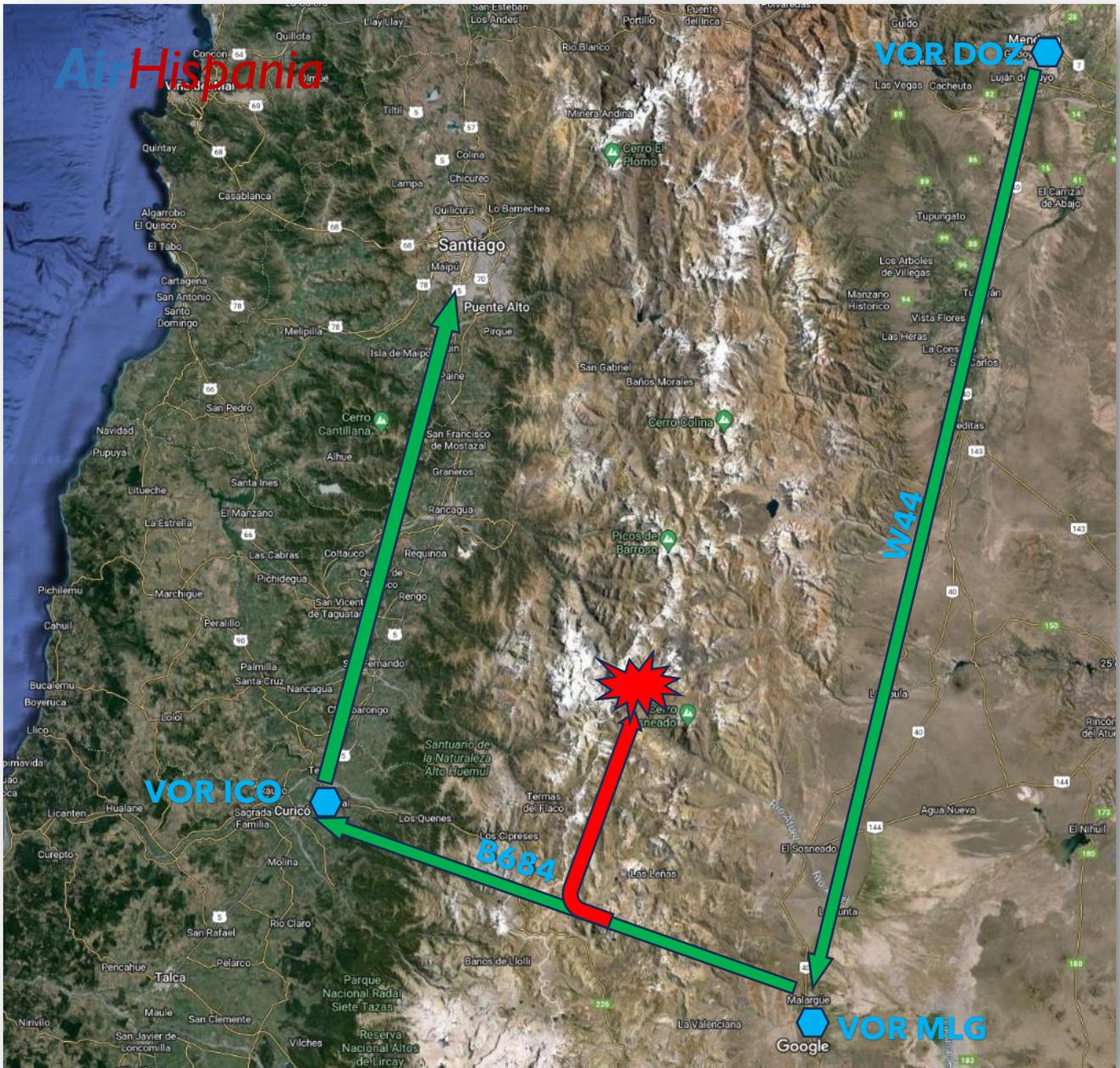
Al día siguiente, las condiciones aún no habían mejorado, pero se preveía una mejora en el tiempo a primer hora de la tarde, así que el vuelo se retrasó y despegó en torno a las 2:18 de ese viernes 13 de octubre.

El piloto, experimentado, ya había volado sobre los Andes. No una, ni dos, ni tres veces, sino en 29 ocasiones. Pero mientras volaban sobre la cordillera, la gran cobertura de nubes impedía ver las montañas que se cernían bajo sus pies.

Debido a la gran nubosidad que había, los pilotos debían guiarse bajo las condiciones meteorológicas que les reportaban los instrumentos, sin poder confirmar visualmente como estaba la situación y su posición. Es decir, volaban de manera instrumental.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Tras despegar de Mendoza, el avión voló durante **45 minutos al sur hasta Malargüe**. Lo sobrevoló a la altitud de crucero de aquel día: **15.000 pies o 4.500 metros**, para luego virar al oeste y dirigirse hacia el **paso del Planchón** de poco más de 2.500 metros, que es también frontera entre Chile y Argentina. Sobrevolaría esa parte con un **gran margen de seguridad hasta llegar a Curicó (Chile)** y desde allí iniciaría el descenso hasta el destino.



Actualmente, cuando un reactor tiene como destino Santiago, ya sea desde Buenos Aires o Montevideo, sobrevuela el área de Mendoza a 33.000 o 34.000 pies (algo más de 10.000 metros) sin problema.

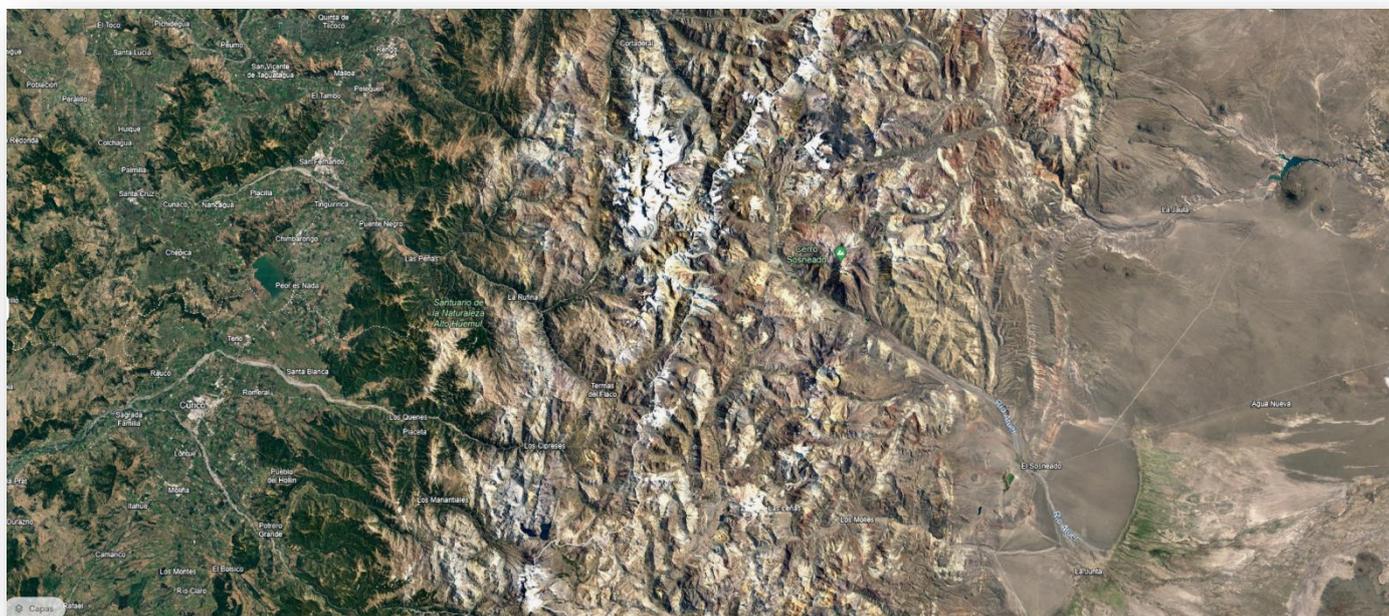
Por su parte, los vuelos entre Mendoza y Santiago, actualmente operados por reactores **Airbus, Boeing o Embraer** toman altura volando hacia el este, el sentido contrario de los Andes y tras un viraje, sobrevuelan el aeropuerto desde el que han salido a una altura que ya les permite cruzar la cordillera.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

El protagonista del vuelo 571, un **Fairchild FH-227D**, era un buen avión, aunque con las limitaciones propias de ser un turbohélice para 50 pasajeros, lo que hizo necesario tomar ese desvío por el sur por unas aerovías que hoy siguen existiendo, porque no todas las aeronaves que cruzan la cordillera son para grandes reactores. De Mendoza (**DOZ**) a Malargüe (**MLG**) el avión uruguayo siguió la aerovía **U7**, hoy llamada **UW44** y para cruzar el **Planchón** la **G17**, actualmente conocida en las cartas de navegación como **UB684**. Lo hizo en condiciones instrumentales, sin tener referencias exteriores por la densa capa de nubes de la zona, tomando referencias en la instrumentación de a bordo del avión y contactando con diferentes torres y centros de control durante el vuelo.

A las 3:21 p.m. poco después de cruzar el paso de Planchón (límite del tráfico aéreo entre Chile y Argentina), y cuando creyeron haber sobrepasado los picos de los Andes, **los pilotos solicitaron permiso al Control de Tráfico Aéreo de Santiago para ir descendiendo** pensando que ya estaban cerca del destino.

El controlador aéreo autorizó a la nave a descender a unos 3.500 metros sin saber, debido a la falta de cobertura de radar de que el avión todavía estaba volando sobre los Andes. Recuerdo que estamos en los 70 y la tecnología no era lo que es hoy en día.



Fue tras pasar el Planchón cuando llegó el error: el FH227 tenía que haber seguido volando en línea recta hasta Curicó (**ICO**) y sin embargo viró hacia el norte antes de lo debido para entrar en una zona montañosa difícil de superar con la potencia y altura que llevaba el 571 de la Fuerza Aérea Uruguaya. De hecho, creyendo que ya habían superado Curicó ya estaban descendiendo, que era lo contrario a lo que necesitaban en esa zona. No lo superaron.

Cuando las nubes se disiparon vieron con horror como la montaña se cernía a sus pies. Reaccionaron y aplicaron la máxima potencia para ganar altitud y cruzar la cresta sur de los antes a unos 4.200 m de altitud. Sin embargo, el avión impactó contra la cresta de la montaña.

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Solo 33 personas permanecían con vida después del terrible impacto. El fuselaje del avión se detuvo en el circo del hasta entonces sin nombre, Glaciar de las Lágrimas, a una altitud de 3.570 metros.

El avión se había estrellado a 80 km al este de la ruta que tenían planificada

Causas del accidente:

La tragedia se debió a una combinación de factores, que incluyeron condiciones climáticas adversas, errores de navegación y malentendidos entre la tripulación y la torre de control.

Error de navegación y desviación del rumbo:

Sobre las causas de ese error de navegación siempre se ha dicho que el viento de frente que redujo la velocidad de la aeronave induciendo a la tripulación a un error de cálculo en la distancia recorrida.

También se planteó la errónea lectura de los instrumentos de a bordo o a un mal funcionamiento de la radioayuda **VOR/DME** del aparato que indujo a un error fatal a los aviadores de la Fuerza Aérea.

Falta de visibilidad:

Las condiciones climáticas empeoraron durante el vuelo, disminuyendo la visibilidad. La tripulación tuvo dificultades para navegar y tomar decisiones precisas debido a la falta de referencias visuales claras.

Problemas de comunicación:

Hubo malentendidos entre la tripulación y la torre de control sobre la ubicación exacta del avión. La falta de comunicación efectiva contribuyó a la desviación del rumbo y a la entrada del avión en una zona peligrosa.

Otros 12 vuelos sí pasaron por la misma zona ese mismo 13 de octubre de 1972 sin mayor novedad.



Libros y películas

Películas

"El Guía" (2023): En Nochebuena, un joven piloto de la Royal Air Force (encarnado por el actor Ben Radcliffe, *The Witcher*) que vuela a casa sobre el Mar del Norte se encuentra en peligro cuando su radio y la electricidad comienzan a fallar.

Entonces, entra en pánico y teme estrellarse o quedarse sin combustible. Justo entonces - cuando parece que su suerte está a punto de acabarse- un misterioso buen samaritano a bordo de otra avioneta (**John Travolta**, *Pulp Fiction*) consigue ponerle salvo. [Disney+]



Series

"Los amos del aire" Miniserie de TV (2024). 9 episodios. Durante la Segunda Guerra Mundial muchos aviadores del 100º Grupo de Bombardeo (el 'Bloody Hundredth') arriesgaron sus vidas llevando a cabo peligrosos bombardeos sobre la Alemania nazi y lidiando con las condiciones gélidas, la falta de oxígeno y el terror absoluto de combatir a 25.000 pies de altura. Unos fueron abatidos y capturados; otros resultaron heridos o muertos. Y algunos tuvieron la suerte de volver a casa. Independientemente de los destinos individuales, todos pagaron un precio. Una serie de **Steven Spielberg**, **Tom Hanks** y **Gary Goetzman**, los productores de 'Hermanos de sangre' y 'The Pacific'. [AppleTV]





AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

Noticias, eventos, anuncios y novedades más recientes

Edición y Redacción:

Fernando Coro AHS417E

Colaboraciones:

Antonio Segura AHS205D

Javier Izquierdo AHS297E

Juanjo Herrero AHS409E

Humberto Malave AHS681E

Jose Rodríguez AHS320D

Abel Graullera AHS487E

Vicente Nohales AHS400E

Luis Fernández AHS8553

Para cualquier sugerencia sobre esta publicación, por favor, contactar con Fernando Coro AHS417E en el siguiente correo:

ahs417e@gmail.com



AirHispania

Líneas Aéreas Virtuales