



Air Hispania, Boletín de noticias

Evento homenaje a Jose Carlos AHS7600

Por segundo año consecutivo, Air Hispania realiza el homenaje a Jose Carlos AHS7600 en el primer aniversario de su fallecimiento.

Como ya hicimos el año pasado, AHControl realizo una excelente planificación del control aéreo durante las 2 horas del Evento.

Se desplegaron 26 controladores de diferentes categorías por todo el territorio nacional, LEMD, destino de todos los vuelos tuvo un trato especial, con varias aproximaciones dependiendo del origen del trafico.

Muchos compañeros que son ATC y piloto, quisieron contribuir con esta gran labor de AHControl

ocupando una dependencia y después de dar todas las salidas, iniciar ellos su vuelo hacia LEMD.

En total se contabilizaron 73 tráficos.

La mayoría IFR, de diferentes categorías.

Como medida excepcional en el "Evento Jose Carlos AHS7600" se permiten llegadas VFR al aeropuerto de Madrid-Barajas.

Varios pilotos con su licencia VFR recién estrenada quisieron participar en este sentido homenaje.

Los pilotos de AeroTaxi pudieron hacer alarde de sus aviones coloridos, reconocidos por todos en plataforma.

El resultado oficial del Evento fue de 73 tráficos y 26 ATC que dieron servicio.

Fueron las 2 horas y pico más trepidantes del año.

El Staff de Air Hispania agradece a todos los participantes su asistencia, y les emplaza al Evento del año que viene.

Nos vemos el año que viene Jose Carlos..!!!



Cartel del Evento

Lanzamiento de Air Hispania-LRP

El 15 de mayo, será un día para recordar en esta casa, solucionamos por fin un problema que teníamos desde que volamos online, que es el vernos a todos con las texturas correctas.

Coincidiendo con el Evento AHS7600, se puso para

descarga publica el paquete de texturas Air Hispania-LRP, un conjunto de aeronaves AI en baja resolución para que FSInn nos muestre con lo que realmente llevamos, se acaba ver MD-81 en estacionario...!

FS French

Development Team (FSFDT), ha incluido estas texturas en su base de datos, por lo que la instalación se vuelve muy sencilla.

Con esta utilidad se consigue también ver a los compañeros de Aero-Taxi con sus características

Contenido:

Eventos IVAO y VATSIM	2
Últimos aprobados VFR	2
I Concurso Fotografía real Air Hispania	2
Estado de los HUBs AeroTaxi	3
Cambios de Organigrama AHS	3
Sección Relatos Cortos	3
Estado escuela VFR	4
La escuela IFR sigue avanzando	5
En el orden correcto....	5,6,7

Y otras noticias de interés..!!!

Listo salida.....

- La ultima licencia concedida en la compañía es la AHS403C
- AHSPassengers: 463.152 pasajeros, y 61.524.595 libras transportadas, en un total de 6067 vuelos.
- Aerosoft lanza el aeropuerto de Kai-Tak
- Nueva versión de AHS Plan 4.0a
- La forma más rápida de contactar con el Staff, es a través del "Buzón de Sugerencias"... úsalo..!!!

Eventos IVAO y VATSIM

Como se acordó en el año 2008, cada año celebraríamos un evento en las 2 principales redes de vuelo internacionales IVAO y VATSIM.

El DIA 14 de mayo se realizo el evento en IVAO, en los aeropuertos de Ciudad Real, Bilbao, Sevilla y Zaragoza.

Los controladores de IVAO nos proporcionaron su servicio tanto en dependencias de APP como de TWR, y en algunos aeropuertos servicio de GND, lamentamos alguna desconexión de LECM_CTR, pero son causas ajenas a los controladores.

La asistencia fue algo menor que en la primera edición de 2008, fueron un total de 45 tráficos de AHS mas otros 10 del resto de compañías.

Por allí vimos al responsable de IVAO España, Joan Freixas, compañero de la casa con licencia AHS5046 que no se quiso perder el evento en sus dos casas.

Una semana antes, el 7 de mayo, se celebro el evento en la red de VATSIM



Segunda edición de los eventos en IVAO y VATSIM

Estuvo a punto de no celebrarse, ya que el día y la hora de los eventos de Air Hispania no era muy compatible con la de los eventos en VATSIM, pero finalmente con alguna sesión de diplomacia y compañerismo la afición y el deseo de volar pudo con el contratiempo.

Al igual que en el evento de IVAO, la asistencia descendió un poco, pero se consiguió poner en tensión a los ATC de los aeropuertos participantes en el evento Madrid, Asturias, Zaragoza y Vigo.

Finalmente 32 tráficos de la casa optaron por volar ese día en VATSIM.

Agradecemos a Kerman, responsable de Relaciones Externas su gestión en estos eventos.

Últimos aprobados VFR

La escuela VFR se despidе de 3 alumnos que estos días han aprobado el examen y obtenido su título de Piloto Privado VFR (PPLVFR).

Los compañeros que han sido merecedores de las alas plateadas de piloto son:

- AHS160C Paco López España
- AHS660B Carlos Santos Linares
- AHS9658 Andrés Roig Quintana

Demos la enhorabuena a nuestros compañeros, a partir de ahora pueden volar con indicativo AHS en IVAO y VATSIM, apuntarse al curso IFR, ATC, helicópteros...

A volar esas alas...!!!!

"Casi todos los viernes tienes un examen VFR al que poder presentarte, estate atento al tablón de tutorías..!!"

I Concurso de fotografías aviación real

Compañeros...!! Sacad las cámaras, hay que ir a la caza del avión!!

Air Hispania anuncia el primer concurso de fotografía para aviación real.

Un concurso donde cada compañero colaborador podrá enviar dos imágenes sobre aviación real, y luego también podrá emitir su voto, bueno mas bien 2 votos por colaborador.

La duración de la fase de envíos será de

30 días, una vez concluidos se iniciara la fase de votación que durara 15 días.

A continuación tenéis un extracto de las bases del concurso:

- Tema exclusivamente aeronáutico
- Fotos originales e inéditas realizadas por el participante.
- Máximo de 2 fotografías por participante.
- Formato JPG
- Exclusivamente para colaboradores.

Las bases enteras las tenéis en la web de Air Hispania, pinchad en la pagina de inicio la imagen de la cámara.

Los premios son una gorra y camiseta de AHS para el primer clasificado y una camiseta para el segundo.



Cartel del concurso

Estado de los HUBs de AeroTaxi

El Aero-Taxi esta que echa chispas.!

Una ferviente competencia se palpa entre los 3 hubs de Aero-Taxi, si bien, de momento el Hub2 se adelanta en beneficios, le sigue el Hub3 y el Hub1 queda en tercer lugar.

El Hub2 tiene unos beneficios totales de 32.118€ con un reporte de 86 vuelos.

Le sigue el Hub3 con 22.843€ y muy de cerca el Hub1 con 21796€ de beneficio.

En el total de vuelos para el Hub1 66, y para el Hub3 76.

Los jefes de Hub tienen trabajo por delante, unos mantenerse arriba y otros alcanzar esa meta.

A trabajar chicos...!!!



Cessna 337 AeroTaxi EC-CSM

Cambios en el organigrama de Air Hispania

Últimamente se han producido algunos cambios en el Organigrama de Air Hispania, los cuales os detallamos a continuación...

Lamentamos la marcha de AHS9012 Arturo Ávila del Staff de la compañía, y agradecemos su dedicación constante a la mejora de las diferentes áreas de la

"Nace una nueva etapa de Publicaciones Air Hispania, con la edición de éste Boletín de Noticias"

compañía en las que colaboró.

AHS8553 Luis Fernández, deja de ser Coordinador de Eventos en funciones para pasar a ser Coordinador titular, y AHS6411 Mariano Rico, deja la Dirección de Eventos para hacerse cargo de la Dirección de Publicaciones Air Hispania

nia, editora de este boletín, que trabajará codo con codo con AHS8790 Rafael Fonseca, nuevo miembro de Publicaciones AHS, que compaginará con su trabajo de Instructor VFR.

Nueva sección de relatos cortos

Se pone en marcha una nueva sección en la web, en el apartado publicaciones, denominada...

RELATOS CORTOS

Esta nueva sección, a cargo de nuestro compañero AHS225B Simon Llinares, se van a recopilar todos aquellos relatos interesantes que aparezcan publicados en las listas de Air Hispania.

Inauguramos dicha sección con el relato

de AHS1004 David Madroño, titulado: **"Crónica de un Evento"**

En la sección tenéis 3 posibilidades para leer los relatos:

- Visualización directa en la web
- Descarga en formato PDF
- Descarga en formato Mobipocket

Mobipocket es un formato específico para el programa gratuito Mobipocket

Reader, un lector de libros sencillo y compatible con la mayoría de teléfonos móviles, el lector puede descargarse de [AQUI](#)



Apasionantes relatos de nuestros compañeros, no te los pierdas...!

Estado escuela VFR

Justamente el día que empezaba el mes de Junio, terminábamos la primera tutoría de un nuevo curso VFR que acabábamos de comenzar el 31 de Mayo a las 20:00z.

Prácticamente las 2 de la madrugada (locales), momento en el que Alexis Campos AHS316C, David Aserraf AHS717B, Fernando Resino AHS269C, Cristian Varela AHS277C, Carlos Espiga AHS305C y Raúl Díez-Madroño AHS800B superaban esta primera tutoría VFR que tuvo lugar en LECU.

Al cierre de este artículo, acabamos de finalizar en LETP una segunda tutoría que ya han superado parte de estos alumnos, ya que no todos pudieron realizarla y a la que se unió también superándola Daniel Chiva AHS432B.

Con las dos tutorías mencionadas en los párrafos anteriores, son 5 tutorías las que durante el mes de Junio ha

de instructores VFR formado por Lázaro Velasco AHS323B, Simón Llinares AHS225B, Mariano Plano AHS512B, Ángel Bally AHS697B, Rafa Fonseca AHS8790 y David Madroño AHS279A.

Es interesante analizar como la escuela VFR va avanzando con sus alumnos, encontrándose en un momento en el que se ha reducido la media de alumnos de lista de espera para comenzar el curso, de 75 a 64 alumnos, completando con otros 49 alumnos los 113 que actualmente están cursando el PPL VFR.

Durante el mes de Junio y con el fin de dar prioridad en las tutorías a aquellos alumnos que a pesar de no haber obtenido todavía el PPL VFR se han hecho colaboradores de Air Hispania demostrando así su apuesta por la

compañía, se ha puesto en marcha un sistema nuevo en la prioridad del aviso por correo electrónico de la publicación de la tutoría.

El nuevo método consiste en que en el momento que el instructor publica una tutoría, se envía de forma automática un email a aquellos colaboradores que están pendientes de realizar la misma, y solamente en el caso de que 48 horas antes de la fecha de la misma, la tutoría no se haya completado, el instructor enviará un correo a la lista general anunciando su publicación a todo el mundo.

A pesar de la implantación de este nuevo método, los alumnos no colaboradores pueden seguir inscribiéndose a las tutorías del mismo modo que lo venían haciendo hasta ahora.

Agradecer también a Sergi Ibarz AHS750A la labor de supervisor VFR realizada en la escuela VFR y el tiempo de dedicación a la escuela tanto como Supervisor VFR como en su faceta de instructor VFR.

Simón Llinares AHS225B, tras ponerse al día trabajando con Sergi, se queda a cargo de la coordinación de la Escuela VFR y Sergi aunque continua como instructor VFR deja el cargo de Supervisor VFR y pasa a ocupar el puesto de Jefe del Hub3 de Aerotaxi donde continuará con el gran trabajo realizado por Carlos Oliva AHS9202 que habiendo puesto en marcha el

mencionado Hub, da un nuevo salto a la escuela IFR donde además de desempeñar la labor de instructor IFR en la que lleva inmerso bastante tiempo, desarrollará la función de Supervisor IFR junto a la coordinación IFR que desempeña Robert Roig AHS5075

AHS1004 David Madroño

Director escuela ala fija Air Hispania

"Consulta el estado de las tutorías en el tablón de la escuela, estate atento a las convocatorias"

"Las tutorías ZERO, son el primer paso para iniciarte en Air Hispania, conexión y configuraciones, se dan en esta sesión"

Tutorías Curso PPL-VFR:		
AHS402B Rafael Guardiola Adrover	Tutoría VFR2	20/06/09 16:00Z
AHS131C Salvador Holi		
AHS154C eudqui el garaydy gutierrez		
AHS191C Javier Gracia Matos		
AHS222C Antonio Hermosilla		
AHS293C José González Medina		
AHS328C Sergio Alvarez Castillo		
AHS690B Alfonso Rosado Moreno		
AHS279A David Madroño Nieto	VFR3 y VFR4	21/06/09 20:00Z
AHS179C Juan Francisco de Blas Ca		
AHS269C Fernando Resino		
AHS277C Cristian Varela		
AHS305C Carlos Espiga Pacheco		
AHS432B Daniel Alejandro Chiva Ri		
AHS717B David Aserraf		

Tablón de tutorías

llevado a cabo la escuela VFR.

Una Tutoría ZERO impartida por Lázaro Velasco AHS323B, y dos tutorías mas, una VFR2 nueva que llevará a cabo Rafael Guardiola AHS402B y una VFR3+4 convocada por el grupo



Cessna 182, EC-SKY

La escuela IFR sigue avanzando...

46 alumnos inscritos a la misma con únicamente 11 pendientes de comenzar el curso.

11 alumnos pendientes, daban que pensar, por lo que Arturo Ávila AHS9012, convocó una nueva tutoría IFR1 Teórica para el día 3 de Junio que tuvo que ser aplazada por falta de alumnos.

Daniel Olmos AHS9389 es la última incorporación realizada a la escuela IFR como instructor IFR, por lo que con él son ya 12 los instructores IFR que están a cargo de la formación instrumental, y se aproxima en número a los 15 instructores de VFR que tiene la escuela de vuelo visual.

Las tutorías IFR siguen avanzando también. Rafa López Miranda AHS265A tiene convocada en el momento de esta publicación una tutoría IFR4 Práctica complementando a la IFR4 Teórica que llevó a cabo a principios de mes, y José Carlos Vidal-

Abarca AHS059A una IFR3 Teórica.

Por primera vez, se ha convocado una reunión de trabajo presencial entre instructores IFR, reunión que tiene como fin mejorar en contenidos y



Instantánea de la reunión de instructores IFR

metodología de la enseñanza de las tutorías IFR.

Para finalizar y con los resultados de la reunión, se convocará una reunión de instructores IFR en el TS, donde se trabajará entre todos sobre los puntos sobre los que se avanzó durante esta reunión presencial.

No hace falta mencionar la dedicación desinteresada de los instructores de NUESTRAS escuelas, por lo que desde la Dirección de las Escuelas de Ala Fija, agradezco a TODOS los instructores VFR e IFR el trabajo que llevan a cabo dentro de nuestra compañía y sin el cual, Air Hispania no sería lo que es.

AHS1004 David Madroño

Director escuelas ala fija Air Hispania

En el orden correcto....

Air Hispania se creó en el año 2000 y su objetivo siempre ha sido el proporcionar una enseñanza lo mas completa posible, tanto para pilotos como para ATC's, y dentro de los límites que permite nuestro simulador.

Han sido muchos cientos los alumnos que han pasado por nuestra Escuela y con el paso del tiempo y la valiosa participación de muchos compañeros hemos logrado optimizar poco a poco los temarios y las metodologías de aprendizaje. Los tutoriales se han ido corrigiendo, actualizando y ampliando. Las metodologías de las tutorías han ido evolucionando. La incorporación de las pizarras virtuales han sido un gran paso para establecer una comunicación entre instructor y alumno. Videos demostrativos han sido de gran ayuda para entender procedimientos. Los vuelos de entrenamiento, controlados por Bender, permiten a los alumnos realizar

las maniobras teniendo a "alguien" corrigiendo y puntuando los ejercicios.

Y aunque siempre estamos pendientes de mejorar, creemos haber alcanzado un buen nivel en la calidad de la enseñanza.

Sin embargo, todo ello es inútil si el alumno no se esfuerza por su parte. Las tutorías no son clases magistrales, sino el momento de que el instructor desvele los puntos oscuros y dudas que le hayan quedado al alumno. El trabajo

previo y el estudio del temario es exclusivo del alumno.

10 años de enseñanza permiten observar los puntos débiles del sistema, y básicamente son

dos:

1º/ Los alumnos no estudian a fondo los temarios antes de las tutorías.

2º/ Los alumnos no conocen la aeronave a fondo ni la dominan suficientemente. Esto es particularmente evidente durante la transición de VFR a IFR, cuando se pasa a una aeronave mas rápida y con las particularidades de un bimotor como es la Baron.



Beechcraft Baron 58, EC-BJP

En cuanto al primero, lo que supone es que durante la tutoría se observa claramente que alumnos no ha hecho los "deberes", debiendo repetir la misma si se detecta esta situación, pero no olvidemos lo que hay detrás de este hecho:

El alumno está privando a otro alumno de la realización de la tutoría sin aprovecharla al 100%.

El segundo tiene un ámbito de aplicación que va mas allá de la Escuela. No solo durante el aprendizaje en la Escuela, sino que durante toda su carrera como piloto virtual deberá aplicar las mismas pautas de aprendizaje.

(Continúa página siguiente)

"El no tener un dominio absoluto y en toda circunstancia del avión supondrá no hacer correctamente los ejercicios, pasando gran parte de la atención a dominar el avión y no en lo que es puramente el vuelo instrumental."

En el orden correcto..... (continuación)

En el caso de la transición de VFR a IFR se hace patente que muchos compañeros se limitan a cumplir los requisitos de inscripción en el curso IFR sin conocer a fondo la aeronave, sus características, las peculiaridades de un bimotor, que es el paso de hélice y para que sirve, como debe ajustarse en cada circunstancia, lo que supone la parada de un motor y que hay que hacer, que es poner la hélice “en bandera”, etc, etc.

Dada la complejidad del vuelo IFR es absolutamente imprescindible el dominar en toda circunstancia y configuración la Baron, pues cuando uno intenta hacer una espera no es de recibo que el avión se le caiga 500 ft ni que se pase de velocidad. El no tener un dominio absoluto y en toda circunstancia del avión supondrá no hacer correctamente los ejercicios, pasando gran parte de la atención a dominar el avión y no en lo que es puramente el vuelo instrumental. Cosa que se traducirá en frustración, tutorías no superadas y exámenes suspendidos.

Dichas pautas son las siguientes, y se aplicarán a cualquier aeronave que uno pretenda pilotar. De la mas pequeña a la mas grande.

De la mas lenta a la mas rápida.

Pistón, turbohélice y turbina.

Absolutamente todas.

PAUTAS Que se deberán aplicar en el mismo orden:

ANTES DE VOLAR....

1º/ Conocer la aeronave:

Estudiar a fondo los manuales, tablas, performances, limitaciones y checklist.

Imprimirlos y tenerlos SIEMPRE a mano para cualquier consulta durante el vuelo.

2º/ Cockpit:

Conocer a fondo todos los instrumentos del panel, para que sirven y que nos están diciendo.

Todos los interruptores, luces, botones y selectores. Que nos dicen, que hacen, cuando se usan, que pasa cuan-

do se usan y que pasa cuando no se usan.

PRIMER CONTACTO CON EL AVION

3º/ Puesta en marcha y rodaje:



La profesionalidad y el conocimiento de la aeronave permitió a este comandante amerizar en el río Hudson sin causar una sola baja.

Siguiendo cuidadosamente las listas de chequeo

PRIMER VUELO

4º/ Despegues y circuitos de tráfico:

Realizar circuitos de tráfico a ambos lados de la pista y en pistas de diferente tamaño, de mayor a menor y siempre dentro de las limitaciones del avión. Mantener el avión en el rango de velocidad adecuada en cada momento, configuración acorde a cada fase y alturas correctas sin desviaciones. Según listas de chequeo y manual del avión.

Se repetirá las veces que sean necesarias y una vez absolutamente dominada la fase 4 y no antes....

5º/ Vuelo recto y nivelado

Ascenderemos a una altura segura, p. Ej. 4000 ft y nivelaremos a velocidad de crucero. Manteniendo altura, con gases, hélice, mezcla ajustados y trimaremos el avión. Iremos disminuyendo la velocidad de 20 en 20 nudos y en cada velocidad trimaremos el avión evitando la pérdida ó aumento de altura y desviación de rumbo, hasta llegar a la velocidad mínima de aproximación con el avión totalmente en configuración de aterrizaje.

Luego iremos aumentando progresi-

vamente la velocidad de 20 en 20 nudos, trimando en cada ocasión el avión, teniendo en mente que potencias son necesarias para mantenerlas.

Se repetirá las veces que sean necesarias y una vez absolutamente dominada la fase 5ª y no antes....

6º/ Virajes de 180º

Ídem al punto 5º pero efectuando virajes de 180º.

A tener en cuenta que:

Durante el viraje la aerodinámica de la aeronave se degrada, aumentando mucho la resistencia en función del grado de alabeo, tiempo que dura el viraje y configuración del avión, lo que supone una pérdida gradual de velocidad que el piloto debe preveer dando un poco de gas antes de empezar a perder velocidad. Cuando nivele el avión deberá quitar ese gas adicional puesto durante el viraje.

A velocidades próximas a la pérdida los ángulos de alabeo (bank) están limitados según manual.

La anticipación de salida del viraje que ira en función del ángulo de alabeo.

Se repetirá las veces que sean necesarias y una vez absolutamente dominada la fase 6ª y no antes....

7º/ Con cambios de altitud

Los puntos 5º y 6º pero ascendiendo y descendiendo 2000/3000 ft., nivelando y trimando al alcanzar las alturas previstas, mismo rumbo.

Los puntos 5º y 6º pero ascendiendo y descendiendo 1000 ft., nivelando y trimando al alcanzar las alturas previstas, cambiando 360º de rumbo, en el tiempo correcto de viraje a viraje standard.

Cuando un piloto sea capaz de realizar correctamente estos ejercicios, estará capacitado para empezar la escuela IFR pues podrá dedicar toda su atención al vuelo instrumental sin que el avión se le escape de las manos.

En el orden correcto.... (continuación)

Como se indicó anteriormente, el ámbito de aplicación de estas pautas no solo se circunscribe a la transición de VFR a IFR, sino que se utilizarán para cualquier aeronave nueva que empecemos a volar.

A tener presente que durante su carrera como piloto el avance hacia aviones mas rápidos y complicados suponen mayores complejidades de operación y velocidades mas altas que limitan mucho el tiempo de reacción, debiéndose prever las situaciones que nos esperan con mucha mayor antelación.

Para terminar, debo hacer mención de que un piloto debe ser capaz de volar su avión, sea el que sea, des-

de un ultraligero al Concorde, a mano y en cualquier circunstancia. El caer en la "automatitis" supone que cuando algo falle (MCP, FMS, etc) ó bien cuando recibamos una instrucción inesperada no sepamos volar el avión



Avión de Lufthansa afectado por viento lateral en Hamburgo

a mano ó con menos automatismos.

Lamentable y absolutamente inaceptable para un piloto de nuestra Compañía.

AHS1002 Joan Velasco

Director Ops/Seguridad en Vuelo AHS

AHS... La persona tras el indicativo...

Ernest Vallbona AHS7104

Inauguramos esta sección de entrevistas a nuestros compañeros, llamada

AHS... La persona tras el indicativo....

En ella queremos dar a conocer a nuestros compañeros, a esas personas que hay detrás de cada indicativo AHS.

En esta primera edición, hemos entrevistado a Ernest Vallbona AHS7104

Ernest se dio de alta en AHS el día 23 de octubre de 2004, a la edad de 14 años, aunque desde pequeñito con 6-7 años ya tenía el gusanillo que tiene todo aficionado a los aviones.

En un principio voló en las redes de IVAO y VATSIM, y gracias a ellas descubrió Air Hispania, de la cual, le fascinó la Escuela, y la variedad de cursos tan trabajados y fieles a la realidad en la medida de lo posible.

De su estancia en Air Hispania, hizo una gran amistad con Enric Plana y Joan Velasco, y fue gracias a un viaje con la Piper PA28 del AeroClub de Reus en el cual fueron sus padres, Enric y él de Reus a Zaragoza en el que se le despertó la verdadera pasión, su vocación de ser Piloto de Transporte de Líneas Aéreas (ATPL).

Ernest, estudia a 200 km de su casa, en el Centro Superior de Estudios de la Aviación (CESDA), en el cual lleva estudiando desde septiembre de 2008.

Recientemente, día 5 de junio terminó el primer curso, con una nota que le ha calificado como el **primero de su promoción**.

De lunes a viernes, Ernest, asiste a clases de 50' de duración en el CESDA, según nos cuenta el nivel de compañerismo es máximo, al ir todos los estudiantes a por un mismo fin, ser ATPL.

Según nos comenta, de los 4 años que dura el curso, el primero es en el que menos se vuela, siendo la teoría la predominante en este año.

En el tercer y cuarto año, habiendo pasado el ecuador de la carrera y estando más próxima su finalización la cantidad de vuelos va aumentando.

Aun así es necesario tener toda la documentación en regla y reconocimientos al día.

Empezando por pruebas de nivel de

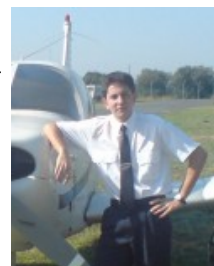
"Gracias en parte a lo aprendido en Air Hispania, Ernest pudo estar algún paso por delante del resto de alumnos desde el primer día"

ingles, reconocimiento medico Clase I según JAR-FCL 3.

Ernest es un piloto con vocación y pasión demostrada, esto le hace que las asignaturas no le sean para nada pesadas y todas muy interesantes y entretenidas.

Le preguntamos que le había aportado positivamente Air Hispania para la realización de la carrera de ATPL y nos dijo que mucho, muchísimo, de hecho el llegar allí y que ya llevara parte del temario muy "mamado" de su pertenencia a Air Hispania, le hizo desde el primer día estar algún paso por delante de sus compañeros.

Desde Publicaciones Air Hispania te deseamos Ernest que disfrutes del aprendizaje de esta carrera y que el día de mañana nos dejes entrar en la cabina del "bicho" que vuelen...!!



AHS7104 Ernest Vallbona
Estudiante de ATPL en CESDA

AHControl—Escuela ATC

El control de tráfico aéreo de Air Hispania está formado por AHCONTROL y LA ESCUELA ATC.

En la escuela ATC, se realizan las tutorías necesarias para la preparación de los futuros ATCs de la compañía. Así que después de cuatro sesiones teóricas y numerosas prácticas de tráficos fantasma. (Control de tráficos sin radar). Así como las prácticas semanales con tráficos reales y eventos de los martes. El alumno estará preparado para pasar un examen teórico y otro práctico y formar parte del grupo de controladores de AHCONTROL.

En la actualidad se están formando de dos a tres promociones ATC I. Bajo la instrucción de Lluís Gracia y Javier García Conde. Y en ATC II Manuel Cabanillas.

En la actualidad la Escuela ATC I está terminando otra promoción de cuatro alumnos. Y están pendientes de empezar el curso 10 alumnos. Cursos que darán comienzo después del verano.



Lo que nos parece que estamos en un gran momento de la Escuela ATC.

Somos un equipo de personas que os proporcionamos seguridad, orden y fluidez en vuestros vuelos virtuales,

con una mente capaz de crear imágenes en cuatro dimensiones del espacio y el tiempo actual en el que vuestros

aviones evolucionan, protegiéndolos y anticipándose a sus circunstancias para proveerles de seguridad.

En definitiva, son el equipo técnico encargado de dirigir y organizar el tráfico aéreo en Air Hispania, siempre trabajando en equipo.

En estas páginas, encontrareis todo lo necesario para planificar vuestros vuelos virtuales, tanto los pilotos podréis ver

donde habrá control y viceversa, los controladores sabrán donde habrá tráfico para abrir las dependencias más útiles.

Y sobre todo recordad que, el controlador está para ayudaros, así que volar a aeropuertos controlados, suele ser más gratificante que hacerlo a un aeropuerto sin control.

En la actualidad AHCONTROL está formado por 17 Controladores de Rodadura y Torre y 9 Controladores de Aproximación y Centro. En la actualidad este grupo de control está dirigido por Enric Plana Director Escuela y Ramón Cadillac Director de AHControl. Y Coordinadores Manuel Cabanillas y Edmundo Álvarez.

Todas estas personas se ponen a prueba todos los jueves en los eventos de la compañía.

Bueno espero que os animéis a hacer vuestro pinito en el control de esta casa.

Eso si lo hacéis una vez, no lo podréis dejar.

Un saludo y buenos vuelos y controles a todos.

“La escuela ATC I esta terminando una promoción de 4 alumnos, y una vez finalizada empezara otra con 10”

AHS1003 Edmundo Álvarez

Coordinador ATC I



Escuela de Helicópteros Air Hispania

Estamos de enhorabuena en Air Hispania. Con la aparición de éste Bole-tín de Noticias disponemos de otra valiosa herramienta para desarrollar nuestra afición.

Desde el Grupo de Helicópteros espe-ramos que sirva para difundir el traba-jo que desarrollamos. Sabemos que puede dar la impresión de que no te-nemos casi actividad porque nuestro canal en TS no tiene mucha afluencia, y participa-mos poco en los Even-tos, pero os aseguro que cada uno de noso-tros trabaja muy duro. A menudo, la mejor forma de mejorar nuestra pericia es hacerlo en la intimidad sin que nada pueda hacernos perder la concentra-ción.

Últimamente la Escuela ha visto in-crementado el número de Alumnos, tal vez por la inserción en la página del curso de los videos en YouTube de algunos pilotos. Sabemos que la afluencia a los cursos nunca será ma-siva por la inicial dificultad en el ma-nejo de helicópteros-PC. Son habitua-les en las primeras sesiones expresio-nes como “imposible” o “no puedo...” o “muy difícil...” pero para eso hace-mos el curso.

En la actualidad los Alumnos inscritos al curso básico son:

Lluís Gracia AHS8960
Manuel De Los Llanos AHS9319
José Dalmau AHS914A
Juan Ricardo Martínez García AHS112B
Ricardo Navajas AHS197B
Rafel Guardiola Adrover AHS402B
Jesús Castro Chacón AHS851B
Luis Ángel Axpe Cubas AHS961B

Y los del avanzado:

Cte. Koldo Navarro AHS7749
Cte. Carlos Mendía AHS8595
Cte. A. Javier Solano AHS8962
Cte. Roberto Oliva López AHS9538
Cte. Ricardo González Gómez AHS474A

Hay que decir que la mejor Escuela de Helicópteros-PC que existe actual-mente en el mundo de la Simulación es la de Air Hispania. Sin duda algu-na. Otras como la de Hovercontrol tienen gran prestigio, pero sólo ense-ñan el manejo del helo. Aquí cuando un Piloto obtiene su licencia, sabe manejar el helicóptero y también co-noce las reglas del vuelo visual o instrumental. Por tanto está mucho más capacitado para disfrutar de ésta afición que en ninguna otra escuela del mundo.

¿Y por qué se hace el

Curso Básico con un heli-cóptero de dinámicas avan-zadas y el Curso Avanzado con uno de dinámicas bási-cas? Parece contradictorio, no? Pues sí, es contradicto-rio. Pero los helicópteros lo son en muchos aspectos y esto impregna lo que les rodea. El EC120 “colibrí” es uno de los mejores helos para simulación que existen y desde bien pronto el alumno del Curso Básico aprende a disfrutar de un addon muy solvente, sobre todo en su versión “pata negra”. El curso no es exigente en exceso y por tanto el colibrí no va a complicarnos el aprendiza-je mientras manejamos un helo bonito, suficientemente rápido y bastante bien simulado.

El Curso avanzado es otra cosa. Aquí ya no se trata de hacer estacionario sin salirse de la Provincia de Salamanca :-))))) (es broma) sino de hacerlo sobre la moneda de 1 euro que se te cayó cuando te subiste al aparato. Hasta la 5ª sesión no se levanta el vuelo más de 15 pies AGL lo que supone que hasta ese momento se han hecho 4 sesiones (que en la práctica son 8) cerca del suelo y a baja velocidad. Para alcanzar la perfección que se requiere es de gran ayuda la docilidad del B206. Además este helicóptero en muy generoso con los frames lo que es también de gran ayuda.

Otra actividad del Grupo de Helicóp-teros es la Patrulla Helibélula.

Los componentes de ésta patrulla son el Instructor y algunos Alumnos del Curso Avanzado:

Cte. Carlos Mendía AHS8595
Cte. A. Javier Solano AHS8962
Cte. Pablo González Pérez AHS9078
Cte. Roberto Oliva López AHS9538

Cualquier Titulado o Alumno del Cur-so Avanzado puede solicitar su ingre-so en la Patrulla.

Actualmente su actividad se centra en el entrenamiento de maniobras de precisión conjuntas para crear un



Hangar Helibélula

Copter-Show de duración indeterminada por el momento. Muy a menudo, a los miembros de la Patrulla les resulta más complicado fijar día y hora para entrenar, que el propio desarrollo de las sesiones. Por eso no es raro verles en TS a las 14:00Z de un lunes o a las 20:30Z de un jueves.

Iremos informando en siguientes edi-ciones de los progresos en la Escuela y la actividad de la Patrulla.

Hasta entonces, felices vuelos.

AHS8962 Javier Solano

Escuadrillas Norton T6

Nuestra agrupación denominada Escuadrillas T-6, no es más que un grupo de personas a las que nos encantan los aviones históricos y disfrutamos con su transformación, pintado y actualizaciones a fin de que sean lo más reales posibles a sus modelos originales.

Contamos como base de nuestro patrimonio con el famosísimo T-6, que fue avión escuela en muchas partes del mundo y en casi todas las academias militares, para vuelos de entrenamiento de pilotos.



Existió un buen número de ellos y varias versiones del mismo, pero no me extenderé ahora en ello. Lo que sí es cierto que en estos momentos hay muy pocos de ellos en vuelo, y los que lo hacen han sido conservados, por ejemplo, por la Fundación Infante de Orleans (FIO), en Madrid, con dos aparatos y por la Fundación aérea de la comunidad Valenciana (FACV), en Valencia, con un avión T-6. Parece ser que en España puede que haya en total unos 6/8 aviones de este tipo en vuelo, entre particulares y fundaciones, eso sí, súper cuidados y muy bien mantenidos.

En Air Hispania lo que hacemos es volar el T-6 lo más perfectamente posible, dentro de que esto es simula-



ción, pero en formación, y os puedo asegurar que es realmente difícil y desafiante, pero ahí está su encanto.

Tenemos en la actualidad 5 escuadrillas, cada una de ellas consta de un líder y dos puntos, uno a izquierda de su ala y el otro a su derecha un poco retrasados de la posición del líder, que es el que va marcando la ruta y las maniobras. Los vuelos siempre son en formación flecha, aunque también practicamos otras formaciones e incluso de varias escuadrillas juntas, formando un escuadrón

Para llamar a un vuelo en formación perfecto, los puntos deben volar bien a la izquierda o a la derecha sin separarse entre 40/60 metros de su líder y que las diferencias en altura no sobrepasen los 50 pies. Aún cuando esto parece difícil, lo es muchísimo más, en las entradas a los ATZ/CTR y los tráficos de aeropuerto, pero poco a poco y con paciencia y tesón se consigue. Aquí las instrucciones del líder, a las que hay que colacionar, son constantes y cumplimentarlas de inmediato, no puede haber dudas, todo ello conservando alturas, distancias y velocidades. El líder ade-



más de todo esto y dar instrucciones constantes, indicando velocidad, pasos de hélice, tren fuera, puntos de flaps, etc.. ha de estar atento a las instrucciones del controlador y hacer los cálculos necesarios para que el tráfico salga como tiene que salir, perfecto.

Las rodaduras, los despegues y las tomas, también se hacen en flecha y en caso que la pista o rodadura sea estrecha, lo hacemos en fila india, a distancias de no más de 50 metros.

Es difícil pero no imposible, aunque hace falta algún tiempo y mucha práctica para conseguir volar perfectamente. El líder siempre va cuidando de sus puntos y orientándolos en todos los sentidos, comunicando los virajes, pasos de hélice y potencia, altitudes y rumbos.

Para las comunicaciones, cada

escuadrilla va en el canal general de torre o centro que le toque, pero en este canal solo habla el líder. Además se lleva un whisper para comunicarse entre todos los miembros de una escuadrilla, cada una lleva el suyo y un segundo whisper para comunicaciones exclusiva-



mente entre los líderes. Esto también es imprescindible manejarlo bien.

Es algo complicado y difícil, pero ahí está para todos los que quieran y se decidan. Lógicamente para formar un piloto de T-6 para vuelo en formación se requiere tiempo y dedicación, por lo tanto fidelidad, colaboración y disciplina. Cada escuadrilla es un equipo y sus tres miembros son fundamentales para todo, es imprescindible una gran comunicación entre ellos.

Dentro de las escuadrillas nos dedicamos a todo, pero a todo de todo. Pertenecemos al grupo de Eventos de la compañía y hacemos varios de ellos. Confeccionamos aeropuertos para el Air Hispania SC, hemos hecho ya un buen número de ellos, estamos haciendo repinte de aviones, arreglando cabinas y equipos e investigamos todo lo que podemos sobre mejoras para conseguir el mejor funcionamiento, así como mesh y escenarios. Cada miembro de las escuadrillas está ocupado con un menester que cumple muy a gusto, aquí no paramos.



Bueno pues se trataba de darnos a conocer y explicar lo que hacemos, de forma sencilla y corta, solo espero que os guste. Ilustramos esta explicación con unas fotos para que se vea algo de nuestra actividad.

AHS554A Jose Manuel Alonso

Novedades para Flight Simulator Palma de Mallorca X de Aerosoft-Simwings

Ven y descubre todo el calor y toda la aventura de **Mallorca X**! Ahora SimWings te trae el escenario de la isla de Mallorca completamente rediseñado, con sus dos aeropuertos: Palma y Son Bonet completamente remodelados! Con unas sorprendentes elevaciones del terreno y una resolución a cortar el aliento, no puedes perderte la oportunidad de visitar esta isla famosa por las ensaimadas y la sobrasada entre otras cosas! Compatible con FSX y FS2004

Necesitas un descanso del trabajo ajetreteado? Pues que esperas para volar al Mediterráneo? Y para ello SimWings acaba de lanzar el completamente nuevo escenario de Mallorca X. Este paquete incluye toda la isla, texturas fotográficas reales del suelo y los dos aeropuertos de la Isla: Son Bonet (LESB) y Palma-Son San Juan (LEPA).

El escenario cuenta con todas las líneas costeras, elevaciones del terreno y los dos aeropuertos de la isla, así como imágenes fotográficas reales del terreno, con una resolución de 0,5 m/píxel día o noche en FSX. También incluimos AESLite, el cual te trae tráfico automotor en las carreteras y vías circundantes y en el aeropuerto.

Ambos aeropuertos de la isla: Son Bonet (LESB) y Palma-Son San Juan (LEPA) han sido modelados hasta el mas mínimo detalle con numerosos objetos, casas, molinos, etc. Sistemas de aparcamiento Safegate. Este escenario es compatible con AES 2.0 para FS2004 y FSX!. Así que, ¿A que esperas para volar a Mallorca?

Características:

- Aeropuerto Internacional de Palma-Son San Juan (LEPA) o PMI extremadamente detallado
- Numerosos objetos estáticos, como camiones pushback, escaleras, etc.
- Tráfico dinámico AESLite en las vías alrededor del aeropuerto de LEPA
- FS2004: Toda la isla, con texturas fotográficas del suelo reales y un nuevo modelo de elevaciones del terreno (Mesh) con una resolución de 4,7m/píxel (Aeropuerto a cerca de 0,5m/píxel)
- FSX: Toda la isla, en una resolución de 0,5m/píxel
- Texturas fotográficas reales de noche
- Safegate (Sistema de aparcamiento y de información de aeronaves)

Estado de AHS-Passengers

Cada día somos mas pilotos los que subimos nuestros vuelos al servidor de AHS-Passengers, mantenido por nuestro compañero AHS6411 Mariano Rico.

Al cual debéis de solicitar que os de de alta como piloto AHS-Passengers.

Las horas subidas a AHS-Passengers no son computables en la cartilla de piloto, siendo únicamente validas e efectos oficiales las valoradas con Bender.

En el tiempo que lleva AHS-Passengers, desde mayo de 2007 se han registrado:

- 6.067 Vuelos
- 7.779 Horas de vuelo
- 463.152 Pasajeros transportados
- 61.524.595 Lbs de Carga transportada

Todos estos vuelos han sido realizados por los 49 pilotos que reportan sus vuelos a AHS-Passengers.

Instalaros FS-Passengers y solicitud vuestra inscripción a:

mariano_rico@airhispania.com

Las estrellas de Air Hispania.... Su flota.!

Quienes son las estrellas de nuestra casa, aparte de nuestros pilotos y atc's?

Nuestras aeronaves.!

En cada número del boletín, os daremos a conocer a una de nuestras aeronaves.



T34 Mentor, EC-MNT

Fue usado como avión de entrenamiento del ejercito norteamericano, como paso previo a los aviones a reacción.

Algunas características de la Mentor:

Velocidad máxima operación: 219 kias

Tipo: Entrenador

Dimensiones:

-Envergadura: 10m

-Longitud: 7,9 m

Peso: 985 Kg

Motor: Continental IO-470-N12B a inyección de 260 HP

Techo máximo: 19000 ft

Alcance: 640 nm

Noticias de la Delegación de... MADRID

Visita al Centro de Control de Madrid

Desde hace ya un par de años, organizamos en Madrid diferentes encuentros entre los que cabe destacar:

Visita al Centro de Control de Madrid en la base aérea de Torrejón donde organizado por el Colegio Oficial de Pilotos (COPAC), tuvimos la oportunidad de ver trabajar a los controladores que desde Control Madrid gestionan los diferentes sectores de entrada de tráfico aéreo en nuestro país, así como los tráficos que entran y salen de FIR/UIR de Madrid.

Visita a la T4 de Madrid Barajas donde tuvimos la oportunidad de ver todas las tripas de esta terminal, contemplando los kilómetros de cintas

aviones, tocarlos, meternos por todo su interior, bodegas, cabina de pilotos, cabina de pasajeros, sala de aviónica, camarote con literas...

El pasado día 2 de Junio de 2009, tuvo lugar la comida correspondiente a Junio, en la que nos junta-



De izquierda a derecha y de arriba abajo: Álvaro Echevarría AHS998A, Gonzalo Oliveros AHS621B, Fernando de Francisco AHS900B, David Madroño AHS27-9A, Rafa López Miranda AHS265A, Eduardo Faro AHS333A, José Merelas AHS067B, Antonio Notario, José Antonio Martín AHS9608, Gonzalo Escalante AHS638A, Álvaro Jiménez AHS303B



De izquierda a derecha. Eduardo Faro AHS333A, David Madroño AHS279A, Rafa López Miranda AHS265A, Kiko García AHS650A

transportadoras de equipajes que hacen que estos embarquen y desembarquen de los aviones a una velocidad increíble, o la Dirección de Gestión Aeroportuaria (DGA) desde donde controlan la mayor parte del Aeropuerto de Madrid Barajas, su sala de control, emergencias...

Igualmente, y gracias a Miguel Herranz AHS6807, hemos tenido también la oportunidad de en dos tandas diferentes, visitar los hangares de Madrid Barajas donde se realizan las reparaciones de los A320 y A340 de Iberia, pudiéndonos incluso subir a los

mos unos cuantos de Air Hispania, entre ellas José García AHS117A, José Javier Fidalgo AHS8166, Carlos Oliva AHS9202, Vicente Navarro AHS093A, Rafa López Miranda AHS265A, Eduardo Faro AHS333A, Álvaro Echevarría AHS998A, Fernando de Francisco AHS900B, Diego Martín AHS603B, José A. Fernández AHS389B, Sergio Álvarez AHS328C, Santiago

Anso AHS163C, David Madroño AHS279A y donde la mayoría ya repetíamos, incluyendo a Lázaro Velasco AHS323B, Ángel Balanya AHS697B y José Antonio Martín AHS9608, que a pesar de los kilómetros que les separan de nuestra ciudad, deciden acercarse a disfrutar con nosotros de una comida y sobremesa inolvidables, pero no son los únicos, también en anteriores ocasiones, hemos contado con la presencia de Ernesto Buñuel, Enric Plana, Sergi Ibarz y algún otro miembro de que ha decidido acercarse a pasar un buen rato junto a los Madrileños.

Julio y Agosto son meses más complicados, por lo que aprovechando el

buen tiempo, solemos organizar otro tipo de reuniones mas enfocadas a quedar en alguna terraza por la noche, cenando y tomando unas copitas juntos.

Desde la Delegación de Madrid, animamos a todo el mundo que pueda a hacer que este magnífico grupo siga creciendo.

AHS1004 David Madroño

Delegado Madrid



A parte de estas visitas, continuamos con nuestras reuniones periódicas que hemos establecido ya como comidas oficiales de la delegación de Madrid, comidas que venimos realizando de Septiembre a Junio cada segundo día laborable del mes, y donde disfrutamos juntos de un rato inolvidable en el que nos contamos nuestras experiencias...

Noticias de la delegación de... **BARCELONA**

Aerosport IGUALADA 2009

Los días 9 y 10 de mayo, con motivo de la celebración de la feria aerosport, 2009 algunos miembros de la delegación de BCN nos desplazamos al aeródromo de Igualada- Ódena para cubrir dicho evento.

Con el fin de que disfrutéis todos de él, os narramos lo que allí pudimos contemplar.

A las 10 de la mañana ya estábamos esperando la apertura del evento. El olor a carburantes era patente en el ambiente. Carreras de última hora.

Sujetad esos cables la carpa esta floja.

Gritaba el responsable de la carpa-aula de Aena, mientras los operarios se afanaban por tensar los cables de sujeción de la instalación.

Desde fuera se ve parte de la exposición, la visión de los últimos ultraligeros allí tan cerca y la valla entre nosotros y ellos hace que los nervios afloren.

Por fin se abren las puertas. Esto es como el Corte Inglés en primer día de rebajas. Los asiduos a esta feria sabemos que Aena en su habitual stand reparte gratuitamente las cartas VFR del año anterior y que reparte regalos aeronáuticos, Así que tonto el último.

Estupendo, nos hemos abastecido de todas las cartas VFR, llaveros, gorras y porta móviles.

Ahora con los bolsillos llenos a disfrutar de la exposición.

Bajo una carpa estupenda de unos 500 mts cuadrados se han reunido los mejores expositores del sector. Allí nos encontramos con nuestro amigo Jordi de la Aeroteca. Nos llamo la atención ver el manual completo del Polikarpov I-16 también llamado el mosca/rata.

Un par de libros que recomendamos salen dentro de la bolsa de Joan Velasco y de Rafael Fonseca, (El primero y el último, diario de Adolf Galland, Piloto alemán en la segunda guerra mundial y Volar fue mi vida de Hanna Reitsch, diario de la piloto alemana de pruebas y aprovechó desde aquí para recomendar otro estupendo libro de Manuel de Ugarte y Riu,

Entre Junkers y buchones.

Una vez terminada la visita a los stands de la carpa nos dirigimos a la exposición al aire libre. A esos aparatos que nos hacen soñar con el vuelo real.



Este año los autogiros nos llaman la atención por la sofisticación de diseño que han realizado. Tras ver una exhibición de vuelo de varios de ellos nos quedamos sorprendidos por la maniobrabilidad y sobre todo por la capacidad de vuelo lento y el mínimo espacio de toma que desarrollan.



Ideal para irse a cualquier sitio con la tienda de campaña y la pareja un fin de semana

Magníficas las replicas de aviones legendarios, a destacar una réplica a menor escala del Royal Aircraft Factory SE-5.



Allí estaban también los Air Tractor que no por vistos mil veces impresionan menos.

Los bomberos nos mostraron su equipamiento y dialogamos con ellos acerca de las mejoras en el campo de la extinción de fuegos aeronáuticos, que se han llevado a cabo en los últimos años.

El calor reinante nos hizo repostar cervecitas varias veces durante la visita y es que el cuerpo humano bajo condiciones VMC (VIENDO MAS CAÑITAS) AUMENTA EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE FRIO UN PAR DE GALONES MAS POR HORA.

Una vez repostados nos fuimos hacia el stand de TECNAM, que fue sin duda el rey del certamen con la presentación de P2006T.



El movimiento en el stand de tecnam se incrementaba por momentos. Una alfombra azul fue desplegada por el personal de pista y todas las miradas se fueron hacia el horizonte.

En la lejanía se adivinaba un puntito negro que se iba agrandando conforme pasaban los segundos.

El silencio se hizo denso, casi se podía palpar. A ras de pista y sin ruido prácticamente paso una blanca saeta que tras sobrepasar la mitad del campo realizo una trepada digna del más potente motor aeronáutico. Pero no se engañen, solo lleva dos motores Rotax.

Súper silenciosos. Su agilidad se debe a su esbelta línea aeronáutica y a su estudiado peso.

(Continúa en pag. Siguiente.)

Aerosport IGUALADA 2009

Noticias de la delegación de... **BARCELONA**



Asombrados nos quedamos cuando vimos a este delfín volador evolucionar en los cielos de Igualada con un motor parado.

Le vimos maniobrar de costado, en ángulo de 90°, creímos que cortaría la pista con el ala en esa posición, pero no... volaba cual flamenco sobre las marismas, sin cambios bruscos sin pérdidas de altura, todo un recital de vuelo para deleite de los que allí nos congregamos.



Posteriormente Walter Da Costa Director comercial de Tecnam Spain nos mostró los interiores de esta maravilla italiana.

Diríamos que lleva una instrumentación básica, si no fuese por esos dos magníficos Garmim 1000 que ocupan todo el panel.

Quien puede perderse con semejante ayuda, pues también hay quien se pierde con esto.

El interior no envidia al mejor Mercedes o BMW.



Los paneles en blanco y los asientos acabados en piel blanca, con altura suficientes para proteger la cabeza y a la vez asegurar comodidad.



Quien tiene unos ahorrillos por ahí.

Solo un pero a esta máquina. No os metáis en condiciones de engelamiento

por que no lleva sistema de deshielo en los planos.

No podía ser perfecta, pero yo me casaría con ella

También como no podía ser de otra manera hubo espacio para la aviación virtual.

Una réplica de una cabina de 737 hizo las delicias de los aficionados al vuelo virtual.

Así como varios PC montados con aviones de combate de la 2ª guerra mundial.



Hasta aquí lo que fue el Aerosport 2009. Pero todo buen pastel tiene su guinda y esta llego con la visita a las instalaciones de la escuela de pilotos local. Allí pudimos admirar una cabina de 737 para simulación instrumental totalmente operativa. Que como vemos en la ilustración posterior el comandante de aerolínea D. Joan Velasco se encargo, junto a Jackie, de someter a valoración experta. Ni que decir tiene que Joan dio su visto bueno.

AHS8790 Rafa Fonseca

Recordando el ayer.

Mucho han cambiado nuestros bombarderos con el paso de los tiempos.



El 747 se reiría de su antecesor en el traslado de grandes cargas.

Este Bristol partía de Alcazarquivil.



El 2 de agosto de 1945 el soldado G.D. Spaulding partía de Londres con destino a Paris. ¿Lograría volver a casa?

RESTRICTED	
USAAF AIR TRANSPORT COMMAND	
DATE OF ISSUE	2 August 1945
TO	PARIS
FROM	LONDON
NOT GOOD FOR PASSAGE	
FARES	\$ 40.00
TAXES	\$ 20.00
TOTAL	\$ 60.00
PASSENGER'S RECEIPT	



BOLETÍN DE NOTICIAS AIRHISPANIA

Dirección, edición y redacción:
AHS6411 Mariano Rico

Redacción:
AHS870 Rafael Fonseca

Contacta con el Editor del boletín en:
mariano_rico@airhispania.com

***Lo mejor de Air Hispania....
su gente..!!!***

www.airhispania.com



Beechcraft 1900C, EC-BMN, Air Hispania Cargo

Algunas preguntas y respuestas...

Ya llevamos muchos años en marcha, y a ti compañero, lo que estas a punto de preguntar, es posible que ya lo haya preguntado otro compañero, el tiempo demuestra que la mayoría tenéis las mismas dudas cuando llegáis a Air Hispania.

Por ello, nuestro compañero AHS7269 Manuel García Izquierdo, mantiene la sección: "Preguntas y Respuestas".

Esta sección la podéis encontrar en el menú "General" de la web.

Allí tenéis recopiladas y resueltas las preguntas que mas hacéis a vuestra llegada.

En cada boletín os pondremos alguna pregunta y respuesta de dicha sección.

"PREGUNTA Nº 1"

¿Por donde empiezo?

Hay muchas cosas dentro de Air Hispania y es normal que al principio andes un poco "perdido". Esta sección está

pensada para ayudarte en tus primeros pasos.

Antes de nada, si no lo has hecho ya, debes leer la Normativa.

A continuación lee esta sección, Preguntas y Respuestas donde seguramente encuentres la respuesta a esas preguntas que todos nos hemos hecho al principio.

Las preguntas más frecuentes están ordenadas de forma que lo más básico está al principio. Léelas por orden.

Es importante también, que descargues y leas, los tutoriales Curso vuelo VFR y Manual de Radiocomunicaciones, que están en la sección Publicaciones -> Tutoriales

Una vez que hayas hecho esto, debes instalar los programas necesarios. Para comenzar no tienes que instalarlos todos.



Dudas resueltas en "Preguntas y Respuestas"

En la pregunta 2: ¿Qué programas necesito ? encontrarás una explicación detallada.

Ahora ya estás preparado para comenzar tu carrera de piloto virtual en Air Hispania y el primer paso es darte de alta en la Escuela, donde podrás aprender

todo lo necesario para ser un buen piloto o controlador.

Empieza leyendo la Presentación y después continúa en la pregunta 3: ¿Qué tengo que hacer para matricularme en la escuela ?.