

## BCN NOTICIAS

NOTICIAS DE LA DELEGACIÓN DE  
BARCELONA PARA TODA LA  
COMUNIDAD DE AIRHISPANIA

### Sumario:

Visita al centro de  
control de Gavá. Pág. 2  
Fotos para el recuerdo. Pag. 3-4  
Encuentro en Reus. Pág. 5-6.  
Los manuales de vuelo. pág. 7- 9  
Relato de J.Velasco. Pág. 10- 20.  
Mirador RW25R LEBL Pag. 21-23  
Epílogo, Pág. 24  
Sorpresa para nuestros lectores Pag.25



## VISITA AL CENTRO DE CONTROL DE GAVÁ



El día 25 de enero y dentro del calendario de eventos trimestrales que, desde la delegación de Barcelona, nos hemos propuesto llevar a cabo, realizamos una visita guiada al centro de control de tránsito aéreo de Gavá.

Antonio Gonzalez, supervisor de control, hizo de cicerone para nosotros y se dejó la piel, para que la calidad de la visita fuese la mejor posible.

Ni que decir tiene que lo consiguió, ya que, salimos, después de tres horas de explicaciones, apoyadas por la visión del personal en su trabajo diario, sabiendo muchísimo más del control aéreo de lo que nos imaginamos.

Desde aquí nuestro agradecimiento a Antonio y a todo el personal del centro.



## Curiosidades para el recuerdo



**Así se entrenaban  
nuestras  
tripulantes de  
cabina en 1967.**



**Cartel publicitario de  
Iberia en los años veinte**





## ANTIGUO BILLETE DE LA DESAPARECIDA COMPAÑÍA AVIACO



## ANTIGUO BILLETE DE LA COMPAÑÍA IBERIA

## **REUNIÓN ANUAL AHIRHISPANIA 2008**

Del 5 al 8 de diciembre se llevo a cabo el VIII encuentro de AirHispania.

Ni que decir tiene que fue un éxito total.

La camaradería, el buen humor, la buena gastronomía y la buena conversación fueron la nota dominante en todo el encuentro.

Enric Plana y Joan Velasco se ocuparon principalmente de la organización. Vaya para ellos nuestro agradecimiento por su buen hacer.

Muchos hicieron un gran esfuerzo y vinieron desde muy lejos. También nuestro reconocimiento vaya para ellos.

Incluso existe un maravilloso video que realizo José Manuel y que deja constancia de lo divertido e instructivo de esta reunión. Muchas gracias José por deleitarnos con tus ediciones de video.

Nos acompañaron, para enseñarnos un poco mas de sus profesiones, Antonio Gonzalez, supervisor de control aéreo e Isidro Maduell comandante de 737. A ellos nuestro agradecimiento también.

De todo ello dan fe las instantáneas de la página siguiente.

# *FOTOS REUS 2008*



# EDITORIAL

Estimados compañeros:

Mi comentario, desde esta nueva publicación que ponemos a vuestra disposición en la delegación de Barcelona, irá siempre destinado a la difusión y engrandecimiento de nuestra afición, el vuelo virtual, y todo lo que a él está ligado.

En esta primera edición que intentaremos tenga una regularidad cuatrimestral desgranaremos la norma de nuestra compañía en cuanto a los manuales de las aeronaves.

Bien es sabido que todos los aviones llevan un manual.

¿Por qué? Es obvio que cualquier maquina sale de fabrica con un manual. Normalmente no nos subimos en una cafetera ni en una lavadora y nos vamos a pasear por los cielos, y en consecuencia no nos jugamos la vida.

Volar es hoy por hoy, muy seguro, el medio más seguro de transporte que existe, y lo es porque se siguen unas normas de control de las secuencias de vuelo.

Cuando las normas no se siguen, normalmente se acaba con un pijama de pino.

Todos los imprevistos, incidencias, averías, emergencias etc. que pueden suceder durante la manipulación de una aeronave están contemplados en los manuales de vuelo.

El manual de vuelo es de obligada lectura en todas las operaciones.

Si bien en la simulación no se contemplan muchas de las incidencias que se dan en la operativa normal, algunas sí que se dan.

Las operaciones de aterrizaje, despegue, vuelo, aproximación, aterrizaje conllevan una serie de maniobras contempladas con todo detalle en el manual de la aeronave. Si no las leemos nos podremos encontrar con una pérdida sobre la pista a 30 mts. porque con un punto de flaps no nos miramos cual era la velocidad mínima de sustentación.

O en un resbale nos vamos al suelo por que llevábamos full flaps en corta final y vemos que vamos alto.

O nos estampamos en el suelo, por no mirar el manual para saber cuál es la componente de viento cruzado que aguanta nuestra aeronave.

Desde la compañía Joan Velasco nos remite siempre a la lectura del manual de vuelo, tiene razón.

Los manuales de vuelo hay que leerlos, es más, se debieran conocer al dedillo ciertas maniobras de emergencia para realizarlas sin ni siquiera mirarlos.

Hay que tener en cuenta que la checklist está dentro del manual, y desde luego nadie se va a volar sin haber realizado la checklist del avión.

Enric Plana en sus enseñanzas hace siempre la mención a esta regla sagrada.

“hay que leerse los manuales”

De sus palabras debemos deducir que, si pilotos con muchos años de experiencia se siguen leyendo los manuales de las aeronaves después de llevar volando treinta años, será porque eso es lo que se debe de hacer.

Rafael Fonseca.  
Delegado de Barcelona.



# HISTORIAS DE OTRA EPOCA

## Algo que nunca conté....

- Pues no. Esto no es lo que yo imaginé... pero por algún sitio se empieza...

Mientras los motores ronronean monótonamente, Álex repasa los últimos años de su relativamente corta existencia. El aburrimiento del crucero y la oscuridad exterior dan lugar a que, a pesar de estar con todos los sentidos alerta, su pensamiento vaya más allá del minúsculo puntito que esa noche sobrevuela la zona interior de Valencia.

Sus recuerdos se remontan a unos meses atrás, cuando recibió su licencia de Piloto Comercial, el objetivo de su vida y con el que había soñado desde que era un niño en su Castelldefels natal y veía a los grandes reactores hacer la aproximación a la 07 de El Prat.

Sus amigos siempre lo habían considerado un bicho raro. Cuando se aproximaba uno de esos ruidosos chismes, todos seguían jugando.

Todos... excepto él.

Dejaba de prestar atención al partido de fútbol y contemplaba extasiado el paso del avión. Por aquel entonces ya lo tenía claro: pilotaría uno de esos preciosos pájaros.

Su familia, sin ningún tipo de tradición aeronáutica, le apoyó en todo momento. Gente humilde que hizo grandes sacrificios para que pudiese acceder al sueño de su vida, a la razón de su existencia: pilotar aviones.

- Y no ha sido fácil, no...- piensa, mientras repasa mecánicamente y por enésima vez los indicadores suavemente iluminados del panel de la King Air.

No, no lo había sido. Había estudiado mucho, mientras sus amigos se iban de fiesta, tenían novias, corrían con sus motos....Su peor recuerdo, cuando suspendió un examen de IFR. Había estado a punto de abandonar. Tenía que agradecer a su instructor que le impidiera hacerlo.

*- Alex, tú has nacido para pilotar – le había dicho-. Este tropiezo no es nada. He entrenado a cientos de alumnos y sé reconocer a un piloto natural de un piloto artificial. Tú no eres de estos últimos*

Ahora reconocía que, su a veces odiado instructor, el que le hacía repetir las maniobras una y otra vez, el que le abroncaba por nimiedades, había sido como un padre exigente para él. Veterano del Mando Aéreo de Transporte, había volado por África con los viejos Junkers y DC-3. Le gustaba narrar anécdotas de esos tiempos, en los que la falta de técnica y medios se suplía con mucha imaginación.

Consiguió inculcarle el hábito del trabajo cuidadoso, preciso, metódico: "Recuerda, Alex. Hay pilotos viejos y pilotos audaces, pero no hay viejos pilotos audaces. Lo que no te ha ocurrido nunca puede pasarte en un segundo y debes saber reaccionar correctamente. Nunca confíes en tu memoria. Para eso están las listas de chequeo, ni des las cosas por hechas. Compruébalo todo, y no dejes nada a la improvisación."

Eso fue lo último que le dijo al abandonar la escuela de aviación, convertido ya en un flamante Piloto Comercial.

Y aquí estaba.

Las grandes compañías no quieren pilotos recién salidos de la escuela. Eso era algo que ya sabía. La manera de hacer las horas necesarias es a base de duro trabajo, ingrato con frecuencia y en ocasiones peligroso: correo, fumigación, extinción de incendios, pancartas publicitarias, remolque de planeadores.....

Durante una temporada remolcó planeadores en el aeródromo de Ódena, en Igualada. Recuerda con un cariño especial esa época, ya como piloto profesional. Con la Socata Rally arriba y abajo, arriba y abajo, soltando planeadores en una zona dominada por la hermosa e impresionante mole de Montserrat.

Poco después tuvo la suerte de ser contratado por una pequeña compañía de courier. No es que pagasen muy bien y los vuelos eran generalmente nocturnos, pero con ese trabajo conseguiría las horas necesarias. Ya no le quedaba mucho de estas aburridas incursiones nocturnas en solitario.

Una voz femenina le devuelve a la realidad:

- EC-JVM, contacte con Barcelona Centro, buenas noches

Valencia, contactaré con Barcelona Centro, buenas noches y buen servicio, EC-JVM

Cambia la frecuencia en Com1, que ya tenía preparada en Standby. "Estos son los detalles que me inculcó mi instructor"- piensa, con una sonrisa.

- Barcelona Centro, buenas noches. Con Vd. EC-JVM a nivel de vuelo 110

- EC-JVM. Buenas noches. Contacto radar. Prosiga según plan de vuelo y notifique 10 millas Reus

- Notificaré 10 millas Reus, EC-JVM

Echa un vistazo al DME observando que aún tiene para un rato. El altavoz emite un chirrido.

- EC-JVM, le notifico que hay una gran formación tormentosa en su ruta. A unas 20 millas delante suyo

- Recibida información, gracias. EC-JVM

Se le disparan las alarmas. "No puede ser", se dice, "revisé cuidadosamente el Metar y el Tafor en la oficina de Planes de Vuelo. ¿Cómo es posible?".

Toma su maletín de vuelo y rebusca entre los papeles. Es consciente de que en la costa mediterránea se pueden formar súbitas tormentas al finalizar el verano. "Menudo tormentón. Y me tiene que pasar a mí....en mi teórico día de descanso. Y este chisme sin radar meteorológico".

El avión empieza a sufrir algunos baches ligeros. La cabina se ilumina esporádicamente por el efecto de los rayos. El fuego de San Telmo cruzando el parabrisas dando un ambiente de irrealidad.

"Ante todo no ponerme nervioso- reflexiona velozmente -. Este avión no puede pasar por ahí. A decir verdad, ninguno que yo conozca. Por arriba, ni soñarlo. ¿Volver atrás?".

Esto último es lo que le aconseja su prudencia, pero se resiste a tomar la decisión. Hoy lleva un transporte muy especial: órganos para trasplantes. Y lo están esperando desesperadamente en Barcelona. Por eso lo han sacado de la cama casi a tirones. Era su día libre, pero el compañero que debía hacer el viaje se había roto un brazo esa misma mañana. Contra la norma habitual, deberá volar solo. La naturaleza del trasplante no requiere siquiera el habitual equipo médico acompañante.

"Menuda noche para volar solo..."- piensa - "Tengo que hacer lo posible por llegar. Alguien depende de mi carga".

No es que sea un idealista, pero Alex es ante todo un profesional responsable. El tiempo apremia. Debe tomar una decisión. "Tal vez por la costa....."

- Barcelona Centro, aquí EC-JVM. Solicito cambio de rumbo hacia la costa para evitar la tormenta

Sólo le contesta el ruido de estática.

Lo intenta una y otra vez. A través del cristal sólo ve los relámpagos cruzando el cielo. Intenta con Reus aproximación. Con Manises aproximación. Con otros tráficos, que podrían orientarle ó al menos indicarle por donde eludir la tormenta...

"Nada, la tormenta debe ser tan fuerte que interfiere las comunicaciones".

De pronto, un fogonazo le deslumbra. La ramificación de un relámpago le ha dado de lleno. Tarda unos minutos en reponerse del susto y recobrar la visión nocturna.



"Decidido. Volveré atrás antes de meterme dentro de esa tormenta".

Cuando sintoniza el VOR de Valencia observa que las agujas se mueven erráticas. Cambia las frecuencias, prueba la de Maella, la de Calles. Nada. Sin señal.

GPS. Nada. Sin señal. El HSI girando. El compás magnético oscila. "Esto no puede ser, incluso el HSI. El relámpago parece haber afectado a los sistemas electrónicos a base de bien".

Un sudor frío comienza a deslizarse por su espalda. La voz de su instructor suena dentro de su cabeza "Alex, perder los nervios puede matarte fácilmente. No te des nunca por vencido. Intenta algo".



Decide que lo más correcto es dirigirse hacia el mar. Pero, una vez iniciado el giro, la tormenta lo rodea por completo. No puede ver más que las nubes iluminadas por los relámpagos. Sin compás, HSI ni referencias visuales no sabe hacia dónde va. Y sabe que en estas circunstancias no debe fiarse de su instinto. "Alex, en condiciones de mala visibilidad fíate de los instrumentos. Jamás del instinto". ¡Cuánta razón tenía su instructor! En estos momentos tiene la sensación de estar volando en horizontal y sin embargo el horizonte artificial le indica que está en un alabeo de 15 grados.

Como un relámpago más, cruza por su mente la palabra mágica: combustible. Un vistazo al indicador le informa de que le queda poco más de un cuarto de depósito.

"Bueno, al menos por ahí no hay problema. Al menos de momento....". Debería volver atrás, pero sin referencias visuales ni instrumentos, ¿hacia dónde dirigirse?

"Ya no sé a dónde voy. Estoy completamente desorientado. Intentaré mantener un rumbo unos minutos y lo cambiaré si no consigo salir de esta tormenta.". Satisfecho con su decisión, reduce la velocidad para ahorrar combustible. Su maniobra tal vez le lleve más tiempo del esperado.

Durante un rato que le parece eterno, cambia periódicamente de rumbo sin lograr su propósito. Prosigue con sus intentos de comunicarse en todas las frecuencias, con un ojo puesto continuamente en el indicador de combustible. ¡Qué solo se encuentra dentro de la cabina! Si por lo menos tuviera a alguien con quien compartir su miedo.....

Finalmente las agujas de combustible llegan a la fatídica zona de reserva.

"Sólo me queda bajar. Tal vez encuentre un claro. Si llego a la costa, su iluminación me servirá de referencia".

Calcula que en los sucesivos cambios de rumbo bien ha podido trazar un amplio círculo. Tal vez se encuentre de nuevo en el punto inicial. Inicia el descenso. Sabe que por esta zona la altura mínima de seguridad es de 6000 pies. Gases en idle. Abajo y con cuidado. Las turbulencias zarandean el avión. Las manos comienzan a dolerle. Se mira los blancos nudillos y se da cuenta de que está aferrando los mandos con todas sus fuerzas. El sudor le ha pegado la camisa a la espalda. Siente sobre su cabeza el pelo apelmazado. De pronto el altavoz cobra vida. El corazón le da un salto en el pecho.

*- Parece que tienes problemas, ¿eh piloto?*

Alex no puede creer lo que está oyendo. Un controlador jamás se dirigiría a un piloto desconocido de esa manera. Debe ser un radioaficionado, de esos que andan chafardeando por las bandas aeronáuticas.

*- EC-JVM a la estación que llama. Identifíquese*

*- Un piloto como tú. Me llamo Paco. Voy a intentar echarte una mano*

*"Vaya- piensa Alex- uno de la vieja escuela que se pasa las normas de comunicación por el arco del triunfo. Lo que me faltaba".*

*- Paco, muy bien. Me llamo Alex y estoy completamente desorientado. Estoy en medio de una tormenta y un relámpago ha alcanzado mi avión, dañándome varios equipos. Estoy intentando bajar y ver algo. ¿Dónde estás tú?*

*- En un aeródromo cercano. Te guiaré hasta aquí. No te preocupes*

"¿Un aeródromo"- se pregunta incrédulo- "Qué raro. El más próximo es Castellón. Tal vez sea uno privado de reciente construcción. Por eso no aparece en las fichas. Yo que creía que me los conocía todos..."

*"Alex, baja hasta 3000 pies manteniendo ese rumbo. Vas en dirección a la costa"*

*"¿Cómo sabrá este tío dónde estoy? ¿Oírás mis motores?" - se pregunta antes de añadir - Paco, ¿estás seguro?*

*- Tranquilo Alex. Confía en mí*

Sabe que no le queda alternativa. Pocas posibilidades más le quedan y esa parece tan buena como cualquier otra. Además, 3000 pies cerca de la costa es una altura segura.

*-. Alex, gira a tu derecha ligeramente....bien, suficiente*

*- ¿Cómo lo haces? ¿Tienes un radar o qué? Te oigo estupendamente, como si te tuviese aquí, a mi lado.*

*Debes tener un equipo estupendo*

*- Ya te dije que no te preocuparas. Te sacaré de ahí*

Alex teme ser presa de alucinaciones. Pero no, la voz suena muy clara. De pronto es consciente de que está confiando su vida a un

desconocido de quien no sabe nada, ni siquiera si es piloto como afirma. No sabe por qué, pero ...

esa voz le infunde confianza, algo que ha estado a punto de perder hace unos minutos.

Fuera, sigue sin ver nada. Las ráfagas de viento y las turbulencias continúan maltratando el avión. De vez en cuando el granizo golpea el fuselaje como si se tratara de balas de ametralladora.

Un sobresalto más: como dos ojos malignos se encienden las luces de alarma de bajo nivel de combustible. Calcula que dispone de unos minutos más. Con el corazón en un puño espera oír en cualquier momento el horroroso petardeo de una turbina que se apaga. De memoria, pues en ese momento no está para consultar papeles, repasa el procedimiento de parada de motores: hélices en bandera, mantener ángulo de planeo, Vref.....

*- Alex, desciende a 1000 pies y mantén el rumbo. Reduce tu velocidad. Ya estás muy cerca*

*- Recibido, Paco. ¿Tiene luces? ¿De qué aeropuerto se trata?*

*- No lo conocerás. Eres muy joven*

*Alex se extraña. ¿Qué demonios tendrá que ver ser muy joven para conocer un aeropuerto?*

*- Alex, ahora todo depende de ti. Te deseo mucha suerte*

La capa de nubes comienza a disiparse. Los relámpagos iluminan un fondo de olivares y viñas. Echa un vistazo al indicador de combustible y la sangre se le hiela en las venas. Las agujas ya están tocando fondo.

En ese momento, un rayo ilumina una franja de terreno rectilínea y despejada. Tiene el aspecto de un campo de ultraligeros. Unas luces al final le indican dónde termina la pista. Parece de tierra, pero por otro lado es muy larga.... "demasiado larga para ser de ultraligeros" piensa fugazmente.

Su entrenamiento como piloto se superpone automáticamente al miedo a su propia muerte. Nunca estará lo bastante agradecido a su viejo instructor por sus enseñanzas. Y por supuesto, si logra salir de esta, deberá agradecérselo también a Paco.

Alex echa un vistazo al anemómetro, saca flaps, tren abajo, luces de aterrizaje. Se prepara para tomar tierra en un campo desconocido. El

terreno se aproxima rápidamente. Corta gases y aterriza con un solo rebote. Inversión de empuje y frenos. El avión se desplaza sobre el barro. Las luces al final del recorrido parecen venir en su busca. A baja velocidad, aparta el avión de la pista y estaciona sobre la hierba. Alex efectúa los procedimientos de parada de forma automática, mientras suelta un suspiro de alivio que resuena en toda la cabina.

Parada de turbinas. El silencio, sólo turbado por algún trueno ocasional, es sobrecogedor. Las rodillas comienzan a temblarle. Con manos trémulas enciende un cigarrillo. La primera bocanada le quema la garganta. Expele el humo y deja que parte de la tensión se vaya con él.

*"Bueno, socio. De ésta te has salvado" se dice.*

*- Paco, ya estoy en tierra. Te debo una*

*- Adiós, Alex. Me alegro mucho de haberte podido ayudar. Hasta otra*

*- ¿¿Cómo que hasta otra?? ¡Te debo la vida!!*

Las luces al final de la pista comienzan a moverse en su dirección. Alex no puede dar crédito a sus ojos cuando algo pasa a toda velocidad frente a su avión, emitiendo un rugido ensordecedor. Algo que sólo ha podido ver en fotografías color sepia y viejas películas en blanco y negro.

*"Debo estar soñando" - se dice.*

La inconfundible silueta rechoncha de un I-16. Un Mosca. Con las escarapelas de la aviación republicana y el número 194 en blanco destacando sobre el fondo oscuro.

Sólo acierta a distinguir las luces de navegación y las chispas azules que emiten los tubos de escape antes de que se lo traguen las nubes.



Más tarde descubrió que el campo, situado en las cercanías de Villafames, llevaba abandonado desde el final de la Guerra Civil. Esa



noche tuvo que caminar más de media hora hasta que encontró una vivienda y pudo llamar por teléfono.

Barcelona Centro ya había dado la alarma.

Una ambulancia llegó para hacerse cargo de los órganos, que por fortuna llegaron a tiempo.

Alex nunca explicó a nadie lo que realmente había sucedido aquella noche. Le hubiesen tomado por loco. Dio una versión plausible de lo sucedido y el asunto se archivó.

Año después, convertido ya en comandante de MD, se encuentra casualmente con su viejo instructor quien, ya jubilado, cuando le invade la nostalgia - que es muy a menudo - se acerca a El Prat para ver los aviones. Allí es una figura conocida y legendaria a la que todo el mundo respeta.

Al viejo instructor se le humedecen los ojos cuando contempla los cuatro galones dorados: " Alex, te dije que habías nacido para esto".

Alex siente de repente la necesidad de contarle lo ocurrido aquella noche. Y, con algunos titubeos al principio, le narra la historia. A medida que las palabras salen de sus labios, contempla desconcertado cómo una expresión de auténtico estupor nubla el semblante del viejo instructor. Sus ojos aún parecen más oscuros en la palidez extrema de su rostro. Teme detenerse y preguntarle si se encuentra bien. Sabe que si lo hace no podrá continuar. Y necesita desesperadamente poder confiarle su secreto, albergado durante años en su pensamiento.

Finaliza su relato. El viejo lo contempla y su mirada se pierde en las pistas que hay situadas a su espalda, como si de repente su mente hubiese viajado a otro lugar, a otro tiempo.

*- Nunca te conté que yo empecé en esto de la aviación como mecánico. Y a la fuerza. Por la maldita guerra civil.- hace una pausa y parece regresar de donde quiera que hubiese estado- Con 18 años era mecánico de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 de la caza republicana, que mandaba ese gran piloto que fue Francisco Tarazona. Estábamos destinados en la zona de Valencia combatiendo el avance nacional.*

*Un día me asignaron al avión de un piloto muy joven, de mi edad. Un novato más con poca instrucción y muchas posibilidades de que lo bajasen los Fiat y los Messers nacionales. Era un chico serio y reservado cuya humanidad, en una época en que estaba muy devaluada, le hizo muy querido en toda la escuadrilla. Nunca lo*

*confesó, pero yo sé que su pasión era volar, aunque le horrorizaba hacerlo para matar a otros seres humanos.*

*En más de una ocasión se arriesgó a que lo derribasen al proteger a un piloto que bajaba en paracaídas. No era rara en esa época la salvajada de disparar a los pilotos derribados en su descenso con paracaídas. Nunca distinguió el bando del piloto derribado. Simplemente, era un compañero con problemas.*

*Un día de mayo de 1939 hicieron una salida para escoltar a un grupo de bombarderos Natacha. Fueron interceptados por un grupo de Fiat italianos y nuestros Moscas se enzarzaron en un combate aéreo. Mi piloto fue malherido y regresaba a duras penas a la base acompañado de Tarazona y otro compañero, quienes le intentaban dar ánimos. Unas nubes bajas les hicieron perder el contacto durante unos minutos y, cuando salieron de ellas, descubrieron que mi piloto había desaparecido. Lo buscaron durante un rato, pero la falta de combustible los obligó a regresar antes de haber dado con él. Nunca se encontró ni el avión ni el piloto.*

*Se llamaba Francisco Sirvent y su avión llevaba el número 194....*

***En memoria de todos los aviadores  
de nuestra Guerra Civil  
Sin distinción de escarapelas.***

*Joan Velasco  
AirHispania Líneas Aéreas Virtuales  
[www.airhispania.com](http://www.airhispania.com)  
Masquefa,  
Barcelona  
Marzo/01*

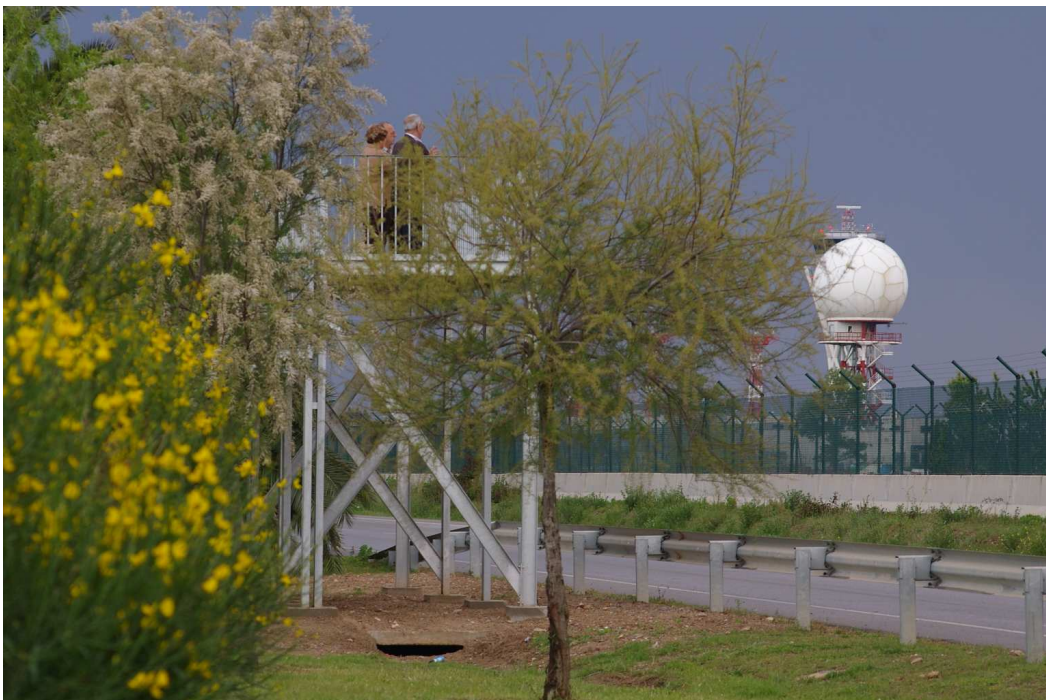
## MIRADOR RW25R EN BCN

Estimados amigos:

Desde el mes de Abril los aficionados a la fotografía aeronáutica estamos de suerte en Barcelona.

La inauguración de un mirador en la cabecera de la pista 25R nos dará la oportunidad de sacar buenas fotos para compartir.

En las estas apreciamos la buena situación del mirador.









## Epilogo:

Estimados compañeros esperamos que estas páginas os hayan causado la misma satisfacción personal que nosotros sentimos al realizarlas.

Intentaremos ir perfeccionando este boletín y su maquetación en los próximos números.

Sacaremos cada cuatro meses este boletín que dedicaremos a comentar lo más importante que acontece en el mundo de la aviación y en AirHispania.

Os enviamos un caluroso abrazo a todos y si queréis que algún artículo o fotografía salga en este boletín nos lo enviáis por email.

Atte. Delegación de Barcelona  
rafafonseca@gmail.com

# ATENCIÓN ATENCIÓN PROXIMAMENTE



*I CONCURSO FOTOGRÁFICO  
DE AIRHISPANIA 2009*



**Te invitamos a  
participar en el  
primer  
concurso de  
fotografía  
aeronáutica de  
AirHispania**