CONTACTO RADAR

AirHispania
NUMERO 1
MARZO 2007
Publicación ONLINE del Grupo de Publicaciones de *AIRHISPANIA*

AIRHISPANIA La Aerolínea

Un nuevo paso en la simulación

Historia: Flight Simulator
Casi 25 años (II parte)

Prueba: FSPassengers

Museos: LA FIO

TÉCNICA
EL PASO DE HÉLICE

¡YA SOMOS MÁS DE 5000!
VI ENCUENTRO DE AIRHISPANIA

y además: AHS FIRE. Campaña 2006 - Curso y examen de piloto comercial
Primer curso de piloto de Helicóptero - Novedades/sucedió en Airhispania, etc.

- Piloto Privado VFR (PPVFR)
- Piloto Privado IFR (PPIFR)
- Piloto de Transporte de Líneas Aéreas (PTLA)
- Calificaciones de Tipo
- Piloto de Helicópteros (PHELI)
- ATC-I básico
- ATC-II avanzado

Imagen de Portada:
Xavier Esparza

Hélice de British Aircraft Eagle 2

Fundación Infante de Orleans

CONTACTO RADAR

GRUPO DE PUBLICACIONES DE AIRHISPANIA

Coordinador:
Xabier Esparza. AHS8517

Consejo de redacción:
Antonio Alonso. AHS6773
Miguel Herranz. AHS6807
Florencio Pascual. AHS7863
Ángel Gómez. AHS8325
Xabier Esparza. AHS8517
Miguel Urroz. AHS8880

Colaboran en este número:
Jesús Damián. AHS5964
Mariano Rico. AHS6411
Enric Plana. AHS6276
Antonio Alonso. AHS6773
Manuel Conde. AHS8199
Xabier Esparza. AHS8517
Miguel Urroz. AHS8880
Arturo Ávila. AHS9012

Diseño y maquetación:
Ángel Gómez. AHS8325

www.airhispania.com
contacto_radar@airhispania.com

Todos los derechos reservados. Contacto Radar es de difusión libre y gratuita. Se autoriza la reproducción total o parcial de sus contenidos siempre que se haga sin ánimo de lucro o comercial, citando la procedencia y su autor y sin perjuicio de los derechos de terceros.

Las colaboraciones firmadas por sus autores reflejan directamente la opinión de los mismos, sin que ésta sea compartida necesariamente por Contacto Radar.

© AirHispania 2002-2007

EDITORIAL

Estimados lectores:

¡Ya somos más 5000!

El 18 de septiembre de 2006 AirHispania entregaba la licencia AHS-000A, lo que implicaba que se superaban en nuestra compañía las 5000 licencias. Acontecimiento que tiene que llenarnos de orgullo y satisfacción a todos los que estamos involucrados en esta aventura y sobre todo a sus dos fundadores José Mª Gacías y José Mª Guglieri, sin cuyo esfuerzo inicial no habría podido llevarse a cabo.

A este record en afiliaciones se le viene a juntar el record en vuelos valorados, que alcanzó el año pasado la cifra de 26.938 vuelos, lo que nos da una media diaria de 74 vuelos valorados y nos indica el buen tono de nuestra compañía.

El tiempo que ha pasado desde que apareció el número anterior ha sido rico en novedades para nuestra compañía y de ellas intentaremos dar buena cuenta en este número: la campaña AHS-Fire del verano pasado, la aparición de la Aerolínea de AirHispania, el nuevo escenario AirHispaniaSC, los cambios en la escuela, etc.

El vuelo simulado tiene su espacio en nuestra revista con uno de los addons más valorados, el FSPassengers con un artículo que nos presenta este programa y al que acompañan dos experiencias de vuelos realizados con él. La 2ª parte de la Historia del Flight Simulator nos trae en esta ocasión las carátulas de todas esas versiones anteriores que fueron configurando el programa que hoy todos disfrutamos. Una entrevista personal a uno de los pilotos salidos de la 1ª promoción del Curso Básico de Helicópteros de la escuela nos ilustra bien sobre las condiciones básicas necesarias para pilotar uno de estos aparatos.

La celebración del VI Encuentro de AirHispania en Reus congregó en el puente del Pilar del año pasado año a un buen número de pilotos de la compañía que aprovecharon las instalaciones del Real Aeroclub de Reus para poder disfrutar de algo que normalmente no podemos hacer: el vuelo real. Una crónica personal del encuentro pretende transmitiros lo que allí sucedió durante esos días.

La aviación real está presente en su versión más técnica con un artículo sobre el Paso de Hélice y con una entrevista a un piloto-instructor de AHS que ha cumplido su sueño de obtener el titulo de Piloto Comercial. Siguiendo con nuestra sección de Colecciones y Museos de Aviación, un artículo sobre la Fundación Infante Orleáns nos presenta a esta prestigiosa institución y nos da indicaciones de cómo poder disfrutar de sus actividades.

En fin, os presentamos un número cargado de novedades y que esperamos sea de vuestro agrado.

Y ante todo no olvidar que lo mejor de AirHispania… su gente!

Equipo de Redacción

Indice

05 **Mis recuerdos del Flight Simulator Casi 25 años (2ª parte)**
Enric Plana (AHS-6276)

09 **VI Encuentro de AirHispania: Reus, 12-15 de octubre de 2006**
Xabier Esparza (AHS-8517)

18 **Aerolínea AirHispania: ¡un paso más en la simulación de vuelo!**

21 **PRUEBA: FSPassengers**
Mariano Rico (AHS-6411)
Avería en vuelo
Arturo Ávila (AHS-9012)
Mala experiencia en Afganistán
Mariano Rico (AHS-6411)

28 **AHS-Fire, campaña 2006**
Antonio Alonso (6773)
"AHS-Fire: un relato de ayer"
Jesús Damián (AHS-5964)

26 **Colecciones y Museos de aviación: La Fundación Infante de Orleáns**
Xabier Esparza (AHS-8517)

40 **Curso y Examen de Piloto Comercial: entrevista a Héctor Castillo**
Miguel Urroz (AHS-8880)

44 **Experiencias del Primer Curso de helicópteros**
Miguel Urroz (AHS-8880)

46 **Técnica: Paso de hélice**
Antonio Alonso (AHS-6773)

51 **Cartas de los lectores: Relato de un examen IFR**
Manuel Conde (AHS-8199)

52 **Novedades en AirHispania Sucedió en AirHispania**

59 **En la RED. Páginas web recomendadas**

Mis recuerdos del Flight Simulator

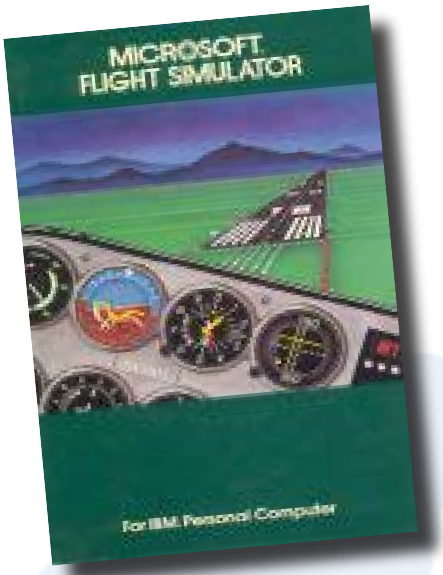
Casi 25 años (2ª parte)

Estas son las carátulas de las cajas de los Flight Simulators. Me costó mucho ir buscando y desgranando páginas web de la historia del FS, pero buscando fui encontrando cosas. Sigo con mi colección personal de FS desde el 1 al X. Voy comprando por ebay y ¡oh maravilla! una día todo contento encontré el APPLE II FS I a un precio razonable de 4,95 dólares, pensé "este no se me escapa"; esperé pacientemente el tiempo, unos 6 días, a que empezara de verdad la subasta; pensé que me podía gastar, sin ser nada gravoso para mi, hasta 75 $. Empezó la subasta, bueno de hecho los últimos 5 minutos ya que se puede pujar durante todos los 6 días anteriores. Al final subí hasta 200 $ pero alguien pujo 201,5$, total perdí ese ejemplar. Sinceramente me dio rabia pero olvidé en tema en unos minutos. Al día siguiente me encuentro un email del vendedor diciéndome que si me interesaba por el precio que había pujado tenía otro FS de ese modelo. Pensé bien ya acabo mi colección, si lo compro sólo estaría a falta del FS para TRS80. Le contesté que si pero ¡oh mala suerte! ebay para que no puedas hacer transacciones fuera de ellos sino no cobran, no me dejaba enviarle un email al vendedor así que no pude contestarle; el me mandó dos emails más preguntándome si me interesaba pero al no tener su dirección de email real no podía contestarle. Sólo pensé que si este hombre vendía más cosas, cuando un producto esta a la venta si se puede preguntar al vendedor. Así lo hice y me dio resultado. Contacté con el y le di mi email para que pudiéramos escribir sin problemas. ¡Oh maravilla! este hombre me vendía el APPLE II FS I y además el FS para TRS-80 todo por unos 300$ más gastos de envío. Bien ya tenía mi colección lista. ¡Maldita la hora que contacte con él!, me vende el programa pero no coincide con la primera carátula que os pongo aquí y eso en ese momento me escama, ¡algo falla!, le pregunto y ahí me dio el pasmo, entre el FS I y el FS II hay 16 versiones, poummmmmmm mi ego de coleccionista por el suelo, este hombre residente en Canadá me ha abierto un mundo nuevo de versiones y ya no sólo las versiones en ingles sino hay versiones hasta en holandés, francés, italiano, japonés.... Me manda a unas páginas y conozco a un checo del cual obtengo muchísima información del FS. De hecho le mandé escaneadas las carátulas frontales y traseras de los FS en castellano que tengo lo cual me ha agradecido y ha puesto mi nombre en su pagina Web con su agradecimiento. Todas las carátulas en castellano esta ahí en la web, mira me ha hecho ilusión pero mi amigo canadiense me esta preparando una lista de todas las versiones y subversiones de los FS existentes, por lo que para vuestro pesar en futuras revistas seguirá la saga de la oscura historia de FS.

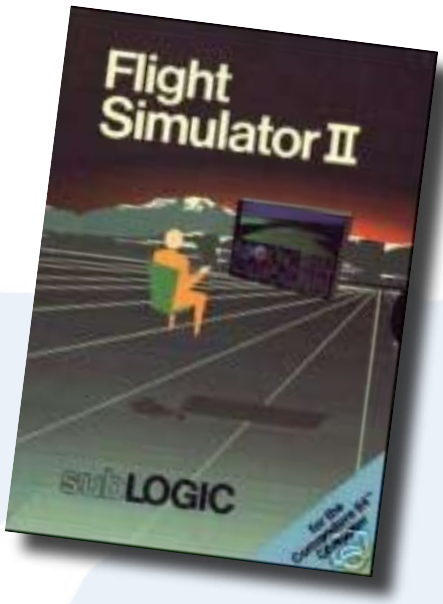
Enrique Plana. AHS-6276

subLogic Fs I para Apple II (1980)

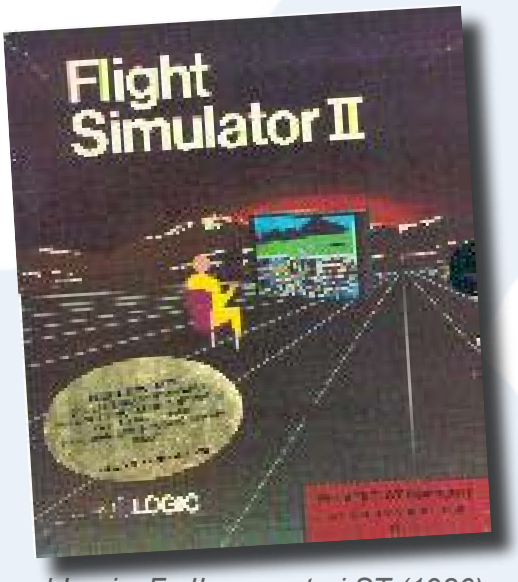
subLogic Fs I para TRS-80 (1980)



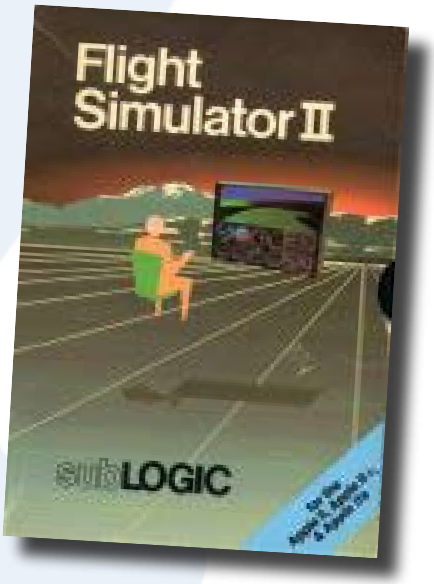
Fs I para IBM PC (1982)



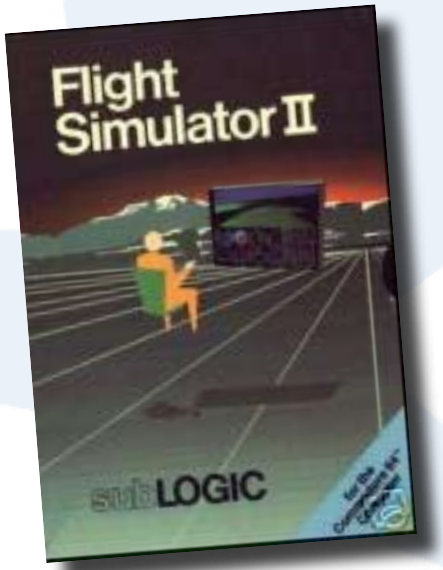
subLogic Fs II para Apple II (1983)



subLogic Fs II para atari ST (1986)

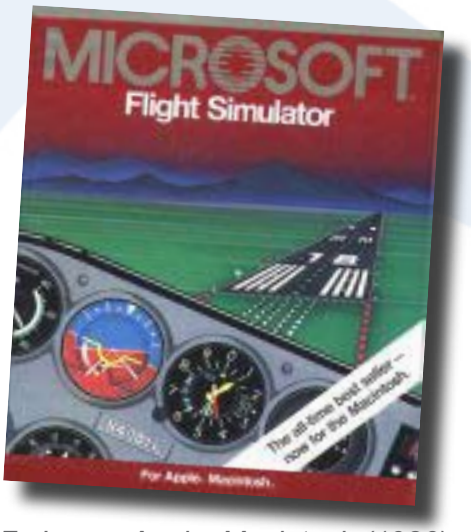


subLogic Fs II para C64 (1984)



subLogic Fs II para Amiga

subLogic Fs II cartucho para Atari XE (1980-1984)



Fs I para Apple Macintosh (1986)

Fs II para PC (1986)

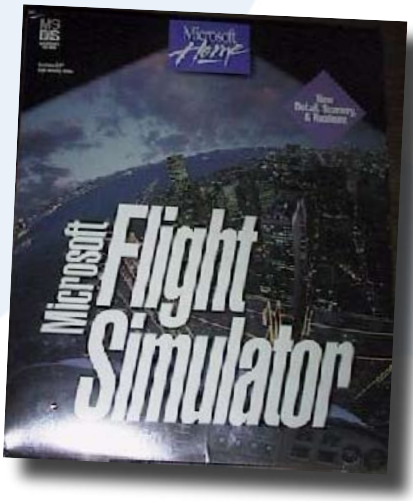
SubLogic Fs II para MSX (1988)

FS 4.0 para Pc (1989)

Fs 3.0 para PC (1988)

Flight simulator 4.0 Apple/Mac (1991)

FS 5.0



FS 5.1

FS 95 para WINDOWS – FS6.0

FS 2000

FS 2000 Professional

FS 2002

FS 2002 Professional

FS 2004 A Century of Flight

FSX Regular T

FSX de LUXE

REUS'06

VI ENCUENTRO DE AIRHISPANIA - REUS,
12 al 15 de octubre de 2006

Crónica de un viaje de ida y vuelta de 1.300 km. y 100 millas naúticas

Entre los días 12 y 15 del pasado mes de octubre, se celebró en el Real Aeroclub de Reus-Costa Daurada, el VI Encuentro de Airhispania. Dado esto por cierto ya que el que firma esta crónica estuvo allí y participó en él, es de justicia comenzar la misma agradeciendo a Jesús García Lázaro y muy especialmente a Enric Plana todo el trabajo que se tomaron para organizar el encuentro y garantizar la buena marcha del mismo.

La primera conferencia del evento a cargo de Antonio González, controlador de Barcelona Aproximación (foto XE)

Mi viaje a Reus comenzó de una manera un tanto accidentada. Tenía previsto salir de Madrid a buena hora para evitar la operación salida del Puente del Pilar, así que el día 11 comí temprano y a las 3 de la tarde ya estaba en camino. Pues bien, ya sabemos que el hombre propone y el diablo todo lo descompone y en el primer peaje de la R2, prácticamente sin salir de Madrid, tengo que ponerme el chalequillo amarillo porque se me enciende el testigo de la temperatura. Mal comienzo. Consigo llegar a una gasolinera, echo agua al depósito y aunque no se que pierda, vuelvo a casa por si las moscas con un buen cabreo. Era la tercera vez en cuatro meses que pasaba y se suponía que la avería estaba arreglada.

El comandante Isidro Maduell conferenciando sobre el Boeing 737 (foto XE)

Cabreado, muy cabreado más que resignado, vuelvo para casa preguntándome qué hacer: ¿voy o no voy, y si voy cómo voy? Pasando por Barajas, que estaba ese día en configuración sur, me pasó por encima un A-340 bajo, muy bajo, ¡menudas fotos se podían haber hecho ese día desde la R2! (aviso para los aficionados al spotting) y en ese momento, viéndolo aterrizar supe que tenía que ir como fuese, así que me apuré para llegar a casa, coger la llaves de un trasto que tenemos para jubilar y allí que me voy de nuevo para la R2. Eso sí, a las 5 y media de la tarde y pillando la salida del puente.

La primera comida del evento: en primer plano, presidiendo la mesa Enric Plana, Kerman Etxeberría, Xavier Frías y Armando Molina. De espaldas, Joan Velasco, Arturo Ávila y José Mª Guglieri.(foto JIO)

Sin problemas con la DGT, mal puedo pasar de los 130 km/h con ese coche me metí en el mogollón que salía de Madrid rumbo a Zaragoza y Reus. Hasta Medinacelli sin problemas, sol y buen tiempo. Pero pasando Medinacelli, se abrieron los cielos y no dejó de llover o diluviar, en todo el camino. Nunca había hecho un viaje con una tormenta de casi 4 horas de duración. Los rayos eran continuos y llegando a Salou, ya de noche, llegaban a deslumbrarte.

Al llegar a Salou, la tormenta ha dejado calles inundadas y hay algunas cortadas por la policía porque están intransitables ¡Pues venga otra vuelta más y a ver si hay suerte y encontramos el hotel! Llegando al hotel, suena el móvil. Son cerca de las 11 de la noche y es Jesús García que me llama preocupado al no saber nada de mí. Con la tormenta ha habido problemas en la llegada de algunos compañeros y andamos unos

De izda. a dcha. Juan Carlos Jiménez, Armando Molina, Gregorio Minguez y Antonio Mena.(foto JIO)

Manuel Sallent, José Carlos Ortiz, Luis Felipe Finker, Ernesto Cerrillo, Luis Samengo, Antonio Arenas y Dositeo Cuenca.(foto JIO)

cuantos retrasados. Y Jesús al quite para que nadie se pierda. Enric en el hotel agrupando a los que vamos llegando y tenemos/queremos cenar. Entre una cosa y otra, salimos del hotel como a las 12 de la noche y a la 1 de la madrugada nos sentamos a cenar en un restaurante que afortunadamente conoce Enric, y que o cierra muy tarde o no cierra nunca, no lo sé muy bien. No éramos muchos y a pesar de la hora y el cansancio del viaje acumulado tuvimos una cena muy agradable. En ella conocí a algunos miembros del staff y a otros compañeros junto a los que he volado en bastantes eventos y excursiones del aeroclub.

Charla tras la comida, Kerman Etxebarria, Ernest Vallbona, Arturo Ávila, Antonio Mena y otros dos participantes. (foto JIO)

Ni que decir tiene, que al día siguiente casi hubo toque de diana, pues a las 9 había que salir del hotel y no nos habíamos acostado precisamente pronto la noche anterior. Pero en la puerta comenzamos a reunirnos disciplinadamente a la hora señalada y la primera sorpresa fue compartir la entrada del hotel a esas horas de un día festivo, con un equipo de filmación, son los de alguna televisión, pensé yo por todo el aparataje que se veía por el suelo y las cámaras que pululaban por allí; pues no, no era un equipo de “Al filo de lo imposible”, era el equipo de filmación de Airhispania, encabezado por José Carlos Ortiz, que dejó durante esos días la planificación de eventos y el control de AHS para coger otros trastos y ponerse a filmar como loco con tres cámaras junto a Antonio Arenas y a Dositeo Cuenca. Lo grabaron todo y nos prometieron no sólo editar un DVD con lo mejor del Encuentro sino poner un video resumen en la web

de Airhispania. ¡Esperemos que se porten bien y no saquen las tomas falsas!

Llegamos al Real Aeroclub de Reus, que fue la sede del Encuentro durante esos días, gracias a las gestiones de Enric y allí nos fuimos saludando y poniendo caras a esas voces que también reconocemos del TeamSpeak. Pero no hubo mucho tiempo para saludos, pues enseguida comenzó la primera conferencia, a cargo de Antonio González, controlador de Barcelona Aproximación. Intervención interesantísima, como todas las que hubo, al menos para mí, gran desconocedor de todas estas cosas y en las que fue mucho lo que aprendí y bastante lo que me dejé sin preguntar, pero bueno, lo iremos aprendiendo por el TS, por los libros y lo remataremos en el próximo encuentro. Después de la intervención de Antonio González, el comandante de Futura, Isidro Maduell, piloto de 737-400 nos estuvo hablando sobre sus experiencias como piloto comercial antes de tener que salir corriendo para planificar su vuelo de esa noche a Jerusalén.

Xabier Esparza y Josep Ignasi Ondiviela instantes previos a su primer vuelo VFR con Enric Plana. (foto JIO)

Manuel Sallent, Dositeo Cuenca, Enric y sra., su hija, Antonio Arenas y Luis Felipe Finker (foto JIO).

A la hora de comer ya éramos unos cuantos sentados a la mesa para nuestra primera comida de hermandad, en la que como os podéis imaginar no se habló de otra cosa que no fuera de fútbol y toros.

Pero el plato fuerte no estuvo en la comida, a pesar de lo bien que nos atendieron en el Aeroclub, sino en las pistas del aeropuerto y más concretamente en la plataforma de aviación deportiva, muy animada durante esos días y en la que se encontraban la Piper PA-28 Arrow (EC-JFZ) y la Cessna 172 Superhawk (EC-ICE) en las que íbamos a poder realizar los vuelos reales durante los tres días del evento. Enseguida de comer los primeros afortunados tuvieron que dejar la sobremesa para comenzar los primeros vuelos VFR, mientras que el resto les mirábamos con envidia, a pesar de que saldríamos al aire una hora después. Desde la terraza del Aeroclub mirábamos las evoluciones y chequeos los reglamentarios de los pilotos antes de que la primera tanda de compañeros, comandada por Joan Velasco, pudiese ocupar sus asientos en los aviones.

De izda. A dcha: José Carlos Ortiz, Luis Samengo, Joan Ayllón y su encantadora pareja, Sergio Catalá, José Luis Carbonell, Joan Velasco y Kerman Etxebarría (foto JIO).

El primer despegue fue sonado. Un estruendo notable nos hizo volver las cabezas. ¡Coño, hay que ver Enric cómo ha metido gases! Pero no era Enric, sino un B-737 de Ryanair que tenía prisa y ya se sabe, a parte de que fuese un poco más grande. Poco tiempo después salieron los nuestros y la verdad es que no se les vitoreó mucho, el personal estaba a lo suyo.

Por fín llegó mi turno y mi primer vuelo VFR, en la Piper, al mando de Enric Plana lo compartí con Josep Ignasi Ondiviela. ¡Qué experiencia! No era la primera vez que volaba en VFR, pero sí la primera que lo hacía en un aeródromo de aviación civil y con las comunicaciones abiertas, la novedad me gustó y sólo escuchando (y preguntado al profe) aprendí un buen montón de cosas. El tiempo no acompañó demasiado, ya que estaba bastante cubierto y no pudimos ver un bonito atardecer, pero el vuelo fue muy agradable y se nos quedó corto, como siempre.

El nuestro fue el último VFR de esa tarde y ya casi de noche regresamos al Aeroclub para retomar fuerzas para los vuelos IFR que comenzarían nada más cenar.

Los vuelos IFR los hicimos todos con la Piper y con el incombustible Enric al mando del aparato (¡Anda que no hizo horas de vuelo durante el evento!) Mi primera experiencia en IFR si que fue inolvidable, compartiéndola con Luis Samengo y Antonio Mena. Nunca había volado de noche, excepto en grandes aviones y es algo que me atrae especialmente cuando

Primer vuelo VFR: sobre punto Eco de Reus (foto JIO).

Sobre La Pineda en Salou (foto JIO).

hay buena visibilidad y se pueden ver las luces allí abajo, pero hacerlo en un avión más pequeño, con alguien que te va explicando los procedimientos es todo un lujo y sobre todo, el comprobar que siguiéndolos al pie de la letra, al final te encuentras en la senda de aproximación a la pista que te espera iluminada como una feria. Como dice la publicidad, hay muchas cosas que se pueden comprar, pero para mí este primer IFR no tuvo precio. Ni qué decir tiene, que en cuanto regresé a casa, mi primer vuelo en el simulador fue repetir el que hicimos esa noche con Enric.

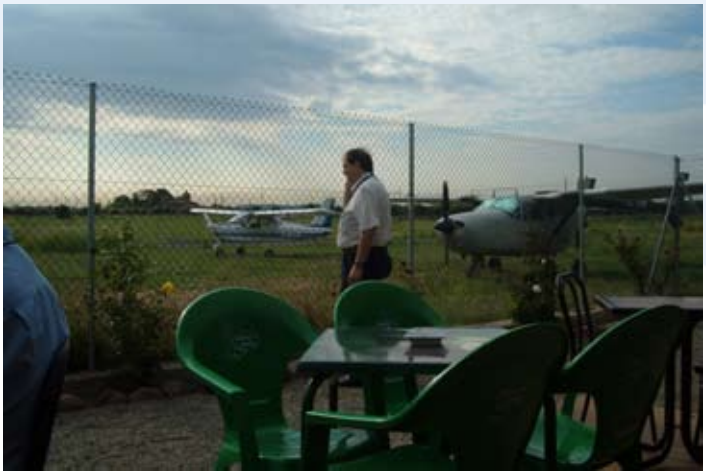
Y con los vuelos IFR concluyó la primera jornada del evento. Todo el mundo, creo, se fue a la cama sin rechistar, las emociones habían sido muchas y había que descansar para continuar al día siguiente.

Virando a final de la 25 (foto JIO).

En corta final de la 25 (foto XE).

Mientras que en toda España lucía el sol, las nubes se empeñaron en querer deslucir el evento de Airhispania pero no lo consiguieron, a pesar de que el viernes amaneció con una ligera llovizna que fue remitiendo a lo largo de la mañana, pero que sirvió para que Ricardo Freyre, jefe de meteorología del aeropuerto de Reus nos diese una interesantísima charla sobre los fenómenos atmosféricos y la aviación. Ricardo tuvo además el detalle de facilitarnos el material meteorológico informativo que proporcionan a los pilotos y que un grupo de pilotos franceses se quería llevar al completo. Este grupo de franceses estaba compuesto por una docena de avionetas de diversos modelos y venían de realizar una "excursión" por Marruecos, haciendo escala en Reus para pasar la noche y fueron saliendo escalonadamente durante toda la mañana de vuelta a su país, poniéndonos a muchos los dientes largos de envidia, de cochina envidia.

Arturo Ávila concentrado en sus aviones (foto JIO).



Enric y su inseparable móvil (foto JIO).

Conferencia magistral de Ricardo Freyre, jefe de meteorología de Reus (foto JIO).

Visita a la Escuela de Construcción Amateur: los "Hispanieros" escuchando las explicaciones del instructor y curioseando el aparato (foto JIO).

El oscuro objeto del deseo… (foto XE)

Después de la conferencia de Ricardo Freyre estaba prevista la esperada presentación de la Aerolínea AirHispania a cargo de Joan Velasco, pero se aplazó para poder visitar y conocer de primera mano la escuela de construcción de aeroplanos que se encuentra junto al Aeroclub. No tuvieron reparos en sacar uno de los aparatos del hangar para que la *troupe* de AirHispania lo contemplase y fotografiase desde todos los ángulos posibles y tuvieron el hermoso detalle de obsequiarnos con un vuelo en ese mismo aparato, vuelo que hubo que sortear entre los asistentes y que recayó en José Carlos Ortiz.

Tras la multitudinaria comida de ese día y como sucedió el día anterior, en la sobremesa vinieron de nuevo los vuelos VFR. Los que no volaban en ese momento, pudieron contemplar la colección de simuladores de vuelo de Enric Plana, cuyas portadas podemos ver en otro artículo de esta revista, ver las

Impresionante realización de la Escuela de Construcción Amateur! (foto XE).

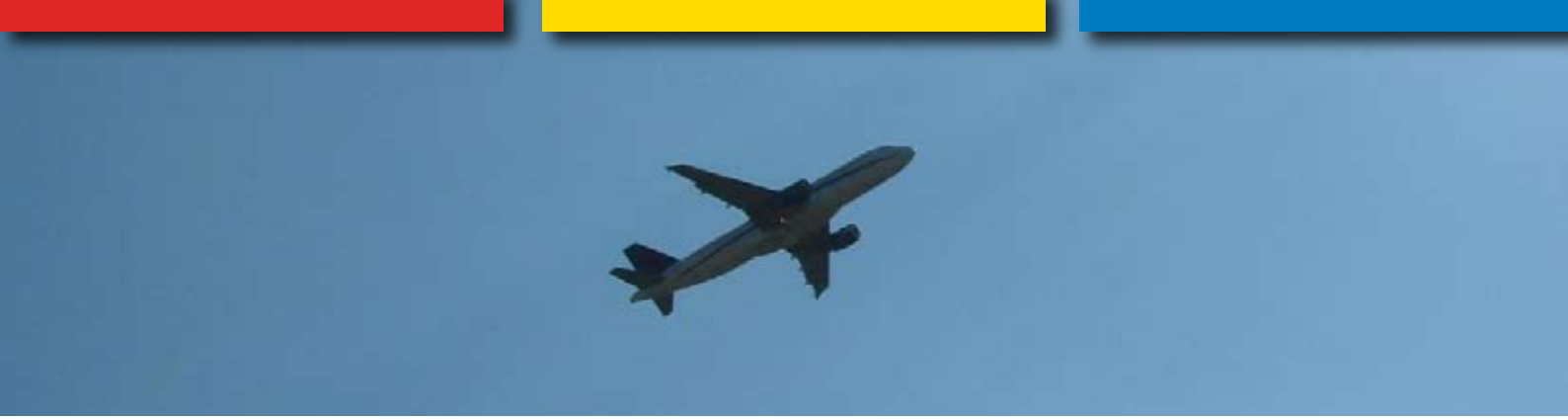
Curioseando en el hangar de la escuela (foto XE).

Los últimos rezagados se resisten a dejar la Escuela de Construcción Amateur (foto XE)

¿Os suena de algo? (foto XE).

evoluciones de los mecánicos en unas Cessnas C-337 Super Skymaster que estaban estacionadas a escasos metros de nosotros, tan cerca que cuando daban gases no había quien pudiese estar afuera, o contemplar las tomas y despegues de las avionetas del Aeroclub o de los Boeing de Ryanair. No hubo lugar para el aburrimiento.

El sábado los organizadores nos habían preparado una visita a L'Aeroteca, conocidísima tienda aeronáutica de Barcelona que no necesita mayor presentación. Además de la gran cantidad de artículos especializados, los asistentes pudieron visitar una exposición de relojes aeronáuticos… y evidentemente hubo quien picó, hay que decir en su favor que la



Los Boeing 737 de Ryanair obsequiándonos con sus despegues (foto JIO).

Josep Ignasi Ondiviela con la Archer para el solo, “no me podía apartar de ella” declaró encantado (foto JIO).

Y aquí vemos el motivo, a los mandos de la Archer vigilado de cerca por Enric (foto XE)

Jesús García y Antonio Mena listos para un nuevo vuelo (foto JIO).

tentación era mucha y que todos somos humanos. Aconsejado por mi buen amigo Antonio, resistí la tentación poniendo tierra de por medio ya que por compromisos familiares tuve que regresar a Madrid, aunque para ser sincero tengo que reconocer que a los pocos días caí en ella y fui maravillosamente atendido telefónicamente. Cuando los compañeros ya se habían provisto de toda clase de adminículos para su afición, en un aula que nos cedió L’Aeroteca, Joan Velasco pudo por fin presentar la Aerolínea de AirHispania y su funcionamiento. Terminada la charla, el fundador de L’Aeroteca, Miquel Creus nos mostró una colección de relojes aeronáuticos así como una magnifica reproducción de un antiguo planetario totalmente operativo.

La exposición de relojes aeronáuticos de L’Aeroteca. Planetario mecanizado (foto JIO).

Comida en Barcelona tras la visita a L’Aeroteca (foto JIO).

Tras la visita a L'Aeroteca, la comida se celebró en un restaurante próximo, del que algunos tuvieron que salir pitando, no porque no les gustase el menú, sino porque el sr. Enric Plana, reloj en mano, hacía cumplir el horario a rajatabla y tenían que comenzar los vuelos de esa tarde. Durante la comida pudimos saludar a Alicia Wert, la única hispaniera inscrita en el evento, la que mejor nos comprende. Tras la estela de los primeros "fugados", el resto emprendió vuelta a Reus para continuar con los diferentes vuelos.

Por la noche tuvo lugar la "cena de gala" en el restaurante El Passadis de Tarragona y en la que como no podía ser de otra manera se brindó con cava por AirHispania, nuestra escuela y ahora también nuestra aerolínea.

Y como para muestra sobra un botón, aquí tenéis el reportaje fotográfico que durante esos días realizó Josep Ignasi Ondiviela al que le agradecemos su colaboración.

Sólo os presento a Alicia Wert, al resto ya los conocéis (foto JIO).

De regreso de un vuelo VFR (foto XE)

VI ENCUENTRO DE AIRHISPANIA
Reus, del 12 al 15 de octubre de 2006

Lista de inscritos

5000	José Mª Guglieri
5042	Joan Velasco
5080	Xavier Camí
5592	Josep Ramón García
5624	Jesús García Lázaro
6276	Enric Plana Martín
6637	Juan Carlos Jiménez
6861	Albert Galobart Roca
7103	Miguel Lus Martínez
7104	Ernest Vallbona Vilajosana
7127	José Luis Carbonell
7263	Xavier Frías Garrido
7587	Joan Ayllón
7600	José Carlos Ortiz
7944	Alicia Wert Pérez
8190	Josep Ignasi Ondiviela
8312	Manuel Sallent Andrevi
8343	Luis Samengo
8454	Armando Molina Marco
8494	Kerman Etxebarría Fernández
8517	Xabier Esparza San Juan
8545	Sergio Catalá Jiménez
8830	Antonio Mena Belmonte
8837	Antonio Arenas Calero
9109	Ernesto Cerrillo González
9012	Arturo Ávila
9151	Luis Felipe Finker Elordiu
9185	Gregorio Minguez Ruiz
9946	Moisés Martínez Marín
9951	Manel Alaña Busquet
074A	Dositeo Cuenca Del Amo

Xabier Esparza. AHS-8517

Fotografías de:
Josep Ignasi Ondiviela (JIO),
Arturo Ávila (AA) y
Xabier Esparza (XE).

El hangar del Real Aeroclub de Reus-Costa Daurada (foto XE).

Kerman Etxebarría, Joan Velasco y Arturo Ávila en el hangar del aeroclub (foto AA).

José Carlos Ortiz y Joan Velasco (foto AA).

Preparando la salida en la Cessna 172 (foto XE)

Enric Plana, el verdadero artífice del VI Encuentro de AirHispania

AEROLINEA AIRHISPANIA

¡¡ Un paso más en la simulación de vuelo!!

AirHispania, con el fin de alcanzar el máximo realismo, y para los pilotos de la compañía que lo deseen, pone en marcha la 'Aerolínea de AirHispania' para dar a los componentes de AirHispania la posibilidad de "trabajar" en una aerolínea dentro de las lógicas limitaciones que tiene nuestro simulador y la capacidad de gestión de esta casa.

Requerimientos para formar parte de la plantilla de la Aerolínea:

- Estar en posesión de las titulaciones VFR, IFR y PTLA por la escuela de AirHispania.
- Calificación de tipo por horas de vuelo de a aeronave a utilizar.
- Pasar Examen de Calificación de Tipo para la aeronave que se vaya a utilizar en los vuelos de la Aerolínea.

Al entrar a formar parte de la plantilla de la aerolínea, los pilotos se comprometen a:

- Realizar al menos un mínimo de 4 vuelos mensuales para la Aerolínea.
- Realizar dichos vuelos única y exclusivamente en on-line bajo control ATC en cualquier red existente.
- Pasar Verificaciones de Competencia semestrales para mantener en vigor su Calificación de Tipo.
- Asistir a las charlas y cursos avanzados y de perfeccionamiento que se realicen exclusivamente para ellos.
- No utilizar programas de ayuda externos (FsNavigator, etc.) Ni navegación mediante el GPS interno de FS.
- Utilizar los sistemas de navegación integrados en la propia aeronave (FMC/MCDU).
- Las aeronaves NO RNAV navegarán de manera convencional sin realizar procedimientos RNAV
- Realizar un Curso de familiarización con los Servicios de Control de Tráfico Aéreo.
- Aceptar y cumplir las normas de la Aerolínea.

Se les ofrece:

- Insignia exclusiva según categoría.
- Conferencias técnicas exclusivas (No se aceptarán oyentes de otras categorías).
- Documentación Técnica exclusiva.
- Asignación de vuelos a realizar según la aeronave a utilizar (Domésticos, Media Distancia, Larga Distancia/ETOPS).
- Página de estadísticas especiales de los vuelos realizados para la Aerolínea.
- Calificación del vuelo tanto de detalles técnicos como económicos o de pasaje transportado.
- Lista de Correo exclusiva para los pilotos de la Aerolínea.

Verificaciones de Competencia:

Todos los pilotos de la aerolínea deberán realizar Verificaciones de Competencia cada 6 meses. En caso de no pasar un examen de Verificación dispondrá de 1 mes para volver a presentarse de nuevo durante el cual no podrá realizar vuelos para la Aerolínea. Si de nuevo suspendiera el examen de Verificación perderá sus derechos como miembro de la Aerolínea.

Asignación de Vuelos:

La Aerolínea asignará vuelos a sus pilotos a petición de los mismos, se deberán realizar al menos 4 vuelos como mínimo al mes. Transcurrido el segundo mes sin enviar dichos 4 vuelos perderá sus derechos como miembro de la aerolínea. En el supuesto de existir una causa justificada que impida la realización de estos

Flota:

ATR 72-500

DC-9 F33 Cargo

MD-81 Superochenta

Boeing 727-200 Cargo

Boeing 737-400

Boeing 737-800

Boeing 767-300

Boeing 747-400

Airbus 320-200

Airbus 340-400

AIRHISPANIA

vuelos, se expondrá al Staff de la compañía quien resolverá si la excedencia solicitada es procedente. En ningún caso esta excedencia podrá ser indefinida. La penalización máxima para admitir cualquier vuelo de aerolínea es de 500 puntos.

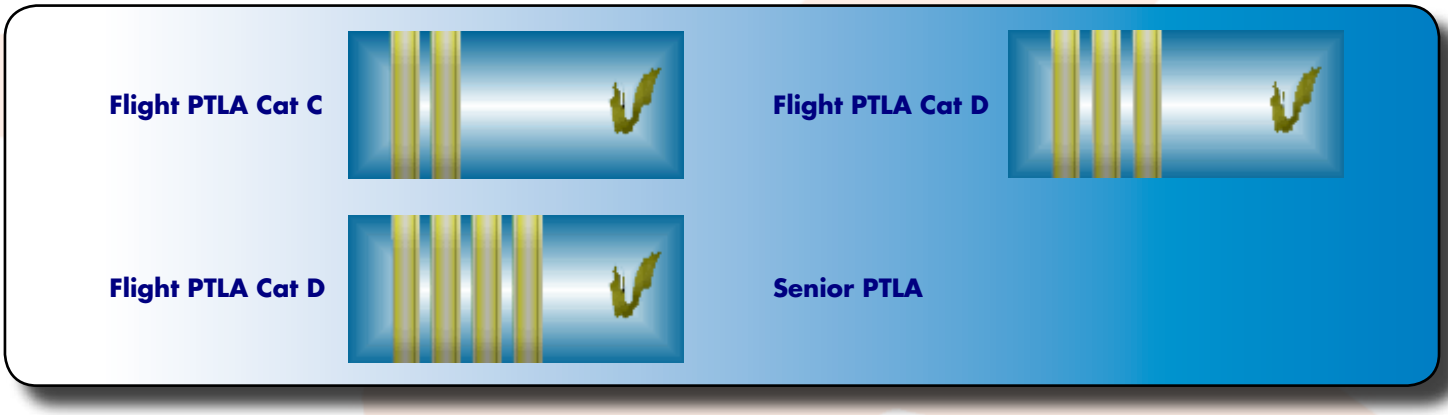
Rangos:

Para entrar a formar parte de la plantilla de pilotos de la Aerolínea de AirHispania, cumpliendo los requisitos exigidos, deberás darte de alta en la página web y esperar a ser convocado para el examen de Calificación de tipo de la aeronave seleccionada.

Hasta el momento, los pilotos inscritos en la Aerolínea de AirHispania son:

Pilotos Inscritos para la prueba de acceso:

Licencia	Fecha Inscripción	Aeronave	Nombre Piloto
5000	03/11/2006	DC93	Jose M. Guglieri Pressler
5540	03/11/2006	B738	José L. Sánchez
8494	13/12/2006	B738	Kerman Etxebarria
9012	28/10/2006	B763	Arturo Ávila



Más información sobre

AEROLINEA AIRHISPANIA

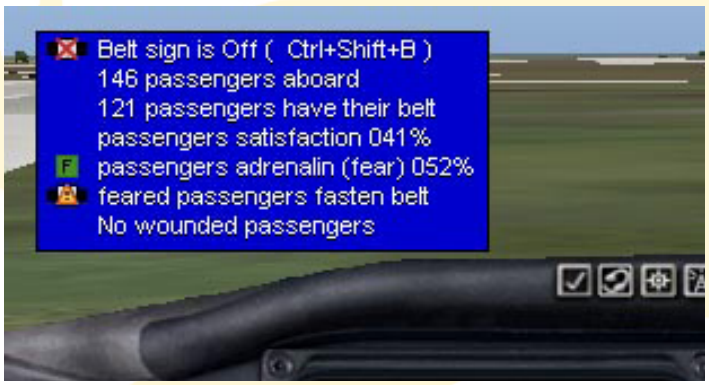
www.airhispania.com/ aerolinea/ presenta/ aerolinea.htm

FSPassengers

El addon definitivo

Como pudimos leer en el número anterior de Contacto Radar, han existido numerosas versiones de Flight Simulator, pero ha sido con las últimas versiones más avanzadas en las que han florecido una serie de utilidades que nos ayudan a mejorar Flight Simulator en diversos aspectos, los llamados “Add-on’s”, estos añadidos dan muchas posibilidades al simulador, escenarios con sonidos concretos, obtener un metar en pleno vuelo, mejora de cámaras, etc., pero hoy nos vamos a centrar en el que para mi es el addon definitivo, FSPassengers.

Air Hispania es una escuela de pilotos y una compañía aérea comercial, para transporte de carga, servicios aéreos variados, y como no, el transporte de pasajeros, muchos de nosotros volamos a diario con 737, Falcon 20, ATR, o aviones de la escuela, y ahora pregunto yo, o más bien, se pregunto Daniel Polli, programador de FSPassengers, ¿de que sirve volar con un avión con capacidad para 250 personas si voy yo solo?, y la respuesta la tenemos en esta utilidad.



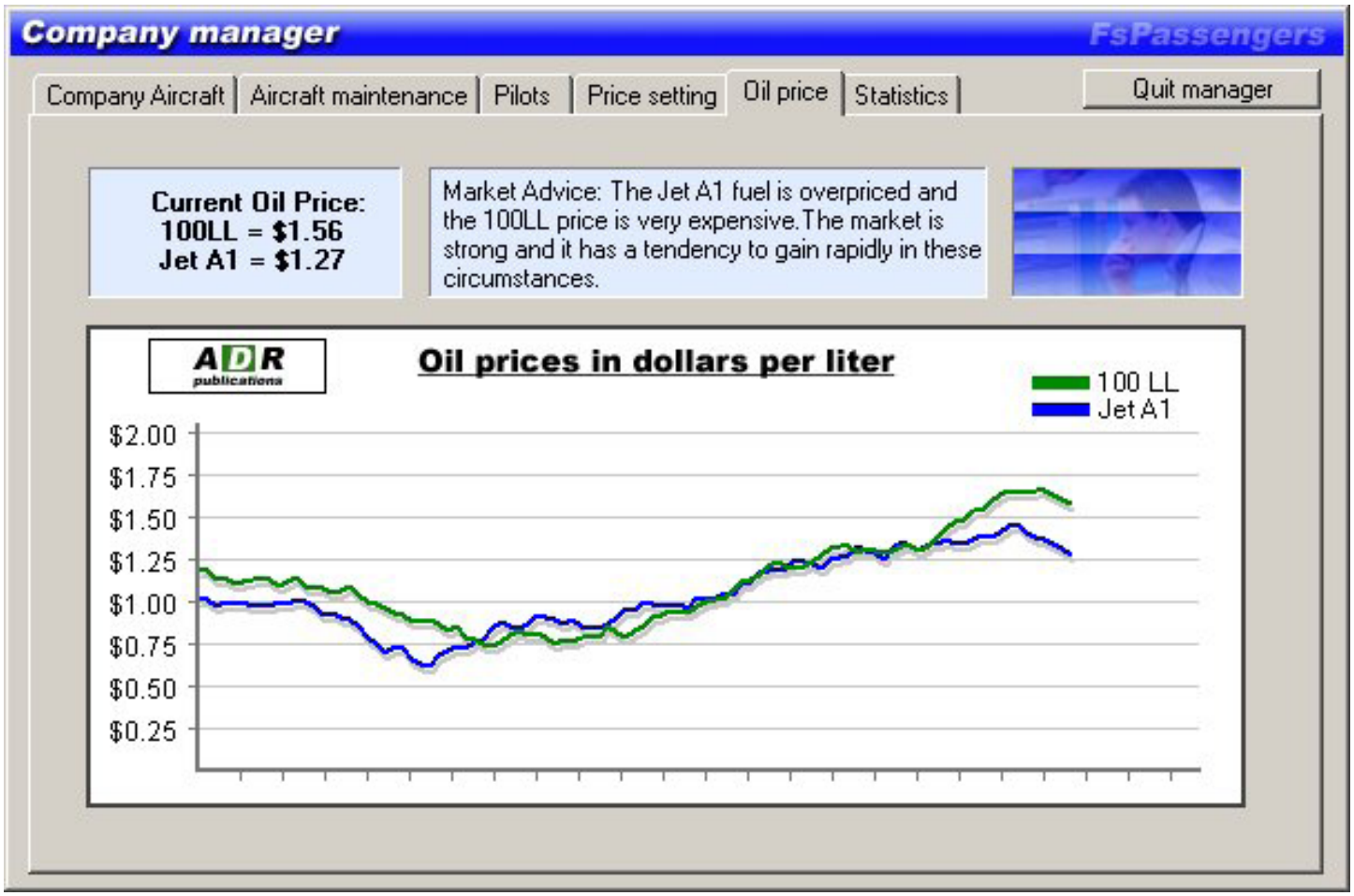
FSPassengers, como su nombre indica, simula que llevamos pasajeros en el avión, si si, pasajeros, con sus derechos y obligaciones como viajeros, con su hambre, nerviosismo según la calidad de nuestro vuelo, o las condiciones que nos afecten al mismo, tales como zona de guerra, turbulencias, y también es un gestor de tu compañía aérea y de tu cartilla como piloto, anotando los vuelos que realices, añadiendo las horas de vuelo a tu cartilla, y gestionando tanto la compra-venta de aeronaves, como el mantenimiento de las mismas, te permite ajustar el precio de los billetes y los servicios a bordo tales como la calidad de éstos últimos, también añade copiloto que nos informa de algunos detalles del vuelo en curso como alcance de altitud de transición, nivel de vuelo FL100, excesos de alabeo, cabeceo, G's. Y tripulación de cabina, con locuciones básicas a pasajeros tales como bienvenida a bordo, instrucciones de seguridad y aterrizajes de emergencia, así como anuncios al servir comidas o bebidas, y avisos de abrocharse los cinturones por turbulencias.

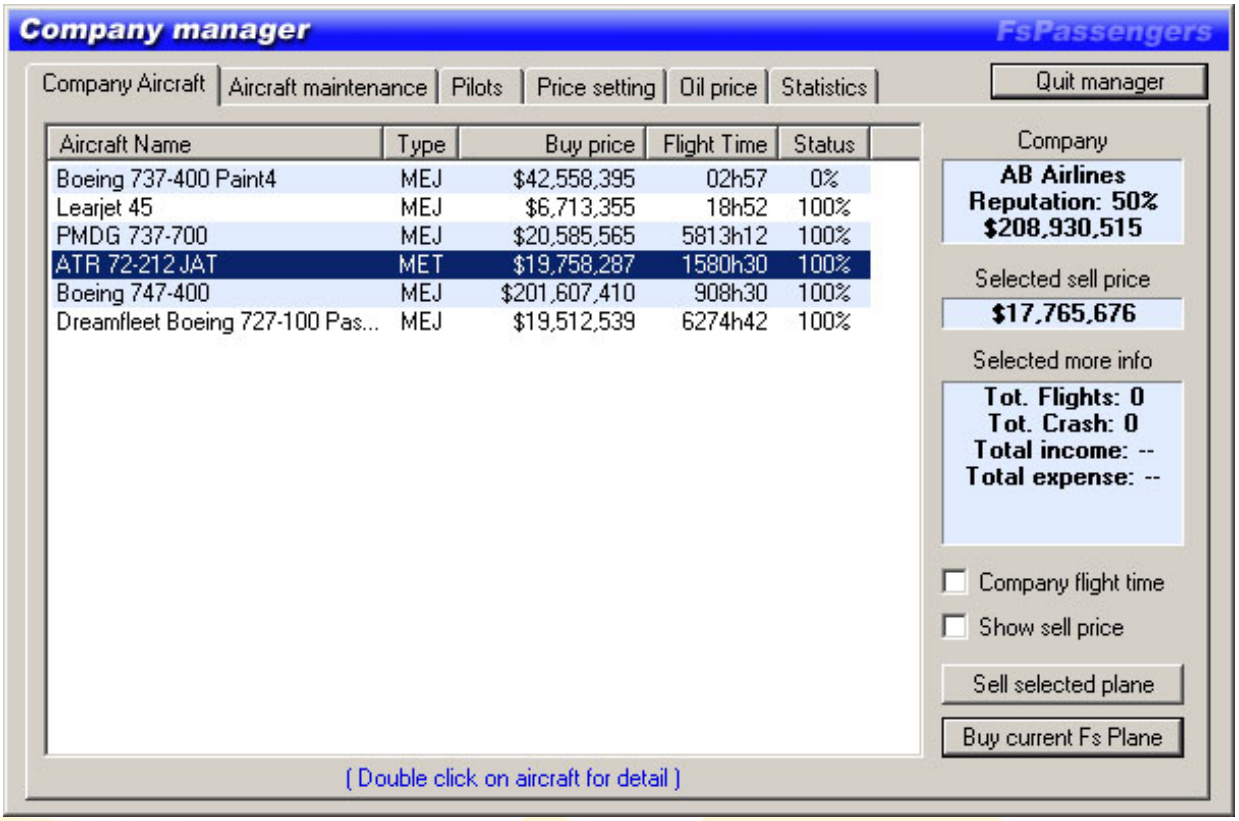
Al crear nuestra compañía aérea, podemos seleccionar el nivel de dificultad, vamos que la dificultad es básicamente con que dinero empezamos la aerolínea.

Podemos adquirir para nuestra compañía tantos aviones como dinero dispongamos, aunque no volemos con ellos, el programa se encargara de hacer una estimación del dinero recaudado por estas aeronaves y nos lo sumara a los fondos totales de la compañía.

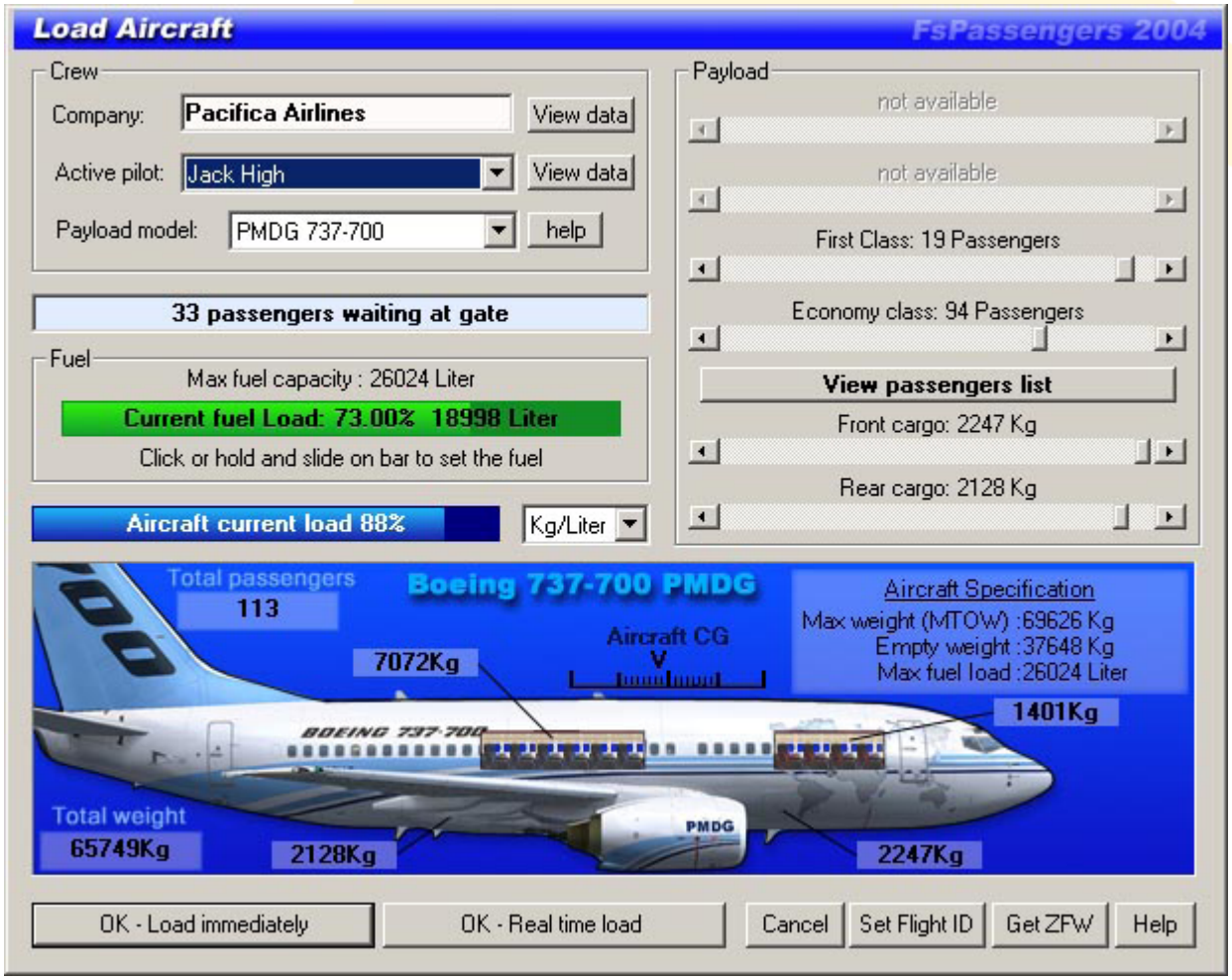
Podemos consultar la grafica del precio del combustible, y también los costes de uso de los diferentes aeropuertos.

También disponemos de un mapamundi, donde se mostraran mediante líneas los vuelos realizados por nuestra compañía.





El vuelo comienza seleccionando en la pantalla inicial los datos básicos del vuelo, combustible, carga, centrado, distribución de pasajeros, selección de aeropuerto destino, una vez cargado el vuelo, aparece la ventanita del reporte del vuelo en curso, en ella tenemos el numero de pasajeros y los que están con el cinturón puesto, y su estado de satisfacción, en porcentaje, siendo un 100% una satisfacción plena, en vuelo tenemos la opción de servir sándwiches, comida caliente, bebidas, y hasta ponerles una película, pero ojo, calcula bien el vuelo porque se enfadaran bastante si aterrizas antes de que acabe la película, lógico, yo también lo haría.



Una vez cargado FSPassengers, tenemos la opción de cambiar valores en el panel con pulsaciones en el teclado, es decir, si pulsamos la tecla “A” seguida de 2, 5, 0, la altitud del piloto automático se pondrá en 25000 pies, si pulsamos “V” y 2, 1, 0, la IAS se nos establecerá en 210, y la posibilidad de cambiar mediante este modo, VOR, radios, navegación.

FSPassengers nos da también la posibilidad de tener averías aleatorias en vuelo, desde el incendio de un motor por impactos de pájaros, a fallos eléctricos, incluso teniendo que aterrizar con el fuselaje debido a una falla en el tren de aterrizaje, por supuesto los gritos de los asustados pasajeros los oiremos perfectamente.

Al finalizar el vuelo tendremos un reporte más extenso, donde los pasajeros nos dirán que tal les ha parecido el vuelo con nuestra compañía, opinaran sobre los precios, servicios a bordo, y sobre la “finura” de nuestro vuelo, obtendremos +50 puntos extra si realizamos un aterrizaje suave o se sentirán más cómodos si les ponemos algo de música durante la fase de rodaje.

Flight Report FsPassengers 2004

Crash Financial Report:

Taking into account the state of the aircraft after the crash and its current resale value, the insurance company decided to pay a total of $19,666,066 which represents 53.13% of the resale value. You can now decide to repair or sell the wreck. The insurance will pay all other damages. The insurance rate increased by 2.00% and is now 6.32%.

Total sim income: $19,666,066

Company reputation:

Due to the crash, your Company reputation is now: 50% (-15.00 decrease)

Flight overall Result: Crash

Pilot Bonus points: 150 points

- There was a problem aboard and you declared an emergency. (+150)

Pilot's Penality points: -650 points

- Crash! You hit the ground with an impact speed of -14228 ft/mn. There was a serious failure aboard before the crash, but you are trained to deal with these situations. You did not perform very well here. (-500)
- Stalling an aircraft full of passengers even with a problem aboard is NOT a good idea. (-150)

In memory of the pilot who died these penality points will not be recorded in his log and his last rank will be maintained.

Record this flight | Cancel this flight | Print | Help

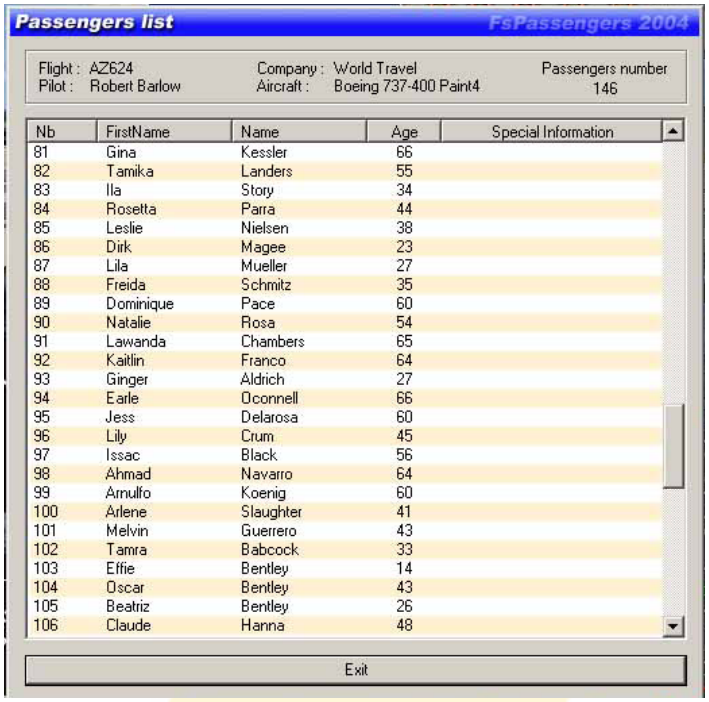
Volar en zona de guerra puede suponer que nos dejen el avión como un colador, de hecho oiremos los tiros e impactos en el fuselaje perfectamente, y nuestro vuelo se ira volviendo cada vez menos placentero cuando empiecen a fallar los sistemas.

La configuración de esta utilidad es muy sencilla, pudiendo configurar parámetros tales como la moneda en uso, el sistema métrico, el porcentaje de fallos en nuestros vuelos, idioma de la tripulación y muchos otros parámetros fácilmente configurables

También FSPassengers nos da la posibilidad de adaptarlo a nuestros gustos, nos podemos bajar de la web oficial del programa, voces, aventuras, traducciones, plantillas de carga para diferentes aviones, manuales, documentos, y una hoja de calculo en la que podemos poner la lista de los pasajeros que nosotros queramos, podemos incluir en la lista de pasajeros a nuestra familia, amigos, deportistas preferidos, compañeros de Air Hispania, de trabajo, etc, para que se suban con nosotros al cargar un vuelo.

Sergi Llop, compañero de Air Hispania, puso a nuestro alcance otra utilidad de FSPassengers, la de aerolínea virtual, una vez realizado el vuelo, podemos exportarlo, a una pagina web, para tener un registro de todos los vuelos de los pilotos, así como pasajeros y kilos de carga transportados, pudiendo ver también la valoración del vuelo por parte de los viajeros y su puntuación. Esta web NO es oficial de Air Hispania.

FSPassengers, en su web pone a disposición pública una rutina en php, alojada en una base de datos MySQL, donde pueden quedar alojados y a disposición del que los quiera consultar, los reportes de los vuelos de los pilotos, se pueden ordenar por piloto, aeronave, puntuación, pasaje transportado, etc., y visualizarlos en Español, Valenciano, Catalán, Euskera, Gallego e Ingles.



Nb	FirstName	Name	Age	Special Information
81	Gina	Kessler	66	
82	Tamika	Landers	55	
83	Ila	Story	34	
84	Rosetta	Parra	44	
85	Leslie	Nielsen	38	
86	Dirk	Magee	23	
87	Lila	Mueller	27	
88	Freida	Schmitz	35	
89	Dominique	Pace	60	
90	Natalie	Rosa	54	
91	Lawanda	Chambers	65	
92	Kaitlin	Franco	64	
93	Ginger	Aldrich	27	
94	Earle	Oconnell	66	
95	Jess	Delarosa	60	
96	Lily	Crum	45	
97	Issac	Black	56	
98	Ahmad	Navarro	64	
99	Arnulfo	Koenig	60	
100	Arlene	Slaughter	41	
101	Melvin	Guerrero	43	
102	Tamra	Babcock	33	
103	Effie	Bentley	14	
104	Oscar	Bentley	43	
105	Beatriz	Bentley	26	
106	Claude	Hanna	48	

Actualmente los 19 pilotos que reportamos vuelos a esta base de datos hemos transportado en 1.104 horas de vuelo pertenecientes a 901 vuelos un total de 36.336 pasajeros y 2.230.665 kg de carga, y seguimos sumando, para poder exportar vuelos a esta web hay que meter unos archivos preparados individualmente para cada piloto en una carpeta de FSPassengers y usar la opción Exportar del menú de FSPassengers, en esta web podréis ver que es un reporte, y que es lo que dicen los pasajeros sobre los vuelos, os dará una idea real y cercana de lo que hace esta utilidad”

En definitiva, desde que lo probé no vuelo sin él, os lo recomiendo, la relación calidad/precio es excepcional y da mucho juego, siempre podéis bajaros la versión demo y probarlo para ver si os convence, a lo que yo creo que el que lo prueba repite.

Mariano Rico. AHS-6411

Web de FSPassengers:

www.fspassengers.com

Web de los aficionados de Air Hispania a este addon:

http://serllo.freehostia.com/fsp/fsplistflight.php

FSPassengers

Mala experiencia en Afganistán

(probando FSPassengers en zona de guerra)

Martes 19 de septiembre, Kabul, Afganistán OAKB, me dispongo a realizar un vuelo subcontratado por el Ejercito Español, de transporte de prisioneros Talibanes desde Kabul Intl OAKB a Jalalabad OAJL, con el ATR: 48 pasajeros + 4 tripulantes + 10 soldados españoles.

Hechas las comprobaciones nos dirigimos a cabecera de pista, entramos y realizamos el despegue con normalidad, ascendemos a altitud de crucero. Durante el ascenso y a 15NM de Kabul, vemos movimientos de lo que parecen ser equipamientos militares. No acertamos a ver la procedencia y decidimos seguir pensando que son tropas de EE.UU, pero vemos destellos continuados, “DIOS MIO SON BATERIAS ANTIAEREAS…!!!!!” “NOS ESTAN DISPARANDO”. Realizamos maniobras evasivas e intentamos volver a Kabul, pero oímos impactos en el fuselaje, “NOS ESTAN DANDO”. En un momento nos quedamos sin electricidad y nos alcanzan en un cristal de la cabina. Sentimos el aire entrar en cabina. La tensión aumenta, nerviosismo, tanto el 2º como yo nos miramos y nos tememos lo peor, aunque pondremos todo de nuestra parte para poder salir airosos.

Los Talibanes siguen abriendo fuego contra nosotros. De repente..... “FUEGO EN EL Nº 2”. Intentamos volver a Kabul con 1 motor; más impactos y el motor 1 se nos queda a media potencia, únicamente llegábamos a alcanzar unas 115-120 kias.

Iniciamos la vuelta a Kabul, totalmente VFR con nubes a 700 pies AGL; mal día para volar. Únicamente con un solo motor a media potencia nos aproximamos a Kabul Intl. Bajamos tren de aterrizaje, “NO BAJA EL TREN”, ufff, la cosa se empieza a complicar; tampoco tenemos flaps, ¿qué mas nos puede pasar hoy?, “EL TIMON DE DIRECCION NO RESPONDE...!” “PERDEMOS COMBUSTIBLE RAPIDAMENTE....!!!” vemos la cabecera de la pista, pasamos rozando los tejados de Kabul; aminoramos la velocidad hasta pocos nudos antes de entrar en perdida; justo antes de tocar pista cortamos combustible y sistemas eléctricos, tomamos con el fuselaje, se oyen gritos entre los pasajeros, mas que gritos ..... ALARIDOS..!!!. Vamos arrastrando el avión por la pista; finalmente se parte y quedan las 2 partes paradas en la pista.....

Reporte del vuelo... de las 66 personas a bordo únicamente mueren 22 prisioneros Talibanes; la tripulación y los soldados españoles se salvan... (por supuesto).

Había tenido alguna pequeña avería como que no subiera el tren de aterrizaje o una leve descompresión en cabina en vuelos domésticos (se me olvidaba realizar el mantenimiento a la aeronave...), pero quería probar las opciones de vuelo en zona de riesgo, y en mi vida había sentido tanto estrés en vuelo, acabe sudando, FSpassengers es buenísimo, es un addon casi imprescindible para mi, añade un realismo excepcional al vuelo.

Probar este vuelo y veréis.....

Mariano Rico. AHS-6411

FSPassengers

Avería en vuelo

INFORME VUELO ATR72-500 GEML-LEBL

La sana costumbre de mirar los instrumentos, en vez del paisaje (...o además del paisaje), me ayudó a controlar una avería que pudo ser seria. Vuelo rutinario con el avión cargado al 90% del peso máximo permitido al despegue, combustible cargado según reglamentación.

Todo parecía que iba a ser un vuelo más de este maravilloso avión de Airhispania, aunque con demasiadas averías últimamente, se ve que ha habido una fuga de mecánicos de vuelo a otras compañías, y los aviones salen al aire en condiciones límite. ;-)))

Contando en la cartilla 42 horas de vuelo en este aparato, sobrevolaba Almería pensando ya en mi nuevo Boeing 737-800, que vi ayer en el hangar, esperando que tras mis reglamentarias 50 horas fuese mi próxima asignación como PTLA de la Aerolínea.

El vuelo era rutinario sin apenas tráfico por mi zona y con los controladores al parecer en huelga o de vacaciones. (IVAO)

Mirada de los instrumentos, comprobación de la hora estimada de llegada en el FMC. Todo parecía normal. Uno vuela ya con la mosca detrás de la oreja tras los últimos problemas sufridos en el aparato (parada de un motor, fallo en la extensión de flaps, fallo en recogida de tren de aterrizaje), pero el indicador de fallos que trae el ATR te hace sentirte un poco más seguro de ser avisado de alguna avería. Este no seria el caso...

Acostumbro a comprobar el consumo de combustible y con la calculadora en mano comprobar la autonomía de vuelo que tengo con el combustible actual en los depósitos y el consumo de los motores en cada instante. De repente algo no cuadra, en uno de los tanques hay mas combustible que en el otro.... ¿Cargue de forma accidental mas combustible a la salida en uno de los tanques? fue mi primer pensamiento...

Compruebo que tengo combustible de sobra para mi destino, y para equilibrar el peso, comienzo a usar solo el combustible del tanque mas lleno cruzando las llaves de paso de fuel. Mi sorpresa fue comprobar que a pesar de cerrar uno de los tanques este perdía a gran ritmo fuel. De estar en la sobremesa, con el café en la mano tranquilo y relajado, todo pasó a acelerarse, no llego a pasar mi vida por delante en fotogramas, pero casi...jajajajaja

Rápidamente pensé, “nada, a tomar tierra en Valencia”... Pensándolo ahora sería lo más prudente... No se sabe si el segundo tanque de combustible podría llegar a sufrir esta avería por algún fallo interno desconocido...

Pero, dado que estaba ya a nivel FL240 y con un viento en cola hasta LEBL de 30 nudos, pensé... ¿y si llego? aun tengo el tanque número uno con 870 Kg.... (Toda una aventura)

Hice unos cálculos y efectivamente al ritmo actual y con poco margen, podría llegar a destino con solo el tanque de combustible del número uno... Pero con muy poco margen de reserva....ummmmm

Así que dado que el tanque numero dos sufría una perdida que se desperdiciaba, pensé apurar al máximo este segundo tanque y cerrar el número uno para reservar ese depósito para el viaje. De forma que todo era una lucha para aprovechar el fuel de este segundo tanque antes que se vaciase... Además incrementé notablemente la potencia de los motores para poder avanzar la máxima distancia en esta situación.

A los pocos minutos, tanque dos a cero... ¿Para qué el indicador del fallo del ATR, solo me aviso cuando se quedo sin fuel el tanque dos...

A partir de entonces solo me queda el tanque numero uno con 850 kg de combustible para alcanzar Barcelona... (Muy listo de mi, el alternativo que puse fue Gerona... debí poner otro como Valencia o Alicante... De estas cosas se aprende…)

Me faltaban 55 minutos para destino y solo disponía al consumo actual de 1H 22 Minutos de autonomía de vuelo, a eso hay que sumarle que durante el descenso el consumo disminuye. Muy justo, muy justo!!

Estaba ya preparándome a responder 7700 si algún controlador se conectaba para que me diese prioridad en la aproximación.

De pasar a controlar el gasto y el combustible cada 20 minutos en un vuelo rutinario, pase a controlar todo cada 2 minutos... jejeje fue toda una experiencia.

Al final logre alcanzar la Terminal de Barcelona con 200 Kg de combustible...

Conclusiones.

Debí de aterrizar en LEVC aunque no fuese mi alternativo y disponer de combustible suficiente para frustrada, pero...y lo bien que me lo pasé...jejejejej

Arturo Ávila. AHS-9012

AHS-FIRE
VERANO 2006

Martes 20 de junio de 2006. Hora local: 10:00 AM. Una avioneta Cessna 182 que sobrevuela las laderas de Sierra Nevada avisa por radio del avistamiento de un fuego de grandes proporciones que se extiende por la ladera del monte. Comienza el operativo contra incendios. Los equipos de extinción en tierra se desplazan al lugar.

La situación se complica debido a los fuertes vientos que soplan sobre la zona del siniestro. El fuego es constantemente avivado y algunos de los grupos de trabajo han quedado cercados por las llamas.

Hora local: 10:30 AM. Se solicita la ayuda del grupo de extinción aérea de AirHispania, localizado en los aeropuertos de Granada y Armilla. Inmediatamente, todo el operativo de emergencias se pone en alerta. Su misión, rescatar a los bomberos aislados por las llamas y controlar el incendio antes de que alcance la localidad de Monachil.

Comienza la campaña 2006 de Ahs-Fire.

¿Suena emocionante?

Este fue el primer encuentro del equipo de Ahs-Fire en el año 2006. Se desarrolló con los problemas lógicos de coordinación que eran de esperar en un equipo compuesto por veteranos de la campaña 2005 y nuevos voluntarios. En las sucesivas salidas que se produjeron a lo largo del verano, hasta un total de 6 la técnica se fue perfeccionando, como era de esperar.

Un evento de Ahs-Fire no es como un evento normal de los jueves. No hay slots que reservar, ni planes de vuelo que preparar. El control debe ser capaz no solo de coordinar las entradas y salidas de los distintos tráficos. Hay que procurar ser lo suficientemente flexible como para poder cambiar constantemente las prioridades y orden y sin embargo ser capaz de mantener organizado el tráfico en un espacio aéreo relativamente pequeño y saturado que es el comprendido por la zona del siniestro y las distintas zonas de evacuación y reaprovisionamiento.

Un piloto de apagafuegos debe ser capaz de mantener el control de su aparato en condiciones extremas y al mismo tiempo actuar con la suficiente inteligencia como para tomar iniciativas de modo que la coordinación con el control de tráfico sea lo más perfecta posible.

La campaña 2006 ha consistido en 6 eventos de los 9 originalmente programados:

1.- 20/06/2006. Monachil (Granada).

Participación registrada: 12 pilotos + 2 ATC.

2.- 27/06/2006. Asturias.

Participación registrada: 7 pilotos + 2 ATC.

3.- 11/07/2006 A Coruña.

Participación registrada: 14 pilotos + 2 ATC.

4.- 18/07/2006 Cazorla (Jaén).

Participación registrada: 20 pilotos + 2 ATC

5.- 25/07/2006 Tenerife.

Participación registrada: 15 pilotos + 2 ATC

6.- 01/08/2006 Palma de Mallorca.

Participación registrada: 12 pilotos + 2 ATC

Y quedaron en el tintero:

Tarragona, Málaga y Asturias.

Aquellos pilotos que han acreditado una participación en al menos el 80% de los eventos de la temporada han sido recompensados con el pasador de oro correspondiente a la campaña Ahs-Fire 2006. Los que han acreditado una participación en el 50% de los eventos han recibido el pasador de plata.

En el apartado de control, que como ya se ha comentado no es una labor fácil en este tipo de eventos, merecen una mención especial Manuel Cabanillas Barata (AHS8039) que ha realizado un 100% de participación como ATC durante esta campaña y José Carlos Ortiz García (AHS7600) que ha controlado en 4 de los 6 eventos realizados.

La participación media ha sido de unos 13 pilotos y 2 controladores por sesión.

Para participar en un evento de Ahs-Fire, si estás pensando en sumarte al equipo de emergencias en una futura campaña, no es difícil, aunque no estará nunca de más que realices una práctica exhaustiva con el aparato de la flota Ahs-Fire que estés decidido a utilizar.

Los requisitos necesarios para sumarse a este grupo de voluntarios varían en función del avión a pilotar:

Canadair CL-415.	***Título de piloto IFR.***
Air Tractor.	***Piloto VFR.***
Cessna 337	***Piloto VFR.***
Colibrí.	***Piloto de helicópteros.***
Super Puma.	***Calificación de tipo.***

Respecto a la configuración de escenarios necesaria en FS (hasta ahora todas las campañas se han realizado con FS2004) tan solo es necesario dar de alta una carpeta dentro de Addon Scenary que puedes llamar Ahs-Fire. Dentro de esta carpeta descomprimir los archivos “scenery.zip” y “texture.zip” específicos para cada evento y que puedes bajar de la página web de Ahs-Fire. Los archivos contenidos en la carpeta “efeccts.zip” deben ser copiados dentro de la carpeta Effects de FS2004.

Ya está. Una vez creados y copiados los correspondientes archivos, se da de alta el escenario Ahs-Fire en el simulador. A la hora indicada para cada operación las llamas comenzarán a desarrollarse y empezará la acción.

Si quieres probarte, es sencillo. Prepara cualquiera de los eventos de la campaña 2006 que todavía están disponibles en la página de AH y comprueba si estás echo de la madera de los héroes….

… aunque es posible….en este caso concreto….que estar echo de madera no sea precisamente lo más apropiado.

Antonio Alonso. AHS-6773

Participación en la campaña Ahs-Fire Verano 2006

Licencia	Nombre	01	02	03	04	05	06
AHS5000	Jose M. Guglieri Pressler	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢
AHS5042	Joan Velasco i Mullera	🟢	🟢	🟢	○	🟢	🟢
AHS5103	Nicolás Antunez Pérez	🟢	🟠	🟢	🟢	🟢	🟢
AHS5949	Jose Ramón Almagro	🟢	○	○	○	○	○
AHS6411	Mariano Rico Climent	🟢	○	🟢	🟢	🟢	🟢
AHS7023	Jose Henríquez	🟢	○	○	○	○	○
AHS7346	Joaquín Casillas Meléndez	○	🟢	🟢	○	○	🟢
AHS7541	Miguel A. Montavez Prieto	○	○	○	🟢	○	○
AHS7600	Jose Carlos Ortiz García	🟠	🟢	○	🟠	🟠	🟠
AHS7700	Javier García-Conde	○	○	🟢	🟢	○	○
AHS7909	Angel López Calleja	🟢	○	○	🟢	○	○
AHS8039	Manuel Cabanillas Barata	🟠	🟠	🟠	🟠	🟠	🟠
AHS8080	Sergi Llop	🟢	○	○	🟢	🟢	○
AHS8190	Josep Ignasi Ondiviela	🟢	○	🟢	🟢	🟢	🟢
AHS8343	Luis Samengo	○	○	🟢	🟢	🟢	🟢
AHS8359	Jose R. Roldan Hernández	○	○	○	○	🟢	○
AHS8517	Xabier Esparza	🟢	○	○	○	○	○

Licencia	Nombre	01	02	03	04	05	06
AHS8535	Tolo Coll	○	○	○	🟢	○	○
AHS8610	Rubén Muñoz	○	○	🟢	○	○	○
AHS8626	Cristian Machado da Costa	🟢	🟢	○	🟢	🟢	○
AHS8795	Rodolfo Villena	○	○	○	🟢	🟢	🟢
AHS8880	Miguel Jose Urroz Jolis	○	○	🟢	🟢	🟢	🟢
AHS8962	A. Javier Solano	○	○	🟢	🟢	○	○
AHS9012	Arturo Ávila	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢
AHS9068	Edmundo J. Álvarez Bouza	○	○	○	○	○	🟢
AHS9078	Pablo González Pérez	○	○	○	🟢	○	🟢
AHS9109	Ernesto Cerrillo	○	○	○	🟢	○	○
AHS9202	Carlos Oliva	○	🟢	🟢	○	○	○
AHS9214	Francisco Rendón	○	○	○	○	🟢	○
AHS9240	Miguel Angel Vázquez	○	○	🟠	○	○	○
AHS9389	Daniel Olmos Orduña	○	○	○	○	🟢	○
AHS9492	Ismael Beltrán Sierra	○	○	○	🟢	○	○
AHS9538	Roberto Oliva	○	○	○	🟢	🟢	○
AHS9580	Iván Serrano	○	○	🟢	🟢	○	○

🟢 Participación como Piloto 🟠 Participación como ATC

AHS-FIRE

UN RELATO DE AYER

Hola Familia, que recuerdos me están viniendo leyendo vuestros mails en relación a AHS-FIRE. Me viene a la memoria aquel fuego en el Norte y que teníamos como base LESO: Fue un día muy caluroso de Agosto, soplaba un viento muy fuerte del Este, faltaban unas horas para el ocaso, el asfalto de la plataforma dónde reposaban tranquilos nuestros CL-215, avionetas apagafuegos, helicópteros de transporte de cuadrillas de bomberos, despedía un asfixiante calor.

Mientras, en los barracones habilitados para nuestro descanso los pilotos nos repartíamos en diversas actividades, unos dormitando o apurando alguna bebida, otros enfrascados en una partida de ajedrez o viendo la televisión y todos con una oreja pendiente del timbre de alarma, pues sabíamos que un día como ése era el ideal para los desaprensivos pirómanos, mucho viento, excesivo calor y llegando el día a su fin lo que imposibilitaría el trabajo de extinción desde el aire.

Recibimos una llamada en el centro de mando de AHS-FIRE solicitando un vuelo de inspección por un conato de incendio en el monte (no recuerdo el nombre), la maquinaria apagafuegos se pone en marcha, salgo de inmediato con la Cessna de reconocimiento acompañado de un helicóptero con una cuadrilla de intervención rápida al completo, quedando el resto de compañeros en alerta máxima.

A unos kilómetros del objetivo ya divisamos las primeras columnas de humo aplanadas por el fuerte viento del Este, el fuego crecía por momentos; di orden al helicóptero de realizar estacionaria a ras de suelo cerca del foco para que los bomberos pudieran atacar las llamas lo más rápidamente posible. Notifico a las fuerzas de tierra la situación para que envíen refuerzos de inmediato y en unos minutos observo a lo lejos varios camiones de bomberos que subían lentamente serpenteando la sinuosa carretera para aproximarse lo más posible al foco. La experiencia me decía que aquello iba a ser gordo, quizás el incendio más fuerte de aquel verano; habían aparecido más focos formando un frente intermitente de varios kilómetros.

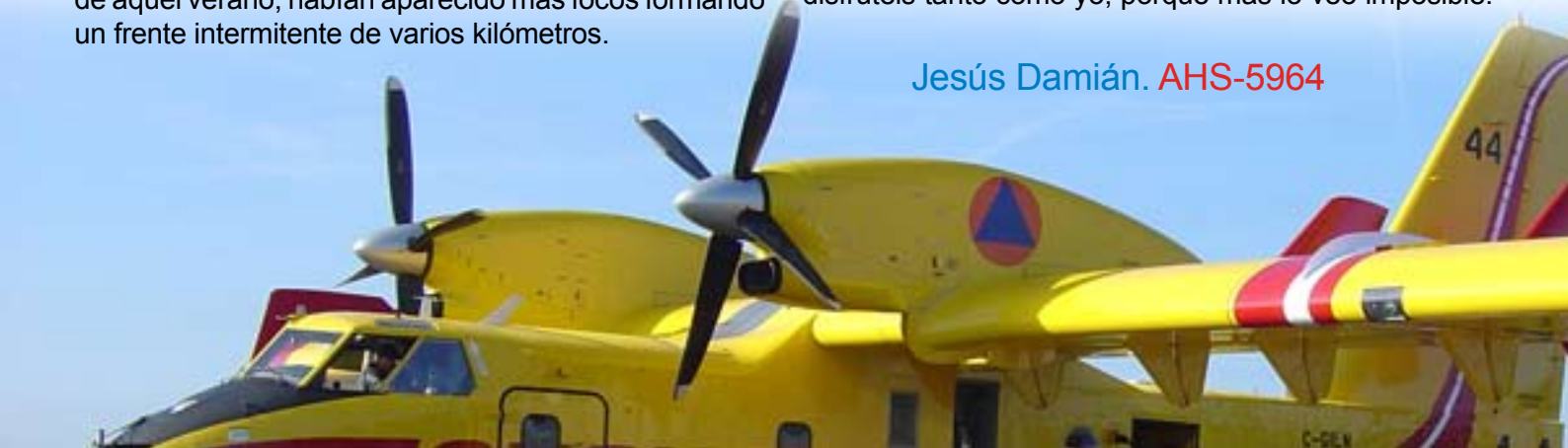
Había llegado el momento de atacar con todo...notifico al centro de Mando de Ahs-Fire dando coordenadas, rumbo, viento, situación del personal de tierra, aproximación para descarga de los botijos y de los aparatos más pequeños,... y suena la alarma en LESO: “Todos los pilotos listos para despegue inmediato”. Los controladores hacen su trabajo de manera impecable y van dando las salidas con toda la celeridad posible. Los pilotos una vez en el aire y alejados unos Kms. de Leso pasan a mi frecuencia para recibir últimas instrucciones, mientras me mantengo en altura realizando 360 y sin perder de vista la evolución del fuego y a los tres Albatros (botijos, CL215) que se acercan con las panzas llenas de esperanza líquida. Mientras, nuestros compañeros de tierra han desplegado sus camiones frente al fuego y luchan a brazo partido por contener lo incontenible.

“Albatros 1, 2 y 3 realicen descarga en el extremo Oeste del frente y posterior salida rumbo Oeste, después pasen a frecuencia LESO”....sí señor descarga perfecta, las toneladas de agua hacen su efecto y el personal de tierra lo agradece saludando al cielo. Repentinamente suena en mis auriculares la llamada de socorro de nuestros bomberos de intervención rápida “Estamos rodeados y tenemos heridos, necesitamos que nos echen agua y evacuación inmediata” Doy orden a los tres patos (avionetas tipo Air Tractor) que se acercan para que realicen descarga sobre nuestros hombres y digo a Libélula (helicóptero) que esté listo para evacuación de la brigada de manera inmediata. Los servicios médicos se preparan en Leso. Libélula en una arriesgada extracción consigue poner a salvo a todos los hombres en Leso y realiza el traslado de un herido grave a la azotea del hospital de San Sebastián.

Así pasaron varias horas llenas de intenso trabajo volador, con los patos llenando agua en pista y los albatros en la bahía de Leso, y vuelta al infierno, ya entrada la noche y sin apenas luz dimos por concluido nuestra tarea con éxito y la pista de Leso con todas sus luces al completo nos dio la bienvenida. Por cierto un Pato pilotado por Guglieri tuvo sus problemas en la aproximación con el motor y tuvo que tomar de emergencia. De nuevo los controladores realizaron un enorme trabajo para organizar la llegada de todos los aparatos. Llegada acompañada de fuegos artificiales por las fiestas de la localidad.

Así lo recuerdo....por cierto estoy buscando el archivo de éste fuego y si lo encuentro os lo mando para que lo disfrutéis tanto como yo, porque más lo veo imposible.

Jesús Damián. AHS-5964



Museo de aviones históricos en vuelo

La Fundación Infante de Orleáns es una de esas raras instituciones que nos encontramos a veces en nuestro país, que surgida desde la iniciativa privada y que sin ser muy conocida por el público en general, por su seriedad y buen hacer, ha logrado alcanzar un prestigio que sobrepasa con creces nuestras fronteras, siendo reconocida en el ámbito aeronáutico internacional como una de las mejores del mundo. La Federación Aeronáutica Internacional (FAI) ha incluido el Museo de la Fundación en su lista de Museos Recomendados y le otorgó en 1994 su Diploma de Honor.

La FIO, como se la conoce en el mundillo aeronáutico, es una colección de aviones históricos con una característica muy singular: que todos ellos están en perfecto estado de conservación y que vuelan!. Que un avión vuele, en principio no tiene por qué extrañarnos, se construyó para volar, pero que aviones con más de 70 años de edad (el más "joven" cumplirá este año los 52), algunos de ellos piezas únicas en el mundo, lo hagan varias veces al año con absoluta seguridad y regularidad, realmente tiene su mérito.

La Fundación

El origen de esta colección se remonta a 1984, cuando un grupo de aficionados creó en Cuatro Vientos la Sección de Aviones Históricos del Aeroclub J.L. Aresti. Los primeros aviones que entraron a formar parte de la colección, aparte de algunas Bücker B131 Jungmann propiedad de algunos de los miembros del aeroclub, fueron las dos Texan T-6, que en 1982 fueron dadas de baja por el Ministerio de Defensa y que tras complicadas gestiones pudieron ser matriculadas por Aviación Civil para que pudiesen seguir volando. Junto a las Texan, uno de los Boeing Stearman, las dos AISA y otro de los Stinson forman parte de ese núcleo inicial de la colección.

Pero el número de aparatos iba aumentando año tras año y ya casi era imposible mantenerlos. Entonces comenzó a gestarse la idea del museo.

Para consolidar esta iniciativa, se constituyó en 1989 la Fundación Infante de Orleáns, con el objetivo de completar la más amplia colección posible de los aviones que han jugado un papel prominente en el desarrollo de la aeronáutica española.

En 1990, gracias al apoyo de diversas entidades públicas y privadas, se acondicionó el hangar número 3 del aeropuerto de Cuatro Vientos y se inauguró en él el museo de la FIO, en donde se puede contemplar actualmente la mayor parte de la colección, no toda ella, ya que con la continua incorporación de nuevas adquisiciones, la capacidad del hangar se ha visto ampliamente sobrepasada.

En un primer momento, la FIO tiene que utilizar los 1000m² que disponía para guardar los aviones y realizar las tareas de restauración y mantenimiento, lo que ocasionaba a veces no pocos problemas a la hora de poder mostrar la colección. Esos problemas se solucionaron al año siguiente, cuando la fundación puede disponer también del hangar numero 5, más pequeño que el 3, al que se trasladan los talleres y en sus 500 m² se crea el Centro de Restauración y Mantenimiento, imprescindible para la perfecta conservación de los aviones. Con este desahogo, es entonces cuando en el hangar 3, la colección se convierte en museo visitable.

La FIO toma su nombre de Don Alfonso de Orleáns y Borbón, nieto de la reina Isabel II y primer piloto militar español. Tras su paso por la Academia Militar de Toledo, realizó el curso de piloto en Francia en 1910. Participó activamente en la Guerra de Marruecos y desempeñó un papel fundamental en el desarrollo y consolidación de la naciente aviación militar española. Don Alfonso de Orleáns se mantuvo como piloto activo hasta los 88 años de edad y totalizó más de 6000 horas de vuelo.

Figura central de la FIO es su presidente Carlos Valle, *alma mater* de la fundación y que gracias a su esfuerzo y dedicación ha llevado a la FIO al prestigioso lugar que actualmente ocupa en el mundo aeronáutico español e internacional.

Hay que resaltar también el esfuerzo que realizan los pilotos que hacen posible la exhibición en vuelo de la FIO. La mayor parte de ellos pertenecen a Iberia y tienen un acuerdo con Operaciones de la compañía para que el primer domingo de cada mes puedan estar libres de servicio para poder volar los aviones de la colección.

Y no sería justo dejar de mencionar también a todos los voluntarios y colaboradores que participan a lo largo de todo el año en las distintas áreas de actividad de la fundación, así como a los Miembros Protectores que con su ayuda participan en este singular proyecto.

La FIO cuenta con un buen número de entidades patrocinadoras y colaboradoras, algunas de las cuales han prestado su apoyo a proyectos concretos de adquisición o restauración de determinados aviones. Como patrocinadores principales figuran AENA, a través de la Fundación AENA y Repsol, que aporta el combustible necesario para los aviones y permite la publicación anual del calendario.

Todos los recursos que obtiene la FIO van encaminados primordialmente a la colección, a mantener los aviones en vuelo.

El futuro de la FIO parece ser que va a estar ligado al nuevo Museo de la Aviación de Getafe, un gran proyecto del conocido arquitecto Norman Foster que se ubicará en el Parque Tecnológico Carpetania y que cuenta con el apoyo del Ayuntamiento de Getafe y de la Comunidad de Madrid.

El Museo

Aunque los fondos básicos del Museo están constituidos por los aviones, el hangar en el que se preservan éstos se ha ido convirtiendo en un verdadero museo de historia aeronáutica, gracias a las aportaciones de entidades y particulares.

La Colección

La colección de la FIO, es una colección viva a la que constantemente se le incorporan nuevos aparatos y que cuenta actualmente con 38 aviones, de 30 modelos diferentes, en propiedad en su mayoría, aunque algunos están en depósito o pertenecen a socios protectores, si bien es la FIO la encargada de su mantenimiento y custodia. Una vez al mes esta colección cobra vida mediante una exhibición aérea que permite contemplar en su elemento natural estas reliquias del pasado en perfecto estado de vuelo.

Continuamente se siguen ofreciendo aviones a la FIO, pero estos ofrecimientos no siempre son tenidos en consideración al no tener los aparatos un interés especial.

Las últimas incorporaciones a la colección, junto al difundido Polikarpov I-16 Mosca, han sido las del De Havilland DH-60 Moth, el Fleet 10, el Stenson L-5 Sentinel y el De Havilland DHC-1 Chipmunk, que incluso voló este pasado mes de septiembre, desde Ocaña a Sywell, en Inglaterra, para participar en el homenaje a los 60 cumpleaños de la aparición de este modelo.

Todos los aviones que aquí podemos ver han tenido su importancia en la historia aeronáutica mundial o española y es difícil hacer una selección para mostrar los más significativos. No obstante, entre las que podríamos considerar como las joyas de la FIO tendríamos que mencionar:

De Havilland DH-60 Moth, el avión que popularizó la aviación deportiva, poniendo por primera vez al alcance del ciudadano medio la posibilidad de poder comprar su propio avión. Antes de nuestra Guerra Civil, era el avión más popular en España y en todo el mundo, siendo el avión de la 1ª mujer piloto española en 1928.

Comper C.L.A. Swift, con los mismos colores y decoración que la del aparato que Fernando Rein Loring voló desde Madrid a Manila en 1933: 15.000 km. en 12 etapas. Solamente se conservan en el mundo dos aparatos en vuelo, uno de ellos el de la FIO.

Polikarpov I-16 Mosca, el primer caza monoplano con tren retráctil del mundo y que tan buen papel desempeñó en el bando republicano durante la Guerra Civil española.

British Aircraft Eagle 2, semejante al aparato con el que Juan Ignacio Pombo realizó en 1935 la hazaña de volar de Santander a Méjico en 25 etapas cuajadas de incidencias.

Bücker BU 131 Jungmann, biplano de enseñanza elemental que se ganó la justa reputación de ser uno de los mejores del mundo y que jugó un papel fundamental en la formación de pilotos durante varias generaciones.

Hispano Aviación HA-200 Saeta, el primer reactor totalmente diseñado y fabricado en España.

Junto a los aviones y gracias a las donaciones que se han ido recibiendo, el museo de la FIO se complementa con un buen número de maquetas de aviones, cuadros, fotografías, instrumentos de navegación, equipos de vuelo, licencias, etc. que complementan el conjunto y ofrecen una interesante panorámica de la historia de la aviación española.

La Biblioteca

La FIO cuenta como no podía ser de otra manera con una biblioteca especializada, que se amplia constantemente gracias a adquisiciones y donativos, no sólo de libros y revistas, sino también de material aeronáutico. Por problemas de espacio, esta biblioteca no está actualmente abierta al público, pero es seguro, que cuando la FIO se encuentre en su nueva ubicación este problema quedará resuelto.

Centro de restauración y mantenimiento

Como ya hemos dicho, todas las tareas de restauración y mantenimiento de los aviones de la colección se llevan a cabo en el hangar nº 5 de Cuatro Vientos, casi al lado del museo. Para realizar tan importante tarea, la FIO cuenta con dos especialistas contratados más aprendices y voluntarios que ayudan en diferentes tareas. Solamente atienden por el momento, a los aviones adscritos a la fundación.

La restauración y conservación de estos aviones supone un complejo proceso que ha de satisfacer tanto las exigencias de autenticidad como las de seguridad que marca Aviación Civil. Para ello la Fundación cuenta con un taller propio, instalado como ya hemos dicho en el hangar nº 5 de Cuatro Vientos, casi al lado del museo, en el que conviven técnicas casi desaparecidas, como la construcción en madera o el entelado, con las más modernas tecnologías en mantenimiento y materiales.

Algo que no ven los aficionados y que ha traído de cabeza en muchas ocasiones a los responsables de la colección ha sido llegar a acuerdos con Aviación Civil para los programas de mantenimiento de unos aparatos que hace ya mucho tiempo que deberían haber dejado de volar o que en su origen eran aviones militares.

Los actuales programas de mantenimiento de todos los aviones los determina Aviación Civil que determina estándares de revisión cada 100 horas de vuelo o anuales, siendo estos últimos lo que se aplican siempre ya que con las exhibiciones no llegan a completarse anualmente las 100 horas de vuelo. Esto es así para casi todos los aviones, exceptuando los Texan T-6 y el Saeta, que son bastante más complicados y tienen un programa de mantenimiento especial que garantiza que cada 10/12 años todos los sistemas del avión han sido completamente revisados. Hay algunas tareas que no pueden realizarse en la FIO y necesitan empresas de alta tecnología, como por ejemplo las revisiones de las hélices, por lo que son estas empresas las que las realizan.

Las exhibiciones aéreas

Constituyen la mejor tarjeta de presentación de la FIO y su faceta más reconocida y festiva. Tienen lugar en el aeropuerto de Cuatro Vientos, el más antiguo de España, los primeros domingos de cada mes, excepto agosto y enero. El Real Aero Club de España cede sus instalaciones para que los aviones de la FIO salgan de su hangar para ser expuestos y contemplados por los visitantes que acuden puntualmente a la cita y que en determinadas ocasiones del año son realmente numerosos.

Estas jornadas comienzan temprano, pues hay que ir sacando los aviones del hangar para su exhibición estática y no es tarea fácil. Sobre las 9:00h. de la mañana comienzan los preparativos para que a las 11:00h. ya estén todos los aviones preparados para que puedan ser contemplados por el público. Mientras se van sacando y colocando los aviones, los pilotos que vayan a volar ese día se reúnen para preparar el programa de la exhibición aérea.

La secuencia de las Exhibiciones de la FIO es siempre la misma. A las 11:00h. de la mañana se abre al público la exhibición estática. Todos los aviones que estén en disposición de volar ese día se sacan del hangar del museo y se colocan en una explanada junto al Aero Club para que puedan ser vistos y fotografiados de cerca por los aficionados y curiosos que a partir de las 11:30h. pueden seguir de cerca las explicaciones que sobre los diferentes aparatos y durante cerca de una hora va dando Javier Permanyer (Conservador del museo y responsable de comunicación de la FIO). Una pequeña tienda permite durante todo el tiempo de la exhibición la compra de libros, películas y recuerdos relacionados naturalmente con la aviación.

A las 12:30h. tiene lugar el sorteo de las plazas de vuelo y recuerdos de la colección entre los socios protectores que hayan acudido a la exhibición de ese día y a continuación el público tiene que abandonar la explanada para preparar la salida de los aviones y proceder un cuarto de hora después a la puesta en marcha de los motores. Momento este de gran intensidad, ya que los aviones se van poniendo en marcha uno tras otro, cada uno de una manera diferente y en el que no sólo se pueden apreciar los sonidos de los diferentes motores, desde el suave petardeo de la Fleet 2, con un sonido parecido al que hacían las antiguas máquinas de coser, hasta el potente retumbar de los Texan, sino que hasta el público va llegando ese olor inconfundible a keroseno y aceite quemado tan apreciado por los aficionados.

A las 13:00 comienza la exhibición en vuelo. Los aviones van saliendo uno tras otro de la explanada en donde han sido contemplados por el público y van acercándose a la cabecera de pista para levantar vuelo una vez más. Los aviones en su despegue van pasando uno tras otro y el público corre de nuevo a la explanada a coger un buen sitio para contemplarlos.

Una vez en el aire, los aviones se van agrupando según sus características para pasar en vuelo de formación sobre los espectadores. El espectáculo es grandioso, ver evolucionar en el aire unos aviones que casi ninguno de nosotros hemos tenido oportunidad de conocer es algo maravilloso. Los dos Texan con su vivo color amarillo flanqueando al Saeta son siempre los últimos en pasar y el estruendo que producen y la belleza de sus movimientos en vuelo de formación muy cerrada es uno de los puntos fuertes de cada exhibición. Mientras los diferentes grupos de aviones evolucionan en el aire de Cuatro Vientos y se preparan para una nueva pasada sobre el público, la Pitts Special evoluciona sobre nuestras cabezas en increíbles piruetas que asombran a más de uno.

Los aviones pasan una y otra vez deleitando con sus movimientos, su ruido y sus colores a los aficionados que no paran de tomar fotografías ya sea desde un teléfono móvil o con equipos que no tienen nada que envidiar a los profesionales. Mientras, a través de la megafonía se van dando indicaciones sobre las evoluciones de los aviones y las dificultades de los ejercicios.

Una hora es lo viene a durar la exhibición en vuelo de la colección de la FIO, a la que siempre pone el broche final las piruetas y acrobacias de la Pitts Special. Sobre las 14:00h. la exhibición termina y los aviones van regresando a su hangar. Los más renuentes a abandonar el recinto se quedarán todavía un rato más para contemplar las evoluciones del personal de la FIO alrededor de los aparatos y ver cómo los van introduciendo en el hangar que será su hogar durante otro mes más antes de que puedan salir de nuevo al aire.

Hay que señalar que los días de exhibición, el aeropuerto de Cuatro Vientos se cierra a la aviación civil mientras los aviones de la FIO están en vuelo. Para los curiosos, comentarles que Aviación Civil tiene publicado un NOTAM en el que se informa del cierre del aeropuerto entre las 13.00 y 14:00h. de primer domingo de cada mes.

Todo lo que hoy se puede apreciar en Cuatro Vientos no sería nada sin el trabajo que silenciosamente desde dentro se realiza en la FIO. Además de los pilotos que hacen posible la exhibición en vuelo, un gran número de voluntarios y colaboradores participan en tareas esenciales a lo largo de todo el año en distintas áreas de actividad. Junto a ellos los Miembros Protectores son otro de los soportes de la Fundación prácticamente desde su inicio, a la que apoyan desinteresadamente con sus donativos. Sin olvidar tampoco a las Entidades Patrocinadoras, que además de ayudar en la marcha diaria de la Fundación han dado su apoyo a proyectos concretos de adquisición o restauración de determinados aviones.

Fabricante	Modelo	Pais de origen	Año fabricación	Unidades
De Havilland	DH-60 Moth	Inglaterra	1925	1
Fleet	2	EE.UU.	1928	1
Comper	C.L.A. 7 Swift	Inglaterra	1929	1
Focke Wulf	44 Stieglitz	Alemania	1932	1
Polikarpov	I-16 Mosca	URRS	1933	1
Boeing	Stearman 75 Kaydet	EE.UU.	1933	2
British Aircraft	Swallow 2	Inglaterra	1933	1
British Aircraft	Eagle 2	Inglaterra	1934	1
Bücker	BU 131 Jungmann	Alemania/España	1934	7
Miles	Falcon Six M3.C	Inglaterra	1935	1
Bücker	BU 133 Jungmeister	Alemania	1935	1
Piper	J-3C-65	EE.UU.	1936	1
Beechcraft	18 (C-45 H)	EE.UU.	1937	1
Aisa	P.E.38 Schulgleiter	Alemania/España	1938	1
North American	T-6 Texan	EE.UU.	1938	2
Piper	L-4H Grasshopper	EE.UU.	1941	1
Stinson	L-5E Sentinel	EE.UU.	1941	1
Stinson	108-3 Voyager	EE.UU.	1944	1
Piper	L-14 Army Cruiser	EE.UU.	1945	1
De Havilland	DHC-1 Chipmunk	Inglaterra/Canadá	1946	1
Beechcraft	T-34A Mentor	EE.UU.	1948	1
Cessna	L.19 Bird Dog	EE.UU.	1949	1
Piper	PA-20 Pacer	EE.UU.	1949	1
Jodel	D.119.S Compostela	Francia/ España	1950	1
AISA	I-115	España	1952	1
AISA	I-11 B	España	1953	1
Dornier /CASA	DO-27/ C-127	Alemania/España	1954	1
Hispano Aviación	HA-200 Saeta	España	1955	1
Zlin	526F Trener Master	Checoeslovaquia	1957	1
Pitts	S2A Special	EE.UU.	1967	1

DIRECCIÓN

Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos
Hangar nº 3. 28044 Madrid

DATOS PARA UNA VISITA

MUSEO

Precio entrada: gratuito.

Horario: de martes a sábados de 11 a 14h.

Cerrado: Domingo, lunes y festivos y el mes de agosto.

Visitas colectivas: bajo petición/reserva

Teléfono de información: 915.080.842

EXHIBICIÓN AEREA

Precio entrada: 5€ adultos. Gratuito para los niños y mayores de 65 años y también para los miembros protectores que disponen además de dos entradas gratuitas para invitados.

Horario: 11 a 14h.

Teléfono de información: 913.211.857

Contacto Radar agradece a Javier Permanyer las informaciones y facilidades dadas para la realización de este artículo

Xabier Esparza. AHS-8517

Curso y Examen de Piloto Comercial:

entrevista a Héctor Castillo

Dándote un paseo por Internet puedes comprobar que una de las mejores escuelas de pilotos virtual es AirHispania. Ello es posible gracias al trabajo que realizan en esta compañía como instructores, profesionales de la aviación que emplean sus conocimientos y experiencias en formar pilotos virtuales. Uno de estos instructores recientemente ha conseguido la titulación de Piloto Comercial, y al cual hemos querido realizar esta entrevista para orientación y ayuda de otras personas que tengan en mente la idea de conseguir esta titulación.

Ficha Técnica:
Curso de Piloto comercial

Modulo Teórico de Transporte de Líneas Aéreas (obligatorio para ser Comandante)

Habilitación para:
Comandante de multimotores ligeros en instrumental
Copiloto en Línea Aérea o de carga
MCC – Curso de Coordinación de recursos en cabina

Realizado en:
Escuela Aerofan de Madrid

Duración del curso:
Opción 1. - Integrado (2 años)
Opción 2.- Por módulos (depende de dedicación)

Coste económico del curso:
Opción 1. - entre 47.000 y 70.000€ dependiendo de la escuela, por módulos puede salir
Opción 2. - entre 36.000 y 42.000€ dependiendo del avión que se vuele.

Asignaturas:
Opción 1. - Trasportes
1. - Derecho
2. - Procedimientos Operacionales
3. - Principios de Vuelo
4. - Comunicaciones VFR
5. - Comunicaciones IFR
6. - Planificación y Control de Vuelo
7. - Performance
8. - Carga y centrado
9. - Instrumentos
10. - Sistemas
11. - Navegación General
12. - Radionavegación
13. - Meteorología y Medicina Aeronáutica
14. - Factor Humano

Opción 2. - Piloto privado
9 asignaturas de carácter general de dificultad alta
+ Curso Teórico de Transportes Completo.

Horario de clases:
De 16:45 a 21:00 todos los días durante:
9 a 12 meses lectivos para Transporte
3 meses lectivos para privado

Numero de profesores:
Transporte 14 / Privado 1

Horas en simulador:
25 Horas

Simuladores empleados:
Frasca Básico y B90
MCC – Avanzados del A-320, B757 y Citation IV

Después de haber resumido a modo de ficha técnica el curso pasamos a la entrevista realizada.

¿Qué motivaciones has tenido para realizar este curso?

Imagino que como casi todas las personas decididos ha cursar los estudios de Piloto, nos mueve una Pasión común, esta es sin lugar a dudas "Volar", volar es un concepto abstracto que se puede percibir en varios escenarios.
La persona que vuela es la que busca un sueño, desde mi punto de vista, realidad y abstracción es lo mismo, los sueños y la realidad están muy cerca, quizá a un sonido de despertador. Recordemos que crecer, hacernos adultos, es recobrar la seriedad con la que jugábamos de niños. Uno de mis profesores dijo una vez, da igual el avión que voléis, lo importante es tener el culo en el aire.

¿Qué requisitos se necesitan para apuntarse a este curso?

El primero y más importante es el requisito médico. Obtener el certificado médico de clase I puede costarnos más de un disgusto, sobre todo a personas como yo que tenemos miopía. Es un reconocimiento que dura toda una mañana, de 8 a 14:00.Te miran de arriba abajo, es cansado pero al final se pasa.
Para el curso de piloto Comercial, Modulo de Piloto de Trasporte de Líneas Aéreas, nos piden tener el PPL, COU o similar, o un examen de ingreso en la Escuela.

Elegiste Aerofan para realizar el curso. ¿Has tenido algún motivo en especial para elegirla?

Me trataron muy bien desde el comienzo, además de ser la más económica de España y ofrecer flexibilidad de pagos.

¿Los profesores que has tenido han sido o son pilotos?

Mis profesores han sido Comandantes del 320 en Iberia, Pilotos del F18 en Torrejón y un Ingeniero Aeronáutico del Ejército del Aire.

¿Qué asignatura te ha resultado más complicada a la hora de estudiar o en el examen?

Las Asignaturas más complicadas son Meteorología, porque se estudia a un nivel detallado y las preguntas de la base de datos JAR son muy rebuscadas.
Otras asignaturas como Navegación o Planificación no son fáciles, porque el examen consta de muchas preguntas con cálculos, y el tiempo es muy limitado.

Y a la inversa ¿con qué asignaturas te has encontrado más a gusto?

Me gustan todas, aunque reconozco que calcular con tablas me resulta arcaico y aburrido. Como

siempre en Europa se le da mucha importancia a la teoría pura y dura, y me temo que a un piloto, le ayudaría mas tener un conocimiento práctico de la teoría, al fin y al cabo, ciertos datos los terminas olvidando unos días después del examen, sin embargo montar en bicicleta no se olvida nunca, en cualquier caso, ay una criba, se pasa por ella y a volar.

Imagino que para estas asignaturas es necesario dominar alguna materia como matemáticas, Física, ingles, etc. ¿cual crees que es más necesaria?

Pienso que el Inglés es la asignatura que más nos podría ayudar como pilotos y a la que menos importancia se le otorga, ya nos llevaremos las bofetadas cuando busquemos trabajo, en cuanto a Matemáticas, Física etc. en la carrera civil no hay un nivel demasiado elevado, algo de Trigonometría, senos, cosenos… La carrera de piloto es difícil, más que por su dificultad de comprensión, por la cantidad de conceptos que tenemos que memorizar y comprender en un breve periodo de tiempo.

Después de clase ¿cuantas horas has tenido que dedicarle diariamente?

Le dedique muchas horas, soy algo mayor para esta profesión, “29 años” y deseo terminar cuanto antes.

¿Qué material de estudio es necesario para realizar el curso?

Libros específicos de cada asignatura, una calculadora, un CR-3 “Regla de Cálculo”. Mapas, un Plotter y unas cuantas bebidas que den alas.

Una vez acabado el curso ¿quien realiza los exámenes, donde y cuánto duran?

Los exámenes los realiza Aviación Civil sin un lugar específico, cada vez es un lugar distinto.
La duración de estos suele ser de 4 días entre las 9 y las 15:40h.

¿Como se reparten los exámenes en los diferentes días?

Las 14 asignaturas se distribuyen en 3 o 4 exámenes al día. No recomiendo a nadie, presentarse a las 14 asignaturas a la vez, terminas con un dolor de cabeza importante.

¿Qué duración se permite para los exámenes?

Cada examen tiene una duración distinta, el más largo 3 horas

¿Qué número de personas aproximadamente se han presentado a examen?

Unos 200 solamente en Madrid. Somos muchos estudiantes para pocas Compañías aéreas estando el mercado tan saturado. En España terminamos los estudios alrededor de 600 pilotos por año.

¿Has encontrado algún problema o dificultad a la hora de realizar los exámenes con relación a lo explicado en la escuela?

Mi problema fue que me presente mucho antes de que acabaran las clases, entonces me tuve que buscar la vida, si eres PPL, Aviación Civil te permite presentarte a los exámenes, 6 meses más tarde de matricularte en el curso, mis compañeros se empiezan a examinar en noviembre y yo me examine en Junio. Lo mejor es que sigo asistiendo

a clase después de haber aprobado y lo paso considerablemente mejor que mis compañeros.

¿Cómo es la forma de presentar el examen, oral, escrito, test, etc.?

Todos son escritos menos una parte del examen de comunicaciones que es oral y en Inglés.

¿Te han parecido los exámenes más complicados de lo que te esperabas?

Los exámenes de piloto, pueden resultar muy complicados si no tienes buena memoria, hay que memorizar y entender una media de 9000 preguntas tipo test, aunque la base de datos JAR, consta de 14.000 preguntas.

¿Qué asignaturas te han llevado en los exámenes más tiempo su resolución?

Lo que más tiempo lleva son las asignaturas de cálculo, planificación y navegación, hay muchos ejercicios, y cada uno lleva unos minutos, cuando sabes resolverlos, cuando no sabes, puedes tardar horas.

En todos los exámenes hay gente dispuesta a aprobar sin estudiar. ¿Has podido comprobar este extremo?

Se pilla antes a un mentiroso que a un cojo, claro que a los niños ricos les regalan unas sillas de ruedas con GPS de serie incluido. La vida es injusta por definición, aunque mira, me has dado una idea, que los examinadores de aviación civil pasen también el reconocimiento médico, sobre todo el de la vista.

¿Crees que todos los examinados tienen la idea clara de la responsabilidad a la que les autoriza el aprobar este examen?

Básicamente creo que sí, no he visto nunca a un piloto haciendo el payaso, sin embargo en un coche, he visto a muchos.

En el caso de no superar los exámenes ¿cuándo puede volver a presentarse?

Si no has aprobado todas las asignaturas en 4 convocatorias, tienes que ir a la salida y empezar todo de nuevo.

Una vez acabados los exámenes y aprobado todo, ¿cual es el siguiente paso?

Completar los exámenes de vuelo, comercial, instrumental y multimotor, solicitar la licencia, y después hacer el curso de recursos de cabina MCC.

Una vez conseguida la titulación, ¿cual seria el siguiente paso?

Empezar a invitar a cafés a todo el mundo que te pueda ayudar a conseguir trabajo, hacer el curso de instructor no es mala idea, pero lo de los cafés, trae mejores resultados.

Después de tanto esfuerzo y como esta el mercado ¿merece la pena el sacrificio?

Ya que esta revista esta creada por pilotos virtuales, desde mi punto de vista volar en la realidad o en simulación es similar, tendríamos que encontrar otro término, desde mi punto de vista un helicóptero no vuela, sin embargo es real…. jajaja. He tenido la ocasión de conocer a fondo el mundo de la simulación y el “real” mi opinión básica entre uno y otro, es que simular bien, es más divertido que volar en la realidad, pero volar en un avión es más gratificante. Una de las grandes sensaciones de un piloto es bajarse de un avión habiendo volado bien. Como estoy volando en instrumental, no puedo disfrutar del paisaje, entre el panel del avión y el del simulador la verdad mucha diferencia no hay, el ruido, pero hay ciertos paisajes que no se pueden simular, pero tampoco hay tantos puestos de trabajo como personas que tenemos instalados en nuestro ordenador el ultimo avión de pago que nos hace sentir casi casi como un piloto de líneas aéreas, además disfrutamos de lo bonito, porque volar mola, pero volar 16 horas al día no mola tanto.

¿Crees que es una vía profesional con futuro?

Es una vía profesional que lleva sufriendo una recesión desde hace tiempo, forma parte de un conjunto global, y este conjunto global se lo pone cada vez más difícil al trabajador joven y sin experiencia. A parte, el beneficio de la aviación hoy por hoy tiene una relación directa con el precio del combustible. Las Compañías además de haber reducido las tarifas con respecto al pasado, tienen unos costos por hora más elevados que en tiempo atrás. De alguna manera la disminución de las tarifas se suplen, con el incremento del número de pasajeros en el avión, en cualquier caso, no soy partidario de que un billete de avión cueste lo mismo que el del metro.

Una vez concluido todo el proceso ¿consideras necesaria algún tipo de actividad extra o por el contrario se esta totalmente capacitado para coger mandos y a volar?

Estamos capacitados para hacer lo que hemos aprendido, evidentemente un piloto comercial recién terminado esta muy lejos de poder comprender un avión a reacción, pero como todo en la vida, poco a poco vamos aprendiendo.

Para finalizar esta entrevista me gustaría comentaros como fui testigo oral del cansancio acumulado en Héctor durante este tiempo. Ha habido días que en el TS tu voz era casi irreconocible, días en los que he podido comprobar que hasta las personas mentalmente más fuertes tienen momentos de debilidad, pero ahí lo tenéis primera convocatoria y de 14 asignaturas 12 aprobadas y esas dos restantes en Septiembre. Creo que pocas personas lo han conseguido en tan poco tiempo.

Miguel Urroz. AHS-8880

El lunes 30 de enero del 2006 se incorporó a Airhispania el nuevo helicóptero, especial para enseñanza, Eurocopter EC-120 B 'Colibri'.

Se crea la escuela de helicópteros de AirHispania con un curso, a cargo de Fernando de la Portilla, para la formación de los futuros Instructores y en Abril comienzan las tutorías para las futuras promociones de pilotos de helicópteros.

Este ambicioso proyecto abre una apasionante alternativa en el uso de los simuladores de vuelo y enriquece las posibilidades de los vuelos online donde no son muy comunes los movimientos de helicópteros.

En el mes de mayo salió la primera promoción de pilotos, y desde estas páginas hemos querido conocer y transmitir a los lectores de la revista las impresiones de estos nuevos pilotos. Con este fin nos hemos puesto en contacto con uno de ellos, Arturo Ávila (lógicamente sin desmerecer la valía de cualquier otro), y que nos comente sus impresiones personales en el curso.

¿Qué te ha animado a realizar este curso?

La conocida calidad de los instructores de Airhispania y la dificultad de este tipo de vuelos.

¿Consideras necesario realizar los cursos de VFR e IFR, o por el contrario se podría apuntar directamente a este curso?

Creo que es un poco difícil que el aficionado al vuelo simulado comience su aprendizaje con este tipo de vuelos, es conveniente que por lo menos tenga conocimientos VFR.

Este curso parece ser que requiere una mayor dedicación. ¿Cómo valorarías esa dedicación comparando con los cursos de VFR e IFR?

No es necesaria una dedicación mucho mayor que a los otros cursos, quizás al principio cueste un poco más, pues se necesita configurar muy bien configurado el equipo y los controles de vuelo, cuantas mas horas de prácticas se le dedique mejor.

Experiencias del Curso de Helicópteros: Entrevista a Arturo Ávila

¿Tuviste algún momento de desmoralización o ha sido todo lo contrario?

Las primeras clases son un poco cuesta arriba, pues es necesario dedicarle bastante tiempo para controlar bien el vuelo estacionario. Una vez superada esta primera fase el vuelo con helicóptero apasiona.

¿Los elementos de mando y control son los mismos que para aviones o por el contrario hay diferencias?

Se utilizan los mismos elementos: Pedales, Mando de gases y Joystick o Yoke, aunque no actúan sobre los mismos elementos que en un avión.

Es necesario disponer de los tres controles para controlar el helicóptero. Además, es aconsejable disponer de mandos de muy buena sensibilidad para poder realizar las maniobras con precisión.

Disponer de pedales y un buen mando de gases (Colectivo) es muy aconsejable.

¿En qué aspecto has encontrado mayor dificultad para simulación con helicópteros?

La mayor dificultad es habituarse a usar los tres controles de vuelo: Cíclico (Joystick) , Colectivo (Mando de gases) y Rotor de cola (Pedales), de forma coordinada. Con la práctica se consigue manejar los tres mandos a la vez.

¿La fraseología empleada varia algo de la habitualmente utilizada?

No, es la misma que para un avión, si bien se pueden realizar maniobras diferentes, como el vuelo estacionario.

¿Qué te parece más animado desde el punto de vista visual, volar helicópteros o aviones?

Los dos tipos de vuelo tienen interés, pero es cierto que la maniobrabilidad del vuelo en helicóptero y la posibilidad de realizar un vuelo lento y a baja altitud permite un mayor disfrute de los escenarios.

¿La forma de tratar un controlador el vuelo de helicóptero es muy diferente a la de un avión o por el contrario no hay diferencias?

El controlador trata de igual manera a un helicóptero que a un avión, salvo las maniobras específicas de los helicópteros, como el despegue en estacionario desde la plataforma del aeropuerto y las aproximaciones directas.

¿Qué eventos considerarías más adecuados para el disfrute de volar helicópteros?

Un helicóptero puede participar en los mismos eventos que una avioneta y puede desempeñar maniobras de aterrizaje o acceso a zonas donde solo este tipo de aparatos tienen posibilidad de alcanzar, por eso, operaciones de observación y búsqueda y rescate son ideales.

¿Qué modelo de helicóptero considerarías necesario para el aprendizaje?

Helicópteros sencillos de un solo motor, sin ningún automatismo, con muy buena visibilidad en cabina y gran maniobrabilidad.

¿Qué modelo de helicóptero te gusta mas y que destacas de el?

Después de probar muchos modelos de helicópteros para el simulador, siempre vuelvo a usar el mismo: Eurocopter 120-B Colibrí de la escuela de Airhispania. Muy buena maniobrabilidad, dinámica de vuelo y visibilidad.

¿Desde tu punto de vista qué les comentarías a los pilotos que estén interesados en apuntarse al curso?

El piloto de helicóptero debe ser un aficionado al vuelo intrépido y amante del vuelo manual, son necesarias unas cualidades de destreza altas para poder dominar estos caprichosos aparatos. Su dominio permitirá realizar maniobras vedadas a otros aparatos y vuelos a lugares que otros aparatos no podrían acceder.

El curso impartido en la escuela complementa la titulación VFR/IFR del piloto y le capacita para poder dominar con seguridad dichas aeronaves y la evolución en espacios de vuelo controlado con arreglo a sus peculiares capacidades de maniobra.

La curva de aprendizaje en el curso es lenta y requiere muchísimo tiempo de práctica si se quieren realizar a la perfección las maniobras exigidas. Las tutorías, sin embargo, son muy amenas y divertidas, consiguiendo un progreso sólido y adaptado a las necesidades de cada piloto. La Titulación de helicópteros es solo para pilotos hechos de una madera especial, deben ser audaces y dispuestos a realizar maniobras difíciles y vuelos a lugares donde solo ellos pueden acceder. Pueden realizar tanto vuelos de transporte civil o de recreo como misiones apasionantes: Salvamento, lucha contra incendios, vigilancia de tráfico.

Se está evaluando el formar, en un futuro, un grupo de vuelo en formación que sea capaz de emular acrobacias como las que realiza la Patrulla ASPA. Patrulla real de vuelo en formación de helicópteros con base en Armilla (Granada)

Miguel Urroz. AHS-8880

PASO DE HÉLICE

Hay una serie de consultas que se repiten cíclicamente en la lista, el foro y por supuesto, en las clases de la escuela, al mismo ritmo que los nuevos pilotos comienzan a interesarse por realizar un manejo correcto de los mandos de su avión.

Una de estas preguntas recurrentes es la que se refiere al paso de la hélice en aquellos modelos equipados con mando de paso variable. ¿En que consiste el paso variable y como utilizarlo correctamente?

Casi siempre la respuesta consiste en establecer una analogía entre el mando de paso y las marchas en el motor de un automóvil. Y aunque básicamente la comparación es suficiente para entender el concepto, supongo que como a mí mismo me pasó, muchos desearían tener algún conocimiento más detallado de su funcionamiento.

Voy a intentar explicar de una forma clara y sencilla mi idea del funcionamiento de la hélice de paso variable.

Como ocurre con toda explicación sencilla, será incompleta. Pero espero que resulte una base suficiente para que todo aquel que desee profundizar algo más en el tema tenga marcado un camino a seguir.

DISEÑO

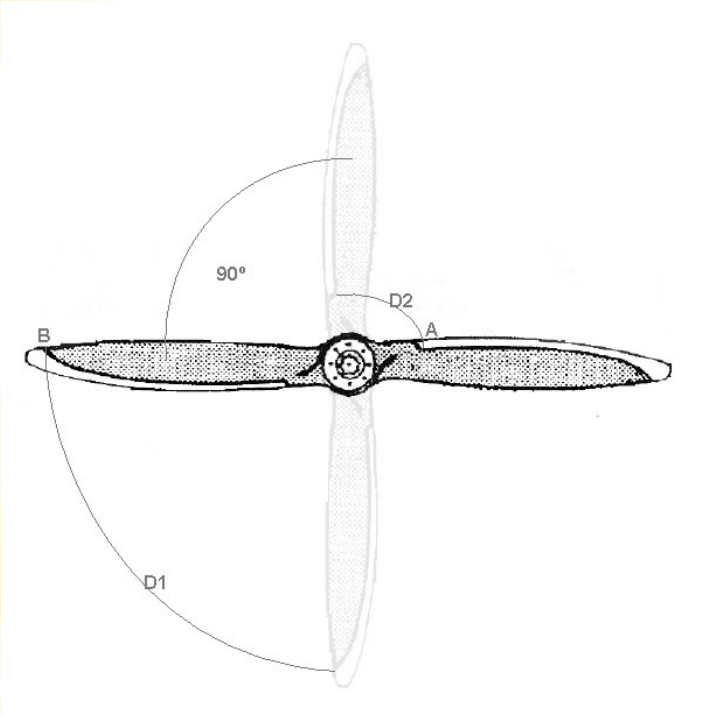
Comencemos por repasar una serie de conceptos básicos sobre la hélice que nos va a ayudar a entender su funcionamiento.

Una hélice es un perfil aerodinámico rotatorio. Esto quiere decir la hélice está sometida a los mismo principios aerodinámicos que las alas de un avión. Y comparte con las alas una serie de atributos como ángulo de incidencia, perfil, cuerda, ángulo de ataque….etc.

El ala produce sustentación al desplazarse en la corriente del viento relativo creado por el movimiento del avión. La hélice produce tracción (o propulsión, según esté situada) al desplazarse en la corriente de viento relativo creada al combinarse el movimiento de rotación que le impone el motor y el generado por el mismo avión al desplazarse.

En la figura 1 tenéis representada gráficamente la relación existente entre ala y hélice como perfiles aerodinámicos.

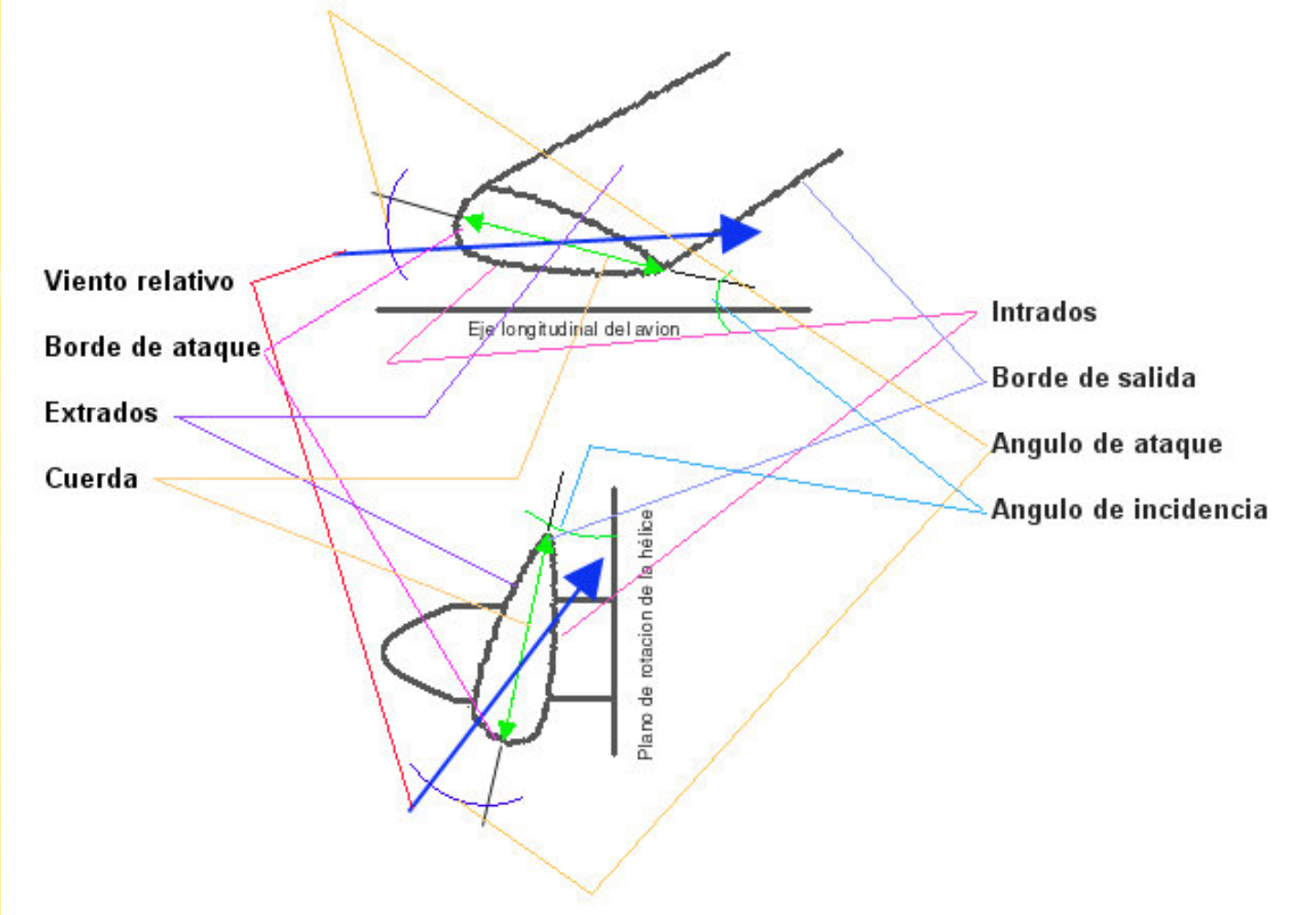
Una diferencia notable entre ambas que podemos observar a simple vista es la exagerada diferencia entre los ángulos de incidencia de distintas secciones del perfil de una pala (torsión) comparados con las diferencias que observamos entre secciones de la raíz y punta de un ala. Este truco de diseño está destinado a conseguir que la tracción producida por la hélice sea lo más uniforme posible. ¿Por qué?



Si observáis la figura 2 podéis observar una hélice girando.

El punto A, situado cerca del eje de giro de la hélice recorre 90º de circunferencia en un tiempo t.

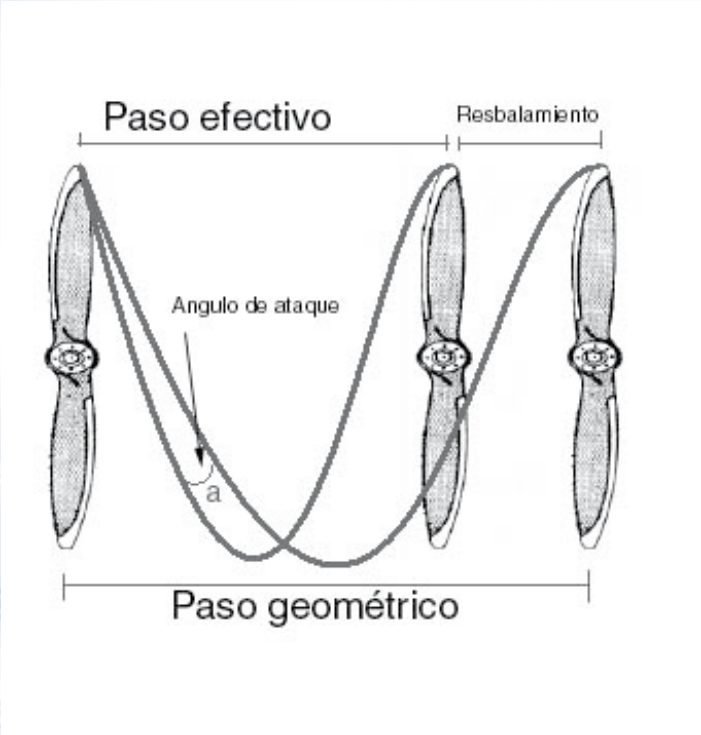
El punto B, situado cerca de la punta de la pala recorre esos mismos 90º en el mismo tiempo, luego la velocidad angular de ambos puntos es la misma.



Sin embargo, la distancia D1 recorrida por el punto B es mayor que la distancia D2 recorrida por el punto A en el mismo tiempo. La velocidad tangencial de B es mucho mayor.
Por otra parte, la velocidad a la que el avión se desplaza en la masa de aire es la misma para ambos puntos A y B.
La velocidad del viento relativo que incide sobre la pala de la hélice es la resultante de la suma vectorial de la velocidad tangencial y la velocidad de desplazamiento del avión. El resultando entonces es que la corriente de viento relativo sobre A (donde la velocidad tangencial es menor) se inclina mucho más en la dirección de la corriente de aire libre que sobre B.
Si la pala de la hélice mantuviera el mismo ángulo de incidencia a lo largo de todo su recorrido y fuéramos aumentando gradualmente la velocidad del avión en el aire, nos encontraríamos que la sección de la pala más cercana al eje terminaría con ángulo de ataque negativo mientras que la punta de la pala entraría en pérdida, convirtiendo a la hélice en un dispositivo bastante ineficaz.
La solución a este efecto pasa pues por variar el ángulo de incidencia (ángulo de hélice) de cada sección de la pala, dando un mayor ángulo según la proximidad al núcleo, de forma que el ángulo de ataque (recordamos que es el ángulo formado por la cuerda de la sección y la dirección del viento relativo) de dicha sección sea el más apropiado para el rendimiento total de la hélice.

PASO

El ángulo de paso geométrico de la hélice (o ángulo de pala) es el ángulo agudo que forma la cuerda de una sección de la pala con un plano perpendicular al eje de rotación. Se calcula como la suma del ángulo de hélice (ángulo de incidencia) y el ángulo de ataque de la sección.
A efectos de nuestra exposición, el paso geométrico de la hélice es la distancia en pulgadas a la que se desplazaría en una revolución la hélice al girar en un medio sólido.
Esta distancia está determinada por el ángulo de pala. Podéis imaginarlo como la distancia que se desplazaría la cabeza de un tornillo a lo largo de su eje longitudinal si lo giramos una vuelta en su rosca.
El paso efectivo es la distancia real que la hélice se desplaza en una revolución al girar en un fluido como es el aire.
La diferencia entre paso geométrico y paso efectivo se llama resbalamiento de la hélice.
Como podéis observar en la figura 3, cuanto menor sea el ángulo de ataque más se aproxima el paso efectivo al paso geométrico.
Una hélice con paso corto (menor ángulo de pala) puede girar a más revoluciones con menos resistencia inducida, con lo que se obtiene mejor desarrollo de la potencia del motor. El paso corto se aplica en condiciones en que es necesario primar potencia



sobre economía tal como despegues, ascensos…etc.
Una hélice con paso largo (mayor ángulo de pala) gira a menos revoluciones, genera más resistencia inducida por lo que se aprovecha peor la potencia del motor, aunque la cantidad de aire desplazado es mayor. Se obtiene economía a cambio de potencia y evidentemente se aprovecha esta característica para mantener el régimen de crucero.
Es en este punto donde podemos aplicar la analogía de las marchas del automóvil. Paso corto (marcha corta) = mayor potencia y mayor consumo. Paso largo (marcha larga) = menor potencia, menor consumo.

HÉLICE DE PASO FIJO

Una hélice en la que no se puede variar el ángulo de incidencia de las palas una vez construida es una hélice de paso fijo. Al diseñarla se debe llegar a un compromiso para obtener las mejores características de vuelo en función del avión donde se instala.
Se pueden encontrar hélices de paso más corto adecuadas para operar en campos cortos que penalizan la velocidad de crucero o hélices de paso más largo apropiadas para aviones que operan en campos más largos y con las que se obtiene un mejor régimen de crucero.
En los aviones equipados con este tipo de hélice, es el tacómetro el instrumento que nos da una indicación del régimen de trabajo del motor al reflejar el número de revoluciones de la hélice y el mando de gases el medio que tenemos para controlarlo.

HÉLICES DE PASO VARIABLE

Tal como hemos visto hasta el momento no existe un diseño de hélice único que proporcione el mayor rendimiento posible en todas las circunstancias. La solución obvia consiste en variar el diseño de la

hélice en vuelo para adecuarlo lo más posible a las necesidades del mismo.
Esto se consigue por ejemplo variando el ángulo de incidencia de las palas de la hélice y en consecuencia una variación del paso de la hélice. Esto es una hélice de paso variable.
Se han utilizado distintos sistemas para conseguir este efecto, hélices de dos posiciones, hélices de control manual, algunos incluso implicaban la variación del paso en el suelo y no en vuelo, pero el que a nosotros nos interesa es la hélice de **paso variable y velocidad constante** que equipa la Cessna 182 Skyline.

HÉLICES DE PASO VARIABLE Y VELOCIDAD CONSTANTE

El término velocidad constante se refiere a la velocidad angular de la hélice, ya que con el mando de paso lo que fijamos es el número de revoluciones de la hélice que deseamos para una actuación dada, independientemente de la actitud o velocidad de vuelo que mantenga el avión.
Esto implica incluir un nuevo sistema de control en el avión, llamado regulador o governor. No voy a entrar en una explicación detallada del funcionamiento y estructura del governor. Básicamente consiste en un mecanismo que detecta el numero de vueltas de la hélice y ajusta automáticamente el paso para mantenerlas en un valor constante independientemente de la potencia entregada por el motor.
Por ejemplo, si se aumenta la potencia del motor, el governor aumenta automáticamente el paso (más resistencia de la hélice) para que esta mantenga las mismas revoluciones.
En este caso, son dos los instrumentos que debemos utilizar para monitorizar el rendimiento del motor y dos los controles que manejamos. (Figura 4)

El tacómetro ya no es un indicador de la carga del trabajo del motor, como ocurría en el caso de los aviones con hélice de paso fijo. Ahora sirve para monitorizar el número de revoluciones de la hélice, que controlamos con el mando de paso.
El mando de paso determina un valor de revoluciones para la hélice (no el paso de la misma, ya que este está determinado en cada momento por el governor).
En la Cessna de la compañía cuanto más se introduce el mando de paso mayor es el valor de revoluciones seleccionados para la hélice. (Figura 5)

El ajuste del motor se realiza mediante el mando de gases y se monitoriza con el indicador de presión de admisión (manómetro de presión de carga o manifold pressure). (Figura 6)

La presión de admisión es la presión absoluta del aire que existe detrás de la válvula de mariposa o de estrangulación. Se mide normalmente en pulgadas de mercurio absolutas.

En motores atmosféricos y con gases totalmente abiertos la presión de admisión será ligeramente inferior a la presión atmosférica ambiente porque el rozamiento del aire al pasar por los distintos conductos de admisión hasta llegar al carburador provoca una ligera disminución en la presión..

El mando de gases controla la apertura de la válvula de mariposa y por tanto la cantidad de aire que entra al motor.

En la Cessna de la compañía, cuanto más se introduce el mando mayor apertura de gases, mayor presión de admisión y por tanto mayor potencia.

En principio parece que podemos manejar cualquier combinación de ambos controles según las necesidades del vuelo, pero igual que en los automóviles cada marcha determina una magnitud de acelerador y revoluciones para obtener el rendimiento idóneo del motor, existen según el motor, hélice montada y avión una serie de configuraciones de palancas de gases y paso de hélice óptimas para conseguir el mayor rendimiento y evitar posibles daños al motor.

Para cualquier valor de revoluciones seleccionado existe una presión de carga que no debe ser excedida ya que se provoca un esfuerzo excesivo. Si está situación es mantenida en el tiempo o se repite habitualmente el esfuerzo debilitará los componentes de los cilindros y resultará en un fallo de motor. Es necesario poner atención al seleccionar las rpm de la hélice o variar la presión de carga de manera que siempre se mantenga una relación correcta entre ambas. Especialmente se debe evitar un ajuste alto de acelerador con bajas rpm.

Para modificar ambos parámetros es necesario seguir una correcta secuencia en el uso de los mandos. Al disminuir la potencia primero se debe actuar sobre el mando de gases y después sobre el mando de paso. Al aumentar la potencia, primero actuar sobre el mando de paso y después sobre el mando de gases.

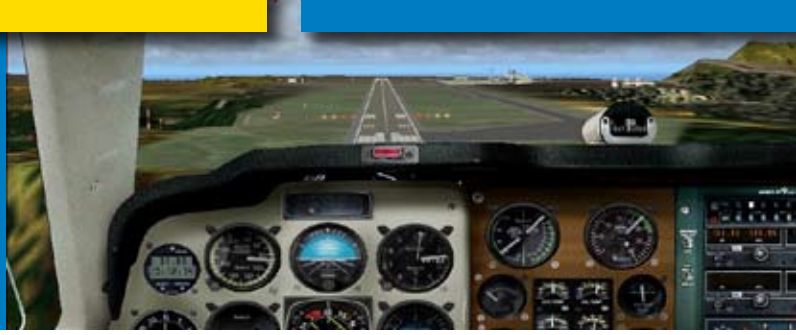
Como en nuestro caso la variación de mandos se produce entrando o sacando varillas, existe una sencilla regla de memoria que nos puede ayudar a mantener siempre la secuencia correcta:

> *"El mando de paso es como un torero valiente, siempre el primero en entrar y el último en salir."*

El ajuste de paso y presión debe hacerse según las circunstancias propias de cada vuelo, pero para terminar os adjunto una tabla orientativa de los ajustes recomendados para una Cessna 182R en distintas configuraciones:

Normal take off	Full MP	2400 rpm
Max. performance take off	Full MP	2400 rpm
Max performance climb	Full MP	2400 rpm
Cruise climb	Full MP	2400 rpm
Normal cruise	Full MP	2300 rpm
Letdown	Reduce MP 5"	2300 rpm
Level off	MP 15"	2300 rpm
Base	MP 15"	2300 rpm

Cartas de los lectores:
Relato de un examen IFR



Tarde del 15 de julio, 14.00 h Zulú, 37 º C exterior. Seis alumnos piloto IFR entran en el aula de examen Air Hispania en LEZG. El instructor D. Ernest da las últimas normas (no copiar, libros al suelo, sólo calculadora). Comienzo a sudar cuando miro a mis compañeros ***ufff se les ve bien preparados***.

Entra el instructor D. J.A. Padilla para darnos ánimos y vigilar el aula.

Se reparten los 4 folios de examen boca a bajo (30 preguntas). D. Ernest da la orden de comenzar y empiezo a contestar ***1, 2, 3,… 9 tengo duda y me la salto, 15, 16,... ufff la loxodrómica leñe, para el final, 21, 22, sigo,... ostras..., la sustentación, para el final***. Miro a mí alrededor y veo caras relajadas en la mayoría.

El instructor Padilla realiza también el examen en un santiamén ***ufff, se me encoje el estómago***. Por fin acaba el tiempo y recogen los exámenes. Ahora quedan 3 preguntas orales para desarrollar ante 3 instructores (D. José Carlos, D. Ernest y D. Jose Antonio).

Se acabó, ahora a esperar las notas mientras comentamos el examen en el pasillo. Suspiro aliviado..., todos hemos aprobados la teoría.

Nos dirigimos al hangar mientras repasamos el metar de LEPP: ...., *vientos cruzados, tormentas con lluvia, formación de cúmulonimbos a 3000 pies, nubosidad abundante a 4000.*

Leñe que tiempecito..., nos vamos a divertir. Alguien sugiere cambiar de destino pero D. Ernest insiste con una sonrisa: ***así mejor hombre, a sacarle partido al IFR, je je***. Revisamos nuestra Baron (fuselaje, timones, flaps, tren, tubo pitot, palas, motor,...) todo OK.

Me levanto 10 minutos para prepararme el 2º café, con mucho hielo, encerrado en la minicabina de casa, he dejado de atender alguna llamada telefónica y mi mujer dando explicaciones: ***no puede ponerse, está haciendo el examen de piloto...*** el interlocutor cuelga extrañado ¿¿¿???.

Limpio la mesa de apuntes, tutoriales, calculadora. Sólo dejo un folio, el boli, el manual del piloto y cronómetro, finalmente calibro el Joystick.

AHS8199 autorizado a puesta en marcha y retroceso, llame listo copiar. Una embolada de adrenalina alcanza mi corazón acelerando su actividad, comienzo a sudar. Repito el check-list una y otra vez mientras ruedo a punto de espera, con el rabillo del ojo repaso la SID Mario1C (frecuencias NDB, VOR PPN, ...). Despega nuestro compañero F. J. Padilla. Mientras alineo la 12L me siento más confiado al ver que me precede un piloto experto.

AHS8199 autorizado a despegar.... Es mi hora, vamos allá, palanca de gases a tope, carrera, cuernos atrás y.... al aire.

AHS8199 salida Mario1C como autorizado, ascienda a nivel 080.

Justo después de colacionar, escucho a un piloto comunicar en inglés y pienso por un momento que estoy en IVAO. ***Ostras si es Manolo Cabanillas (AHS8039), qué nivel...***

A 5 millas del VOR PPN, la cosa se pone fina: relámpagos, viento racheado, no se ve un pijo,

AHS8199 autorizado descenso 090. Joder, empieza a llover y empieza el baile. Mi mano se escurre de los mandos y la Baron se encabrita, reduzco gases, compenso. Mientras desciendo, pienso la entrada en la espera,... ***vale, directa,… ojala tuviera 3 manos,***... por fin puedo poner en marcha el cronómetro. Sigo escuchando a Manolo comunicar en inglés con una fluidez sorprendente, colaciones de todos los compañeros cada 5 segundos, el canal saturado,...

¡Qué calor tengo! sudando como un pollo, el ventilador de la CPU soplando aire caliente, el AC (Aire Acondicionado) se ha estropeado, abro la ventana y empieza a correr una brisa marina que... pero a los pocos segundos algún vecino decide hacer bricolaje un sábado por la tarde con su taladro ***joer, pues no hay días en la semana...*** ¡Qué peligro! No oigo ni un pimiento las instrucciones del ATC. Nada, cierro otra vez la ventana y sigo sudando.

Después de interceptar un radial y entrar en otra espera, el ATC me llama: ***AHS8199 autorizado aproximación VOR/NDB a la 33.***

Ufff, ya sólo queda la aproximación. Mientras la Baron se balancea como si fuera de papel, intento reducir la indicada no sin dificultad. Sigo sin ver un carajo, 3500 pies y en descenso, cada vez más lluvia, sin quitar la vista del altímetro, la indicada, el rumbo, voy repasando la frustrada una y otra vez.

Por fin, en final. Veo las PAPI a mis 10 y notifico ***AHS8199 en final***.

Enseguida escucho: ***AHS8199 autorizado a aterrizar 33.....***.

Me suena a campanas celestiales (en el buen sentido). Último repaso: flaps fuera, tres verdes, paso de hélice alante, trago saliva y me preparo para la toma... Fuera gases, palanca atrás y... noto una sacudida en mi asiento.

Pensé que alguien detrás mía movió la silla pero…me giré y estaba solo delante de mi ordenador.

Gracias a todos mis compañeros de viaje: a Manolo Cabanillas (que me ayudó a practicar radiales), a F. J. Padilla (un experto piloto), a Julián Povedano y Manuel Sallent (que bordan las frustradas), a Pedro Antonio Navas (la mejor nota), a Ernest por entregar sus conocimientos, a J. A. Padilla por estar siempre ahí y a todos los que formáis AirHispania por hacer realidad mi sueño.

ManoloConde. AHS-8199

VOLANDO EN AIRHISPANIA

CHULETA DE INSTALACIÓN

No se trata de ofrecer una guía detallada de instalación y configuración. Comprobarás que en la web de AIRHISPANIA tienes información más que suficiente.
Tan solo una referencia rápida que indique donde localizar los distintos programas y sus manuales de configuración y operación y que sirva tanto a los recién llegados como a todos los AirHispanieros que necesitan hacer una reinstalación de su equipo.

Empecemos por el principio. Ya tienes FS instalado y funcionando.
Has leído todos los post del apartado PREGUNTAS Y RESPUESTAS en el FORO de AIRHISPANIA.

1.-FSUIPC.

Busca en el apartado PUBLICACIONES-PROGRAMAS BASE de la web.
Descomprime la carpeta y copia el archivo FSUIPC.dll dentro de la carpeta MODULES del simulador.

2.- TEAM SPEAK, imprescindible para conectar por voz.

Lo mismo que antes, bájalo desde el apartado PUBLICACIONES-PROGRAMAS BASE
Para instalar descomprime el archivo ZIP y ejecuta el archivo .exe.
Para configurar correctamente el programa bájate el documento CONFIGURACION TEAMSPEAK desde PUBLICACIONES- TUTORIALES de la web
Aprovecha para probarlo conectándote y saludando a los compañeros que encuentres en LA CANTINA.

3.- FSINN.

Para trabajar, este programa necesita un archivo de texturas que también debes bajarte. De nuevo acude al apartado PUBLICACIONES-PROGRAMAS BASE de la web y bájate el programa FSInn 1.0 y a continuación el archivo VIP
Ejecuta el programa SetupFSInn10.exe para instalar FSINN y sigue las instrucciones del instalador.
Una vez terminado este proceso, ejecuta el archivo SetupFSFDTVIPStandard2004.exe para instalar las texturas VIP.
Al arrancar el simulador, aparecerá una nueva opción llamada COPILOT en la barra de comandos del simulador.
Desde el apartado PUBLICACIONES-TUTORIALES puede bajarte MANUAL DE FSINN PARA AIRHISPANIA.
AVISO. ESTE PROGRAMA ES NECESARIO PARA QUE FUNCIONE AHSBOX.

4.- ESCENARIO AIRHISPANIA SC.

Para volar en red y sobre todo, para poder valorar nuestros vuelos correctamente es necesario que compartamos un escenario común, por lo tanto es hora de que te lo bajes e instales desde la sección de PUBLICACIONES – AIRHISPANIA SC. Allí encontrarás una serie de ficheros .zip que configuran el escenario básico de AirHispania, con diferentes opciones de configuración para que lo tengas según te guste volar.

5.- AHSBOX.

Es necesario para poder valorar tus vuelos.
Bájatelo desde el apartado PUBLICACIONES-PROGRAMAS BASE.
Al descomprimir la carpeta aparecerá una vez más un archivo .pdf con las instrucciones de instalación y configuración del programa.

6.- AHSBENDER

Y por último el programa encargado de enviar el resultado de tus vuelos a la compañía..
Bájatelo desde PUBLICACIONES-PROGRAMAS BASE.
Para instalarlo crea una nueva carpeta en tu disco duro (donde quieras) y descomprime el .zip dentro de ella. Para mayor comodidad puedes crear un acceso directo desde el escritorio al archivo AhsBender.exe.
Desde el apartado PUBLICACIONES-TUTORIALES bájate el archivo MANUAL DE VALORACION DE VUELOS CON AHSBENDER.

ESCUELA DE AIRHISPANIA

http://www.airhispania.com/escuela/escuela.htm

Ante todo, explicaros que no hay que asustarse por las palabras Escuela, Exámenes, Requisitos, Titulaciones, Certificaciones, Calificaciones, etc.

La Escuela está aquí para ayudar, enseñar, pasarlo bien y divertirse, nunca para poner trabas, impedimentos, ni complicarle la vida al Piloto o Controlador.

En AirHispania pensamos, que a todos los que nos une esta afición, lo que nos gusta es volar, hacerlo bien, sabiendo en cada momento qué estamos haciendo y qué posibilidades tenemos. No tenemos ganas de empezar una loca carrera en busca de la acumulación de más y más horas de vuelo que abulten en nuestra cartilla.

Lo que sí que queremos es aprender a volar en serio. Hacerlo lo mas parecido posible a como se haría en la realidad. Seguir las normas y procedimientos establecidos, comprenderlos y entenderlos y saber ejecutarlos en cada momento. Por supuesto que conforme hacemos esto vamos a ir acumulando horas de vuelo en nuestra cartilla, pero cada minuto de cada una de esas horas de vuelo de nuestra cartilla va a ser una magnífica experiencia.

Nosotros no estamos jugando, ni nos gusta que nos digan que lo estamos haciendo, estamos simulando, de la forma mas ajustada posible, el vuelo real.

Por todo ello en AirHispania hemos creado la Escuela, para dar oportunidad a todo el mundo de aprender, y poder sentirse verdaderamente como todo un Piloto Real.

¡¡¡ Animo y adelante!!!

TITULACIONES

Piloto Privado VFR (PPVFR)

A la finalización del curso, y una vez superadas las pruebas teórico-prácticas de evaluación se obtendrá la titulación de: Piloto Privado VFR. La posesión del Título de Piloto Privado VFR, faculta al Piloto para volar cualquier tipo de aeronave monomotor o bimotor a pistón de hélice en condiciones de vuelo VFR.

Más información en:

http://www.airhispania.com/escuela/vfr/vfr.htm

Instructores Curso Piloto Privado VFR

	Nº de Licencia	Nombre
	AHS5000	Jose M. Guglieri Pressler
	AHS7023	Jose Henríquez
	AHS7104	Ernest Vallbona Vilajosana
	AHS7587	Joan Ayllón
	AHS7600	Jose Carlos Ortiz García
	AHS7700	Javier Garcia-Conde
	AHS8494	Kerman Etxebarria
	AHS8676	Onofre Rodríguez
	AHS8714	Jose Carlos Eiras
	AHS8991	F. J. Padilla Caraballo
	AHS9012	Arturo Ávila
	AHS9532	Marcel Allende
	AHS9718	Juan Rocha
	AHS9916	Ricardo Cuevas

Piloto Privado IFR (PPIFR)

A la finalización del curso, y una vez superadas las pruebas teórico-prácticas de evaluación se obtendrá la titulación de: Piloto Privado IFR. La posesión del Título de Piloto Privado IFR, faculta al Piloto para volar cualquier tipo de aeronave monomotor o bimotor a pistón de hélice en condiciones de vuelo VFR/IFR.

Más información en

http://www.airhispania.com/escuela/ifr1/ifr1.htm

Instructores Curso Piloto Privado IFR

	Nº de Licencia	Nombre
	AHS6276	Enrique Plana Martín
	AHS7104	Ernest Vallbona Vilajosana
	AHS7246	Héctor Castillo
	AHS7263	Javier Frías
	AHS9012	Arturo Ávila

Piloto de Transporte de Líneas Aéreas (PTLA)

A la finalización del curso, y una vez superadas las pruebas teórico-prácticas de evaluación se obtendrá la titulación de: Piloto de Transporte de Líneas Aéreas. La posesión del Título de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas PTLA, faculta al Piloto para volar cualquier tipo de aeronave monomotor o bimotor a pistón de hélice en condiciones de vuelo VFR/IFR.

Además Faculta al Piloto para solicitar el vuelo en Prácticas (L) de cualquier aeronave de Categoría C, y así, una vez superadas las 50 horas de vuelo obtendrá de forma automática su Calificación de Tipo.

Más información en:

http://www.airhispania.com/escuela/ifr2/ifr2.htm

Instructores Curso PTLA		
	Nº de Licencia	**Nombre**
★	AHS5042	Joan Velasco
★	AHS6276	Enrique Plana Martín

Calificaciones de Tipo

La posesión de la Calificación de Tipo de una aeronave determinada, faculta al Piloto para volar dicha aeronave en cualquier situación.

Además, la calificación de tipo de una aeronave perteneciente a una categoría faculta al piloto a solicitar el vuelo en Prácticas (L) de una aeronave de categoría superior.

Más información en:

http://www.airhispania.com/escuela/calificaciones/calificaciones.htm

Piloto de Helicópteros (PHELI)

A la finalización del curso, y una vez superadas las pruebas teórico-prácticas de evaluación se obtendrá la titulación complementaria de: Piloto de Helicópteros.

La posesión del Título de Helicópteros, faculta al Piloto para volar helicópteros. Según la calificación de tipo de helicópteros a obtener posteriormente.

Más información en

http://www.airhispania.com/escuela/helicoptero/heli.htm

Instructores Curso Helicópteros		
	Nº de Licencia	**Nombre**
★	AHS5000	Jose M. Guglieri
★	AHS5103	Nicolás Antunez Pérez
★	AHS5874	Oscar Carrión
★	AHS9078	Pablo González Pérez

Curso Avanzado de Helicópteros (HELI-II)

La finalidad del presente curso es llegar al dominio completo delas maniobras básicas con helicópteros, así como la iniciación a las maniobras avanzadas y al vuelo en formación.

Para ello vamos a partir de un modo de realismo del 100%, salvo en la opción [General] en la que reduciremos un punto, dejándolo en el 99%.

El helicóptero utilizado es el Bell 206 JetRanger que viene por defecto con el FS2004. Se recomienda una vez finalizado el curso repasar todas las maniobras vistas con otros tipos de helicópteros: Eurocopter E120 Colibri, Superpuma, etc.

En las páginas de Flota de AirHispania está disponible este modelo, repintado y con el HUD instalado.

Los aeropuertos donde se dará el curso van a ser dos:

• Base Aérea de Matacán (LESA): para las maniobras básicas y avanzadas.

• Base Aérea de Armilla (LEGR): Para vuelo en formación.

Más información en

http://www.airhispania.com/escuela/helicoptero2/heli.htm

Instructores Curso Avanzado de Helicópteros		
	Nº de Licencia	Nombre
	AHS9078	Pablo González Pérez

ATC-I básico

A la finalización del curso, y una vez superadas las pruebas teórico-prácticas de evaluación se obtendrá la titulación de: Controlador de Rodadura y Torre.

Una vez realizado el presente curso básico de ATC, se estará facultado para ejercer de Controlador de Rodadura y Controlador de Torre en cualquier evento de AirHispania.

Más información en:

http://www.airhispania.com/escuela/atc1/atc1.htm

Instructores Curso ATC Básico		
	Nº de Licencia	Nombre
	AHS5014	Ramón Cadillac Jodar
	AHS6350	Manuel Ferreño
	AHS7600	Jose Carlos Ortiz
	AHS8039	Manuel Cabanillas
	AHS9012	Arturo Ávila
	AHS9068	Edmundo J. Álvarez Bouza

ATC-II avanzado

A la finalización del curso, y una vez superadas las pruebas teórico-prácticas de evaluación se obtendrá la titulación de: Controlador de Aproximación y Centro.

Una vez realizado el presente curso avanzado de ATC, se estará facultado para ejercer de Controlador de Aproximación y Controlador de Centro en cualquier evento de AirHispania.

Más información en:

http://www.airhispania.com/escuela/atc2/atc2.htm

Instructores Curso ATC Avanzado		
	Nº de Licencia	Nombre
	AHS5014	Ramon Cadillac Jodar
	AHS7600	Jose Carlos Ortiz

NOVEDADES EN AIRHISPANIA

SUCEDIÓ EN AIRHISPANIA

En AirHispania suceden todos los días muchas cosas, como mínimo los vuelos on-line que se suceden a lo largo de todo el día, ya que los horarios de sus pilotos son de lo más variopinto y raro es el momento que no haya alguien volando por sus cielos y para qué hablar de la lista de correo, viva y palpitante toda la jornada.
Como decíamos en la presentación de este número, el tiempo transcurrido desde la aparición del número anterior, ha sido rico en novedades para nuestra compañía y si tuviésemos que elegir dos de entre ellas sin duda alguna la primera sería que ya hemos sobrepasado la cifra de 5000 afiliados a AirHispania y la segunda la celebración del VI Encuentro de AirHispania que tuvo lugar el pasado mes de octubre en Reus y del cual damos cumplida información en un artículo propio dentro de este mismo número.
A mediados del mes de septiembre se entregó la licencia AHS-9999 y como la primera comenzó en el 5000, ya estábamos a punto de cruzar el umbral de los 5000 afiliados. La cosa no tendría mayor importancia sino fuera porque como señaló Miguel Ángel Montávez, la OACI no admite matrículas de más de 7 caracteres, así que el staff tuvo que ponerse a pensar cómo solucionaba el tema. Poco tiempo después se cambió la recién otorgada licencia AHS-10000 por la nueva AHS-000A a Jorge Urgel Bardají, al cual no sabemos si como en otros tiempos se le entregó también un ramo de flores para festejar su llegada a AirHispania.
En el VI Encuentro de AirHispania se produjo otro de los acontecimientos más señalados al presentarse en público lo que se estaba convirtiendo en un secreto a voces: la Aerolínea de AirHispania, “un paso más en la simulación de vuelo” como se dijo en su presentación a cargo de Joan Velasco y a la cual también le reservamos un espacio en nuestras páginas.
La participación de los pilotos de la compañía en vuelos y eventos se ha visto fielmente reflejada en los informes de actividad de Bender y en las estadísticas de AirHispania. A mediados de octubre la media diaria de vuelos valorados era de 100 y a final de año, el número total de vuelos valorados superó en un 37% la cifra del año anterior, llegándose a la nada despreciable cantidad de 26.938, lo que hace una media diaria de 74 vuelos, todo un record para AirHispania y algo que tiene que llenar de orgullo a todos los que formamos parte de ella.
A finales de noviembre también tuvimos a nuestra disposición un nuevo escenario base llamado AirHispaniaSCysobreelquesehanidocomplementando diferentes ayudas para la navegación, sobre todo para los vuelos VFR: nuevos puntos VFR de alta o baja visibilidad, pequeños aeródromos y helipuertos, faros, obstáculos a la navegación, etc.
A mediados de diciembre, Javier García-Conde AHS-7700 se hace cargo de la Coordinación de Eventos en sustitución de José Carlos Ortiz AHS-7600 que pasa a coordinar el Grupo AhControl.
Se han reorganizado algunos cursos en la escuela, se han incorporado también nuevos aviones y helicópteros, se ha actualizado la web, se han actualizado programas básicos de valoración de vuelos,… en fin, que AirHispania sigue tan viva como siempre!
El final de año nos sorprendió a todos con un correo que nos dejó atónitos y que reproducimos textualmente:

> El jefe que no puede pero, me indica que os comunique, las normas que ha dictado la compañía a día de hoy, debido al aumento del numero de Pilotos y vuelos de la misma, así como los costos de los mismos con esto solo se pretende que los ordenadores y servidores junto con la red de Airhispania sea independiente de las Grandes redes mundiales:
> 1ª Para acercarnos más a la Aviación REAL se va ha realizar un símil con los pagos a AENA es decir cada avión deberá pagar una Tasa de aterrizaje, cada aterrizaje VFR que se realice en la red de AirHispania , su coste será el MTOW del avión por 0,093 €.
> Los alumnos pilotos o pilotos en prácticas que así lo declaren en el Plan de Vuelo, tendrán la bonificación de solo pagar una tasa por cada 3 aterrizajes, si es alumno piloto con Instructor poniéndolo previamente en su Plan de Vuelo, solo pagará una Tasa de 1,10 € por todos los aterrizajes sin limitación de los mismos.
> 2ª La Tasa de aeropuerto por pasajero transportado será de 0,30 € adultos y 0,25 € niño con asiento.
> 3ª Todos los vuelos IFR deberán pagar una Tasa de 0,05 € por milla náutica recorrida en Espacio Aéreo controlado y/o 0,005 € en Espacio Aéreo NO controlado.

4ª Todas las Aproximaciones Instrumentales en VMC o IMC, con uso de las radioayudas y/o radar de aproximación, Centro, TMA, CTR, TWR y/o demás tendrá un coste de 1,26 € aviones clase A y B siendo de 2,26 € los aviones de clases C y D, quedarán excluidas de estas tarifas las aeronaves de Estado, experimentales y vuelos Hospital y/o ambulancia.
5ª Quedan prohibidos cualesquiera pagos a cualquier entidad que no sea AENAirhispania sobre las Tasas arriba indicadas.
6ª Todos aquellos pilotos que lo deseen podrán ingresar un fondo anticipado para sufragar estos Tasas, si no se hiciera así, cada piloto deberá pasar por el servicio ATC del aeropuerto de despegue, para hacer la liquidación del vuelo anterior, no siendo posible realizar ningún vuelo sin la debida liquidación, en caso que por olvido o cualquier otra razón el piloto realizara un nuevo Plan de Vuelo este seria rechazado por Bender automáticamente, y en el supuesto caso que llegará al punto de espera, será requerido por TWR, su inmediato regreso al parking para sufragar dichas Tasas.
7ª Todos los escenarios y aviones pata negra deben abonar una Tasa de use y disfrute en la red de 0,008 € por hora de uso, por el desgaste de frames que ocasiona a los demás usuarios, durante su uso en red, con ello conseguiremos comprar unos servidores mas potentes a fin de minimizar este grave problema.
Esperamos que estas normas lleguen a ser del agrado de todos los pilotos ya que así se disfrutará de unos mejores servicios Aeroportuarios para mejor disfrute de todos.
Staff en funciones de la Compañía

Comprobando la fecha del mismo, 28 de diciembre, exhalamos un suspiro de alivio, el Staff no había perdido los papeles. El nombre del autor, todos le conocemos y apreciamos, fue una muy buena inocentada!

ESCUELA DE AIRHISPANIA

La escuela de AirHispania es algo vivo y palpitante, nos es difícil darnos cuenta de todo lo que se hace en ella, incluso siguiendo alguno de los cursos, porque son muchas clases, muchos instructores, muchos más alumnos y muchas horas de trabajo y de ilusión las que se invierten en ella.
Como ya hemos comentado, la principal novedad que se ha producido en la escuela en estos últimos meses ha sido la reorganización de los cursos de Piloto Privado VFR e IFR y la aparición de un nuevo curso, el Curso Avanzado de helicópteros, con el que se pretende llegar al dominio completo de las maniobras básicas con helicópteros, así como la iniciación a las maniobras avanzadas y al vuelo en formación. Estos cambios obviamente se han producido para mejorar la formación de los pilotos así como para un mejor aprovechamiento de las tutorías. Así por ejemplo, el curso de Piloto Privado IFR ha pasado de 4 a 6 sesiones, modificándose también el procedimiento de las Tutorías teóricas para agilizar la interacción alumno-instructor.
De junio a diciembre de 2006 los instructores de AirHispania han realizado en la Cartilla de la Escuela un total de 731 anotaciones sobre las clases, tutorías y exámenes que han impartido a nuestros pilotos-alumnos, lo que implica que descontando el mes de octubre, en el cual no hubo actividad en la escuela, se ha tutorizado diariamente una media de 4,3 alumnos.
En este mismo período, se han contabilizado 54 nuevas titulaciones y una convalidación, cuya relación es la siguiente:

Título de Piloto Privado VFR (28)

05/06/2006	6417	Paulo Alexandre S. Luzio
	7616	Carlos Jiménez Sánchez
	9240	Miguel Ángel Vázquez González
14/06/2006	9068	Edmundo Álvarez Bouza
17/06/2006	8080	Sergi Llop
	9202	Carlos Oliva
	9389	Daniel Olmos Orduña
19/06/2006	9170	César Gutiérrez
23/06/2006	9185	Gregorio Minguez Ruiz
21/07/2006	8536	Jorge Suanzes
	8795	Rodolfo Villena
28/07/2006	7918	Josep Ayllón Muñoz
	9304	José Antonio Bielsa
	9466	Jordi Soriano
	9492	Ismael Beltrán Sierra
20/09/2006	9856	Juanjo Guerrero (Convalidación)
22/09/2006	8381	Francisco José Trigo Martínez
	8940	Oscar Rodríguez Boyarizo
	9149	J. A. Lomas
	9214	Francisco Rendón
06/10/2006	9532	Marcel Allende
	9538	Roberto Oliva
	9288	Juan Merino
	9916	Ricardo Cuevas
12/12/2006	9151	Luis Felipe Finker
	9282	Javier Torralba Estelles
	9718	Juan Rocha Iglesias
	059A	José Carlos Vidal-Abarca

Titulaciones junio-diciembre 2006

PPVFR	PPIFR	PTLA	PHELI	ATC-I	ATC-II	INSTRUCT.
28	9	9	5	4	-	-

Título de Piloto Privado IFR (9)

15-07-2006	8991	F.J. Padilla
	8199	Manuel Conde
	8312	Manuel Sallent
	8039	Manuel Cabanillas Barata
	8907	Julián Povedano
	7784	Pedro Antonio Navas Sanz
24-09-2006	8682	Juan A. Piris
20-10-2006	9036	Ángel Gómez
03-12-2006	9109	Ernesto Cerrillo

Título de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas (9)

07-07-2006	7023	José Henríquez
	8454	Armando Molina
	8535	Tolo Coll
15-07-2006	8343	Luis Samengo
	8494	Kerman Etxebarria
21-07-2006	6705	Gabriel Palacios Hernández
	6954	Francisco E. Carrasco Díaz
	7600	José Carlos Ortiz García
	9012	Arturo Ávila

Título de Piloto de Helicópteros (5)

09-06-2006	9224	José María García Mélida
	8962	A. Javier Solano
	7346	Joaquín Casillas Meléndez
14-07-2006	8595	Carlos Mendía
	9078	Pablo González Pérez

ATC-I (4)

07-07-2006	9240	Miguel Ángel Vázquez González
27-07-2006	9012	Arturo Ávila
14-11-2006	9068	Edmundo Álvarez Bouza
06-12-2006	8897	Javier de Castro

Pero a pesar de esta increíble hornada la escuela no cierra y ya se están formando las nuevas promociones de pilotos, controladores e instructores.

DESTACADOS DE AIRHISPANIA

Merecen destacar por su trabajo y dedicación durante el último semestre del año los siguientes pilotos y controladores de la compañía:

Rafael Cardenete (AHS-5063) cumplió en el mes de diciembre 6 años en la compañía y no ha perdido el tiempo. Ha obtenido las licencias de Ultraligero y de Piloto Privado reales y para ir practicando realizó 1500 vuelos en AirHispania sumando un total de 3500 horas, vaya desde aquí nuestra enhorabuena a Rafael Cardenete.

Miguel Ángel Montávez (AHS-7541) sigue subiendo en el escalafón de IVAO y ha obtenido el título de Captain /C2.

Arturo Ávila (AHS-9012) sigue con la directa puesta y a los tres títulos conseguidos en el primer semestre (PPVFR, PPIFR y PHELI) ha añadido durante el segundo el de PTLA y ATC-1.

Edmundo Álvarez Bouza (AHS-9068) y Miguel Ángel Vázquez González (AHS-9240) han comenzado su andadura en AirHispania obteniendo los dos los primeros escalafones tanto de piloto y como de controlador, PPVFR y ATC-1.

Diciembre2006	PPVFR	PPIFR	PHELI	PTLA	ATC-I	ATC-II
Inscritos	153	50	21	15	50	6
En el curso	45	23	10	6	19	4
A examen	21	5	-	-	5	-
Por comenzar	87	22	11	9	26	2

EN LA RED:
PAGINAS WEB RECOMENDADAS

Las imprescindibles:

www.airhispania.com	
www.simuvuelo.org	
www.aena.es	para cartas y mapas españoles
http://es.allmetsat.com/index.html	donde conseguir METAR de todo el mundo
www.jeppesen.com/wlcs/index.jsp	Cartas y mapas aéreos de todo el mundo
www.ivao.aero/hq	red de vuelo internacional
www.vatspa.net/es/index.php	red de vuelo internacional
www.inicia.es/de/vuelo/indice.html	fantástico manual sobre principios de vuelo
www.avsim.net	escenarios, aviones, planes,… gratuitos
www.simviation.com	escenarios, aviones, planes,… gratuitos
www.flightsim.com	escenarios, aviones, planes,… gratuitos

Curiosas e interesantes:

www.flight1.com	aviones y escenarios de pago
www.jetphotos.net	fotografías de aviación real
www.terra.es/personal5/971396874/archivos_sim/mundo/Recorrido_por_el_mundo.html	
www.respuestasfs.com.ar	La página de Osiris Bianchi donde se recopilan dudas planteadas en distintos foros y sus respuestas.
www.airliners.net	fotos de aviación real
www.flightlevel350.com	videos de aviación real
www.aviaciondigital.com	portal para estar “a la última” sobre lo que se cuece en el mundo de la aviación
www.liveatc.net/	Comunicaciones ATC en vivo y en directo
www.fergworld.com/training/	Entrenador virtual
www.inm.es/cgi-bin/aviso/consultaaviso.cgi	Información meteorológica
www.aviacionulm.com/menu.html	Portal sobre aviación ULM
www.opencockpits.com/	Construcción de cabinas
www.csgnetwork.com/e6bcalc.html	Emulador de calculadora de vuelo
www.avionmagazine.com	Portal de noticias

OPERACIONES Y EVENTOS

AIRHISPANIA

Martes y Jueves en nuestros servidores

AirHispania
ESCUELA DE PILOTOS