

CONTACTO RADAR



NUMERO 0
AGOSTO 2006

AIRE´06



AirHispania
Eventos y
novedades

Flight Simulator:
Casi 25 años

Simulador 737

Active Camera

El Museo del Aire



Con tus sueños a volar...

Airhispania

Escuela de pilotos

www.airhispania.com

- **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:
Andreas Müller
Spotterteam Graz

www.spotterteam-graz.at
www.airliners.net

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
Xabier Urien. AHS6139
Enric Plana. AHS6276
Antonio Alonso. AHS6773
Pablo González. AHS9078

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 2002-2006

CONTACTO RADAR

EDITORIAL

Estimados lectores:

Tras un periodo de inactividad, en el que muchos hemos echado de menos la publicación de la revista de AirHispania, vuelve a estar a nuestra disposición con un nuevo equipo de redacción y nuevo nombre: CONTACTO RADAR.

Contacto Radar comienza su rodadura con la intención de informaros de aquellos acontecimientos relacionados con el mundo de la aviación, tanto real como simulada, que puedan resultar interesantes para los miembros de la compañía, así como ser un instrumento de apoyo y divulgación de la labor que realizan los distintos equipos de trabajo y de ayuda para los instructores en la formación de nuevos pilotos, algo que caracteriza a AirHispania y que la diferencia de otras compañías y redes de vuelo virtual.

No dudéis en aportar cualquier sugerencia o colaboración que en vuestra opinión deba ser incluida, porque está será la revista de toda la compañía abierta a todos y a todo lo que representa AirHispania.

José María Guglieri

Un nuevo equipo de redacción nos hemos cargo de la publicación de la revista de AirHispania y no está de más que ya desde el primer número establezcamos un diálogo con todos vosotros y expongamos nuestras ideas acerca de como debe ser Contacto Radar. Por supuesto, como en todo diálogo que se precie de serlo, esperamos desde este momento las vuestras.

Contacto Radar va a estructurarse, en base a secciones y reportajes. Las secciones, breves o con pequeños artículos, van a ser más o menos fijas y en ellas tendrán cabida las novedades que vayan surgiendo sobre los temas que más nos interesan. Los reportajes serán más largos, más variados y esperamos que siempre de interés para la mayoría.

Queremos que Contacto Radar sea la revista de AirHispania y para ello informaremos sobre todo lo que ocurra en nuestra compañía. Hay muchas cosas que contar sobre AirHispania, su escuela, pilotos y controladores, eventos, flota, operaciones, software... AirHispania se ha convertido en algo tan grande y especial que merece la pena que sea el eje central de la revista.

Pero también queremos dirigirnos a otros muchos lectores que es posible que conozcan la compañía a través de estas páginas. Y como aficionados a la aviación queremos conocer lo último que se cuece en el mundo de la simulación aérea y donde encontrar esos complementos que mejoran la calidad de nuestros vuelos. Iremos publicando reportajes sobre ellos y siempre habrá una sección fija en la revista con recomendaciones y enlaces de interés.

Tampoco todo va a ser simulación, porque la aviación real tienen también cabida en nuestra revista. Las colecciones y museos aeronáuticos, experiencias reales, reportajes, entrevistas y todo lo que se nos/os vaya ocurriendo para conseguir una publicación entretenida y amena.

Queremos que Contacto Radar sirva también de vehículo de comunicación entre nosotros. Todo aquel que quiera expresar su opinión tiene un lugar donde hacerlo libremente. No como un apéndice a la lista de correo. Los debates que se extienden a lo largo de mensajes, respuestas y réplicas a las respuestas tienen su cabida en la revista bajo el formato más enriquecedor e interesante para todos de una mesa redonda.

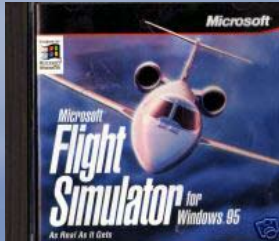
Por último, queremos deciros que al equipo de redacción que va a llevar adelante la nueva revista de AirHispania espera contar con todos vosotros. AirHispania es una compañía joven pero acumula en sus filas una experiencia y un conocimiento que difícilmente pueden encontrarse en otro lugar. Por eso contamos con vosotros para escribir artículos y reportajes que aparecerán en la revista, como podéis comprobar desde el primer número.

Y sobre todo, dejar muy claro que:

Lo mejor de AirHispania, siempre ha sido, es y será **SU GENTE**

Equipo de Redacción

Indice



Mis recuerdos del Flight Simulator a lo largo de casi 25 años

5

Enric Plana (AHS-6276)



AIRE 2006

9

Antonio Alonso (AHS-6773)



Simulador 737

15

Xabier Urien (AHS-6139)



Active Camera

18

Pablo González Pérez (AHS-9078)



Colecciones y museos de aviación: El Museo del Aire

23

Antonio Alonso (AHS-6773)

Escuela de AirHispania

29

Volando en AirHispania

32

Cartas de los lectores

33

Novedades de AirHispania

34

En la red: páginas web recomendadas

37

MIS RECUERDOS DEL FLIGHT SIMULATOR

A LO LARGO DE CASI 25 AÑOS

Por Enric Plana (AHS-6276)

En mis recuerdos del Flight simulator empiezan hace algunos años, mas de los que yo quisiera pero halla por los años 82 me compre una ZX81 con un modulo de expansión de 64 Kb equipo que aun tengo en mi poder entonces no era el FS como lo conocemos ni siquiera se parecía en gráficos en el 78 salio el FS 1.0 de SubLOGIC creado originalmente por Bruce Artwick, pero para Apple II, como se puede ver en la foto era monocromático y con las perspectivas muy justas pero para la época daba la sensación y permitía ver algo de la base del vuelo real.



Seguidamente salio la versión 2.0 para Commodore 64, hacia 1985 y 1986 ve la expansión hacia otras plataformas como Amiga, Atari ST o Data General 1 el primer gran ordenador portátil

“ CRASH !!!! Se ha estrellado usted contra una montaña “, yo miraba escéptico la pantalla de mi nuevo ordenador Spectrum y mi programa de vuelo F-15 que conservo de como primer simulador de mi colección, no salía de mi asombro como yo con mis 30 años allá por 1984, siendo piloto, un desgraciado ordenador “ma via matao”, por aquel entonces me compre una revista de ordenadores Spectrum 48 K, donde apareció el mapa de vuelo del dichoso avión y me la había pegado contra la única montaña del plano eso si en instrumental, por esa época la empresa Microsoft encargo a Bruce Artwick la creación del FS 2.05 para IBM PC.



Encontrado por internet esta nota, “Como nota curiosa, se publicó también una versión especial para las tiendas distribuidoras de Cessna, en la que se suprimió en efecto de rotura de los cristales tras una colisión, para evitar que los posibles clientes de la compañía no se atemorizaran”.

Del FS 3.0 lo publico BAO empresa originaria del FS aquí ya entraron algunos avances significativos como el modo de doble jugador, nuevos aviones y el primer sistema de paneles y ventanas 3D móviles y ajustables de la serie.

Por fin el Flight Simulator 4.0



¡YA TENEMOS COLOR!

En 1989 el Microsoft Flight Simulator nos hizo ver calles, puentes, árboles y edificios, con detalle ya demás con un procesador de 286 y.... 16 colores, aquí se abre la posibilidad de que los usuarios crearan sus propios aviones y empieza una renaciente industria de desarrollo de complementos los llamados add-on, aquí empieza mi colección real de Flight Simulator, no he conseguido los anteriores pero todo se andará.

Flight Simulator 5.0,

La época de mejora de gráficos

Cuatro años más tarde y tras muchísimas horas de curro, 1993 salio a la luz un Flight Simulator totalmente reconstruido. Ya el color llegaba a 256 colores en resolución SVGA, un nivel de realismo fotográfico, modelado 3D nunca antes visto, luces nocturnas en las ciudades, áreas de clima

local, sombras dependiendo de la hora del día y mucho más, hicieron de FS 5.0 un juego totalmente nuevo y revolucionario. La base de datos de todo el mundo, origino que los usuarios pudieran hacer vuelos intercontinentales en tiempo real. Siempre y cuando el bolsillo permitiera tener un fantástico procesador 386.



Flight Simulator 5.1

Se amplía los paneles hay tormentas, nubes y niebla. Se vuelve mas fluido corre el programa mejor con los CD-Rom, se incluyeron escenarios mas detallados aeropuertos, cotas la intencionalidad de dar 3D y efectos nocturnos.



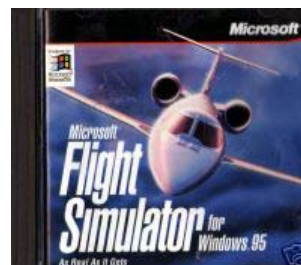
¡Hombre, tu que vuelas el Lear. ¿Porque no pruebas este simulador que tiene un Lear a ver si se parece al de la realidad?, corría el año 91 en la dependencia de ATC de Zaragoza, me quede sorprendido por semejante reto acababa de volar y tenia todavía las sensaciones en el cuerpo de mi avión, me senté y recordé la gran bofetada del Spectrum en el que después había practicado conceptos de IFR que me habían servido, vi también la cara del técnico de trafico de aeropuerto que me miraba expectante, pensé,

¿esto puede parecerse a mi avión?, cogí los mandos un novísimo Joystick le di a los gases aquello corría por la pista los instrumentos no estaban muy en su sitio eran sencillos pero daba suficientes datos, me faltaban sistemas pero bueno ya estaba en el aire, me note raro era mas nervioso que el real parecía mas la idea de caza que la de avión el Lear, los giros del avión eran movimientos de la pantalla era una forma diferente de enfocar la pista iba algo mas lento en motor, mas rápido en velocidad, y la toma jueer con la toma eso era mas complicado que tomar con el Lear "a toa leshe", se había abierto un mundo curioso en un principio para mi.



Flight Simulator para Windows 95, con sistema operativo entorno Windows.

En noviembre de 1996 se mejora el sistema operativo y la capacidad de los equipos permitió ampliar el producto, nuevos aviones aplicación de las fotos con satélites se aplican al FS mejorando las texturas hay efectos de día y noche, mejora en las ciudades y aventuras. Lecciones de vuelo colocando el B737 como el avión estrella, para la red bull o sea la acrobacia la Extra 300



Flight Simulator 98

Sobre 1997 aparece un Fs que es una continuación de la línea comenzada, ya existen más de 3000 aeropuertos, 10 veces más que las versiones anteriores, 20 ciudades ampliamente detalladas tanto de EEUU como de Europa



Pero una introducción que fue la mayor innovación fue incorporar el Bell 205B JetRanger III, como todo helicóptero difícil de gobernar pero impresionante despegar de un helipuerto localizado sobre un rascacielos, y el Lear Jet paso a ser el modelo 45 con winglets i pantallas en vez de instrumentos analógicos.



Pero hubo mas, todo había ganado en tecnología aceleración 3D capacidad de los nuevos chips MMX de Intel, la cosa empezaba a ser mas real. Salieron al mercado joysticks con Force Feedback

para intentar reproducir la sensación del avión todos compatibles y la gran resolución las REDES se podía conectar a internet ampliando las posibilidades, incluso competiciones acrobáticas en Gaming Zone, también podía el usuario crearse los escenarios y los aviones propios con programas tipo Flight Shop.



FLIGHT SIMULATOR 2000

Con la gran acogida de FS98 exigió que hubiera una actualización realmente avanzada, se necesitaba acercarse mas a la realidad Microsoft lanzó dos versiones: La Standard y la Profesional la mayor parte de ambos eran parecidos. Sistema de 3D de gran precisión, elevaciones del terreno basados en la topografía de los mismos, cambio de texturas según la época del año daba una mejor precisión de los mismos.

El numero de aeropuertos ascendió a 17000 lo que completo un panorama del mundo al alcance del mundo, hubo nuevas ciudades como London, Paris New York etc., se encontraban dentro del simulador otros objetos en 3D barcos, coches torres y demás que formaban el mundo del FS 2000.

Se colocó un GPS y un mapa de seguimiento del plan de vuelo, con lo que se podía seguir con precisión la ruta.

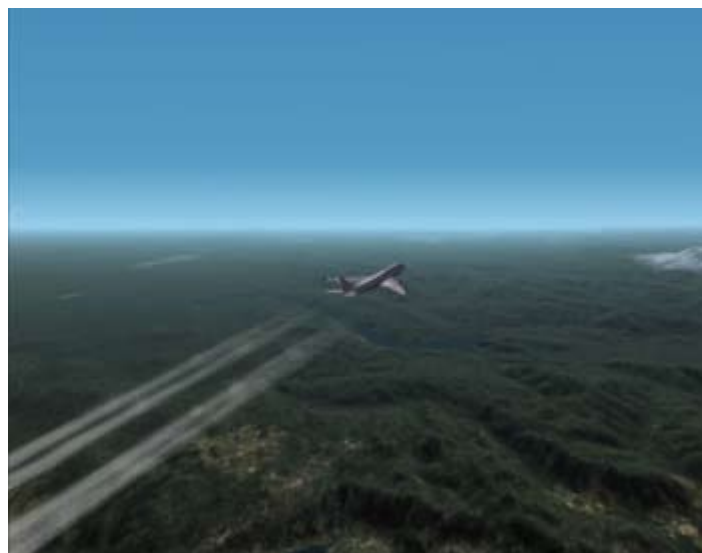
Y como no la meteorología se le agregó pero de servidores reales con lo que se podía actualizar a tiempo meteorológico real así recrearlo en el simulador, aparecieron nuevos aparatos en concreto dos el Concorde y el B 777-300.

Y el que podía pagar un poco mas tenía todo lo anterior pero además dos aviones el Money Bravo y el King Air 300, 6 ciudades, Boston, Seattle, Washington D.C., Berlín, Tokio y Rome; dos paneles de entrenamiento IFR de alta regulación; editores de dinámica de vuelo y los paneles de instrumentos; manual de instrucciones ampliado y las lecciones de ejemplo de Cessna.



Flight Simulator 2002

El FS2002 fue una versión muy esperada quizás la que más. El paso mas importante era dejar de volar uno solo y volar junto a otras máquinas con un sistema de inteligencia artificial y comunicación con ATC. con autorizaciones y teniendo en cuenta la propia planificación de vuelo, el escenario iba auto-generando edificios vegetación etc., aumentando la sensación de realismo. Evidentemente se paso a los 21.000 aeropuertos se mejoraron los aviones incluyendo los B747-400, la Cessna 172S skyhawk SP y por si fuera poco se podía amerizar con el Cessna 208 Caravan, un nuevo hidroavión que hizo las delicias de los aficionados.





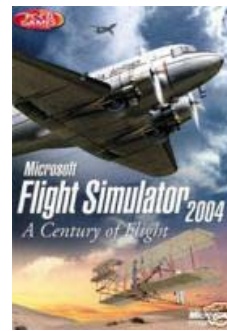
En la versión profesional incluida dos nuevos aviones el Cessna 208 Grand Caravan y el Raytheon BE58 Baron, en su momento se pensó que era el mejor simulador del mundo pero..., Para la conmemoración del Centenario de la Aviación apareció

Flight Simulator 2004, “Cien años de vuelo”

Es el simulador de moda que ha obligado a empresas, usuarios y a cualquiera que se relacione con la aviación virtual redes aviones hardware, software todo ha sido cambiado, los sistemas operativos nuevos obligaron a hacer de nuevo un número uno de los simuladores y Microsoft consiguió casi de sorpresa con la salida en el 2003 de esta versión, nuevo clima dinámico actualizado automáticamente vía internet.



De aviones una incorporación inusitada el avión que volaron los hermanos Wright el Wright Flyer volar el primer avión producido a gran escala, el Curtiss JN-4D; cruzar el Atlántico desde Newfoundland a Irlanda, tal y como hicieron Jack Alcock y Arthur Brown en su Vickers F.B.27A Vimy allá por 1919; imitar a Lindbergh viajando desde Nueva York hasta París en un Ryan NYP “Spirit of St. Louis”; hacer vuelos intercontinentales a bordo de un más que incómodo Ford 4-AT-E Tri-Motor de 1929; etc.. Sin olvidarnos, por supuesto, del mucho más que famoso Douglas DC-3, la revolución del transporte aéreo, otros aviones históricos como el Model 5B Vega from Lockheed, el de Havilland DH-88 “Comet” y el Piper J-3C-65 “Cub”, así como los más modernos Beechcraft Baron 58 y King Air 350, el helicóptero ya conocido Bell 206B JetRanger III, los Boeing 737, 747 y 777, las Cessna Skyhawk SP Model 172, Skylane Model 182S, Caravan C208 Amphibian y Grand Caravan C208B, la acrobática Extra 300S, el jet privado Bombardier Learjet 45, el Mooney M20M “Bravo” y por último el



Schweizer SGS 2-32, cierra una lista de aviones que nos presenta el FS2004 pero donde hemos notado su gran atracción ha sido en el brote de compañías aéreas virtuales que cada noche pueblan el cielo virtual con sus eventos, haciendo de programas auxiliares aviones de “pata negra” o sea de pago mejorando cada día la apariencia haciéndolo más real si cabe y enseñando a sus pilotos los virtuales las técnicas de los pilotos reales, procedimientos sistemas equipos cabinas de construcción amateur pero casi reales toda una industria fantástica de la aviación virtual.



Pero ¿esto se acaba?

Ya creíamos que sí, y de nuevo Microsoft ataca de nuevo y nos presenta el FSX o al menos eso es lo que a día de hoy los foros van llenos veamos lo que nos depara esta nueva versión sino mirar este video que va por la red

http://download.microsoft.com/download/a/c/1/ac1c12d9-e5ea-4e43-8444-183d27200428/FlightSimX_streamHI_615k.wmv

Ya me contareis o nos contaremos que tal va esa experiencia con el nuevo simulador, nuevo equipo, nuevos programas, nuevos aviones, nuevos programas...

Enrique Plana. AHS6276



Comunicar mediante palabras impresas el asombro, la ilusión, en fin, toda la gama de sensaciones que provocan en el espectador en general -y más aun si ese espectador es aficionado- una exhibición aérea como la que pude contemplar el fin de semana del 3 al 4 de junio en Murcia es una tarea difícil para alguien diestro en el manejo del lenguaje. Para mí, por lo tanto, es casi imposible.

No voy a retransmitiros el festival, no sabría hacerlo y cometería una injusticia ensombreciendo el tremendo esfuerzo realizado por todos los que han trabajado -se nota que mucho y muy duro- para conseguir que Aire 06 haya resultado ser el mejor festival aeronáutico de la historia de España, con cifras de visitantes que oscilan según el medio de comunicación que consultéis entre los 250.000 y 500.000.

Pero si quiero contaros cuales son mis impresiones, como espectador que fui, de la exhibición estática del sábado y del festival de vuelo del domingo.

No voy a entretenerme en la descripción de los distintos aviones o la actuación de las patrullas acrobáticas, para eso os dejo las fotografías que acompañan a estas líneas y que transmitirán lo que quiero expresar infinitamente mejor que mis palabras. Tan solo pretendo dibujar a grandes rasgos la atmósfera general de este fin de semana.

SABADO 3. EXPOSICIÓN ESTÁTICA.

Una organización impecable, aún antes de acercarse a Santiago de la Ribera, localidad desde donde se accedía a través de la puerta principal de la A.G.A. a la exposición.

Los aparcamientos que se montaron para los visitantes en los alrededores del pueblo eran fácilmente identificables por los carteles indicadores colocados en las carreteras de acceso y por los pequeños zeppelines de colores que flotaban sobre ellos. Desde allí partían autobuses lanzadera gratuitos que comunicaban los aparcamientos con la entrada a la exposición.



Una vez en la base, un nutrido grupo de informadores, que se distinguían con rapidez gracias a su camiseta amarilla, atendía amablemente y resolvía cualquier duda de los visitantes. A elegir entre tomar un autobús hasta la zona de la exposición o llegar hasta ella dando un agradable paseo por la base hasta el control de acceso.

A partir de ese momento, a disfrutar de los aproximadamente 40 aviones y helicópteros que se exponían en una de las pistas de la base. (Os adjunto la relación completa en cuadro aparte) Algunos de ellos abiertos para que el público se asomase a la cabina e incluso se sentara en ella.

Muchos componentes de las distintas escuadrillas españolas y algunos de los pilotos extranjeros se encontraban al lado de sus aviones, dispuestos a informar y hacerse fotos con los visitantes. Sobre todo con los niños que miraban extasiados aquellas máquinas que hasta ese momento seguramente solo habían visto en el cine o la televisión. Siempre con buen gesto contestaban preguntas, colocaban sus cascos de vuelo a los niños para hacerse una foto



AIRE'06





junto a ellos, ofrecían pegatinas, póster y vendían parches, pines, tazas y camisetas con el emblema de sus respectivos escuadrones.

Como es natural algunos de los aviones expuestos acaparaban más el interés del público. Especialmente curioso me resultó ver como la gente llegaba a esperar pacientemente más de una hora de cola para sentarse en la cabina del Eurofighter, o como casi nadie se resistía a tocar con sus manos una de las aspas del rotor del Mi-24 que quedaba al nivel de la cabeza de los visitantes.

Sin llegar en otros casos a este extremo, todos los aviones recibieron la atención del público y mi conclusión, basada en esta y otras experiencias en exhibiciones de la FIO, pequeños festivales o las noticias que he leído sobre asistencia a la Red Bull de Barcelona es que a la gente (no solo los aerotransnados como nosotros) le gusta estar cerca de aviones y desea verlos y tocarlos si es posible. Creo que habría ocasiones más que suficientes para este tipo de exhibiciones (naturalmente no todas podrían ser de la envergadura que esta que nos ocupa) si desde los estamentos correspondientes se potenciases más para conseguir un mayor conocimiento del mundo de la aviación (y de nuestra historia aeronáutica) entre el público en general.

En otro plan, más prosaico, os cuento que estratégicamente situados a lo largo de la exposición había puntos donde se podía conseguir alguna bebida para aliviar el calor o bocadillos para los que, como un servidor, pasamos unas ocho horas embelesados delante de los aviones sin hacer la menor intención de salir para comer algo. También las indispensables cabinas de aseos portátiles.



Al final de la pista los autobuses lanzadera se encargaban, de nuevo del transporte, bien al punto de entrada de la academia, bien a los distintos aparcamientos habilitados.

Mientras tanto, a lo largo de todo el día sobre el recinto de la exposición se sucedían los vuelos de las distintas patrullas que ensayaban la actuación del día siguiente. La verdad es que no sabía uno donde mirar. Ocho horas se hacen muy cortas en estas circunstancias.

Espero haber acertado en mi intención de comunicaros mi impresión particular de este día. Difícilmente se podría haber mejorado esta exposición.

Algunas de las críticas que he escuchado, hechas siempre después de que el crítico resaltara la excelente organización de evento se han referido a la ausencia de representantes del mundo de la aviación deportiva. Es cierto que es un sector que necesita apoyo y difusión.



Ya puestos, tampoco fue muy nutrida la representación de la aviación comercial española.

Como yo no tengo la información necesaria para determinar si deberían o no estar representados en este acontecimiento, me limito tan solo a reflejar la crítica escuchada. Espero que para una próxima edición de Aire (sí, por supuesto que estoy ansioso por repetir) pueda contarse con ambos sectores de la aviación nacional.



Otro "pero" que he escuchado se refería al tiempo de espera para acceder a las cabinas de los aviones. Bueno, esto no puede ser un defecto de la organización, es inevitable y como tal debe ser aceptado. Si 250.000 personas quieren subir y hacerse una foto en la cabina de un F-16, pues evidentemente habrá que esperar una cola. No pidamos

milagros, conformémonos con lo imposible, que es casi lo que han conseguido todos los organizadores, pilotos, mandos, soldados y voluntarios que han trabajado en el montaje de este macro festival aéreo.



DOMINGO 4. FESTIVAL AEREO

Ya a las 08:30 me encontraba, como un clavo, en la playa de Santiago de la Ribera, en la zona más próxima a la A.G.A. buscando un buen sitio donde colocarme con mi pertrecho de cámaras y video.



Al llegar, la sensación de organización impecable fue la misma que en el día anterior. Aparcamientos para visitantes, los accesos a la zona de público de la exhibición cerrados al tráfico y patrullas de las fuerzas de seguridad velando por que el día se desarrollara sin el más mínimo incidente.

Conforme el público iba llegando me di cuenta que lo mejor sería no estacionarme en un mismo sitio durante todo el día, por lo que levanté mi campamento y comencé a pasear por la playa en dirección a Lo Pagán.

Fue entonces cuando empecé a comprobar hasta que punto se había cuidado la zona para público. Lo primero que descubrí fue la megafonía, que no solo servía para llenar los tiempos muertos entre una actuación y otra. Los representantes de cada una de las patrullas que actuaban en el festival comentaban en directo la actuación de sus compañeros. Explicaban las figuras realizadas e incluso avisaban cuando debía prepararse la cámara para conseguir una toma espectacular. Impecable.





Por supuesto, no a todo el mundo le gustaron los presentadores que se hacían cargo de los comentarios generales sobre el festival, sobre todo su tono desenfadado, pero en mi opinión resultaban agradables y muy asequibles, teniendo en cuenta que no estaban dirigiéndose a un público especializado. Su coordinación con el espectáculo que se desarrollaba en el aire era perfecta y solo en muy contadas ocasiones tuvieron que modificar alguna de las actuaciones anunciadas, por cambio en el programa. A propósito del programa (que por supuesto adjunto en cuadro aparte), comentarios que la puntualidad con que comenzó fue de reloj suizo y se siguió casi al pie de la letra, siendo muy pocas las modificaciones que se realizaron sobre lo anunciado.

También me impresionaron muy favorablemente las pantallas de video gigantes, distribuidas a lo largo del paseo marítimo desde donde se podía contemplar el desarrollo de la acción que tenía lugar en el aire sobre nuestras cabezas. Algunos primeros planos imposibles de alcanzar con los limitados medios de nuestras cámaras domésticas eran sencillamente impresionantes. Que lástima que esa señal no se haya aprovechado por alguna de las cadenas de televisión nacionales para dar, aunque solo fuera mínima, cobertura a este evento.



No sé si en el futuro será posible disponer de un resumen grabado de lo realizado por esas cámaras. Si es así merecerá realmente la pena adquirirlo.

Mis referencias sobre cómo se desarrolla un festival de este tipo las he obtenido de reportajes en TV y cine, además de asistir a cuantas exhibiciones aéreas han estado a mi alcance. Ya había visto anteriormente actuar a la Patrulla Águila, helicópteros realizando simulacros de salvamento, las exhibiciones dominicales de la FIO y a Ramón Alonso realizando acrobacias sobre el cielo de Cuatro Vientos.

Pero todo eso junto aún queda muy lejos de lo que pude contemplar en las playas de Murcia.



Una vez más os remitiré a las fotografías, las que incluimos en este reportaje y las que otros compañeros nos ofrecen en Internet, incluso algunos vídeos, como el que ya he tenido el placer de contemplar realizado por nuestro compañero Mariano Rico, en el que podéis ver magníficamente reflejado el ambiente que se vivió en el festival.



Los tiempos muertos entre actuación y actuación no se me hicieron demasiado largos. Tal vez en mi caso, la necesidad de controlar el equipo, obtener de vez en cuando algo de líquido elemento o algún que otro bocadillo (siempre había algún lugar a mano) para ir engañando el estómago) provocaron esa impresión. Pero el caso es que mi sensación fue que el ritmo de salida de los distintos protagonistas, ya fueran patrullas o solos era fluido y constante. Esto me hace pensar en el tremendo esfuerzo de coordinación que se debía estar desarrollando en el control de vuelos para adecuar los tiempos de preparación, aterrizaje y despegue de los distintos participantes.



Excelente organización una vez más.

Lo que sí he echado de menos ha sido una mayor cobertura por parte de los medios de comunicación. Los aficionados a la aviación son los que más información han recibido - siempre a través de canales digamos "especializados" - y en realidad los que menos necesitaban recibirla. Pero para el público general la difusión previa del evento ha sido ínfima. Como ya he comentado, en todo momento durante la celebración había una excelente señal de video en directo que supongo podría haberse aprovechado. Entiendo que retransmitir en directo las 9 horas largas de exhibición sería excesivo, pero por lo que he oído (que no visto) las coberturas en telediarios durante el fin de semana no han llegado a estar a la altura de la ocasión.

Incluso la cadena comercial que se ha encargado de la venta de recuerdos (llaveros, parches, pines, camisetas,

tazas...etc) del festival, lo ha hecho solo en sus centros de Murcia, Alicante y Cartagena. Estos son lugares, donde por su proximidad, lógicamente era más conocida la celebración de este año. ¿Por qué en Madrid, Barcelona, La Coruña....etc no hemos tenido oportunidad de acceder a estos recuerdos?. Hubiera sido además un eficaz reclamo publicitario.

Es un punto a mejorar para la próxima edición.

En resumen y como creo que me estoy alargando más de lo conveniente, voy a terminar transmitiendo mi más sincero agradecimiento por el esfuerzo realizado a todos los que de cualquier modo hayan participado en la organización y realización de este macro festival.

Espero impaciente el próximo.





EXHIBICIÓN ESTÁTICA

Dassault Mirage 2000	FRANCIA
Dassault Mirage F.1	ESPAÑA
Eurofighter	ESPAÑA
General Dynamics F-16	BELGICA
General Dynamics F-16	EE.UU
Lokheed Martin F-16	PORTUGAL
McDonnell Douglas F-15	EE.UU
McDonnell Douglas AV-88 Harrier	ESPAÑA
McDonnell Douglas F/A-18	ESPAÑA
Panavia Tornado	ALEMANIA
Beechcraft F.33	ESPAÑA
British Aerospace Haw 128 (maqueta 1:1)	R. UNIDO
CASA C-101	ESPAÑA
CASA Northrop F-5	ESPAÑA
Eaner T-35	ESPAÑA
Saab 105	AUSTRIA
Aerospatiale AS332	ESPAÑA
Boeing CH-47	ESPAÑA
Eurocopter EC 120	ESPAÑA
Eurocopter EC 135	ESPAÑA
Mil Mi-24 Hind	REP. CHECA
Sikorsky S-76	ESPAÑA
Beechcraft T-34	ESPAÑA
Bücker Bu.133	ESPAÑA
Hispano Aviación HA-200	ESPAÑA
Hispano Aviación HA-220	ESPAÑA
North American T-6	ESPAÑA
Canadair CL-215T	ESPAÑA
Beechcraft C-90	ESPAÑA
CASA c-212	ESPAÑA
Dornier Do-27	ESPAÑA
EADS CASA C-295	ESPAÑA
Learjet 35	EE.UU
Lockheed C-130	ESPAÑA
Boeing E-3 AWACS	OTAN
Cessna Citation V	ESPAÑA
Lockheed P-3	ESPAÑA

VUELOS PROGRAMADOS

Canadair CL-215T	ESPAÑA	21'
Aerospatiale AS330 SAR	ESPAÑA	12'
Formacion Bucker FIO	ESPAÑA	12'
Schleicher ASK-21 (Proyecto ALAS)	ESPAÑA	10'
Mil Mi-24 Hind	R.CHECA	12'
Saab 105	AUSTRIA	12'
Formacion North American T-6 +		
Hispano Aviacion Saeta	ESPAÑA	7'
Patrouille Suisse	SUIZA	30'
Dassault Mirage 2000	FRANCIA	10'
Frecce Tricolori	ITALIA	30'
General Dynamics F-16	HOLANDA	10'
Red Arrows	REINO UNIDO	22'
Eurofighter	ESPAÑA	10'
Patrulla Águila	ESPAÑA	30'
PAPEA	ESPAÑA	10'
Patrulla Asas	PORTUGAL	17'
Royal Falcons	JORDANIA	17'
Simulacro de reabastecimiento	ESPAÑA	5'
McDonnell Douglas AV-88 Harrier	ESPAÑA	10'
Patrulla Rotores	PORTUGAL	25'
Airbus A300-600STA Beluga	FRANCIA	6'
Patrulla Flying Bulls	REP. CHECA	15'
Dassault Mirage F.1	ESPAÑA	10'
Patrouille France	FRANCIA	31'
McDonnell Douglas F-18	ESPAÑA	36'
Patrulla ASPA	ESPAÑA	20'



Simulador 737

Por Xabier Urien (AHS-6139)

El previo.

La sorpresa me llegó en forma de regalo de cumpleaños. Mi familia, buena conocedora (y sufridora) de mi afición a la aviación tuvo el acierto de regalarme 1 hora del simulador en el 737 NG ubicado en la antigua terminal de Sondika (LEBB)

La alegría era equiparable a la sorpresa, y la emoción de sentarme en semejante cabina me erizaba el pelo. Pero como en casi todo, de hacer las cosas, hay que intentar hacerlo bien.

Por ello lo primero que hice fue asegurarme de que avión simulaba y paseé a comprar el fabuloso 737-800 NG de PMDG.

Busqué manuales en la red, foros especializados y todo aquello que pudiera tener que ver con susodicho avión. A partir de ahí, no quedaba otra que practicar y estudiar como en mis tiempos de estudiante.

Fueron casi 4 los meses que estuve “haciéndome” con el avión y sus procedimientos. Aprendiéndome el performance, los CheckList y sobre todo con la ilusión de intentar “sorprender” al instructor con los conocimientos adquiridos.

Así que a mediados de Abril me vi con la confianza suficiente para llamarles para quedar el día D a la hora H.

Me atendieron muy amablemente y me preguntaron por el vuelo que quería hacer. Les propuse un LEBB – LEMD y me dijeron que perfecto. A las 11:00 del sábado empezaría el briefing tras el cual comenzaría el vuelo.

El día D.

Bueno, como os podéis imaginar la noche anterior no pegue ojo... estuve hasta última hora repasando apuntes y antes de que sonara el despertador ya tenía los ojos como platos. A tal evento me acompañó mi novia, como testigo y fotógrafa.

La hora acordada era a las 11:00 local en la vieja terminal de Sondika. Yo vivo aproximadamente a 1 hora de coche, tramo que aproveché para un último repaso.

Llegando a la vieja terminal empiezas a sentir las primeras sensaciones.... Ver la terminal abandonada tiene un macabro encanto, todo es silencio y el contraste con el recuerdo del bullicio pasado de esa misma terminal lo hace casi inquietante.



Continúan las emociones, te acreditan en la garita de seguridad y te dan acceso a una parte del aeropuerto donde no acceden las personas de “a pie”. Cuando en la garita me pregunta si voy a volar, sentí un pequeño pinchazo de desencanto al tener que responder que “solo” iba al simulador.

Esperamos en la garita hasta que aparece Ricardo Ramirez, instructor de vuelo y “Pilot in Comand” en el simulador.

Atentamente nos dirige por medio de la escuela aeronáutica AeroLink donde



sentí otro pequeño pinchazo de envidia al ver la escuela a la que tan a gusto hubiera asistido.

Nos presentó a su compañero y programador y por fin nos mostró la cabina. Me quede de piedra, que maravilla. Todos los paneles a todo detalle, hasta mi "contraria" se quedo impresionada por la realidad de la cabina.



Pues después de vista pasamos a una oficina que tienen pegando a la sala del simulador para preparar el plan de vuelo.

Elegimos la SID de Jepessen AMTOS2A para la Rwy 30 en vez de las actuales por sencillez en la salida ya que decidimos volar en manual. Evidentemente el FMC lo descartamos desde el principio, pues que sentido tiene estar en semejante cabina para mirar por la ventanilla.

Con la carta impresa en la mano memorizo los rumbos y distancias iniciales de la salida.

Visto esto pasamos al Mapa de las aerovías a elegir ruta.

R75 a NEA para después B42 a ORBIS.

Bien, hablamos unos momentos sobre pesos cargas y demás y me comenta que lo ha cargado bien de peso para hacer más interesante la toma. La primera gota de sudor debió de escaparse ahí.



Terminamos el Briefing aclarando alguna dudilla y nos sentamos en la cabina. Sensación indescriptible, yo lo mas parecido que había estado era en una Cessna que incluso piloté durante un rato, pero aquello era otra sensación, ahora tenía delante de mí todos los paneles botones y conmutadores que tantas veces he pulsado con el ratón delante de mí y encima con la agradable sensación de saber para qué y cómo funcionan en su mayoría.

Pues una vez de familiarizado con los mandos comenzamos con los checklist.

Encendimos APU, ISO y ventilación de aire. Revisado todo OK pasamos a puesta en marcha motor derecho. Aquí me hizo un par de comentarios que ignoraba y me parecieron interesantes.



Primero, en el encendido las manos siempre sobre conmutadores y me explico.

Conmutador de ignición en On R (nunca en both) y con el conmutador correspondiente lo ponemos en GRD. Bien pues mano quieta en el conmutador hasta que vemos que el arranque de N2 es correcto. Una vez comprobamos que va subiendo bien pasamos mano a suministro fuel. Como sabéis cuando N2 llega a 20% abrimos paso Fule. Pues de nuevo mano quieta en llave de paso hasta ver que EGT no pasa de 740°, si pasara deberíamos cerrar el paso de nuevo porque existe la posibilidad de que haga llama en la turbina. Personalmente este tipo de detalles que no veo en ningún manual los agradecía de verdad.

Sigo, acabamos puesta en marcha y retroceso y comenzamos rodaje después de los pertinentes checklist. Ricardo me iba ayudando con todo el tema de radios nav etc..

Aprendí tb. Cómo se frena con los pedales (con las punteras) y que a veces se utiliza este freno para acelerar un giro.

Continuamos rodadura y me comenta que en el 737 NG la rueda del morro esta casi debajo del asiento lo que permite mayor facilidad en los giros, cosa que efectivamente compruebo.

Pues una vez alineados en pista nuevo check, flaps y TO/GA, que por cierto es un botón pequeño y negro que hay en la propia palanca de gases (no sabía donde estaba pues en el PMDG es un poco cutre y hay que pulsar un tornillo). En ese momento centrado, en la cabeza, los rumbos iniciales y las distancias. Me va cantando V1, Vr y V2 y al aire!!!!

En el aire, el comportamiento esperado en un NG, suavidad absoluta en ascenso. En ese momento me podían "cegar" las ventanas porque solo tenia ojos para ir mirando rumbo, ratio y velocidad. Para ayudarme el controlaba los gases y yo me dedicaba a "conducir".

Viramos con alabeo máximo y sin perder ni ratio de ascenso ni velocidad, todo como la seda. Autorizados a nivel final y a seguir todo el proceso en manual. Interceptamos radial del VOR de Bilbao y seguimos hasta AMTOS.

Poco mas cabe destacar de el ascenso aparte de lo que disfrutaba manejando el "pájaro" con los cuernos que por cierto me costo un poco hacerme a la sensibilidad de los mismo (en ciertos momentos el pasaje se habría mareado).

Una vez nivelado y en rumbo si pusimos el AP, momento que aproveché para hacerle preguntas de dudas que llevaba en mente.

Pues más bien duró poco este tramo y en seguida empezamos a preparar el descenso. Calculamos la distancia necesaria para ello y la STAR a utilizar. La toma la haríamos en la pista 33R.



Comenzamos el descenso en manual y aquí he de reconocer que me costo no poco mantener ratio de descenso (2000 pies) y rumbo. Los cuernos se me resistían y no se mantenía solo el descenso ni un momento. Hubo un momento que volvimos a tirar de AP para estabilizar un poco el descenso y poder cumplir con la predicción que habíamos hecho. Llegamos a Colmenar, Colmenar - Parla y aproximación a 33R por el mítico PERALES.

Nuevo Checklist y de nuevo se agradece tener alguien al lado. Ricardo fue configurando los NAV y los gases (e incluso los Flaps cuando estimaba) continuamente para facilitarme el pilotaje, que bastante tenía yo con lo mío.

Pista a la vista, repaso mentalmente que no se me olvide nada tren abajo, flaps 40 e intentando conmutar mi vista entre las guías de la ILS y la vista de la pista. Llegamos a mínimos, Gases en Idle y velocidad de toma, subo el morro (un poco en exceso he de reconocer) y TOMA de tierra!!

Ricardo mete Reversa piso frenos y paramos el 737 con toda la suavidad que pude.

En ese momento, paramos y vimos la repetición de Final y toma. Comentamos alguna cosilla mejorable como mi "levantamiento de morro", pero para mi deleite personal comenta que buena toma y muy bien llevado, ahí me hinché de tal forma que no cabía en la cabina, y es que en Airhispania he aprendido mucho.



Con mucha pena pero todavía emocionado salimos de la cabina para ir terminando el servicio, estuvimos hablando un rato y el proyecto de esta gente es muy interesante. Uno de los proyectos es ponerle movilidad a la cabina (como os podéis imaginar el que os escribe ira a probarlo según lo pongan). Pero paralelamente han hecho y están haciendo diferentes

cabinas para escuelas o compañías como Spanair.

Estaban preparando un ATR para otra aerolínea y me acorde de Padilla, a ver si la ponen abierta al publico.

En fin y esto es todo más o menos, en Junio espero volver para hacer la vuelta LEMD-LEBB, en esta ocasión le pediré que meta METEO complicada a ver que tal sale.

En definitiva una experiencia 100% recomendable, gente sencilla y amable y una cabina con todo detalle para disfrutar.

Para los interesados:

LuumAir

Tel: 94 453 6858

Ricardo o Iñaki

Luum-air@euskalnet.net





ActiveCamera 2004

v2.0 UPDATED FOR FS v9.1

Por Pablo González (AHS-9078)

Todos hemos visto en las presentaciones comerciales de aviones o escenarios para el Flight Simulator unas imágenes increíbles prácticamente imposibles de conseguir con las cuatro vistas estándar del simulador.

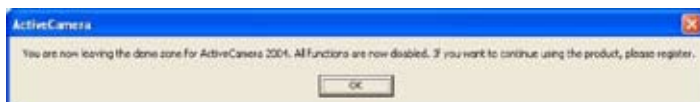
Entre otras, podríamos destacar tomas y despegues desde un punto de vista estático a nivel del suelo, seguimiento de otros aviones centrados en pantalla, preciosas pasadas en el aire o fotos de algún detalle del avión.

En este número analizaremos estas y muchas otras vistas que nos ofrece este singular addon: ActiveCamera 2004.

INSTALACIÓN

La instalación del ActiveCamera 2004 (AC en adelante) es sencilla y no nos dará ningún quebradero de cabeza. Tan solo nos pregunta por la ubicación de nuestro Flight Simulator 2004 (FS en adelante), que aparece de forma automática, con lo cual nos limitaremos a decir a todo que sí.

La versión demo no tiene límite de tiempo y es completamente funcional siempre que nos mantengamos en el área de Seattle (aeropuerto KSEA). En cuanto nos salgamos nos aparecerá un mensaje en el que pone:



“Está abandonando la zona de demostración de ActiveCamera 2004. Se han deshabilitado todas las funciones. Si desea continuar usando este producto, por favor, regístrese.”

A pesar de ser un addon excelente, una vez instalado queda “oculto” dentro del menú Opciones y no forma su propio menú como viene siendo habitual en estos productos.

En la siguiente imagen podemos ver el menú del AC desplegado:



Tampoco su manejo es del todo intuitivo, pero una vez que hayamos descubierto como sacar todo su potencial, veremos realmente el sentido y la calidad de este addon.

VISTAS INTERIORES DEL AVIÓN

Elegimos un avión de los que vienen con el FS y nos ponemos en modo **Cabina virtual**, que es desde donde vamos a hacer casi todo. Activamos **Internal pilot view** (CTRL+F11) y **Enable wheel zoom in VC** (CTRL+SHIFT+F7) tal y como aparece en la imagen anterior. Ahora vamos a cargar el archivo correspondiente a dicho avión con las vistas predeterminadas. Volvemos al menú del AC y pinchamos en **Load view config...**, eligiendo el fichero correspondiente a nuestro avión. Dichos ficheros se encuentran en nuestro directorio del FS.

Pues a probar... Si pulsamos CTRL+1, CTRL+2... hasta CTRL+0, iremos pasando por las distintas vistas predeterminadas para cada avión. Los números han de ser los del teclado alfanumérico (encima de las letras), no los que tenemos a la derecha del teclado (teclado numérico) que sirven para lo siguiente:

8	<i>Movimiento hacia delante.</i>
2	<i>Movimiento hacia atrás.</i>
4	<i>Movimiento lateral hacia la izquierda.</i>
6	<i>Movimiento lateral hacia la derecha.</i>
7	<i>Giro hacia la izquierda.</i>
9	<i>Giro hacia la derecha.</i>
CTRL+Inicio	<i>Subimos.</i>
CTRL+Fin	<i>Bajamos.</i>
CTRL+Re. Pag.	<i>Inclinación hacia arriba.</i>
CTRL+Av. Pag.	<i>Inclinación hacia abajo.</i>



En esta imagen podemos ver nuestro querido Cessna de la escuela descansando después de una dura jornada de prácticas

Si hemos activado **Enable wheel zoom in VC** (CTRL+SHIFT+F7), la rueda del ratón nos va a servir para hacer zoom y si pasamos a activar la panorámica del ratón (F12), manejamos nuestro punto de visión con el ratón. Para desactivarlo y recuperar el control del ratón, volvemos a pulsar F12.

Si queremos almacenar una vista en el número n, pulsamos CTRL+ALT+n y cuando ya tenemos todas las vistas almacenadas, pinchamos en **Save view config...**, le ponemos un nombre distinto (AirHispania Baron, por ejemplo) y salvamos, pudiendo cargar y retocar nuestras vistas en cualquier momento.

VISTAS EXTERNAS DEL AVIÓN

Con esta opción tenemos la posibilidad de salirnos del avión y movernos por el escenario como si fuéramos turistas curiosos con una cámara en mano. Para ello nos ponemos en modo cabina virtual de nuevo y activamos **External pilot view** (x). En este momento estamos fuera del avión y nos podemos mover con las combinaciones de teclas que aparecían anteriormente (8, 2, ... CTRL+Fin...), pero añadiendo otras dos:

0 *Es como si nos agacháramos.*

SHIFT *Nos permite correr para acercarnos antes a la posición deseada. Primero pulsamos la tecla de movimiento y luego SHIFT. Para abandonar la carrera, primero soltamos SHIFT y luego la tecla de movimiento; si no seguimos este orden, se nos queda en una maratón constante e incomoda).*



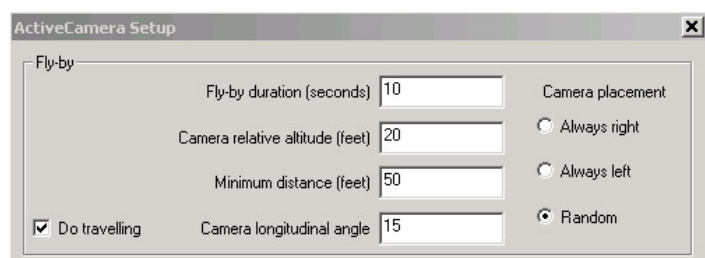
NOTA: antes de cambiar a otra vista, volvemos al modo cabina virtual pinchando de nuevo en **External pilot view** (x) para que no se nos mezclen las vistas.

MODO FLY-BY

Si tenemos activado este modo (CTRL+F5) y pasamos a **Vista torre** (s), cada cierto intervalo de tiempo la vista se adelantará a nuestra posición y nos enfocará aunque nos estemos moviendo. Esta imagen es especialmente interesante en vuelo y se trata de la típica “pasada” del avión.



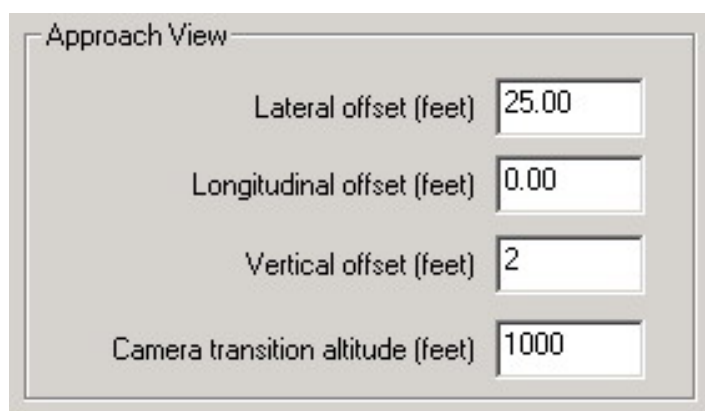
En las opciones (CTRL+SHIFT+F5) podemos personalizar desde la duración de la “pasada” hasta los ángulos y altura deseados. Id probando hasta que os guste, pero dejad activada la opción **Do travelling**, se ve mejor.



MODO APPROACH VIEW

Este es mi favorito. Si bien se puede activar en cualquier momento, su disfrute es máximo cuando estamos en **Reproducción instantánea** o **Video de vuelo**, pues nos desprecupamos de los mandos y podemos babear un ratito a gusto.

La activación del modo **Approach** (CTRL+F6) desactiva el modo **Fly-by** y al revés, pues ambos utilizan la misma vista (**Vista de torre**) y se complementan, pues aunque activemos el modo **Approach**, si no estamos a una altura mínima (**Camera transition altitude**), permanecemos en modo **Fly-by** y pasamos al **Approach** al descender a dicha altura. Todo esto se puede configurar en las opciones (CTRL+SHIFT+F5):



Una vez activado el modo **Approach** tenemos que decirle al AC desde donde queremos que se nos vea. Esto lo hacemos en el modo de vista **Cabina virtual** con el ratón. Hasta que cojamos práctica, una vez en aproximación final, pausamos el simulador y con la cabecera a la vista elegimos un punto en el aeropuerto (mejor cerca de la pista).

Ahora mientras pulsamos SHIFT pinchamos con el botón derecho del ratón sobre el punto elegido; este será nuestra punto de vista para el aterrizaje. Os aconsejo activar F12 para manejar la vista con el ratón y dejar siempre activado CTRL+SHIFT+F7 para hacer zoom también con el ratón. Una vez pinchado el punto, volvemos a desactivar F12.



Pues ya lo tenemos. Pasamos a **Vista torre** (s) y quitamos la pausa (si la hubiéramos puesto). Cuando el avión llegue a la altura de transición puesta en las opciones, veremos un bonito aterrizaje desde tierra. El punto de vista se puede cambiar en todo momento.





MODO TRAFFIC TRACK VIEW

La pena de este modo es que sólo funciona con el tráfico generado por FS, no con el de red. Esto quiere decir que no lo podremos utilizar para seguir con la vista a ningún compañero de AirHispania (¿quizás próximas versiones?).

Activando este modo (CTRL+SHIFT+A) desde la **Cabina virtual**, la vista va a seguir y centrar en pantalla el tráfico más cercano a nuestro avión. Para pasar de un avión a otro pulsamos CTRL+SHIFT+S (siguiente avión en cercanía) o CTRL+SHIFT+E (anterior avión). Si queremos mantener en visión un avión determinado lo bloqueamos (o desbloqueamos) con CTRL+SHIFT+Q. Para desactivar este modo volvemos a pulsar CTRL+SHIFT+A y con la tecla "espacio" reseteamos la vista de cabina virtual.



Podemos definir en las opciones el número máximo de aviones a seguir y la distancia máxima:

Traffic tracking

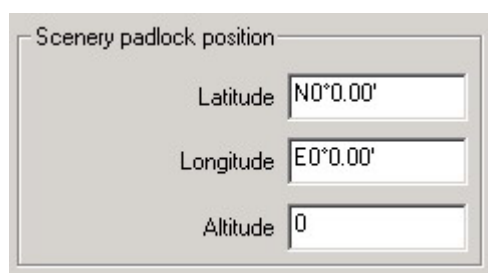
Max. aircraft to track

Max. distance (nm)

MODO SCENERY PADLOCK VIEW

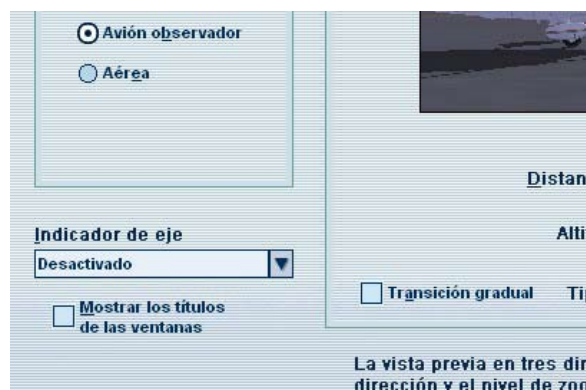
Este modo nos sirve para tener centrado en pantalla alguna referencia visual en tierra, como por ejemplo la torre de control en una práctica de “motor parado” o la cabecera de pista en un circuito.

Estando en modo **Cabina virtual** (como habréis podido comprobar, siempre partimos de esta vista), pinchamos en **Scenery padlock view** (CTRL+F12) y al igual que hacíamos con el modo **Approach** elegimos el punto de referencia en tierra con el ratón y pulsamos CTRL+botón derecho (en modo **Approach** era SHIFT+botón derecho). Ahora la vista se centrará en dicho punto y se mantendrá aunque viremos. Las coordenadas de dicho punto quedan almacenadas en las opciones, y podremos cambiarlas cuando queramos, así como la altura:



USAR RATÓN EN VISTA DE AVIÓN OBSERVADOR

Con esta función podemos manejar el ángulo de la vista del avión observador, pulsando en **Use mouse in Spot view**. Sin embargo, para que funcione bien tenemos que desactivar en las opciones de vista del simulador, la casilla **Transición gradual** del apartado **Avión observador**.



Una vez activada esta opción nos ponemos en vista de **Avión observador** y movemos el ratón.

Después de toda esta explicación sólo queda decir que cualquier combinación de teclas que aparece en este artículo se puede cambiar en el menú **Keys...** del AC. Así mismo, todas las opciones y modos de vista del AC funcionan tanto en vuelo a tiempo real como en **Reproducción instantánea...** y **Video de vuelo...**

CONCLUSIÓN

Este addon hará las delicias de cualquiera que no se conforme con las vistas estándar del FS o que quiera disfrutar de sus mejores grabaciones. Es una forma de evaluar de cerca nuestro vuelo, en especial los aterrizajes. También nos va a servir para definir vistas que utilicemos con frecuencia en la cabina: laterales, panel de radios, etc. Incluso vistas más estéticas:

Con esta utilidad no se nos escapará ningún fallo. ¡¡Cuidado ahora, instructores!! Los alumnos van a aterrizar de miedo...



Por Antonio Alonso (AHS-6773)

Bueno, es posible que con este nombre, que es su denominación oficial no identifiquemos en un primer momento al Museo del Aire, pero os aseguro que se trata de uno y el mismo. Uno de los museos menos conocidos de la ciudad de Madrid, algo bastante injusto puesto que se encuentra entre los mejores museos aeronáuticos del mundo y es posible que sea el primero de Europa en cuanto a calidad y cantidad de las colecciones y aeronaves expuestas.

La primera idea de crear un museo destinado a conservar y divulgar el patrimonio histórico de la aeronáutica española surgió poco después del final de la guerra civil, coincidiendo con la creación del Ejército del Aire (7 de octubre de 1939), pero su fundación real tuvo lugar mediante el decreto n.º 1437 de 16 de octubre de 1966.

En 1975 se decidió, su emplazamiento definitivo junto al ae-

ródromo de Cuatro Vientos, pensando tanto en el valor histórico que el propio conjunto del aeródromo ya poseía como en la oportunidad de poder recibir material por vía aérea. En el último trimestre de 1979 comenzaron las obras y el 24 de mayo de 1981 se abrió, por fin, el museo al público.

Desde entonces no ha parado de crecer, tanto en extensión como en la cantidad del material expuesto. En la actualidad ocupa una extensión de 45.000 m², repartándose el espacio entre 6 hangares (el último todavía no está abierto al público) y una gran zona de exposición exterior que permite pasear con total tranquilidad entre los aviones allí estacionados.

Se exhiben alrededor de 150 aviones, muchos de ellos los protagonistas originales de grandes hazañas de la historia de nuestra aviación, otros son excelentes reproducciones, además de numerosas colecciones de objetos y documentos de interés histórico y cultural.



Madrid

Museo de Aeronáutica y Astronáutica



DIRECCION

Po. de Extremadura, PK. 10.500

COMO LLEGAR

En vehiculo particular.

Desde la M-40 tomar la salida 31 para la A-5 dirección Madrid.

Desde la A-5 en sentido Badajoz, hacer cambio de sentido en San Jose de Valderas hacia Madrid.

Transporte público.

En Principe Pio tomar cualquier autobus de Blas S.A. con dirección Alcorcón.

Zona exterior

Está dividida en 7 plataformas distintas dedicadas a helicópteros, aviones ligeros, reactores, hidroaviones y polimotores.

Un paseo discurre entre las distintas plataformas de modo que siempre se tiene la posibilidad de admirar cada uno de los aparatos desde todos los ángulos con total comodidad.

Originalmente esta zona disponía de dos lagunas conectadas por un canal en las que se mostraban en su elemento el GRUMMAN "ALBATROSS" y el DORNIER 24. Por necesidades de espacio, estas lagunas desaparecieron y en la actualidad ambos hidroaviones pueden ser admirados aparcados sobre la hierba al igual que el resto.

Esta zona exterior, que tiene un atractivo innegable, tanto por la grandiosidad y belleza de los modelos expuestos como por el entorno tan agradable que proporciona para su observación, es desgraciadamente uno de los puntos a mejorar en el museo, puesto que la exposición a la intemperie de los aviones provoca que la necesidad de mantenimiento de las distintas piezas, sobre todo las más antiguas, sea constante.

Solamente este paseo justifica una mañana completa de visita al museo, sobre todo si tenéis la suerte de poder realizarla en primavera.



No es mi intención realizar un inventario completo de los fondos del museo, sobre todo porque para ello necesitaría bastante más espacio del que dispongo para realizar este comentario, pero para ir abriendo boca os indicaré que en esta zona podéis disfrutar, entre otros, del prototipo original del CASA C-101 "AVIOJET" el popular "MIRLO" o "CULOPOLLO" de la patrulla AGUILA, el BOEING KC-97L "STRATOTANKER" que es por el momento el avión de mayor tamaño que ha volado en el ejército español, los ya mencionados GRUMMAN HU-16B "ALBATROSS" y DORNIER DO-24T, helicópteros como el MI-2 "HOPLITE" o por citar algunos de los reactores, LOCKHEED F-104 "STAR-FIGHTER" y MC DONNELL DOUGLAS RF-4C PHANTOM 11... y así hasta completar alrededor de unos 50 aviones y helicópteros.



DATOS PARA UNA VISITA

PRECIO ENTRADA: 0,60€.

Miércoles, día de los museos: gratuito.

HORARIO: De 10:00 A 14:00

De MARTES a DOMINGO

CERRADO

El 01/01, Jueves y Viernes Santo, 10/12 (Patrona de la aviación), 25/12 (Navidad)

ESTAN EXENTOS DE PAGO:

el personal de las FFAA, el del Ministerio de Defensa, los niños menores de 10 años (acompañados), los mayores de 65 años, las visitas colectivas.

VISITAS COLECTIVAS:

Se realizan de martes a viernes previa solicitud por escrito. Si proceden de provincias distintas a Madrid pueden realizarse los sábados.

TELEFONO DE INFORMACIÓN

915091690

Hangar 1

Contiene las piezas más representativas de los antecedentes de la aviación española y también los protagonistas de grandes hazañas de nuestra aviación.



Entre estos últimos podemos admirar el BREGUET 19 TR BIDON "JESUS DEL GRAN PODER" original, con el que los capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias intentaron por dos veces batir el record mundial de distancia en 1928 y 1929. En la imagen se observan algunos de los dibujos realizados por Lafita y Manzano que representan los países visitados. También reproducciones de aviones representativos de estas gestas como, el DORNIER WAL "PLUS ULTRA" en el que Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda y Pablo Rada recorrieron los 10.270 Km que separan Palos de la Frontera de Buenos Aires en 1926, El original de este avión fue donado por el rey Alfonso XIII a la nación argentina.

Otra reproducción es la del BREGUET 19 TR SUPERBIDON "CUATRO VIENTOS" sobre el que en 1933, el capitán Mariano Barberán y el teniente Joaquín Collar efectuaron



la travesía del atlántico entre Sevilla y Cuba, superando en distancia navegada sobre el mar al vuelo de Lindbergh de 1927. En la siguiente etapa Cuba a México, el avión y su tripulación desaparecieron en el mar sin conocerse al día de hoy la causa.

Una impresionante colección de maquetas de aviación, se extiende a lo largo del interior de la pared de este hangar.

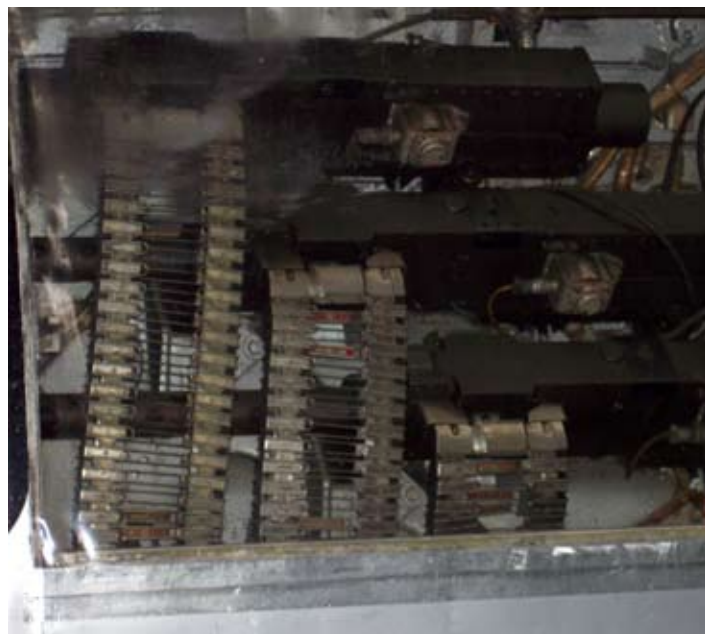




Hangar 2

Contiene una amplísima colección de motores de aviación, de pistón y reactores.

Simuladores de vuelo, aviones desentelados, una muestra de armamento, equipamiento, objetos personales y una exposición que muestra la evolución de los uniformes del Ejército del Aire a través del tiempo. Maquetas a escala y simuladores de vuelo, tanto consolas de control como cabinas, como por ejemplo esta cabina de Mc DONELL DOUGLAS F-4C PHANTOM que se muestra en las imágenes.



Hangar 3

Ocupa este hangar una colección de aviones ligeros, de entrenamiento y aviación general, de los años 30, con algunos ejemplares de importancia histórica y los primeros representantes de la industria aeronáutica española.

También se encuentra representado el vuelo a vela con algunos planeadores que ganaron trofeos y premios en distintos concursos internacionales.

Una colección de hélices de diferentes épocas, materiales y tamaños decoran las paredes del hangar.

Hangar 4

Este hangar está dedicado al "Ala Giratoria", con la figura de Juan de la Cierva como eje principal.

En él se exponen diversos modelos de autogiros y helicópteros, algunos de estos últimos aún permanecen en servicio en la aviación española. Muestra la evolución de este tipo de aeronaves a través de la historia.

También se expone una colección de vitrinas que contienen distintos instrumentos de vuelo.



Hangar 5

Contiene aviones de la ayuda americana y un ejemplar del HISPANO AVIACION HA200 SAETA. Otro ejemplar de este avión en su versión HA220 SUPERSAETA puede admirarse en la plataforma exterior.



También se expone la cabina del globo "CIUDAD DE HUELVA" con el que Tomás Feliú y Jesús González realizaron la 1TM travesía del Atlántico en globo de este a oeste en 1992.

Incluye también la sección de paracaidismo del museo.



El hangar nº. 6, de reciente construcción y que aún permanece cerrado al público, se ha hecho a la medida del DORNIER 24, para poder iniciar un largo proceso de restauración, que a su vez pueda ser contemplado por los visitantes del museo, además de incrustarse en su pared lateral dos cabinas de DC-9 y B-727 que serán accesibles.

El hangar nº. 7 estará dedicado al espacio y contará también con un rincón de aeromodelismo. Una vez que se haya finalizado esta fase de ampliación del museo, esta prevista la construcción de un gran edificio situado delante del



hangar 1 que contendrá todos los servicios de atención al público como cafetería, tienda de recuerdos, sala de conferencias y exposiciones... etc.



La Asociación de Amigos del Museo del Aire.

La AAMA fue fundada el 25 de abril de 1988. Su fin principal es la cooperación total con el museo. Sus miembros forman parte de distintas áreas de trabajo, todas ellas alrededor del museo y la aviación.

Algunos de esos grupos de trabajo colaboran con el personal del museo en la restauración de distintas piezas de las colecciones y el mantenimiento de los elementos de las exposiciones.

También programan ciclos de conferencias y tiene una más que interesante sección de publicaciones que participa en la elaboración del boletín del museo o edita obras como "Vida operativa del B25J/TB-25N MITCHELL" cuyo autor es Michel Lozares, "Sobre el Atlántico a 35.000 pies" obra de César Martín o "Los motores V8 de aviación de Hispano Suiza (1914-18) realizada por Jacinto García con la colaboración de Santiago Sánchez. Todos ellos son miembros de la asociación.



Lo expuesto en este artículo no representa más que un vistazo, rápido y ligero sobre el Museo del Aire.

Desgraciadamente, no existe mucho material editado e incluso en Internet se hace necesario realizar una búsqueda detallada para acceder a algunos de los pocos sitios web que proporcionan información sobre el museo y su contenido.

Esperamos que en la próxima oportunidad que tengáis de desplazáros hasta Madrid podáis reservar algunas horas para realizar una visita, y que todos aquellos que residen en la capital o sus alrededores y no conozcan todavía el museo aprovechen alguna mañana para acercarse hasta el mismo. Realmente merece la pena.

Aprovechamos la oportunidad para informaros de nuestra intención de continuar este artículo en una serie que sirva para dar a conocer todos los museos o colecciones privadas relacionadas con la aeronáutica que podamos localizar en España.

Solicitamos vuestra colaboración para que nos informéis de todo tipo de asociaciones, museos o colecciones históricas que conozcáis en vuestra localidad.

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 bimotores 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
★	AHS7541	Miguel Angel Montávez
★	AHS7587	Joan Ayllón
★	AHS7600	Jose Carlos Ortiz García
★	AHS8676	Onofre Rodríguez
★	AHS8714	Jose Carlos Eiras
★	AHS9012	Arturo Ávila

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 bimotores 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
★	AHS6869	Juan Ant. Padilla González
★	AHS7104	Ernest Vallbona Vilajosana
★	AHS7263	Javier Frías
★	AHS7535	Fernando Rullán Rivera
★	AHS7541	Miguel Angel Montávez

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 bimotores 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

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
★	AHS7600	Jose Carlos Ortiz

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	Ramón Cadillac Jodar

AHS-FIRE

VERANO 2006

TODOS LOS MARTES, 20:30 ZULU

Ahs-Fire es el Grupo de Operaciones de Control y Extinción de Incendios que se pone en marcha cada verano como homenaje a todas esas personas que se juegan la vida cada verano en la protección de nuestros bosques y entornos naturales.



Nuestra flota: Canadair CL-415
Air Tractor
Eurocopter E-120 B Colibrí
Eurocopter AS-332 Super Puma

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.- EVA.

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 – ESCENARIO E.V.A.

Al descomprimir la carpeta encontrarás un archivo .pdf con las instrucciones de instalación.

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.

La historia de Jesús Damián

Por Jesús Damián (AHS-5964)



En un lugar de España hace años convalecía de una rotura de tendón de Aquiles un tal Jesús Damián, el tiempo se le hacía eterno, navegaba por internet sin sentido hasta que un día y por azar encontró una página de una compañía de vuelo virtual (Airhispania), le llamó la atención posiblemente porque su afición por la aviación era grande y le venía desde la más tierna infancia, poco a poco comenzó a encontrar un sentido a estar horas y horas frente al ordenador, y con la excusa de la “pata” escayolada permanecía hasta altas horas de la madrugada realizando todos los pasos para poner al día el PC, programas, escenarios, etc, etc, nunca se le olvidará su primera participación en un evento, aquello era auténtica magia, aquello no era virtual era real, especialmente para alguien que de informática iba y sigue yendo más que justito. No habría espacio en todo internet para escribir sobre las sensaciones, anécdotas, amigos, proyectos, eventos, vivencias, experiencias, aprendizaje,

intercambios, horas y más horas que jalonaron éstos intensos años, ni tampoco para desglosar los problemas surgidos en su familia por éste vicio-afición que prendió cual pasto seco en mi vida. Y lo uno llevó a lo otro.....hace tres años nació la consecuencia lógica de tanto vuelo virtual, es

decir, el vuelo real, aunque nuestro Jesús Damián había tenido algún escarceo tipo bautismo o paseo aéreo, fué hace tres años cuando de verdad pudo comenzar a volar, a soñar, a sentir, a vivir, y en un pequeño aeródromo dónde se respira la esencia de la aviación empezó a volar en un Tecnam P96. Desde pequeño había sentido algo especial cuando miraba el ir y venir aéreo de los pájaros, lo mismo que cuando pisó por primera vez el asfalto de una base aérea y contemplaba aquellos grises pájaros metálicos, o sus padres le llevaron a ver los aviones a Barajas, y no digamos la emoción de cuando voló por vez primera vez, fue en un tubo tela y al sentir que estaba en el aire la emoción se convirtió en unas ligeras lágrimas de felicidad, o aquel vuelo en un Boeing-stearman embutido en negro cuero cual piloto de otra época y que quedará en su recuerdo para siempre, o todos los momentos vividos para realizar el curso de piloto de ULM, y el gran y único momento del primer vuelo solo, los nervios y la satisfacción del día del examen, y que decir de dar bautismos a amigos compartiendo momentos únicos e irrepetibles, porque primera vez sólo hay una y poder vivirla junto a ellos es alucinante, o esos vuelos confirmando que llegas a dónde previamente has planificado, o, o....



Desde hace tres años hasta hoy en éste pequeño aeródromo Jesús Damián pasa cada fin de semana, es feliz, además de volar realiza todo tipo de tareas para el mejor funcionamiento del aeródromo (todas las imaginables), porque con sólo estar allí se siente bien, sigue sintiendo la misma sensación de cuando siendo pequeño pasaba horas contemplando los juegos voladores de golondrinas y vencejos. El único problema es que me resulta imposible además de “robar” casi todo el fin de semana a la familia, “hurtar” otro tiempo extra para Airhispania, sería el divorcio inmediato, si no lo es ya. Aunque permanezca como “airhispaniero durmiente” siempre seré airhispaniero, si me lo permitís claro. Saludos aéreos y perdonar por “rollete”, pero ¿a quién le vas a contar éstas cosas?



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.

Pero además de esos vuelos y esos correos, se suceden muchas otras cosas: las clases, las tutorías y los exámenes, los eventos, las charlas y las discusiones y otros asuntos que pueden convertirse y ser noticia para nosotros.

En esta sección que se va a repetir en todos los números, queremos recoger todo aquello que sucede en AirHispania, nos parece reseñable y no queremos que caiga en el olvido, pretendemos convertirla de alguna forma en la memoria viva de AirHispania.

Pero son tantas las cosas que hay que contar que uno no se da cuenta de ello hasta que husmea con calma en la lista de correo, en el foro, en los informes de Bender, en la web... y es muy difícil poder contarlos todo de una vez y en un sólo número, no queremos hacer un monográfico sobre nosotros, así que poco a poco iremos publicando toda la información que generamos nosotros mismos.

Que nadie se sienta olvidado, porque a lo más tardar en el próximo número o en siguiente se le hará justicia.

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.

Todos leemos los correos en los que se nos informa de las nuevas titulaciones, ¿pero realmente sabemos cuantos alumnos terminan con éxito su formación? ¿Somos conscientes del esfuerzo que supone para alumnos y sobre todo para los instructores?

Desde comienzos de año, desde enero de 2006, los instructores de la escuela han realizado un total de 784 anotaciones sobre las clases o tutorías que han impartido a los pilotos-alumno de AHS; una cifra que puede pasar indiferente, pero que haciendo una fácil operación aritmética nos dice que de media, desde Enero a Mayo, se ha tutorizado a 5 alumnos diariamente, lo cual no es ninguna tontería y dice mucho de la disposición de nuestros instructores.

En este mismo período, se han contabilizado 81 nuevas titulaciones, cuya relación, a partir de ahora figurará en todos los números de Contacto Radar.

Pero sin duda, una de las noticias más relevantes que la escuela ha proporcionado estos meses ha sido la puesta en marcha de la nueva titulación complementaria en Piloto de Helicóptero, iniciativa de Fernando de la Portilla, que buscó y probó el aparato que a su juicio reunía las condiciones más adecuadas para comenzar en esta nueva disciplina. El modelo elegido fue el Eurocopter 120-B Colibrí que ya figura con los colores de AirHispania en la flota de la compañía.

El mismo Fernando de la Portilla fue quien preparó a los primeros instructores de helicópteros de la escuela, José M^a Guglieri, Óscar Carrión y Nicolás Antúnez. Un mes después salía de la Escuela de AirHispania la primera promoción de pilotos de helicóptero, ¿eso si que es volar!

Titulaciones enero-mayo 2006

Título de Piloto Privado VFR (46)

2006-01-15	6170	Antonio Serrano Luque
	8492	Graciano Cebeira Barrero
	8651	Ricardo
	8754	José Antonio García Sosa
2006-01-24	7600	José Carlos Ortiz García
	7784	Pedro-Antonio Navas Sanz
	8312	Manuel Sallent Andreví
	8553	Luis Fernández Romero
	8676	Onofre Rodríguez
	8796	Jesús Aedo Antofañzas
2006-01-27	7740	Rubén de Castro Lorenzo
	8607	Miguel Ángel Nonay
	8626	Cristian Machado da Costa
	8682	Juan Antonio Piris
	8686	Anton Egea Rodríguez
	8374	Fermín J. Reus
2006-02-03	8388	Juan Aguirre Velázquez
	8415	Carlos Enrique Quel Aguilar
2006-02-17	8390	Antonio Rodríguez Villarin
	8530	Jesús E. Ordás Rodríguez
	8628	Óscar Herrero Castillo
	8053	José Luis Valdivieso García
2006-02-24	8697	Manuel Luque Matilla
	8830	Antonio Mena Belmonte
2006-03-22	9012	Arturo Ávila
	6969	Manuel Barrera García
2006-03-31	8325	Ángel Gómez Rodríguez
	8522	Ramón González
2006-04-03	8907	Julián Povedano Serrano
	8991	F. J. Padilla Caraballo
2006-04-05	6077	Juan Manuel Giménez Roperó
	8073	Tomás Tortajada Lloret
	8517	Xabier Esparza San Juan
	9078	Pablo González Pérez
2006-04-07	8880	Miguel José Urroz Jolis
	8897	Javier de Castro González
	8962	A. Javier Solano
2006-04-10	8972	Mariano Brito
	9109	Ernesto Cerrillo
2006-04-21	8595	Carlos Mendia
2006-05-16	8714	José C. Eiras
	9224	José M ^a García Mérida
2006-05-19	6879	Miguel Aybar
2006-05-19	7988	Juan Antonio Fernández
2006-05-26	8979	Pedro Sánchez Ruiz
2006-05-26	9045	José Miguel Jiménez Luque

Título de Piloto Privado IFR (22)

2006-01-23	7246	Héctor Castillo (Habilitación)
2006-02-18	8125	Juan Luis Sánchez Argüelles
	8343	Luis Samengo
2006-03-10	7104	Ernest Vallbona Vilajosana
	7176	César Medina Sagrario
	7472	Máximo Segura Saint-Gerons
	7479	Rafael Mariana
	8040	Pepe Gutiérrez
	8494	Kerman Etxebarria
	8535	Tolo Coll
2006-04-13	8754	José Antonio García Sosa
2006-05-20	6948	Manuel Fernández Corrachano
	7103	Miguel Lus Martínez
	7700	Javier García-Conde
	7836	Florencio Pascual Rodríguez-Valdés
	8190	Josep Ignasi Ondiviela
	8456	José Rodríguez
	8676	Onofre Rodríguez
	9012	Arturo Ávila
2006-05-21	8553	Luis Fernández Romero
	8626	Cristian Machado da Costa
	8796	Jesús Aedo Antoñanzas

Título de Piloto de Helicópteros (3)

2006-05-07	5754	Manuel Basañez Forcen
	9012	Arturo Ávila
2006-05-28	5949	José Ramón Almagro Robles

Título de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas (6)

2006-01-23	7246	Héctor Castillo (Habilitación)
2006-05-19	7104	Ernest Vallbona Vilajosana
	7665	Eulogio Trasancos Torres
	7749	Koldo Navarro
	7909	Ángel López Calleja
	8125	Juan Luis Sánchez Argüelles

ATC-I (5)

2006-02-01	7535	Fernando Rullán Ribera
2006-02-02	7539	Marcos Rullán
	8039	Manuel Cabanillas Barata
2006-03-08	8754	José Antonio García Sosa
2006-04-21	8093	José Emiliano

ATC-II (2)

2006-04-01	7541	Miguel Ángel Montávez Prieto
2006-04-04	7600	José Carlos Ortiz García

Instructores de Helicópteros (3)

2006-04-02	5000	José M ^a Guglieri
2006-04-02	5874	Óscar Carrión García
2006-04-05	5103	Nicolás Antúnez Pérez

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 figurar en este Cuadro de Honor por su trabajo y dedicación durante estos primeros meses del año meses los siguientes pilotos de la compañía:

Ernest Vallbona Vilajosana (AHS-7104), que ha obtenido los títulos de PPIFR y PTLA

José Carlos Ortiz García (AHS-7600), que ha obtenido los títulos de ATC-I y PPVFR

Juan Luis Sánchez Argüelles (AHS-8125), que ha obtenido los títulos de PPIFR y PTLA

Luis Fernández Romero (AHS-8553), que ha obtenido los títulos de PPVFR y PPIFR

Cristian Machado Da Costa (AHS-8626), que ha obtenido los títulos de PPVFR y PPIFR

Onofre Rodríguez (AHS-8676), que ha obtenido los títulos de PPVFR y PPIFR

Jesús Aedo Antoñanzas (AHS-8796), que ha obtenido los títulos de PPVFR y PPIFR

Subiendo un escalón más:

José Antonio García Sosa (AHS-8754), que ha logrado tres títulos: ATC-I, PPVFR y PPIFR

Arturo Ávila (AHS-9012), con otros tres títulos: PPVFR, PPIFR y PHELI

Y en lo más alto del podium de este número de la revista, por evidentes meritos propios, nuestros queridos amigos y compañeros:

Juan Antonio Padilla (AHS-6869), instructor de la escuela, que ha sobrepasado estas fechas las 2.000 horas de vuelo en AirHispania y ha obtenido el título de Captain en IVAO

Miguel Ángel Montavez (AHS-7541), instructor de la escuela y que ha obtenido también en IVAO el título de Captain /C1

Junio 2006	PPVFR	PPIFR	PHELI	PTLA	ATC-I	ATC-II
Inscritos	222	47	16	28	38	3
En el curso	71	20	12	12	14	2
A examen	23	2	-	-	1	-
Por comenzar	128	25	4	16	23	1

NOTAM'S MÁS RELEVANTES

enero-junio 2006

<http://www.airhispania.com/foro/viewforum.php?f=7>

2006

Iberia Doméstico Peninsular.

Nuevo Tour para todos los pilotos IFR, Realización de todos los vuelos domésticos peninsulares de Iberia

2006

Nuevo AhsBender v.1.01b.

Disponible nuevo programa de valoración de vuelos AhsBender v1.01b, Incluye mejoras para valoración de vuelos con helicópteros.

01-02-2006

Sistemas de Autotest.

Entra en funcionamiento el sistema de Autotest del curso de VFR, en las páginas de la escuela.

16-02-2006

Curso helicópteros.

Nuevo Curso de Piloto de Helicópteros en la Escuela de Pilotos de AirHispania.

14-03-2006

Reestructurado curso VFR.

Realizados pequeños cambios en la programación del curso Piloto Privado VFR.

16-03-2006

Reestructurado curso IFR.

Reestructurada la programación del curso de Piloto Privado IFR.

17-03-2006

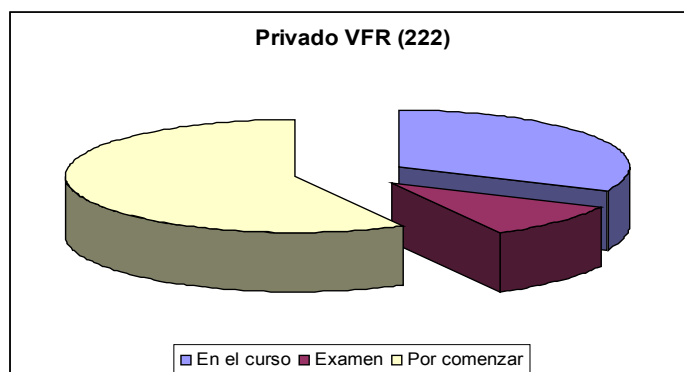
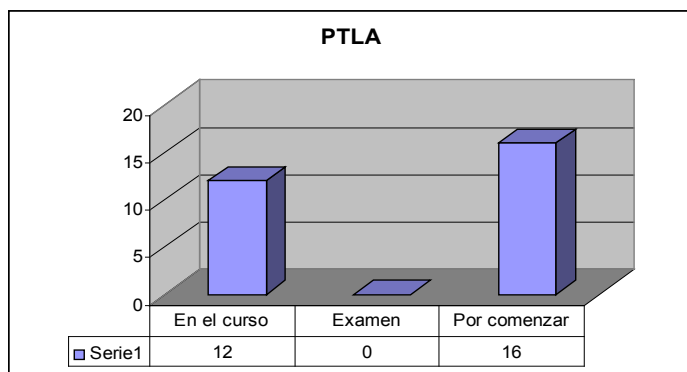
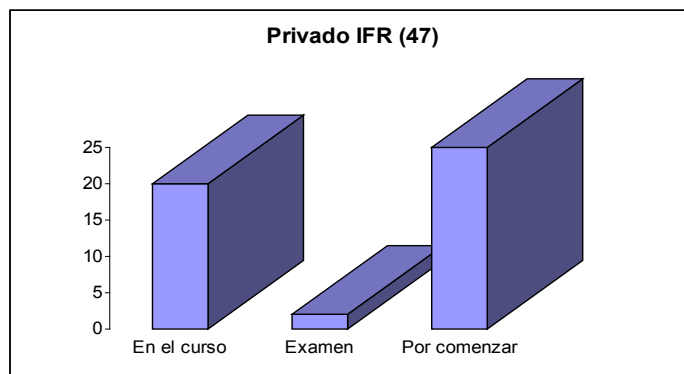
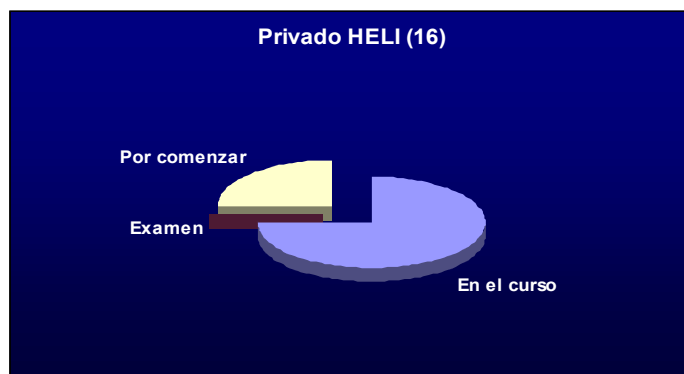
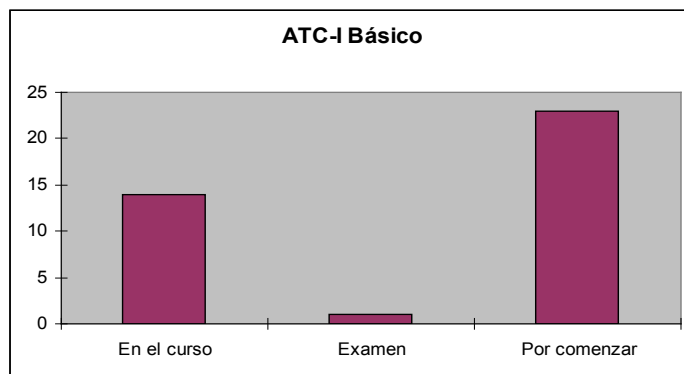
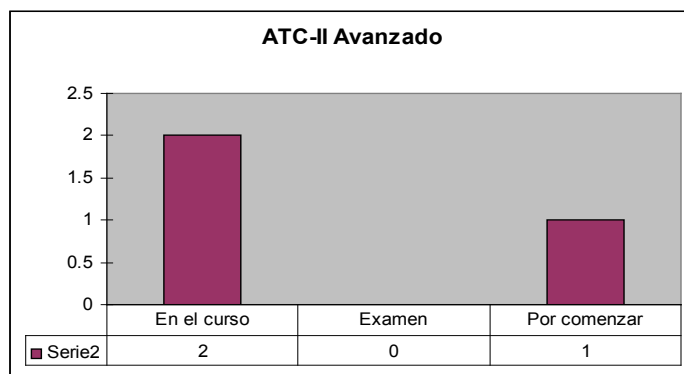
Corregido MVA Baron 58.

Corregido MVA Baron B58, Velocidad VRef (100kias) y clase tipo B.

21-03-2006

Sistema de reservas de vuelos.

Se pone en marcha el sistema de Reservas de Vuelos y de Dependencias de Control.



EN LA RED:

PAGINAS WEB RECOMENDADAS



En esta sección queremos ir perfilando aquellas páginas web que consideramos imprescindibles para el mejor ejercicio de nuestra afición y que figurarán en todos los números de Contacto Radar para que todos las tengamos a mano y no haya que recurrir a la lista de correo.

Pero no sólo queremos ir seleccionando “las imprescindibles”, es habitual que en la lista de correo aparezcan recomendaciones sobre otras páginas web, que si bien pueden no ser imprescindibles, si pueden ser curiosas e interesantes, y aquí entráis todos los compañeros y amigos de AirHispania, enviadnos aquellas páginas web que creéis imprescindibles y curiosas o interesantes para ir publicándolas y crear así una página que sea útil e interesante para todos.

Las propuestas de este número:

Las imprescindibles:

www.airhispania.com
www.simuvuelo.org
www.aena.es
<http://es.allmetsat.com/index.html>
www.flightlevel350.com
www.ivao.aero/hq
www.vatspa.net/es/index.php
www.inicia.es/de/vuelo/indice.html
www.avsim.net
www.simviation.com
www.flightsim.com

para cartas y mapas españoles
donde conseguir METAR de todo el mundo
videos de aviación real
red de vuelo internacional
red de vuelo internacional
fantástico manual sobre principios de vuelo
escenarios, aviones, planes,... gratuitos
escenarios, aviones, planes,... gratuitos
escenarios, aviones, planes,... gratuitos

Curiosas e interesantes:

www.flight1.com
www.jetphotos.net
www.terra.es/personal5/971396874/archivos_sim/mundo/Recorrido_por_el_mundo.html
www.respuestasfs.com.ar

www.airliners.net
www.aviaciondigital.com

www.liveatc.net/
www.fergwold.com/training/
www.inm.es/cgi-bin/aviso/consultaaviso.cgi
www.aviacionulm.com/menu.html
www.opencockpits.com/
www.csgnetwork.com/e6bcalc.html
www.avionmagazine.com
www.jeppesen.com/wlcs/index.jsp

aviones y escenarios de pago
fotografías de aviación real
La página de Osiris Bianchi donde se recopilan dudas planteadas en distintos foros y sus respuestas.
fotos de aviación real
portal para estar “a la última” sobre lo que se cuece en el mundo de la aviación
Comunicaciones ATC en vivo y en directo
Entrenador virtual
Información meteorológica
Portal sobre aviación ULM
Construcción de cabinas
Emulador de calculadora de vuelo
Portal de noticias
Cartas y mapas aéreos de todo el mundo



OPERACIONES Y EVENTOS



AIRHISPANIA



Martes y Jueves en nuestros servidores

