Copyright © AirHispania 2000 - 2001

AlfaHotel
Publicaciones electrónicas de AirHispania

Boletin número 11

15 de septiembre de 2001

Primer Aniversario AirHispania

Entrevistas

Joan Velasco
Javier Cuchi

Relatos

Bender y Yo

Equipos

Control AH
Grupo Aeronaves
Grupo AIS AH

Foto: Xavier Cami

y además... Felicidades AirHispania - Colaboradores - Estadísticas - Informes ASRS ...

Editorial

Las Aerolíneas Virtuales (AVs) han experimentado un crecimiento espectacular en los últimos tiempos. Cuando se cumple el primer año de funcionamiento de nuestra aerolínea, AirHispania, quisiéramos haceros partícipes de unas reflexiones sobre los acontecimientos que mueven este mundillo virtual.

Navegando por la red, observamos miles de AVs, en todos los países. Sólo hay que "renavegar" tres meses después para comprobar que algunas ya han desaparecido, se han clausurado, o han sido abandonadas. Algunas se quejan de la falta de pilotos, otras que no pueden dar el servicio prometido, otras… pon aquí la excusa o el motivo que quieras… seguro que ya está inventado.

Cuando decidimos comenzar la andadura de AirHispania, no lo hicimos para volar sólo los dos Jose Mª en ella (raramente funcionaría), sino que pensamos en los pilotos virtuales que constituyen la masa social que mantienen la aerolínea, y en el grado de compromiso que estábamos dispuestos a asumir. El mercado de las AVs estaba ya "maduro". Existían miles de pilotos virtuales veteranos, y era difícil atraerlos a otra nueva AV, otra más. ¿Cuál ha podido ser la clave del éxito que, indudablemente, por las más de 680 peticiones de alta, ha tenido AirHispania?

Bueno, sólo por esta vez, empezamos por nosotros mismos: El "ego" no tiene lugar en la operación de una AV. Si sus diseñadores buscan protagonismo… ¡están fuera de lugar!. Si no tienen dedicación y constancia, el amor para continuar un trabajo generoso, el entusiasmo nato por la aviación, el desinterés por la ingratitud que muestran algunos "exigiendo" lo inexigible (a veces parece que pagan una alta cuota en euros por pertenecer a AirHispania), pronto se vendrá todo abajo. Los "jefes" sabemos bien que no estamos motivados por la popularidad, que no hacemos el esfuerzo por conseguir "el poder o la fama", ni siquiera por sentir la satisfacción de haber creado algo "refrescante". Dirigir una aerolínea como AH es un trabajo "sucio", donde las decisiones más importantes se toman en la sombra, en la intimidad, donde el trabajo "día a día", "granito a granito", resulta efectivo (más de 2500 emails cruzados entre nosotros dos en un año, e incontables entre los distintos grupos de trabajo). Hacer, y deshacer, y rehacer, innovar, modificar, mantener, aprender y educar. Muy pocos pueden imaginarse la cantidad de trabajo que se realiza y "no se ve". Podemos garantizar que, "lo que se ve" es la parte más pequeña del entramado.

Si midiéramos el éxito por la cantidad de pilotos que forman la Compañía, o por el número de visitas a la web principal, o por el número de vuelos realizados, o por el número de mensajes de nuestra querida lista, etc, podríamos proclamar con orgullo que hemos desarrollado una aerolínea atractiva, que engancha, que ayuda a formarse como piloto virtual… Pero, para nosotros, el éxito sería exactamente el mismo si sólo hubiésemos obtenido una centésima de esos números, si uno sólo de nuestros pilotos ha experimentado alguna emoción al recibir una corrección de vuelo sin penalizaciones, al recibir su primer diploma de ascenso de categoría, o al comprobar a lo largo del tiempo que ha mejorado sus conocimientos sobre aviación y disfruta ahora más con sus vuelos.

Una aerolínea no se "cuaja" en un año. Se precisa hervir a fuego lento. A veces, la ilusión desmedida del piloto novel, le lleva a una esperanza irreal: la de querer disponer, desde el primer momento, de una aerolínea consolidada, perfecta, con cientos de planes de vuelos divertidos, muchos aviones maravillosos. Pretende sentir muy de cerca la sensación de volar de verdad. Pero, si permanece unos meses en este mundillo, pronto se da cuenta que son muchos años los que deben pasar para poder conseguir que una aerolínea proporcione realmente los servicios

que se pretendían cuando “se echó a andar”. No se trata sólo de pensar poco más que en crear un logo, unos vuelos y un esquema de pintura para los aviones. Son, literalmente, miles y miles de detalles. Sólo la perseverancia, el “creer en lo que hacemos”, da a la larga los frutos. No importan los choques y las magulladuras. Si realmente pones entusiasmo y llevas la aviación en las venas, nadie puede parar el progreso de la aerolínea. Muy pronto comienzan a aparecer colaboradores espontáneos en todos los frentes, que comparten tu entusiasmo. Muy pronto, comienza a fraguarse entre éstos el esfuerzo de EQUIPO, el espíritu de grupo. Volar por simple placer, colaborar por simple placer con los que vuelan como tú. No es por casualidad que haya miles de aviones gratis en internet. La gente necesita volarlos y sentirse como un piloto profesional. No es por casualidad que AirHispania agrupe a cientos de pilotos virtuales.

Muchos veteranos del simulador de vuelo se dan cuenta que ya no les sirve volar por diversión, ellos solos delante de su ordenador. Necesitan un desafío, un “algo más”. Una AV puede hacer que sus sueños de comandante de una línea aérea de prestigio se realicen. Muchos se unen a una aerolínea por esta razón. Quieren ser como el comandante que vuela el Concorde sobre el Océano Atlántico y lo posa mansamente en JFK Internacional.

La llegada de los vuelos controlados añade un realismo impensable hace unos años, y una AV que se precie debe proporcionar esta actividad a sus propios pilotos, dentro de la aerolínea, independientemente de las organizaciones internacionales como SATCO o IVAO. Los vuelos en estas organizaciones, al menos de momento, no guardan una estructuración. Realizas tu vuelo en ellas y no queda constancia de tu “saber hacer”, excepto en los mismos momentos del vuelo. Nuestro objetivo con los vuelos controlados en AirHispania es realizar vuelos programados como cualquier aerolínea real, y volarlos organizadamente, de manera que tu vuelo repercuta en tu carrera de piloto. Hasta ahora, al igual que los vuelos off-line, el piloto ha podido escoger el vuelo en un abanico de posibilidades. En un futuro, la dirección de la aerolínea programará los vuelos para cada avión y para cada piloto. Como ocurre en la realidad.

Pronto llegará FS2002. Hemos probado la beta. Nuestra flota y nuestros vuelos no requerirán modificaciones importantes. Nos llama la atención la ganancia en frames. Nos adaptaremos facilmente y podremos realizar mejoras. Se acercan buenos tiempos. Nuestra ilusión, querido piloto, es que cuando vueles en AirHispania, tengas un sentimiento de sano orgullo. Como el que sentimos nosotros, los jefes y el núcleo de personas que nos ayudan. No creas que es malo sentirlo. Ni tampoco infantil. Deja que tu imaginación te haga “sentirte” como un piloto verdadero a los mandos. Déjala volar. Es un sano ejercicio para todo ser humano. De hecho, si te gusta volar virtualmente, te pareces ya de verdad a todos los pilotos reales. Nuestra ilusión tras este primer año que ha pasado, querido piloto, es que en el futuro, cuando vueles en AH, te parezcas lo más posible a un piloto profesional de una aerolínea real. Vuela con nosotros. ¡Lo conseguiremos!.

Jose Mª Guglieri y Jose Mª Gacías
Coordinadores de AirHispania.

¡FELICIDADES AIRHISPANIA!

Estimados compañeros:

Como Presidente de SAE, Servicios Aéreos Españoles, es para mi un honor daros la ENHORABUENA, no solo por el año de existencia, sino por vuestra magnifica labor, en favor de nuestro pequeño Mundillo.

Desde SAE, os deseamos Felices Vuelos y muchos años más.

Alberto Diaz de la Quintana
Presidente de SAE.
http://sae.webhostme.com

Ramón Alonso

Dirección
José María Gacías
José María Guglieri

Seguridad en Vuelo
Joan Velasco
joanve@arrakis.es

Enseñanza
Antonio Alvarez Rello
aalvarezr@jccm.es

Entrevistas
Fernando Pérez Prados
ferair@terra.es

Historia
Roberto Orbea Suarez
rorbea@euskalnet.net

Soft & Hard
Eduardo Viota
eviota@hotmail.com

Diseño Gráfico
Josep Pérez Bote
jperezb@jazzfree.com

Y tú ¿qué harías?
Tirso Gómez
rosacorrea@telepolis.com

Asesoramiento
Javier Cuchi
cuchibeltran@eresmas.com

Artículos Técnicos
Coordinación
Vicente M. Ferrer Navarro
vferrer@teleline.es

Noticias AirHispania
Coordinación
Manuel Angel Ortega
tgizmo@teleline.es

Edición
Coordinación
Antonio Pérez Colchero
anpeco@jet.es

http://www.airhispania.com
AirHispania
Lineas Aéreas Virtuales

Todos los derechos reservados

«Alfa Hotel» es de difusión libre y gratuita. Se autoriza la reproducción total o parcial de sus contenidos siempre que se haga sin ánimo comercial o de lucro, citando la procedencia y el autor y sin perjuicio de los derechos de terceros.

Las colaboraciones firmadas por sus autores reflejan únicamente la opinión de los mismos, sin que ésta sea compartida necesariamente por «Alfa Hotel»

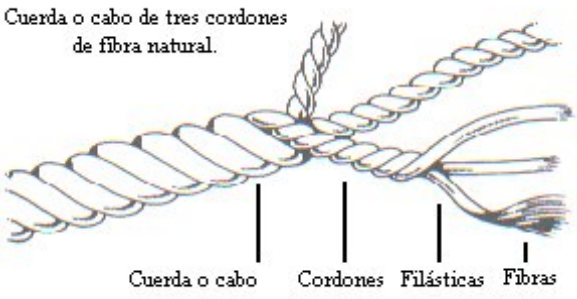
© AIRHISPANIA 2000-2001

Un año después.....

Después de un año emitimos este boletín número 11. Doce números en los que hemos intentado por un lado distraer y por otro poner el conocimiento de las personas que han colaborado en nuestra revista electrónico a disposición de todos.

Han existido muchos cambios dentro de nuestro boletín. No sólo se han modificado los diseños de presentación y contenidos, también ha sido importante la rotación de Redactores. En estos sentidos somos como el espejo de la Aerolínea. Es difícil emprender un proyecto y que este mantenga un nivel de trabajo elevado durante todo el tiempo, y más cuando los que cubren el trabajo activo tienen sus propias responsabilidades que atender. En todo caso, es un hecho satisfactorio que muchos de vosotros os hayáis atrevido a participar, aportando vuestro granito de arena a la construcción de AirHispania, ya sea de forma más continua o puntual.

Rápidamente ha transcurrido el año y que se sepa oficialmente todavía no ha sido utilizada la soga de Marc. Esa soga que muchos hemos estado a punto de utilizar cuando encontrábamos un obstáculo que nos impedía avanzar en nuestra aventura con AirHispania. En todo caso hemos de recordar que no estamos solos. Un obstáculo es más fácil de salvar si solicitas el apoyo de otros compañeros.



Y en la creencia de no estar solos se sustenta la fuerza que mueve la maquinaria de nuestra Compañía, siendo conscientes que hay muchas tareas por desarrollar o simplemente mejorar, con el esfuerzo de todos.

.

Quizás no os importe que vuelva a reproducir aquél artículo que apareció en nuestro boletín número 0 sobre "El Vuelo del Ganso", escrito por Alfonso Lobo. Recordemos que navegar juntos es como mejor se "vuela":

La ciencia ha descubierto que los gansos vuelan formando una "V" porque cuando cada pájaro bate sus alas, produce un movimiento en el aire que ayuda al ganso que va detrás de él. Volando en "V", la bandada completa refuerza más del 70% su poder de vuelo que si cada pájaro lo hiciera solo. Primera deducción: cuando compartimos una dirección común y tenemos sentido de comunidad, podemos llegar a donde deseamos más fácil y más rápido. Este es el beneficio del apoyo mutuo.

Cada vez que un ganso se sale de la formación siente la resistencia del aire, se da cuenta de la dificultad de volar solo y de inmediato se incorpora de nuevo a la fila para beneficiarse del poder del compañero que va adelante. Segunda deducción: si tuviéramos la lógica de un ganso nos mantendríamos con aquellos que se dirigen en nuestra misma dirección. Este es el beneficio de la alineación de los intereses personales con los intereses de la organización.

Cuando el líder de los gansos se cansa, se pasa a uno de los puestos de atrás y otro ganso toma su lugar. Tercera deducción: obtenemos resultados óptimos cuando hacemos turnos para realizar los trabajos difíciles. Este es el beneficio del trabajo en equipo.

Los gansos que van detrás producen un sonido propio de ellos, y hacen esto con frecuencia para estimular a los que van adelante a mantener la velocidad. Cuarta deducción: una palabra de aliento produce grandes resultados. Este el beneficio de la motivación.

Finalmente, cuando un ganso enferma o cae herido por el disparo de un cazador furtivo, dos de sus compañeros se salen de la formación y lo siguen para ayudarlo y protegerlo. Se quedan con él hasta que esté nuevamente en condiciones de volar o hasta que muere; solo entonces, los dos acompañantes vuelven a la bandada o se unen a otro grupo. Quinta deducción: si tuviéramos la inteligencia de un ganso nos mantendríamos uno al lado del otro ayudándonos y acompañándonos. Este es el beneficio de la solidaridad.

Antonio Pérez Colchero
Coordinación Alfa Hotel

Control de Tráfico AirHispania

¡Prueba la fórmula de vuelo que más se acerca a la realidad!

Los medios técnicos e Internet han permitido la posibilidad de simular vuelos con control de tráfico aéreo.

En este aspecto nuestras sesiones son tan parecidas a las reales que cualquiera que escuchara una grabación de algún vuelo no sabría distinguir entre lo real y lo simulado.

Un vuelo que no puedes perderte

En el desarrollo de un vuelo controlado se tiene especial atención con los noveles pilotos, que gozan del asesoramiento de nuestros veteranos Controladores e incluso otros Pilotos. También puedes solicitar la ayuda de un padrino.

¡Anímate!

Preparando una Sesión

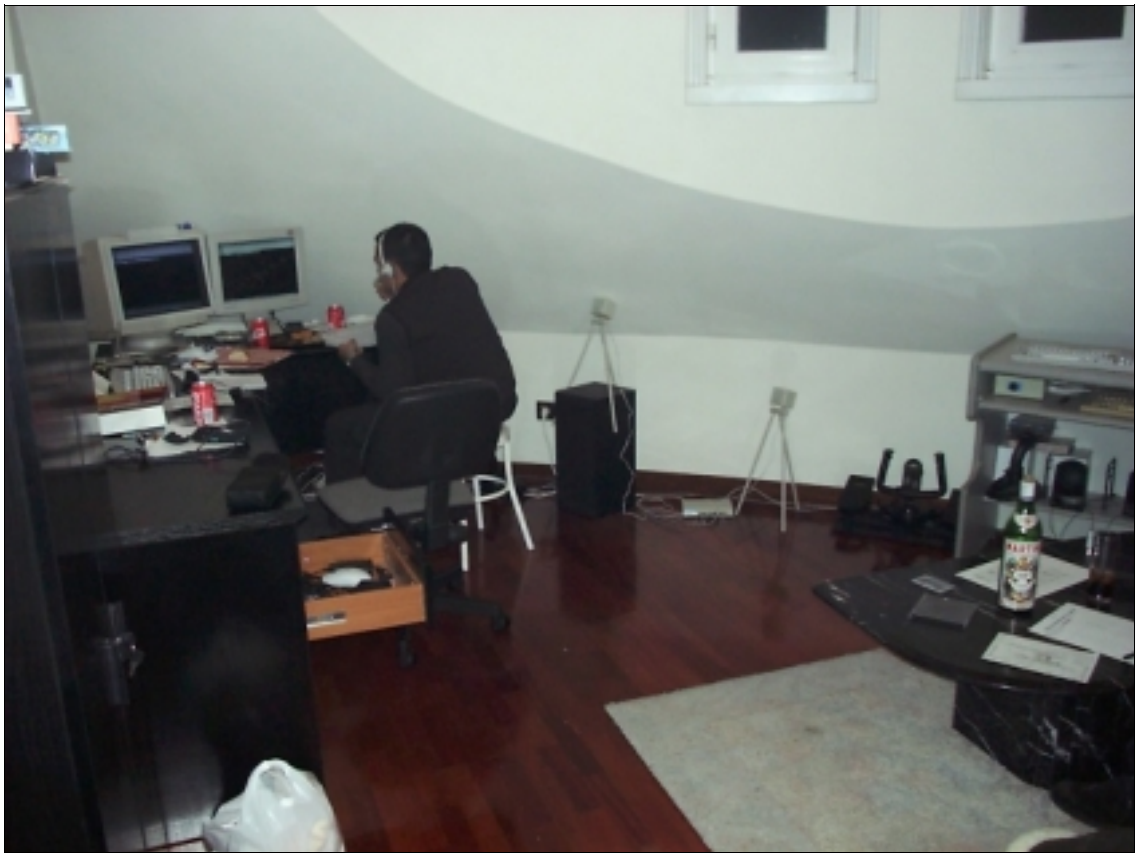
Antes que se inicie la sesión de un vuelo controlado es necesario realizar una serie de pasos para que todos los controladores y pilotos que van a intervenir puedan comunicarse por medio de la Red.

1º - El primer paso seguido por los responsables de Control AirHispania es abrir una sesión.. Para ello es necesario que un ordenador sea utilizado como servidor y todos se conecten a él a través de Internet. Así pues es preciso saber la dirección de dicho ordenador ,comúnmente denominada dirección IP . De esta forma podemos conectar nuestros simuladores al programa de control CH Server donde quedan reflejados tanto posición, altura, velocidad, matrícula ..., de cada aeronave una vez establecen conexión con el mismo.

Para poder comunicarnos a través de voz también abriran el progama Roger Wilco, y para recibir los planes de vuelo se ejecutará el programa Pvuelo Server.

2º - A continuación se accede a la página de "Alta de controladores" (a esta página solo pueden entrar los controladores ya que no hay ningún enlace en la página de AHControl), y en el apartado "Entrar IPs y Metar", se colocan las IPs y seleccionan si hay Metar o no. Al marcar la casilla de Metar, automáticamente se activa un enlace en la página de "controladores activos", desde donde los pilotos descargarán el Metar que hemos creado para esa sesión. Todas éstas páginas se actualizan al momento ya que son páginas hechas en lenguaje ASP.

3º - Queda que cada controlador se dé de alta en la página de "Alta controlador". En la misma solo tendrá que cubrir las casillas con los datos que se solicitan; licencia , nombre, Icao, dependencia y frecuencia, y finalmente pulsar la tecla "enviar".



Desde ese momento el controlador ya se visualiza en la página de "controladores activos" con todos los datos y de forma automática su frecuencia aparecerá precedida de la IP del RW con la extensión /AH. A partir de aquí solo esperar a que los pilotos aparezcan en nuestra pantalla de radar y recibir su plan de vuelo.

Loss controladores solemos quedar para distribuirnos las dependencias en la frecuencia 135.00 y repartirnos de forma que los más noveles se encarguen de rodadura o torre que normalmente son las mas sencillas.
Estamos intentando hacer que los vuelos sean lo más amenos posible y para ello hemos decidido realizar controles entre 3 aeropuertos como máximo, dos de ellos para vuelos IFR y uno para VFR y así también poder abrir más dependencias como aproximación y centro, dando un poco más de realidad a los vuelos on-line.

Angel Amado

Guía rápida de conexión a sesiones de vuelo controlado para Pilotos:

1º - Entrar a la web a ver las dependencias abiertas. (Descargar la meteorología si la hubiese y anotar las ip's y frecuencias) http://www15.brinkster.com/jcross/SaleSControlax.asp
2º - Realizar Plan de vuelo. Ej: LEVC - CLS - PDT - LEMD (Así de simple, y si es un vuelo oficial se debería hacer de la misma forma, ya que los controladores no nos sabemos de memoria todos los vuelos de AH)
3º - Conectar a Roger Wilco y ver si está el controlador.
4º - Abrir FS cargar la meteo si la hay y colocar el avión en plataforma con los motores parados.
5º - Conectar a Multiplayer si hay sesión.
6º - Enviar Plan de Vuelo
7º - Esperar aprobación del plan de vuelo por parte del controlador.
8º - Conectar al CHClient. (Poner el mismo indicativo en el CH y en el Plan de Vuelo. Poner la actualización de CH en 4 segundos)
9º - Notificar al controlador de la siguiente forma : Torre XXXX aquí AH-xxxx en plataforma con plan de vuelo aprobado y esperando instrucciones.
10º - A partir de aquí comienza el vuelo controlado.
Si se siguen al dedillo todos estos pasos se evitan un montón de problemas y conseguimos sesiones de calidad :-) Sii las comunicaciones por voz no funcionan, sintonizar 135.00 en la radio del avión y activar la pestaña radio communication del CH. Pulsar la barra espaciadora y notificar al controlador los problemas observados.

Es recomendable hacer una prueba de micro antes de conectar a Roger Wilco.

Si el micro no funciona hacer doble clic en la bocinita amarilla de la barra de tareas . Pulsar OPCIONES - PROPIEDADES - GRABACIÓN - ACEPTAR y seleccionar "Micrófono", de nuevo OPCIONES - PROPIEDADES - REPRODUCCIÓN - ACEPTAR y pintar en la casilla de silencio de micrófono. Cerrar la ventana y ya está. De esta manera os escuchan los demás pero no os escucháis lo que digáis vosotros mismos.

Para el buen funcionamiento de Roger wilco TODOS los pilotos deberán llevar activado el sonido mediante el uso de una tecla (se recomienda LEFT CTRL.) En la pestaña de Roger Wilco TRANSMIT pinchar PRESS TO TALK, situarse en TRANSMIT KEY y pulsar la tecla que queramos que haga de botón para hablar. Esto es IMPORTANTÍSIMO, de lo contrario se satura la comunicación, oímos los ruidos de las teclas, la respiración, etc etc.

Alberto Meseguer Castillo

Joan Velasco i Mullera

Pensando en el primer aniversario de ALFAHOTEL queremos traer en el apartado de entrevistas uno de los integrantes de AIRHISPANIA con más curriculum de la compañía; se trata de nuestro amigo y siempre admirado:

Joan Velasco i Mullera , mas conocido por su callsign AH042

El llevar a cabo nuestra labor fue fácil, pues tan solo teníamos que buscar la manera de poder presentarle algo relacionado con la simulación de vuelos.

En una tarde de primavera nos sentamos frente al ordenador y después de tener en pantalla el logo que todos tenemos (y en parte lo sufrimos) dimos unos golpes de ratón y se nos mostró nuestros programas para poder abrir el aeropuerto de Granada para vuelos controlados.

Efectivamente disponemos una mesa al lado donde podemos tener las cartas aeronáuticas y abrimos como LEGR_APP en 118.85, nos bajamos el METAR más reciente que nuestro servidor nos facilita y construimos nuestro ATIS, como es preceptivo saludamos con un " Buenas tardes LEGR_AAP abre en 118.85" y esperamos, en nuestro caso recordad, nuestro objetivo; el lanzar el anzuelo para ver si nuestro amigo Joan "pica" y se deja caer para nuestra entrevista, al cabo de unos minutos tenemos un trafico que nos solicita que lo vectoricemos para BLN (Vor de Bailen en 116.20), pasan los minutos y al cabo de casi una hora (en la simulación los que intentamos aprender esto de controlador, desarrollamos la capacidad de no tener noción del tiempo) vemos que en nuestra pantalla radar aparece un plan de vuelo magníficamente desarrollado, vemos: LEGR Vibas YES VLC RES LEBL y en las notas cartas a bordo.

Al principio viendo el nivel de altitud (FL) nos llama la atención que es relativamente muy bajo; FL230, pero estando pendiente de ampliar nuestra pantalla radar, no vemos el indicativo, pero es algo común, los simucontroladores estamos más pendientes de revisar el plan de vuelo a veces que de otras cosas, en esto por nuestros auriculares, gracias a nuestro programa de voz, nos viene unas palabras suaves con un tono inconfundible: "Granada aproximación, buenas tardes, tenemos información PAPA, plan de vuelo enviado con destino a Barcelona y estamos en plataforma a la espera de su autorización para encendido de motores"

Motores no turbinas, reflexiono para mi mismo, es un caso poco corriente.

Pero que tonterías, si al final del mensaje anterior creo ahora recordar que decía: Airhispania cero cuatro dos (AH042).
En ese momento, alguien no sé, sube el volumen de la TV y yo me pego con la mano los auriculares para poder escuchar mejor. Ya mas tranquilos, respondo: "AH042, hemos recibido su plan de vuelo, con destino a Barcelona, autorizado encendido de motores, responda en 3301 y llame listo copiar".
Al instante oigo dos respuestas, la dos se juntan en mi mente pero mi experiencia sabe separarlas. Una de ellas: "Respondiendo en 3301, autorizado encendido, llamaremos listo copiar AH042". La otra dice, "a ver cuando desconectas que tengo que llamar a la niña a Córdoba". Yo sin ponerme nervioso, respondo, recibido y mirando para el lugar que ocupa la parienta viendo la TV, respondo, pero en otro tono: enseguida cuando saque a uno que tengo en plataforma.

A continuación oigo de nuevo, "estamos listos para copiar, AH042". Tardo unos segundos en responder pues estoy pensando: ¿como le explico yo a este que lo tengo que dejar tirado por que la parienta quiere el teléfono? Pero como siempre algo maravilloso ocurre, en esto suena el móvil de la parienta y oigo con alegría que es su madre, mi suegra. La entretiene y yo aprovecho para dictar la siguiente instrucción: "AH042, autorizado a rodar punto de espera de la 27", la respuesta no se hace esperar y oigo de nuevo esa voz suave, amable y con acento catalán que me dice: "autorizado punto de espera 27, llamaremos en punto de espera". Aprovechando unos minutos salgo a la cocina y del frigo me pongo un refresco, con premura me pongo los auriculares de nuevo y veo en pantalla radar que el trafico esta con velocidad cero, por lo que yo carraspeando antes pulso la tecla adecuada y digo: "AH042 autorizado despegue inmediato, recuerde que tenemos vientos de dirección dos ocho cero, de siete nudos, con altura de seguridad vire por su derecha directo a Vibas para FL090 inicial, llame al alcanzar cero nueve cero o Vibas lo que ocurra antes", el piloto me colaciona bien el mensaje y yo le respondo, es correcto AH042, miro de nuevo con un poco de susto hacia la parienta y veo con agrado que sigue hablando con su madre, pero en esto me suena una

campana en mi interior y viendo que el trafico esta alcanzando 3000 pies en rumbo de pista me digo a mi mismo: me suena mucha la voz de este piloto, ¿quién será?, pues fácil con alguno de los programas averiguo quien es en un periquete.

Dicho y hecho y resulta que en ese momento si me pongo nervioso, no es por la parienta, sigue hablando con su madre, es por que he visto el nombre del piloto y es JOAN. Miro la pantalla radar y veo que el trafico en este caso AH042 nuestro amigo Joan esta virando por su derecha directo a Vibas, Yo no puedo aguantar y de nuevo pulsando la tecla adecuada para abrir el micro digo: "Joan amigo, buenas noches, me alegro mucho tenerte por mis tierras". Su voz denota sorpresa diciendo: "Amigo Fernando, igualmente. Es un placer volar contigo. Creí que te habías dado cuenta que era yo."
Después de unas cuantas conversaciones rápidas, le comento lo de que estoy muy interesado en hacerle una entrevista, y el me responde que con sumo gusto, así que me dispongo a pasarle en privado las preguntas que a continuación veréis y el me las responde sobre la marcha:

Entrevista Para Boletín ALFAHOTEL

Nombre: Joan Velasco i Mullera

Fecha de nacimiento *:27/01/60
Lugar de nacimiento: Granollers (BCN)
Profesión *: Informático
Estado *: Felizmente Liado J
Familia *: 3 maravillosos gatos. Como curiosidad, uno de ellos ciego de nacimiento. Y hay que ver lo bien que se apaña el tio sin GPS….

Un libro: Los Pilares de la Tierra

Un lugar para perderse:
A) a nivel conocido aunque sea del extranjero: Buceando en el Mar Rojo. Otro sitio realmente fascinante es Petra, en Jordania.
B) a nivel local y que sea de tu uso frecuente o que lo conozcas bien: en mi estudio, frente a mi ordenador. También en la cabecera de la 25 en El Prat (im - prezionante !!!)

Una película:
Dos: Das Boote (El Submarino) y Memphis Belle

Un personaje:
El Comandante Jacques Cousteau (Q.E.P.D)

Tus recuerdos más gratos:
Hay muchos: La primera vez que aterricé en cabina de reactor, un 767 de Vietnam Airlines en Dubai y de noche. Cuando bajé en el Mar Rojo a un pecio de un mercante inglés hundido durante la II Guerra Mundial, un auténtico museo bajo el mar. El encuentro de Sabadell con los compañeros de AirHispania. Ah, y en Inglaterra, base aérea de Duxford, cuando nada mas entrar me pasa por encima el avión de mis sueños : un Spitfire. Como no me lo esperaba, literalmente me quedé con la boca abierta.

Tu día más feliz:
Cuando conocí a mi actual y paciente "controladora"

Tus historia a lo largo de los últimos años relacionado con la simulación:
Empecé con el vetusto simulador del Sinclair Spectrum. Un servidor alucinaba en colorines. Luego las primeras versiones de FS. Cuando tuve el 98 y conexión a Internet descubrí sumamente sorprendido la existencia de compañias aéreas virtuales.

Otra grata sorpresa fue descubrir que se podía volar controlado Desde entonces es muy raro que vuele off-line. Vuelo muy a menudo en IVAO y SATCO.

Después de revisar un montón de compañías de todas partes, la aerolínea que me dio mas sensación de seriedad y profesionalidad fue SaveAir. Y no me equivoqué. Enseguida entré en sintonía con José Mª Gacias y empecé a colaborar testeando los aviones y los vuelos, así como confeccionando el MVA del 737-400. Naturalmente proseguí en esta maravillosa aventura que es AirHispania.

Actualmente estoy en el Grupo Ais-AH, Aviones AH, Alfa Hotel y Seguridad en Vuelo ASRS. En el grupo Aviones AH tengo magníficos compañeros y profesionales: Jaume Balaguer, Marcos Arranz, Nacho Temiño, Francisco Pozo,Alfredo Diego, Alejandro Arnanz, Oscar Pedrosa y al Jefe Gacias como coordinador con el Grupo AIS-AH. ¿Qué mas se puede pedir con semejante equipo? De compañeros han pasado a la categoría de amigos…

En Alfa Hotel llevo el apartado de Seguridad en Vuelo, en donde comento accidentes reales que pueden servir de aprendizaje para nuestros pilotos y la publicación de las recomendaciones de los informes ASRS. En el ASRS colaboran dichos compañeros de Aviones AH y nuestro buen amigo F. J. Martín. Además gozamos del asesoramiento del Departamento de Seguridad en Vuelo y Análisis de Accidentes del Sindicato de Pilotos SEPLA, con quien mantengo una estrecha relación y colaboro en otros temas.

También he hecho algún pinito literario, … no me machaqueis mucho, que no busco el Premio Planeta J

Callsing más usado: AH042

¿Que avión, usas con más asiduidad en el simulador?, ¿por que?:
Actualmente no tengo uno habitual, pues debo probar hasta la saciedad los futuros modelos para AirHispania. Los ajustes de las dinámicas de vuelo y comportamiento del avión en los ficheros .air y .cfg son muy complejos y es fácil que se nos cuele algún fallo. Estamos empezando en este tema, somos novatos y aprendiendo sobre la marcha. Siempre surgen cosas raras y a veces hasta inexplicables. En estos momentos (Agosto/01) acabamos de entregar el precioso Dc-9-32 y estamos trabajando a fondo con el Airbus A-319, un 727 carguero y otro 727 pasaje. Uno de mis preferidos es el maravilloso y noble DC-3 de Roy Chaffin , para vuelos "artesanales" y sin prisas. Recientemente he adquirido el 737-400 de DreamFleet y, que os voy a decir, buff… ahí ya se empieza a echar de menos un copiloto.

¿Que versión tienes de FS?, alguna otra:
Vuelo con el FS2000, por ser el mas extendido y el oficial de nuestra compañía.

¿De donde te viene la afición?, ¿quien fue el que te introdujo en esto?:
Desde pequeñito, no me preguntes porqué. Habría que analizar mi ADN J. Ya miraba fascinado esos chismes ruidosos, pasmadico. Desafortunadamente en esos tiempos la miopía no tenía reparación y me tuve que quedar en el hangar. Luego me lié a hacer maquetas de aviones. Y cuando salieron los simuladores de avión para ordenador ya fue la repera.

Te cuento otra de mis pasiones: el ferrocarril histórico. Colaboro en mis ratos libres con una empresa de Lleida que opera un tren turístico de vapor. Una enorme locomotora de vapor de 170 toneladas construida en 1960. Realizo su mantenimiento (engrase, carga de agua, fuel, etc. etc) durante los viajes.

En contraste con la superdelicada y sensible tecnología aeronáutica, aquí usamos mucho el martillo directamente, sin anestesia ☺

Algo que tu creas es de interés, para ti, en relación con la simulación:
La simulación, de la mano de la informática, aún nos ha de deparar muchas sorpresas agradables. Cada vez mas preciso, mas real, mas

técnico. Y lo que nos queda por ver…

De cara a los futuros pilotos, opino que es la mejor preparación casera que puedan tener. Dominando el simulador y siguiendo escrupulosamente los procedimientos reales, tienen mas de media guerra ganada a la hora de pilotar en la realidad. Pilotos reales de aerolínea se preparan en su casa los vuelos en su simulador, para familiarizarse previamente con las SID's, STAR's y aeropuertos.

Relata algún vuelo real que tu recuerdes:
He volado mucho en cabina, pero el que recuerdo con mas cariño fue a la vuelta de un viaje a Vietnam.

Yo tengo la desgracia de ser incapaz de dormir en un medio de transporte, sea el que sea. Tengo que estar muy hecho polvo para hacerlo.

De Hanoi a Dubai (Emiratos Arabes) en vuelo nocturno creo que, aparte de los pilotos, era el único que no dormía en el avión. Hasta las TCP's vietnamitas estaban roncando. Aburridisimo de estar en mi asiento, conseguí el permiso para ir a cabina.
La sorpresa nada mas entrar es que los pilotos son occidentales. Mas tarde, divertidos me cuentan que los pilotos vietnamitas no estaban calificados aún para el 767-300 ER. La transición de los arcáicos Tupolev a la modernidad de estos les costaba horrores adaptarse y por ahora los habían cateado a todos.

Pero ahí no termina la cosa: El comandante es neozelandés, el copiloto mexicano, y ambos pertenecientes a una compañía de Brunei, "alquilados" a Vietnam Airlines. El avión propiedad de una aerolínea de Singapur volaba con matricula de Islas Seychelles pero con librea de Vietnam Airlines en leasing. Total, que lo único vietnamita a bordo eran las TCP's.

Pilotaba el avión el copiloto. Como el comandante se aburría soberanamente y al ver que yo sabía mas ó menos de que iba el rollo, se empeñó el buen hombre en explicarme en inglés todos y cada uno de los chismes de la cabina, incluyendo el FMC. De cabo a rabo. Al cabo de un buen rato el copiloto me pregunta en inglés que si yo era francés, por mi acento. Le explico que no, que eso es debido a mi acento catalán. Y en ese momento me dice que él es mexicano. Nos partimos de risa los tres.

Al cabo de unas horas, sobre Pakistán, les digo que me voy a fumar un cigarrillo fuera y si no les importa que vuelva luego. Se miran y me dice el comandante que vale, pero que vuelva en un cuarto de hora pues iniciaremos el descenso. Yo que no me esperaba para nada que me invitasen al aterrizaje salgo alucinando en colorines. Informo a los compañeros de viaje que no me esperen, que ya nos veremos en la terminal de Dubai y me miran como un bicho raro. Al cabo de poco vuelvo y me sitúo en el asiento detrás del copiloto. El comandante me mira de reojo al ponerme el complicado cinturón de seguridad de 6 puntos, pero como ve que no me hago un lio se limita a señalarme unos auriculares que me han preparado y los controles de sonido y demás. Así podré oir las comunicaciones con los ATC. El Control Iraní nos autoriza a iniciar el descenso y nos transfiere a Control de los Emiratos. De ahí pasamos a APP Dubai. Estamos autorizados a aproximación VOR/DME, osea, prácticamente en manual. El espectáculo es precioso: la línea de costa perfectamente delimitada por las luces y mas allá el desierto mas absoluto. Os puedo asegurar que jamás he vuelto a ver a una tripulación de ninguna compañía ser tan estricta y escrupulosa con las listas de chequeo y procedimientos de aproximación. Hasta el mas mínimo detalle se comprobaba de forma cruzada por ambas partes. El Manual a rajatabla.

El aterrizaje impecable, de los mas finos que he visto. Ya parados y descargado el pasaje en terminal me despedí de ese par de profesio-

nales como la copa de un pino.

De Dubai a París (mogollón de horas mas) me venció el cansancio de tantas horas sin dormir. Pero antes me sucedió una situación divertida: yo estaba sentado en el último asiento junto al galley. Una TCP vietnamita intentaba apagar unas luces y no sabía que botón apretar. Incluso llegó a encender las luces de emergencia de todo el avión. Un follón, vamos. Como antes yo había observado a otra TCP manipular el panel, antes de que esta organice algún desaguisado, me levanto y le apago las luces que quería. Con cara de pasmo, me da las gracias.

Tus proyectos para las próximas fechas (meses, años) en relación con los simuladores:
Seguir currando para AirHispania y colaborando en todo lo que pueda.

Puedes dar tu opinión más sincera en relación con AIRHISPANIA:
A estas alturas sigo asombrado de que se haya llegado a crear una cosa tan maravillosa como AirHispania. Los Codires tuvieron una idea genial, ciertamente. La cantidad de gente tan distinta y de tantos lugares que está trabajando por amor al arte para los demás en esta materialista época que nos ha tocado vivir es digna de elogio. El compañerismo, el "buen rollo" que llevamos en la compañía seguirá. Y si hay algún elemento discordante se quedará en tierra.

El encuentro de Sabadell fue un éxito (muy bien, Blas Caballero y Manel Fradera). Estoy deseando que llegue el encuentro a nivel nacional para conocernos todos personalmente.

Y por cierto, que empezamos a ser conocidos en el mundo profesional de la aviación. Pilotos profesionales saben de nuestra existencia, la voz corre y se sorprenden de lo que hemos llegado a crear. La seriedad con la que estamos trabajando. Recientemente estuve almorzando con dos tripulaciones de Spanair en El Prat y me cosieron a preguntas acerca de nuestra aerolínea. Les expliqué de cabo a rabo nuestro funcionamiento, quedándose sumamente sorprendidos de a lo que hemos llegado.

En bastantes ocasiones he tenido que oir en cabina el típico comentario de "Hombre, pues ya que llevamos un tercer piloto, se queda él y me voy a ver si ligo con alguna pasajera".

Una cosa si os pido: no tengais prisa. No damos abasto. Desde los Codires hasta el último departamento estamos dedicando una enorme cantidad de horas de nuestro tiempo libre que no se ven, pero ahí están. Ya sabemos que hay que completar la instrucción, hacer mas fichas, generar mas vuelos, nuevos aviones, etc, etc. Pero tened muy presente que preparar un vuelo son muchas semanas de pruebas y pruebas, retoques y mas retoques. Lo mismo con los aviones y paneles. Los Vuelos Controlados requieren su tiempo para formar a los controladores.

Poquito a poquito llegaremos lejos.

Hay algo que quieras añadir, se breve:
Para pilotar aviones como Dios manda, hay que leerse todo cuanto pillemos relacionado con la aviación. Hay que estudiar, no nos engañemos.

Pilotar de forma seria no se puede hacer de oido, por intuición. Ni siquiera en un simulador se puede volar aceptablemente sin formación, a menos que lo consideremos un juguete, claro está. De Alfa Hotel y la lista de correo aprenderemos infinidad de cosas. Y tenemos multitud de compañeros dispuestos a desvelar nuestras dudas.

Ante un incidente / accidente enviad el informe ASRS. Sea en off.line, on line, IVAO, VATSIM ó en un vuelo real. Da lo mismo. Seguro que alguna lección útil para todos extraeremos de ello. No os de vergüenza, todos hemos "roto" algún avión de la forma mas tonta. Los informes son totalmente anónimos y confidenciales en cuanto a personas involucradas.

Por cierto dos cosas para terminar, la primera una vez que AH042 alcanzo Vibas le transferí a control Barcelona dándole las gracias por volar con nosotros y la otra la parienta sigue hablando por el móvil con su madre (se lo regale yo, para que no se enfadara cuando comunicaba nuestro teléfono pues yo estaba conectado a internet y ella no podía hablar con su hija).

Asi que amigos y lectores todos, bueno seria que no habléis mal de la suegra, pues a veces gracias a ellas podemos estar en nuestra diversión, sin ser molestados, la niña que esta en Córdoba llamo ella al rato también por el movil, pues yo seguí controlando hasta las tres de la madrugada.

Fernando Pérez Prados

Bender y Yo.

La Guerra de los Mundos

BENDER Y YO. LA GUERRA DE LOS MUNDOS*

Ante mí, en la pantalla del PC, atemorizado por lo que leía, impotente ante tantas desconocidas preguntas, Bender, el robot de Air Hispania, había consumado su cruel venganza, seguramente enterado por mis protestas ante la valoración de mis vuelos, o bien, había condensado toda su vendetta particular, contra todos los pilotos que osaban discutir sus decisiones y puntuaciones de los vuelos que recibía.

¿ Bajo que condición tienen el mismo valor la altitud de presión y la altitud de densidad? , rezaba uno de sus gol-

pes bajos, "¿pero existe altitud de presión y altitud de densidad?", pensé acongojadamente, "que cosas más raras". Mi mirada, buscó mejores perspectivas, así que se fijó en la siguiente pregunta; ¿ A que altura aproximada está la línea central de la senda de planeo en la MM de un ILS típico?. Dé acuerdo, Bender buscaba una confrontación directa conmigo, estaba claro que la infernal máquina, había preparado muy cuidadosamente su particular guerra, a sabiendas que como juez y parte, iba a ganar la batalla, ante un aficionado al vuelo simulado sin mas pretensiones que satisfacer una vocación frustrada.

Bien, no había escapatoria posible, no existía ni la mas mínima esperanza de benevolencia ante la crueldad manifiesta de tan terrible máquina inhumana; "¿inhumana?", dudé del vocablo, dudé de que simplemente fuera un programa que se limita a decir: "si o no"; no podía ser, la crueldad es patrimonio exclusivo de la humanidad y Bender demostraba tener un sentido muy acusado del daño a infringir a un simple mortal que sin nociones aeronáuticas pretendía ascender de Piloto Privado de VFR a IFR.

Una tenue pero esperanzadora luz se encendió en mi; no estaba todo perdido, mi angustia de pronto comenzó a amainar, mi mente bullía con fuerza, veía la solución a todos los problemas que Bender me había creado en segundos, ya está, iría a la página de instrucción de Air Hispania y allí comenzaría a fraguarse mi victoria que desencadenaría en una gran carcajada final.

Henchido de satisfacción por la genialidad de mi ocurrencia, entré en la página de Air Hispania. A primera vista, no observaba nada que pudiera dar respuesta a mi examen, así que la angustia volvió a aferrarse a mi alma; "ah..los webs recomendados", por fin un suspiro, ya está, visitaría página por página y por fin, ganaría la guerra de los humanos contra las máquinas.

A medida que abría cada una de las páginas, mi satisfacción era inversamente proporcional al resultado de la lectura de las mismas. Poco mas o menos, todas pretendían explicarme que un arco DME se realiza cortando la radial a 90º, o que el circuito estándar se debe realizar a izquierdas o como se hacía un procedimiento de espera, pero ¿ A que altura aproximada está la línea central de la senda de planeo en la MM de un ILS típico?, nadie me explicaba que la línea central de la senda de planeo, estaba a una cierta altura.

"Muy bien Bender, yo represento a los humanos, a todos mis compañe-

ros de AH, así que preparémonos para la guerra", dije abiertamente y en voz alta. Mi mujer, desde otra habitación murmuró a regañadientes "ya estás hablando solo, eso te pasa por estar tanto tiempo en el PC". Por supuesto no hice ninguna alusión al tema, mi concentración era total, estaba invistiéndome de la fuerza mental que un guerrero necesita para librar la batalla final contra el mas formida-

ble enemigo.
Me levanté de la silla, hice movimientos circulares con el cuello para desentumecer los músculos, fuertemente agarrotados por la tensión y moví mis piernas para que la circulación de la sangre se activara. Iba a pasar los dos próximos días sentado ante el ordenador, iba a navegar por los mas procelosos y obscuros mares de la red. Atravesaría galernas, marejadas y seguramente algún que otro temporal de levante, quedaría al pairo en el mar de los Sargazos ante la calma chicha, me congelaría al atravesar el Mar del Norte o sufriría deshidratación en pleno Trópico, pero estaba dispuesto a padecer todos los tormentos a que iba a ser sometido antes que entregar una victoria fácil a mi mas encarnizado enemigo.

Conecté el ordenador a la red y empecé a segmentar la búsqueda inicialmente en un compendio de buscadores (te realiza la búsqueda en varios portales simultáneamente). "Escuelas aeronáuticas", escribí con mano decidida. Vaya con las Escuelas Aeronáuticas, ni la mas remota idea de que existieran tantas, eso si, todas hablaban de programas específicos para hacerte piloto privado por el módico precio de quinientas mil pesetas. Pero, y ¿ Bajo que condición tienen el mismo valor la altitud de presión y la altitud de densidad?, explicar esas cosas, por supuesto que no. "Procedimientos de vuelo", "aeronáutica", "ILS", "altitud de presión", "meteorología", "prácticas de vuelo"..y así un sin fin de búsquedas sistemáticas, me hicieron visitar cientos de páginas dedicadas a nuestro hobby favorito, volar bajo simulación.

Poco a poco, con lentitud desesperante, fui encontrado alguna respuesta allá y otra acullá. Imposible encontrarlas todas, la red no es un libro especializado en ninguna materia, aunque ayuda en algunos casos.

Herido, lacerado en el lugar mas doloroso y profundo del ser humano, la propia mente, rellené el resto del examen empleando mi intuición para dar respuestas a aquellas cuestiones no encontradas: La MEA, es la altitud más baja publicada que evita obstáculos, y asegura:, pues que va a asegurar, por supuesto ni idea; decidí que: "Dos vías de Radio, cobertura radar y recepción DME", lógicamente porque si no tengo DME ¿como voy a saber a que distancia me encuentro?. Mi lógica, era aplastante. Mi razonamiento (pensé) fruto de una mente brillante.

Aunque leso, terminé mi examen. Mi arrogancia no tenía límites, unas respuestas eran totalmente contrastadas en la red, otras basadas en razonamientos de lógica irrefutable. Casi con toda seguridad había vencido a Bender. La victoria era mía, no existía otra posibilidad mas que el aprobado, de que el maldito robot, reconociera la superioridad de la raza humana. "Alea jacta es", al igual que Cesar y con su misma altivez, apreté el botón de "enviar" del programa piloto reservado para remitir los exámenes a Bender.

Inquieto, pero con la seguridad que otorga el reconocer mi próxima victoria, estuve durante dos horas pendiente de las respuestas de Bender. Por fin, llegó. Un frío mensaje (tampoco esperara que el robot declamara el Mío Cid), apareció en mi bandeja de entrada de los mails "MENSAJE DE CORRECCION DE EXAMEN DE ASCENSO". Firmemente decidido, abrí el archivo adjunto, a sabiendas que Bender, reconocería su derrota. Una pequeña línea escrita en la parte superior decía: "Examen no superado, fallos: 4 Espere a que se le envíe un nuevo examen."

Mis ojos no daban crédito al resultado del mismo; mi cerebro bloqueado, herido en su orgullo, no conseguía razonar nada, sencillamente dejó de pensar, en algún lado del mensaje tenía que dar mas explicaciones, así que seguí leyendo "(Atención: visualizar con fuente de paso fijo) AirHispania: RobotLAV v.1.2.0.94".

Si, este es su mensaje en clave, su regodeo ante su victoria, es la confirmación de mi incapacidad para luchar contra este endiablado mecanismo. ¿Es que acaso tengo yo "fuente de paso variable"?. La ironía del RobotLAV como se autodenomina, es de un cinismo inconmensurable, no solo posee las armas para vencer a los incautos pilotos de Air Hispania, sino que además se ríe de nuestra incapacidad para vencerle, su victoria es humillante. Deduzco que viene a decir: "Examen no superado, fallos: 4 Espere a que se le envíe un nuevo examen. Y lee bien lo que he escrito y si no te has enterado muy bien, hazlo con fuente de paso fijo".

Solo cabe reconocer mi demoledora derrota, pero solo he perdido esta batalla, la guerra entre Bender y yo no ha acabado. Volveré a renovar mis fuerzas; tras un retiro prudencial de una semana, curando las heridas sufridas en el campo de batalla, preparé nuevas tácticas que me lleven a la victoria final. La guerra es larga, y Bender o RobotLAV o el Robotijo, no me ha vencido plenamente

Tirso Gómez

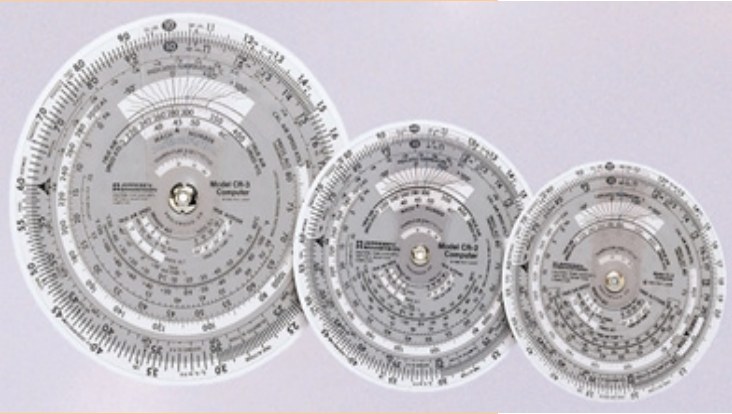
*LA GUERRA DE LOS MUNDOS, es el título de una novela de Herbert George Wells, escrita en 1898; llevada a la radio en 1938, por Orson Wells; los boletines de noticias confeccionados y los testimonios de testigos oculares eran tan auténticos en su información del aterrizaje de los hostiles Marcianos en Nueva Jersey que la retransmisión de causó en pánico colectivo entre los ingenuos radioyentes". Posteriormente fue llevada al cine en el año 1953, dirigida por Byron Haskin"

Grupo AIS-AH

El Grupo AIS-AH es el encargado de diseñar los planes de vuelo de la Compañía. Están divididos por secciones dependiendo de la clase de vuelo a realizar según aeronaves, reglas de vuelo visual o instrumental.

Así pues todos nuestros vuelos comienzan en las mesas de nuestros diseñadores de AIS.

Las similitudes con la aviación real son muy



altas. Un vuelo real requiere la elección de una ruta y fijada esta la selección del tipo de carta aeronáutica a utilizar. Así en los vuelos VFR elegiremos una escala 1:500.000 si la distancia es corta y la altitud baja o por poner otro

ejemplo se tomará una carta de navegación en ruta si vamos a utilizar una ruta con Servicio de Tráfico Aéreo (ATS).

También hay que tener en cuenta las posibles restricciones del espacio aéreo, como pueden ser las zonas militares o restricciones a los vuelos VFR en los aeropuertos.

De importancia vital para la seguridad es comprobar la altitud del terreno que sigue la ruta, para evitar todos los posibles obstáculos y por supuesto tener en cuenta un aeródromo alternativo por si fuera necesario.

La selección de los puntos de verificación para que podamos comprobar en vuelo si seguimos la ruta correcta, el cálculo de combustible necesario y otras muchas facetas han de ser analizadas antes que un vuelo esté listo.

Diseñando un plan de vuelo IFR para reactores

Para cada vuelo ejecutamos una serie de pasos que voy a ir explicando uno por uno.

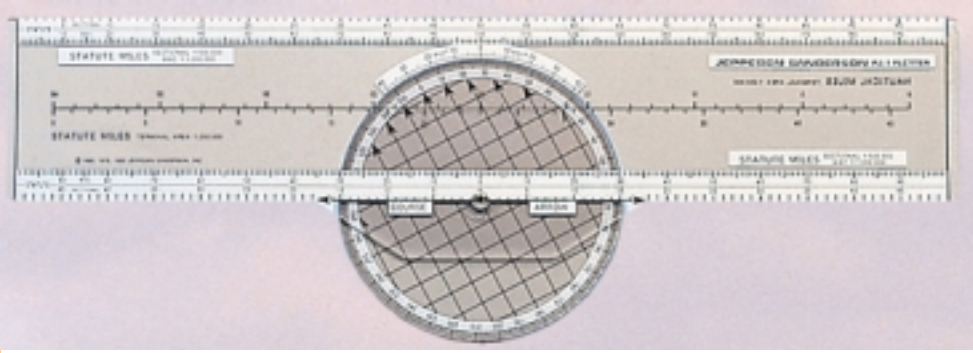
- **En primer lugar definimos los aeropuertos de salida y destino**, para lo cual seguimos un criterio de importancia y frecuencia de las rutas en el mundo real (obtenida de una base de datos con TODOS los vuelos) y establecemos la situación de partida (dónde está estacionado el avión, en que condiciones lo encuentras, tiempo hasta el despegue considerando el arranque, configuración y chequeos).

- **A continuación definimos las SID y STAR** (contrastadas con FS2K). Este punto es importante, ya que cartas y fichas demasiado actualizadas provocan conflictos en los vuelos por penalizaciones, así que hay que o bien planificar las SID y STAR directamente con FS2K o con cualquier herramienta pero corregirla después con el FS. Las fichas se dibujan a mano a partir de fichas de manuales, Jeppesen o fichas de AENA.

- **Seleccionamos el modelo de avión** recomendado (siempre dentro de la prioridad que se determine según se incorporen a la flota, coordinados con el grupo de aviones al).

- **Definimos ruta, altitudes y velocidades.** Creamos el archivo pln (de plan de vuelo del GPS) y lo ajustamos al mundo de FS2K. La ruta la podemos contrastar con cartas o con la página de AENA. En cualquier caso es fundamental que el archivo pln coincida con los puntos del FS2K para evitar conflictos. Es interesante constatar que el mundo de FS2K pertenece a 1998, no a 2001. Por eso las fichas demasiado actuales pueden poner las intersecciones en su sitio actual, pero no en el que ocupan en FS2K. Eso supuso que en un principio se produjeran penalizaciones y motivó que decidiéramos usar la base de datos de FS2K como única fuente válida. Aunque cualquiera puede usar su herramienta preferida para programar (FsNav, p.ej) luego hay que ajustar el PV para el simulador.

- **Meteorología y METAR.** La meteorología puede ser hecha a mano por el diseñador o descargada de Internet. Esta última opción da más realismo por introducir muchas variables (vientos en altura, p. ej.), pero el archivo es más grande. Afortunadamente no demasiado (la gente ha de descargar todo el vuelo). El METAR se extrae después de la meteo creada. A veces ponemos pequeñas sorpresas que hacen trabajar un poco, aunque los vientos en FS son peores de lo normal en la realidad ;-)



Puntos de ruta, rumbo, altitud y velocidad. Se definen los puntos, sus

coordenadas y todos los parámetros de la tabla. Todos estos parámetros son después comprobados en los vuelos de pruebas. Para el consumo se miden todas las cajas negras de pruebas y se pone el consumo más alto en pruebas + 10%. Hay que hacerlo muy mal para

Recreo VFR | Competición Rally Aéreo | Entrenamiento IFR (Aprox.) | Entrenamiento IFR (Ruta)
Taxi Aéreo | Regional | Corto Recorrido | Medio Recorrido | Largo Recorrido

Terminal T1
Entrenamiento IFR Ruta

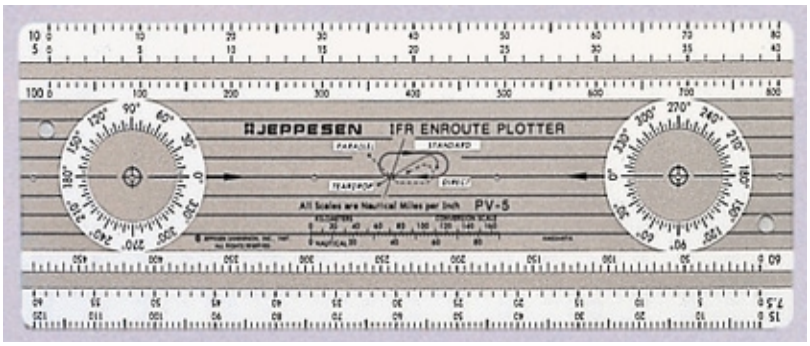
AirHispania Líneas Aéreas Virtuales

Routes
Rutas

Flight Vuelo	Departure Salida	Arrival Llegada	From Origen	To Destino	Plane Avión	Remarks Observaciones	Ranking Ranking
5501	08:00	09:10	LEMG-14	LEGR-09	EC-CRG	Málaga-Granada VIVAS	Ver
5502	20:00	21:10	LEMG-14	LEGR-09	EC-CRG	Málaga-Granada VIVAS	Ver
5503	08:00	09:04	LEGR-09	LEAM-26	EC-CRG	Granada - Almería VI	Ver
5504	02:00	03:04	LEGR-09	LEAM-26	EC-CRG	Granada - Almería VI	Ver
5505	10:00	11:11	LEAM-26	LELC-05	EC-CRG	Almería - Murcia vía	Ver
5506	06:00	07:11	LEAM-26	LELC-05	EC-CRG	Almería - Murcia vía	Ver
5507	12:00	12:36	LELC-05	LEAL-10	EC-CRG	Murcia (S.Javier) -	Ver
5508	23:00	23:36	LELC-05	LEAL-10	EC-CRG	Murcia (S.Javier) -	Ver
5509	13:00	14:08	LEAL-28	LEVC-12	EC-CRG	Alicante - Valencia	Ver
5510	20:00	21:08	LEAL-28	LEVC-12	EC-CRG	Alicante - Valencia	Ver

Para bajarte el plan de vuelo, click en (●) del vuelo deseado. Para ver el ranking, click en Ver del vuelo deseado.

penalizar en consumo ;-). Después determinamos si hay observaciones respecto al punto: En cada punto se definen los parámetros que Bender no va a medir. por ejemplo, si en un punto se entra en rumbo 090º y se sale en 180º con un giro de 90º, a la velocidad que van los reactores, o cruzas el punto y te pasas de giro o comienzas el giro antes (lo correcto), en cuyo caso no cruzas el punto en 090º y penalizarías. En este apartado se excluye el parámetro de rumbo. Lo mismo puede hacerse con cualquier otro parámetro si en pruebas se detectan posibles conflictos. Ojo. Buscamos conflictos con Bender, no mala ejecución. En este sentido no pretendemos "perdonar" fallos.



De vez en cuando introducimos una novedad. En un vuelo que aparecerá en breve hemos incluido un concepto que hasta ahora no había salido, el SLP (speed limit point) en la aproximación a Barajas.

- También determinamos el aeropuerto alternativo y plan al mismo. Los ponemos por sistema, más o menos elaborados a veces, pero deben aparecer en todos. En un vuelo decidimos hacer un ejercicio de frustrada y ahora es comentado por su incertidumbre. A veces hemos puesto condiciones que hacían creer que ibas a tener que frustrar pero en el último momento se aclaraba todo. Quien sabe
lo que deparará el futuro. nuestra maldad no tiene límites, así que a veces hemos de contenernos. ;-)

- Calculamos el tiempo estimado, el consumo y la carga de combustible (vuelo + vuelo al alternativo + 10 min rodadura + 5 min contingencia + espera + 30 min reglamentarios). La carga de combustible es más importante de lo que parece, ya que afecta a las prestaciones del avión. Se debe usar el avión tal como se descarga para el vuelo.

- Por último hacemos el vuelo de vuelta (no para el Falcon). Esto aparece a partir del comienzo de los vuelos de línea. El Falcon es aún aerotaxi, así que no incluimos la vuelta necesariamente. A partir del CRJ estamos haciendo ya vuelos de vuelta. Este vuelo de vuelta es un nuevo plan completo, así que vuelta a empezar...

Por otra parte, estamos comenzando con vuelos de medio alcance (en breve estará el primer vuelo de línea de la península a Canarias) y vamos a ir introduciendo Europa. Hasta ahora tenemos Porto y Milán.

Y en el futuro...

Alfredo Diego

HISPAVIACION

En el espacio virtual de Air-Hispania no solo vuelan los aviones matriculados por la Compañía. Juntos, navegamos también con los pilotos de Hispaviación.

¿ Qué es HISPAVIACION ?

La misión de HISPAVIACION es ser un punto de encuentro y participación, para acercar y poner al alcance de todos esta actividad que es la aeronáutica. Un punto de encuentro dedicado a todos aquellos profesionales que hacen de la aviación su vida y a aquellos aficionados o apasionados de la aviación que deben conformarse con tenerla únicamente como afición.

Desea divulgar la información y experiencia aeronáutica fuera y dentro de los sectores de la aviación profesional, poniendo a disposición de las empresas y aficionados un lugar donde contactar con clientes y otros aficionados a la aeronáutica.

Es un lugar donde poder anunciarse y darse a conocer de forma extensa y directa debido a la naturaleza vertical del portal. Disponemos de distintas secciones que hacen de HISPAVIACION el lugar de referencia en materia aeronáutica en Internet.

HISPAVIACION trabaja para acercarle todos los servicios que Vd. necesita, por ello se están negociando alianzas y se están estableciendo colaboraciones con otras iniciativas en la Red para el intercambio de información y futuras acciones conjuntas, como en el caso de Air Hispania, (la línea aérea virtual más importante de España en el mundo de la simulación aérea para PC utilizando FS-2000) y su revista electrónica Alfa Hotel.

¿ Cual es la situación actual de HISPAVIACION ?

HISPAVIACION es un portal joven, que nació en Noviembre del año 2000.

Está compuesto por un grupo de profesionales y aficionados del mundo aeronáutico e informático que se dedican a llevar adelante esta nueva iniciativa. En este momento, contamos con 8 colaboradores estables que aportan sus experiencias y conocimientos y que ayudan al crecimiento del portal en todas sus secciones.

¿ Que servicios proporciona HISPAVIACION ?

Actualmente, HISPAVIACION está trabajando para llevarle a Vd. toda una gama de productos que le sean de interés.

- **Revista Electrónica**

HISPAVIACION publica de forma mensual una revista electrónica dedicada a la aviación en todos sus sectores, pudiendo encontrar toda aquella información de actualidad que se haya producido en el mundo.

Habitualmente la revista está compuesta por los siguientes puntos de interés:

- Actualidad de líneas aéreas y constructores aeronáuticos.
- Ultimas noticias del sector aeronáutico. (primeros vuelos, ventas, accidentes, etc)
- Eventos aeronáuticos. (Festivales aéreos, jornadas de puertas abiertas, etc)
- Reportajes de actualidad (programas de seguridad, deportes aéreos, etc)

- Noticias de Hispaviación. (Actualidad sobre el portal)

Igualmente, esta revista está disponible en formato pdf (Acrobat Reader) para poder descargarla al ordenador y leerla tranquilamente en cualquier momento.

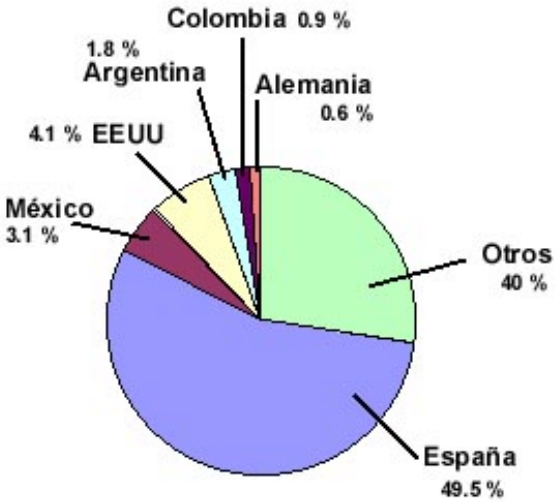
La revista constituye un canal único de distribución de información, y supone uno de los mayores puntos de interés de nuestro portal.

- **Buscadores especializados**

Encuentre lo que busca. HISPAVIACION dispone de **dos potentes motores de búsqueda** que le mostrarán todos los recursos existentes en nuestro portal, tanto **en materia de enlaces** a otras páginas web del mundo aeronáutico, como de **noticias aeronáuticas**, siendo este buscador el primero existente en la Red en esta materia.

En la actualidad contamos con más de 500 enlaces disponibles y más de 1000 noticias aeronáuticas en nuestras bases de datos.

Le ponemos al alcance de un click de ratón todos los recursos que siempre ha estado buscando.



Y mucho más

Pero HISPAVIACION es mucho más. Es un portal donde el visitante profesional y aficionado podrá encontrar lo que siempre ha buscado en materia de aviación, ofreciéndole además valores añadidos para que pueda participar en foros de discusión especializados, una sección dedicada a valores bursátiles específicos para que pueda conocer en todo momento el estado de su inversión, previsiones meteorológicas para conocer el estado del tiempo en cualquier momento, una galería fotográfica donde poder conocer los aviones más modernos existentes, y muchas otras cosas que seguro le son de interés.

Al ser un portal en lengua hispana, está lógicamente destinado a países donde el español es la lengua más utilizada, por eso, además de España, HISPAVIACION tiene su mayor extensión en todas las zonas latinas de América, como México, Argentina y Colombia, desde donde recibimos la mayor parte de las visitas procedentes de este continente.

Igualmente HISPAVIACION tiene repercusión en otros países por todo el mundo, y esto es debido a los hispano-parlantes aficionados o profesionales de cualquier rama de la aviación que tienen fijada su residencia en estos países, como por ejemplo, Alemania, Italia, Reino Unido o incluso Estados Unidos.

Javier Cuchí

La primera experiencia en crear un boletín sobre simulación en castellano nació de la mente de nuestro compañero Javier Cuchí. Y del dicho al hecho creo el Simuboletín como publicación electrónica del Aeroclub Simuvuelo por el año 98, del cual se emitieron diez números. Una experiencia que no debíamos pasar por alto y por tal motivo fue fichado recientemente para nuestro boletín Alfa Hotel. Quizás el símil no sea certero pero podemos considerarle como el periodista deportivo José María García, claro está en el mundo de la simulación.....

Nombre: Javier Cuchí Burgos
Fecha de Nacimiento: 20 de agosto de 1955
Lugar de Nacimiento: Barcelona
Profesión: Soy valiente y leal funcionarioooooooo

Un libro:
¡Buf! Todos. Siempre he odiado esta pregunta. Pero, bueno, si nos ceñimos a lo aeronáutico, indudablemente "The right stuff" de Tom Wolfe, publicado en español por Anagrama (y desgraciadamente ya descatalogado) primero con el título "Lo que hay que tener" y, tras la versión peliculera, "Elegidos para la gloria". Pero ojo: el que haya visto la película que no dé por leído el libro. ¡Ni muchísimo menos!

Un lugar para perderse:

A nivel conocido aunque sea del extranjero:
Ni extranjero ni leches. Si algún día me pierdo, me buscáis en Asturias, en Sama de Langreo, concretamente, disfrutando de mis amigos, de la sidra, de unos pinchos que te caes de gusto y de un clima fresquito que es mi perdición. Es quizá la parte más fea del Principado (una cuenca minera) y a mí me parece deliciosa. Conque figuráos lo demás...
A nivel local y que sea de tu uso frecuente o que lo conozcas bien:
Una placita en el barrio gótico de Barcelona, pero no digo cuál, no vaya a ser que "la descubran", se ponga de moda y la jibemos...

Sama de Langreo

Una película:
También es difícil quedarse con una sola. Si ahora mismo quisiera ver una de mi videoteca, seleccionaría quizá "El silencio de los corderos". O puede que "Arde Mississipi". De las que no tengo (por ahora), "Apocalypse now", cuya versión ampliada espero con impaciencia. Como puede verse, me gustan las temáticas un tanto "durillas"... De películas estrictamente aeronáuticas, "Escuadrón 633" o "El final de la cuenta atrás", que es un churro de argumento, pero con unas escenas reales de "Tomcat" que son muy prestosas...

Un personaje:
Viriato. En este país -y no sólo en este país, ojo- hay que ir por la vida de guerrillero si se quiere hacer algo útil. Eso implica, naturalmente, no hacer, ni decir, ni pensar lo política o socialmente "correcto" y que te tachen poco menos que de terrorista. ¡Qué le vamos a hacer!

Tus recuerdos más gratos:
Afortunadamente muchísimos. No se me ocurre ahora cuál destacaría. Quizá mis veranos juveniles en Sama.

Tu día más feliz:
Como mínimo dos: los nacimientos de mis hijas.

Tu historia a lo largo de los últimos años relacionado con la simulación:
No es una historia muy espectacular, aunque sí larga. Empecé a principios de los ochenta, cuando la guerra de las Malvinas, en la que un misil "Exocet" hizo polvo a una fragata de hijos de Thatcher. Mi hermano buscó documentación sobre el tema y pergeñó un programa para nuestro Sinclair ZX-81 que, a golpe de pixelazo así de gordo, intentaba simular el comportamiento

del tal misil. Lo pasamos como los indios mejorando el programa en BASIC-basiquísimo. Luego llegó el Sinclair Spectrum (el de las teclitas de goma) y un simulador (NiteFlite, creo que se llamaba) que hoy nos mataría de risa pero en el que hice más horas que un tonto, con dos VOR y una pista de aterrizaje orientada de norte a sur y justo en medio de la radial 180 de un VOR y 360 de otro. Con el Spectrum Plus salté a un F-15 que, para la época, no estaba mal y que era dificilillo de volar, pero no fue muy satisfactorio porque era muy esquemático, se volaba casi sobre un embaldosado. El PC 286 me proporcionó orgasmos tremendos con el FS-3 y con el 386 salté al FS-4, que era en colorines y todo y hasta las rayitas de los escenarios parecían cosa de verdad, ja, ja, ja. Bueno, el caso es que conocí a un par de aficionados de aquí, de Barcelona, de los que lamento haber perdido la pista, que me suministraron el escenario de mi ciudad y un par de aviones (entre ellos un 747 que no había Dios Padre que manejara) y aluciné. Con mi Pentium 120 llegó FS-5 y FS-96 y con este se acabó en cierto modo la alegría porque empezaron a venir los problemas "gatetianos". En esa época establecí contacto con José María Gacías y con la Lista Simuvuelo y -de eso hace más o menos 4 años- me hice socio del Aeroclub. El resto es casi del dominio público... al menos en nuestro ambiente.

Callsing más usado:
No uso "callsign" porque no vuelo en grupo ni controlado. No me gusta.

¿Que avión, usas con más asiduidad en el simulador?, ¿por que?:
Pues uso la vieja "Pollito", que es muy dulce, y un poco -bastante menos- el CN-235 que se diseñó para Casair, la antigua compañía de Guglieri. La verdad es que me gusta muchísimo el vuelo visual y me lo paso bárbaro con algunos escenarios que se diseñaron para FS-98: la España de Toni Agramont, desde luego, además de sus magníficos escenarios africanos, pero no son nada desdeñables un escenario de Portugal y otro de Escandinavia que son soberbios, lamento no recordar ahora mismo el nombre de sus respectivos autores. Es que no me gusta jugar al piloto de línea aérea, no me parece realista, por más control "on line" que le pongan, y la gracia de la simulación está en el realismo. Los simuvuelos han demostrado que los que tienen unas cuantas horas bien aprovechadas en avionetas simuladas luego se acomodan muy bien y muy fácilmente a las reales; me pregunto si eso podría decirse en el caso de un Airbús 320, pongo por caso... De todos modos, en algunas pocas ocasiones -hace unos años era más frecuente- utilizo aviones grandes para jugar a navegar a la estima, pero en este caso me importa un rábano que el avión sea real o no porque lo que busco es otra cosa.

¿Que versión tienes de FS?, alguna otra:
FS-98, aunque lleva unos meses desinstalado, he terminado con Microsoft. La verdad es que en los últimos meses he "volado" muy poco o casi nada, pues necesito de casi todo mi tiempo libre para un par de proyectos de economía social en los que estoy colaborando y este año 2001 no va a ser precisamente el más aeronáutico de mi vida. Un amigo me pasó una copia de "Fly! II" para que le echara un vistazo y no la tengo ni instalada por falta de tiempo. De todos modos, mientras no haya escenarios españoles será difícil que me ilusione. He oído hablar muy bien del realismo de "Fly" y, desde luego, si vuelvo en serio a las andadas simuladoras será un firme candidato... tan pronto haya un escenario español digno. ¡Ojo! Que igual ya lo hay y yo no me he enterado... Llevo ya un tiempo desconectado del ambiente...

¿De donde te viene la afición?, ¿quien fue el que te introdujo en esto?:
Es muy curioso, pero la afición a la aeronáutica me vino de la astronáutica. Yo era muy niño (quizá tenía seis años o siete) y recuerdo muy vagamente el vuelo de John Glenn, pero sí recuerdo con mucha claridad lo que se emocionó mi padre con ese vuelo. Bueno, hay que situarse en la época y comprender lo que representaron esas órbitas en el ambiente geopolítico de entonces. Unos meses después ya seguí interesadísimo el vuelo de Leroy "Gordo" Cooper, el último del proyecto "Mercury" (no supe seguir los de Carpenter y Schirra) y a partir de ahí ya seguí todos los y cada uno de los "Gemini", "Agena", "Vostok" y, por supuesto, "Apolo". Luego ya me he desentendido un poco: los STS ya no emocionan de aquella manera de entonces. Pero, claro, leyendo las biografías de aquellos hombres resultaba que prácticamente todos eran pilotos y de ahí a la aeronáutica el paso estaba cantado. Mi padre suele decir que los héroes de su infancia fueron Lindberg, Franco, Barberán y Collar, etcétera, y que los míos fueron Gagarin, Shepard, Glenn, Cooper, Komarov, Leonov, Armstrong y tal. Lo que yo me pregunto, no sin cierta angustia, es quiénes son los héroes de la infancia y de la adolescencia de hoy día.

Algo que tu creas es de interés, para ti, en relación con la simulación:
El futuro, supongo. Y ese "supongo" pone una nota escéptica muy conveniente. ¿Por qué? Bueno, porque creo que la exigencia de calidad de los forofos de la simulación ha bajado mucho, si es que alguna vez fue alta. Veo -y he visto siempre- entusiasmos muy fáciles y compras muy compulsivas y esas maneras no son las que incentivan productos de calidad. Además, por una parte, en Microsoft no hay un interés muy grande en FS (he leído por ahí que Gates no le hace ni caso) pero, por otra -y por esos sorprendentes arcanos que suceden en la informática de usuario- tiene prácticamente el monopolio de los simuladores. Ha habido muy buenos productos que se han hundido simplemente porque la gente ni los ha considerado. El simuvolador es compulsivo y poco analítico. Yo imagino que el gran salto de verdad se dará cuando el asociacionismo de la simulación de vuelo tenga menos de estómago agradecido y más de espíritu crítico, de forma que se invierta la tendencia: ante un nuevo producto -de la marca que sea- desconfianza sistemática, que demuestre su calidad, oído fino a los comentarios de los "betatesters" y, sobre todo, a los hechos probados; entonces nos sorprenderemos de los resultados. Las últimas semanas que estuve en la Lista Simuvuelo pude ver una minúscula molécula de eso cuando Jesús Rodríguez, un gurú donde los haya, dijo que él ya apenas usaba FS y que su simulador de cabecera era "Fly! II". Bueno, sin entrar a valorar si FII es mejor o es peor, eso podría marcar un inicio de postura crítica, que es lo que hace falta.

Relata algún vuelo real que tu recuerdes:
Quizá sorprenda si digo que odio ir en avión. En avión comercial y como pasajero, se entiende. Lo encuentro incómodo desde cualquier punto de vista y, por lo tanto, siempre que puedo y es razonable hacerlo, utilizo otros medios de transporte. Los vuelos reales que yo recuerdo gratamente son los que muy de vez en cuando hago "de paquete" con algún amigo que me levanta de Sabadell y me lleva a dar una vuelta, pero tales vuelos no tienen otra historia que mi simple y llano disfrute que, en lo que a mí respecta, no es poco. Quizá, para no dejar la pregunta en blanco, recordaría el aterrizaje en Funchal (Madeira), que es casi como precipitarse sobre un portaaviones, algo bárbaro. Y el despegue no es manco tampoco, aunque un poco menos espectacular sensorialmente hablando. Estuve allí una semana alojado en un hotel desde el que se veía todo el aeropuerto (no hace falta para ello un ángulo excesivamente abierto, por cerca que se esté) y disfruté como un camello viendo aquellas tomas desde la terraza de mi habitación, "bourbon" en mano.

Tus proyectos para las próximas fechas (meses, años) en relación con los simuladores:
Ojalá los tuviera. Para el próximo curso (yo funciono por cursos, como el cole), el simulador ocupa el mismo lugar en el espacio -en mi espacio- que el ajedrez, o sea, muy poco, por desgracia en ambos casos. Ya he hablado antes de mi participación en un par de proyectos de economía social y, dentro de ese ámbito, estoy considerando implicarme en un tercero relacionado con la antiglobalización (como así se ha dado en mal llamar). Con este panorama, los pedales van a seguir sirviendo únicamente de reposapiés. Pero me gustaría, con el tiempo, volver a este mundillo, aunque de forma sosegada, a mi aire y con una conexión muy muy esporádica, la justa para estar al día, pero sin implicarme apenas. Javier Cuchí se acabó para las listas, y, aunque nunca se puede decir "de esta agua no beberé", mucho tendrían que cambiar las cosas -y las listas- para que yo volviera a participar en alguna aún como simple espectador.

Puedes dar tu opinión más sincera en relación con AIRHISPANIA:
¡Bravo! Después de decir que no me gusta volar controlado ni jugar a piloto de línea aérea, que qué opino de una compañía virtual. La verdad es que conozco poco AirHispania, precisamente porque no es mi ámbito de simulación. Es una compañía montada por dos colosos de nuestro mundillo, Guglieri y Gacías, y eso siempre es una garantía, sobre todo porque, además, Casair es

Su ciudad natal: BARCELONA

una compañía histórica y toda su experiencia y toda su historia está en AH. En lo que respecta al boletín de AirHispania es lo mejor que se está haciendo ahora mismo en castellano y no me duelen prendas de decirlo porque ya lo he repetido anteriormente en un medio ajeno a AH. Creo que mientras haya gente con ánimos para llevarlo adelante (y hacen falta muchos ánimos, mira que sé lo que me digo...) vale la pena el esfuerzo porque estas publicaciones prestan un servicio impagable al mundillo, aunque ese esfuerzo no sea casi nunca agradecido.

Hay algo que quieras añadir:
Yo ya no digo ni pío más si no es en presencia de mi abogado, ja, ja, ja, ja...

Grupo ATS-AH

Por Joan Velasco

Integrado dentro del Grupo AIS-AH, su creación surge ante la necesidad de escoger los aviones y paneles mas adecuados a las necesidades de nuestra aerolínea.

El rápido avance de nuestros pilotos requiere nuevos aviones con mayores prestaciones y complejidad, y por parte de la Dirección de la compañía se llega a la conclusión de que necesita un grupo especializado dedicado exclusivamente a la selección y pruebas de nuevos aviones y paneles, pintado de los aviones con los colores de la aerolínea y la confección de los correspondientes Manuales de Vuelos del Avión (MVA) y Check List.

FLOTA AIRHISPANIA

FALCON 20

KING AIR 350

EMBRAER EMB-120

DC-9-32

CRJ 200 LR

CESSNA 182 SKYLANE

CESSNA 182 RG

RANS S-6 COYOTE II

El funcionamiento interno del grupo consiste en:

1º/ Seleccionar previamente una serie de aviones candidatos que puedan cubrir un determinado segmento.
2º/ Se proponen aviones y sus correspondientes paneles, asignándose sus pruebas a varios pilotos.
3º/ Se editan los archivos .air y .cfg para mejorar su comportamiento, así como los paneles.
4º/ Se van comentando en la lista de correos propia del Grupo los resultados y mejoras hasta que al final por consenso se da el vº bº al avión.
5º/ Se confecciona el MVA y los chek list.
6º/ El avión pasa al hangar para ser pintado con los colores de la compañía.
7º/ finalmente se procede a su entrega oficial.

Como curiosidad estadística, desde que se inician las pruebas de un avión hasta su entrega se efectúan una media de 40 horas de vuelo por piloto. Y eso sin contar las horas de modificación y pintura.

La filosofía básica del grupo acerca de los paneles es que no se escogen los mas realistas sino que, dentro de un aspecto lo mas real posible, prime la facilidad de lectura de los instrumentos. Es decir, se sacrifica aspecto por utilidad.

Ante los problemas de copyright y gran volumen de los archivos, se ha decidido que a partir de ahora los aviones se entregarán con un panel de serie, recomendando un determinado panel mas complejo aprobado por el Grupo Aviones AH e indicando su sitio de descarga.

Los componentes del Grupo Aviones AH son los siguientes:

Jaume Balaguer
Marcos Arranz
Nacho Temiño
Francisco Pozo
Alfredo Diego
Alejandro Arnanz
Oscar Pedrosa
Joan Velasco, como coordinador del Grupo.

La coordinación de Aviones AH con el Grupo AIS-AH recae en José Mª Gacías

Los componentes del Grupo tienen una muy alta cualificación técnica, incluso algunos de ellos son pilotos profesionales de línea aérea. También se dispone de contactos con pilotos reales que nos asesoraran en modelos concretos.

Los MVA serán la base para los exámenes a partir de la categoría de Piloto Comercial Jet, pues serán de "Calificación Tipo".

La cronología:

Los primeros aviones de la compañía fueron, obviamente, un sencillo ultraligero (Coyote) y las inevitables Cessnas. El primero por su simplicidad no dio mayores problemas y las Cessnas, al venir de serie con el simulador, tampoco. Estas permitieron también los primeros pinitos en vuelos IFR.

Pero llegaron los primeros vuelos mas largos IFR y se requería un avión con plena capacidad IFR y altas prestaciones. Recayó en la King Air que también viene de serie en el simulador. Se realizó el MVA, un panel mejorado y un .air mas correcto.

El siguiente en la lista fue un turbohélice mayor. Se probó hasta la saciedad el Fokker F-50, que dispone de uno de los mejores paneles que existen en Internet. Sin embargo ninguno de los innumerables archivos .air – los que dan al avión su comportamiento – nos satisfizo. A tener presente que en ese momento no disponíamos de programas para editar dichos archivos y por tanto al no poder modificarlos nos debíamos basar en los que encontrábamos en Internet. El Fokker pues debió quedarse en el hangar, a la espera de mejor ocasión.

Probando diversos turbohélices, incluyendo a los ATR's, nos decantamos por uno algo mas pequeño que cubriría perfectamente las necesidades de la compañía en ese segmento: el Embraer 120. Gozando de un panel precioso que requirió solo pequeños retoques, su magnífico comportamiento permitió disponer de él en poco tiempo.

Cubierto pues el segmento de turbohélices, tocaba ya empezar con los reactores. Y el primero debía ser un pequeño reactor corporativo pero de altas prestaciones.

A ninguno de los pilotos de pruebas del Grupo Aviones AH nos gustaba el Lear de serie. Así que empezamos a mirar que pequeños reactores podrían ser adecuados. Se probaron varios de ellos y nos decidimos por el Falcon. Nos había gustado mucho el panel del Cessna Citation y lo acoplamos al Falcon con algunos retoques.

El siguiente paso fue el conseguir un reactor para vuelos regionales. Entre otros se probó el ERJ-145, que no dio los resultados apetecibles y después de probar varias versiones distintas del Canadair CRJ, escogimos una concreta. El panel se adaptó a nuestras necesidades, incluyendo una variación del overhead del panel del MD-80.

Como primer gran reactor ya hacía algún tiempo que teníamos mas que probado y aprobado el McDonnell Douglas DC-9-32 con el magnífico panel de Paul Golding. Este avión dio un resultado en cuanto a comportamiento tan bueno que fue aprobado rápidamente. Recientemente ha sido entregado oficialmente a la compañía.

En estos momentos tenemos en pruebas y pintura el Airbus A-319. Recomendaremos el uso del panel de Andreas Jaros para este avión que seguro encantará a nuestros pilotos.

También estamos trabajando con dos modelos de Boeing 727-100, una versión pasajeros y la otra cargo. Y después?

Airbus 319

El A319 es un desarrollo, de menor tamaño del moderno A320 de 150 plazas, y es uno de los programas aeronáuticos comerciales más modernos hasta la fecha en su categoría. El A319 pertenece a la familia de aviones de Airbus Industrie de pasillo único (A319, A320, A321) y fue inicialmente desarrollado para satisfacer la demanda de tráfico creciente en rutas regionales. El A319 traslada las probadas ventajas del A320 a una nueva categoría de operaciones. Opcionalmente oferta el mayor potencial de alcance de entre los aviones de su categoría.

El A319 comparte al máximo las características propias del resto de la familia Airbus. En particular, comparte el mismo diseño de cabina de vuelo con los modelos A320 y A321. Una flota compuesta por aviones A319, A320 y A321 cubriendo capacidades de 120 a 220 pasajeros resultaría sumamente ventajosa para una compañía en términos de capacidad mejor adaptada a la demanda, mayor productividad de las tripulaciones, menores requisitos de formación y simplificación del handling en tierra. La entrada en servicio del A319 tuvo lugar en abril de 1996. Su montaje se lleva a cabo en las instalaciones de EADS Airbus en Hamburgo, integrado en la línea de montaje final del A321.

Airbus A319 Reactor Corporativo

El modelo corporativo A319CJ se basa en el A319 y puede transportar entre 8 y 40 pasajeros a 11.650 Km. de distancia y en una cabina lujosamente concebida. Entre todos los competidores de su clase ofrece la mayor y más amplia cabina de pasajeros con una decoración interior de la máxima flexibilidad de cara a las necesidades de cada cliente, incluyendo por ejemplo la opción de escalerillas incorporadas.

Dimensiones		
Longitud	111.0 pies	33.84 m
Envergadura	111.8 pies	34.10 m
Altura	38.6 pies	11.76 m
Superficie alar	1318 pies^2	122.40 m^2

Autonomía		
Con 124 pasajeros	2000 nm	3704 km
opc.	3000 nm	5550 km
depósito central del avión (opc.)	3500 nm	6480 km

Disposición de pasajeros y carga		
Disposición típica en 2 clases		8 + 116
Máximo		145
Carga (bajo el suelo)	976 pies^3	27.64 m^3
ó 4 LD 3-46	+ 255 pies^3	+ 7.22 m^3

Motores		
CFM56	22000 lb pies	23500 lb pies
PW 4152	22000 lb pies	23500 lb pies

COLABORADORES

En este número de Alfa Hotel, hemos querido detallar a todas esas personas que han colaborado de forma activa en la creación de Air-Hispania - Lineas Aéreas Virtuales, a lo largo de este último año.

Por falta de espacio, y porque nuestra memoria no alcanza a recordar a aquellas personas que han intervenido de forma puntual no nos hemos atrevido a relacionar a las mismas, al objeto de evitar agravios comparativos, pues seguro que si intentáramos enumerarlas siempre se nos olvidaría alguien.

Dirección

- José M. Guglieri
- José M. Gacías

Cartas aeronáuticas Airhispania

- Fernando Fajardo
- José M. Gacías

Grupo Escuela Aeronáutica:

- Roberto Fernández
- José M. Gacías

Taller de pintura

- Nacho Temiño
- Oscar Pedrosa
- Alejandro Arnanz
- Carlos M. Pareja

Grupo AIS - AH

- Jose M. Guglieri
- Jose M. Gacías
- Antonio Ruiz
- Miguel Angel García
- Alfredo Diego
- Alberto Meseguer
- Carlos González-Nuevo
- Fernando Pérez Prados
- Francisco Pozo
- Joan Velasco
- Jose Luis Bueno
- Juan Clemen
- Marcos Arranz
- Javier Mendez
- Juan Pablo Martínez
- Roberto López
- Evaristo Churruca
- Tirso Gómez

Otras Colaboraciones

Caja negra:
Ignacio Hernández-Ros
Tutorial de instalación de escenarios:
Aaron Peteiro Ballesteros:
Seguridad en vuelo (informes ASRS):
Joan Velasco
Diseño gráfico web:
Luis Carlos LLamas
Páginas enlaces:
Jesús Barros y Tirso Gómez
Sintonización VORs Madrid:
Pablo Cueto
Escenarios:
Manuel Angel Ortega:
Diseño de Diplomas:
Alejandro Arnanz
Tutorial sobre FS y Windows:
Jose A. Roig

Grupo de pruebas aviones y paneles

- Marcos Arranz
- Joan Velasco
- Francisco Pozo
- Alfredo Diego
- Jaume Balaguer

Grupo AH-Control:

- Angel Amado
- Jorge Puigdollers
- Jesús Barros
- Alberto Meseguer
- Alfredo Diego
- Ramón Cadillac

Padrinos

- José Becerra
- Tomás Martínez
- Alberto Meseguer Castillo
- Fernando Pérez Prado
- Alfredo Diego
- Carlos M. Pareja
- Carlos Nuevo
- Jose R. Nepomuceno
- Jesús Barriga
- Roberto Orbea Suarez
- José A. Roig
- Carlos Hevia
- Antonio Ruiz Cantera
- Victor Hugo Martínez
- Sergi Pérez
- Antolín Cámara
- Rafael Pardo Oca
- Miguel Angel García
- Juan José Gámiz
- Juan Manuel Roldan
- Juan Luis Miguel
- Juan José Pérez
- José Luis Bueno
- Xavier Camí
- Evaristo Churruca
- Manuel Núñez Blanco
- Javier Méndez

Grupo Robot

- José M. Guglieri
- Bender

Asesoramiento Técnico

- Juan Antonio Ortega
- Marcos Arranz
- Ramón Dacosta
- Oscar Molina
- Jaume Balaguer
- Juan Pablo Martínez
- Luís Gil
- Jesús Rodríguez
- Jose M. Guglieri
- Evaristo Churruca
- Francisco José Martín
- Jose Mª Palacios
- Miguel Buades
- Ralph Henschen

Grupo Alfa Hotel

- Antonio Álvarez
- Joan Velasco
- Fernando Pérez
- Alfredo Diego
- Vicente M. Ferrer
- Roberto Orbea
- Eduardo Viota
- Josep Pérez
- Julio Estefanía
- Marcelo A. Ponce
- Manuel A. Ortega
- Javier Cuchi
- Antonio Pérez
- Tirso Gómez

Ayuda Software y Hardware

- Telcom e Ictnet
- Jose M. Guglieri
- Juan Carlos Rosende
- Luis Jara
- Eduardo Viota
- Jorge Navarro Sanchidrián
- Miguel Mestanza,
- Jesús Arévalo
- Nicolás Sánchez-Puga
- Juan Sánchez-Puga

AirHispania
Líneas Aéreas Virtuales

ESTADISTICAS AIRHISPANIA

RANKING DE PILOTOS

Licencia	Nombre	Origen	Horas
5321	Evaristo Churruca Barrie	Guecho Vizcaya (España)	249.48
5046	Joan Freixas Fuentes	L'hospitalet-Barcelona	180.31
5079	José Luis Bueno Pareja	Albacete (España)	167.13

RANKING DE CONTROLADORES

Licencia	Nombre	Origen	Horas
9003	Jesús Rodríguez Barros	Aviles (Principado de Asturias)	72.32
9036	Ramón Cadillac Jódar	Montornés del Vallés	55.14
9010	Alberto Meseguer Castillo	L'Eliana - Valencia (España)	50.58

AERONAVES

Aeronave	Vuelos realizados	Horas de vuelo
RANS S-6 COYOTE II	2035	1649.21
CESSNA 182 SKYLANE	2436	1912.1
CESSNA182 SKYLANE RG	2196	1685.59
EMBRAER EMB 120	545	610
BEECHCRAFT KING AIR 350	982	1646
FALCON 20	704	809.59
CANADAIR BOMBARDIER CRJ 200 LR	416	357.23
MCDONELL-DUGLAS DC-9-32	7	5.01

Visitas a la Web por países

España	57397
Estados Unidos	1780
Alemania	493
Argentina	457
México	391
Venezuela	315
Gran Bretaña	314
Holanda	251
Portugal	213
Chile	110
Colombia	109

689 pilotos inscritos
11.006 vuelos valorados
442 horas control on-line

INFORMES ASRS RECIBIDOS
AGOSTO/01

Una buena noticia: los Vuelos Controlados AH están arrancando de nuevo, con nuevos Controladores y con nuevas posibilidades, como p. ej.: el poder efectuar vuelos bajo control AH sin seguir un plan de vuelo oficial. Se conocen como Vuelos No Oficiales Controlados y el Robot supervisa la caja negra enviada, procediendo a su puntuación según los parámetros de operación del avión, normas generales de vuelo y pistas de salida y llegada. Dicho de otra manera, supeditado a la licencia de que uno sea poseedor, puede volar cualquier avión y salir de prácticamente cualquier aeropuerto del espacio aéreo español que esté cubierto por servicio ATC de AirHispania en ese momento. Aprovechamos para recalcar que antes de efectuar cualquier Vuelo Controlado AH, oficial ó no oficial, hay que descargar la meteorología reinante de la página web en donde se muestran las dependencias ATC abiertas.
Como siempre, os recordamos que se pueden emitir ASRS's bajo toda circunstancia:

- Vuelos Off-line
- Vuelos On-lIne
- Vuelos Controlados Ivao/Vatsim
- Vuelos reales

También queremos informar que ante el gran número de informes ASRS recibidos estos meses y al no haber podido publicarlos en su momento supone que en este número de Alfa Hotel solo publicaremos los que por razones de espacio quepan. Los informes pendientes se publicarán en el próximo número.

RECOMENDACIONES GENERALES:

Engelamiento Tubo Pitot : Por correos aparecidos en las listas, tenemos conocimiento de que varios pilotos han tenido problemas por falta de indicación ó indicación no correcta en los anemómetros.
Todo parece indicar que ha sido debido a la congelación del tubo de Pitot. Es muy conveniente que en cualquier circunstancia se conecte la calefacción de dicho tubo, ya que, a pesar de que en pista la temperatura sea sobre cero, al ascender decaerá llegando fácilmente a muy baja altura a puntos de congelación.
Ni que decir tiene que una incorrecta velocidad indicada ó su ausencia puede acarrear un grave accidente.
En los aviones reales ya hace años que es obligatoria una luz de alerta para estos casos.

Velocidad aerodinámica indicada (ias) : Algunos pilotos han tenido problemas con la velocidad leída debido a que en el menú Avión -→ Configuración de Realismo no tenían marcada la casilla de "Mostrar la velocidad aerodinámica indicada". Esto hará que la indicación de velocidad no corresponda a la medida por el anemómetro que es la que se utiliza en todas las maniobras.
Si marcamos la "velocidad aerodinámica real" nos dará la velocidad real que llevamos respecto al aire, que depende de nuestra altitud, temperatura ,etc(TAS)y que no se utiliza por no ser operativa, y no la que marca el anemómetro y que es la indicación necesaria para, entre otras muchas cosas, saber si se nos va a caer el avión, por decir algo.

Motor y al aire: Del estudio de muchos ASRS se deduce que muchos de nuestros pilotos son muy reacios a efectuar frustradas.
No debemos olvidar nunca que lo mas importante de nuestra labor es que nuestros pasajeros lleguen a destino con plena seguridad.
Cuando establecidos en localizador y GlideSlope el avión no esté dentro de los parámetros - dícese "aproximación estabilizada" – se debe hacer motor y al aire. Si ya vamos mal, no esperemos que se vaya a arreglar próximos a aterrizar.
En una aproximación IFR esto incluye cumplir con los siguientes parámetros a los 1000ft antes de la toma:

1.- Rate descenso no mayor de 1500fpm
2.- En senda ILS y en Localizador
3.- Avión totalmente configurado para el aterrizaje
4.- Planos nivelados
5.- Potencia algo superior a idle
6.- Todas las listas leídas

Todo esto va a misa. Si no se cumple alguno de estos parámetros la única opción en el go-around.
La mayor parte de los accidentes y casi todos los runway excursions son debidos al intento de aterrizaje con el avión desestabilizado.
Ante la duda la mejor toma es el "pull-up".

Cuando en MAP ó DH no veamos la pista, motor y al aire.
Simplemente y como norma general: **cuando el piloto no lo tenga claro, motor y al aire.**
En todas las fichas de aproximación está indicado el procedimiento reglamentario de motor y al aire para cada pista.
Motor, al aire y avisar al ATC.
"La fustrada es un segunda oportunidad en vez de matarse"

Uso del GPS: El GPS es un ayuda auxiliar para el vuelo visual pero no debe usarse para el vuelo IFR sin comprobaciones paralelas.. Dado que estos vuelos son de "diversión" recomiendo no se haga uso de sistemas de navegación automáticos, sino que se vuele con VOR,ADF, ILS,,,,.A veces se nota en algunos pilotos una falta de practica en el vuelo convencional.

Documentación: Rogamos encarecidamente nuestros pilotos que dispongan de la documentación necesaria para efectuar los vuelos con plena seguridad. También la cartografía de que se dispone es a veces escasa y desfasada. .La compañía debería plantearse facilitar y/ó recomendar un cartografía única y común para todos los pilotos con actualización periódica.

La seguridad no se improvisa...

Informe nº 01-08:

Piloto Comercial turbohélice, con 90 h, 37 de ellas con este tipo de aeronave
En vuelo On-line, tormenta, noche y bajo Control de Madrid Centro
Aeronave Beech King Air 350 de aerolínea, en misión taxi aéreo, PV IFR, durante Crucero
Altitud: FL 160 en radial 100 a 60 nm de STG

HECHOS:
Aerotaxi nocturno, de Santiago de Compostela (LEST) a Santander (LEXJ). Plan de vuelo aprobado por Aerovia G-255 pasando por los puntos fijos KORET, VEDER y RATAS, con nivel de vuelo de crucero FL160, con salida instrumental SID ASTUR1A y llegada instrumental STAR con ARC DME 22 nm SNR, y llegada por pista 29 de LEXJ. (……)

Confirmado radar por parte de LEMD_CTR nos indica que mantengamos rumbo y altitud. y además nos emplaza a que le comuniquemos con 5 NM de anticipación, el paso por nuetra parte sobre los puntos fijos de la ruta, el primero de los cuales es KORET. Es cuando nos encontramos a unas 23 NM de éste punto, KORET, cuando en una revisión rutinaria de los sistemas de vuelo, así cómo de los indicadores del mismo, advertimos una pérdida considerable de combustible en el tanque derecho.

Inmediatamente, verificamos por dos veces el estado del tanque, y una vez comprobada la existencia de ésta pérdida, notificamos de inmediato con LEMD_CTR la situación en la que nos encontramos y nos declaramos antes ellos en estado de emergencia. Control, nos comunica que si vemos la posibilidad de seguir ruta e intentar el aterrizaje en Santander, cómo estaba previsto, cosa que nosotros desestimamos, pues y aunque vemos que cargamos combustible de sobra para llegar, creemos que lo mejor es aterrizar lo antes posible, pues desconocemos el alcance de la avería, y si ésta puede afectar a algún componente más de la aeronave. Entonces pedimos a control la posibilidad de aterrizaje en Asturias (LEAS), pues nos encontramos a apenas 63 NM del mismo, más o menos la misma distancia que LEST, pero a lo mejor con mejor tiempo que el que tenía Santiago en nuestra salida. LEMD_CTR, después de verificar el tiempo existente en LEAS, nos notifica que preferible es intentar aterrizaje en LEST, pues Asturias sufre de igual o peor tiempo contando con que además, el aeropuerto de Santiago de Compostela tiene un equipo de emergencias, mejor cualificado que el existente en LEAS. Dicho esto, nos autoriza a que hagamos un giro de 180 grados y pongamos dirección directos al VOR de STG/LEST. Mientras tanto ocurrían todas éstas comunicaciones entre nosotros y LEMD_CTR, nosotros habíamos optamos por poner el suministro de combustible de la aeronave sólo y exclusivamente desde el tanque derecho (el de la fuga), pues pensamos que así, podíamos de aprovechar el poco combustible que le quedaba, y ahorrar lo máximo posible del tanque operativo (el izquierdo), eso sí, mientras quedara combustible en el mismo. Hicimos esto, incluso a sabiendas de que íbamos a tener un desequilibrio en la aeronave hacia el lado del tanque lleno, en una parte tan importante del vuelo cómo es la del aterrizaje, pero consideramos que el ahorro de combustible, merecía la pena pues todavía no sabíamos si iba a ser posible el aterrizaje en LEST debido al tiempo reinante, y lo mismo teníamos que desviarnos de ruta. Una vez agotado el tanque derecho, establecimos el selector de combustible para que el suministro del mismo, proviniera del tanque izquierdo. Mientras tanto, LEMD_CTR nos habia indicado que pasásemos a control de LEST_TWR, cosa que hicimos de inmediato. Una vez advertido control de Santiago de nuestra emergencia, nos dio prioridad para el aterrizaje, indicándonos que éste sería por la pista 17 y dándonos opción de descenso a 6000 pies, pues ibamos a utilizar la llegada instrumental STAR LOMDA1G, para lo cual, y aparte de la nueva altitud, nos indicó que siguiéramos cómo hasta ahora lo hacíamos, el radial 100 del VOR de STG. Mientras tanto, nosotros hacíamos ya la check-list tanto del aterrizaje normal, como a su vez dábamos un repaso a la de emergencia así cómo a los procedimientos de frustrada de la pista 17 de LEST. En esto, y aunque disponíamos de cartas de navegación de la zona, decidimos que fuera control quién nos diera vectores para así poder liberarnos un poco de la carga de trabajo, a lo cual rápidamente se nos ofreció indicándonos que efectuáramos un descenso a 4000 pies sobre el VOR de STG y nuevo rumbo 352 grados con descenso en alejamiento de pista a 3500 pies, para así poder entrar en el tramo de viento en cola de la pista 17. Nueva notificación de LEST_TWR, en éste caso para notificarnos la meteorología de ésos momentos, siendo ésta bastante mala, pero decidimos aterrizar, pues la visibilidad había mejorado un poco, siendo ésta ahora de 2.000 pies. Nueva comunicación desde LEST_TWR, ésta vez para darnos rumbo de pista 172 grados del VOR/ILS (IGO) de la 17, indicándonos que le comuniquemos cuando interceptemos la senda de planeo, cosa que hacemos, tras lo cual, nos dá autorización para el aterrizaje. Este se realiza con bastantes problemas, debido al mal tiempo y a la descompensación adicional de la aeronave, para lo cual tuvimos que trabajar bastante con los pedales, pero realizando

éste en el primer tercio de la pista, y abandonando ésta, bajo autorización, por la primera a la derecha, en camino hacia la plataforma asignada. Torre nos dá la enhorabuena por el aterrizaje, y nos autoriza al procedimiento de parada de motores y fin del plan de vuelo. El pasaje (6 pax), no ha sufrido grandes contratiempos y se encuentra todo lo bien que se pudiera esperar, alojados en hotel Melia Araguaney de la ciudad, con todos los gastos pagados, y a la espera de que otro avión de la compañia les pueda llevar a su destino, quizás mañana por la mañana. La aeronave se encuentra en éstos momentos en los hangares de la compañia, en fase de exploración por parte de los mecánicos de la misma, para establecer las posibles causas de la averia sufrida.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:

Fuga de combustible.
Ateniéndonos al informe, tanto el piloto como los controladores merecen toda nuestra aprobación por sus acciones.
El piloto estaba al tanto del instrumental pues detectó la fuga a tiempo.
Entre él y control, y teniendo en cuenta la meteorología reinante y medios disponibles, tomaron la decisión mas acertada en cuanto a aeropuerto alternativo. No necesariamente el mas cercano es el mas adecuado…
En este caso, la acción de tomar el combustible del depósito dañado la creemos muy acertada (siempre y cuando se esté muy pendiente del nivel para evitar un flame-out por sorpresa) pues se hallaba relativamente lejos del aeropuerto y con la mala meteorología reinante no se podía arriesgar a quedarse sin combustible durante una frustrada ó una espera.
Sin embargo debemos indicar que en el supuesto de haberse producido en las cercanías de un aeropuerto la acción mas adecuada hubiese sido conectar el depósito no dañado, pues al no saber el alcance de la pérdida en el dañado el piloto no debe arriesgarse a una parada intempestiva de motor en una fase crítica y a baja altura. Asimismo ayuda a equilibrar en lo posible el trimado del avión.
En cualquier caso durante la aproximación se deben seleccionar los tanque considerados seguros.
Recordamos que la fraseología para declarar emergencia es:
“Mayday, mayday, mayday (*) - código vuelo – “declara emergencia debido a..” - causa - situación – intenciones.
(*) 3 veces
El transpondedor se debe situar en el código “ 7700 “
En la aviación comercial las listas de chequeo contemplan todas las emergencias y no se hace nada, o casi nada, sin antes leer la lista de emergencia correspondiente, para evitar tomar una accion incorrecta y que tenga consecuencias irreversibles. Si este no es el caso hay que dejar la actuación al buen juicio del piloto

Informe nº 02-08:

Alumno Piloto , Rans Coyote

Hechos:

Según la caja negra comencé el vuelo a las 7:30:20 pero eso no es correcto. el vuelo, según el simulador lo comencé a las 8:30:20 de la mañana, pero eso tantos errores en las horas de llegadas en cada tramo. Solicito la revisión de este vuelo para su aprovación. Espero respuesta.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:
Problema no relacionado con seguridad en vuelo sino de tipo informático.
Lo remitimos a la Dirección de la Aerolínea.

Informe nº 03-08:

Piloto con licencia desconocida
Volando on-line (IVAO)
Bajo control LEMD – Dep
A los mandos de un Boeing 737-400

HECHOS:

Plan IFR LEMD - LEBB
Despegue aparentemente sin novedad desde 36L de LEMD.
Se observa que el avión, pese a ir a 105 % de N1 es incapaz de conseguir tasa de ascenso mayor de 500.
Se quitan todos los flaps y el tren de aterrizaje pero no se consigue mejora.
Se intenta dar la vuelta, pero no se consigue control y se acaba haciendo un agujero en el suelo, por suerte, lejos de zona poblada.
RAZONES : Error del piloto al no configurar correctamente el avión para el despegue. Se intentó despegar con los espoilers totalmente desplegados. En su descargo, probablemente se activasen inadvertidamente al pulsar la tecla intentando escribir en SB.
Por lo menos el tarugo del piloto tuvo la idea de alejarse de zonas pobladas para intentar dar la vuelta.

AGRAVANTES : El avion iba hasta arriba de combustible.

ACCIONES : Darle al piloto un puesto de ministro LEJOS de los mandos de los aviones, por tarugo. Tuvo que darse cuenta cuando estaba en el aire.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:

Configuración inadecuada en despegue / No seguir las listas de chequeo
El piloto despegó con los spoilers desplegados, lo que ocasionó que no adquiriese la suficiente velocidad para el ascenso con la consiguiente entrada en pérdida.
El piloto debió seguir la lista de chequeo y no haber confiado en su memoria.
Ante una situación así, debemos pensar primero en estabilizar el avión bajando el morro hasta prácticamente nivelarlo. El mantener un ángulo de ascenso solo ocasionará la prematura entrada en pérdida.
En segundo lugar, si los indicadores de motores marcan correctamente, debemos saber que jamás en un reactor medianamente potente las posiciones full-flap y el tren abajo nos pueden ocasionar tal pérdida de velocidad, a menos que vayamos a MTOW.
Por tanto, y de manera automática nuestra tercera acción será controlar la posición de los spoilers.

Comentario al margen:
"En la vida real han sucedido multitud de accidentes por configuración inadecuada en despegue. En estos momentos recuerdo varios en EEUU y uno en particular en Argentina hace pocos años, el del B737-200 de LAPA en Buenos Aires Y la conclusión siempre ha sido falta de disciplina en cabina y saltarse las listas de chequeo"
El error de despegue con configuración errónea es tan viejo como la misma aviación, por eso en la aviación comercial se siguen las listas de cheque y aunque nos las sepamos de memoria las leemos y releemos, además de esto tenemos unos "memory items" a los que denominamos "killer items" entre los que están la posición de flaps y la del compensador de profundidad. Además hace muchos años que cuando el avion en carrera de despegue detecta una configuración anormal da voces de aviso, en el caso de nuestro amigo habria sonado el aviso de "flaps, flaps" y el de "speed brakes". En cualquier caso recomendarémos a nuestro amigo para ministro de Fomento, Director de AENA ó algo así."

Informe nº 04-08:

Piloto Comercial Turbohélice con mas de 75 horas en este tipo de aeronave
Vuelo off.line IMC Aeronave: CESNA 122 RG Operador: PRIVADO Misión: ENTRENAMIENTO
Plan de Vuelo: IFR Fase de Vuelo: APROXIMACION Control Status: APROX. VISUAL
Altitud MSL: 4700 Cod. NavAid/Aeropuerto: ALT/113.80 Población mas cercana: ALICANTE
Fecha del incidente: 16.03.01 Hora ZULU: 12.18

HECHOS

Con plan de vuelo LECLC -LEAL IFR Y realizando la aproximación VOR/ILS para la pista 10 a la entrada en "falsa" al circuito de espera con QNH2882 al sobrevolar ALT con 4.300 ft. el altímetro cambia a 3.400 sin causa aparente. Realizado el circuito vuelve el altímetro a recuperar 1000 ft. de forma súbita no observándose ninguna variación en el variómetro. Posteriormente después del alejamiento y procediendo en rumbo 110 sobrevolando el NBD AI 330 a 1750 ft.(según mandan los procedimientos) y con pista a la vista el piloto tiene que realizar un descenso muy pronunciado de más de 1500 ft. min. para poder tomar.
Faltando dos millas al DME/ILS el altímetro marca 0 ft. estando el avión a una altura aprox. de 700 ft.
Ante esta situación y con pista a la vista el piloto decide aterrizar realizándose la maniobra normalmente.
El piloto presenta un informe ante la oficina de vuelo y solicita aclaración sobre el QNH suministrado por la torre.
Al mismo tiempo se notifica a la sección de revisión y mantenimiento la comprobación de los instrumentos citados.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:

Error de indicación de altímetro
Vuelo de prueba del Grupo AIS-AH de AirHispania
Este problema ha sido reportado en la lista de AIS-AH y por la últimas noticias que tenemos es debido a la configuración metereológica de las situaciones de partida de los PV.
Al parecer existe el riesgo de que al colocar un QNH en un aeropuerto concreto y si hay otro aeropuerto en las cercanias existe el riesgo de que la transición entre uno y otro el altímetro dé indicaciones muy bruscas y variables de QNH.
Tenemos entendido que el grupo AIS-AH es consciente del problema y una posible solución es "colocar " el mismo QNH en todos los aeropuertos que estén muy cercanos.
Obviamente, remitimos el caso al grupo AIS-AH.
Desde el punto de vista de seguridad en vuelo lo podemos contemplar como una malfunción de altímetro. En este caso, si el avión no está equipado con instrumental back-up (reserva) y/ó radioaltímetro al piloto no le queda otra opción que confiar en su vista.

En el caso de un vuelo IFR en condiciones IMC y estando bajo una dependencia de Control, notificar el problema al ATC quien le dará vectores e indicaciones. Si el piloto lo considera necesario declarará emergencia.
Si es un error del sistema de estática, que en los aviones modernos pasa por el "Central Air Data Computer" (CADC), este es el que proporciona la información de altura al sistema IFF del avión y por tanto la información de altura que se envia a través del radar secundario de ATC (transponder) es tan erróneo como la lectura de nuestro altímetro. Solo nos queda confiar en nuestro altímetro de emergencia. Esto fue el causante del accidente de un B767 en Colombia hace un par de años.

Informe nº 05-08:

Categoría: PILOTO PRIVADO VFR Tipo de Vuelo:ON-LINE Meteorología: IMC Visibilidad: LUZ DIA
Bajo Control de: APROXIMACION

DATOS AERONAVE PROPIA
Aeronave: MD-87 Operador:AEROLINEA Misión: PLACER Plan de Vuelo: IFR
Fase de Vuelo: APROXIMACION Control Status: CONTROLADO

DATOS OTRA AERONAVE IMPLICADA
Aeronave: A-320 Operador: AEROLINEA Plan de Vuelo: IFR Fase de Vuelo: APROXIMACION
Control Status: CONTROLADO

LOCALIZACION INCIDENTE
Altitud MSL: 8000 Altitud AGL: 800 Distancia a NavAid: 30 Radial a NavAid:69 Cod. NavAid/Aeropuerto:
Población mas cercana: BARCELONA Fecha del incidente: 17-3-01 Hora ZULU: 15:15

CONFLICTO ENTRE AERONAVES
Estimada Horizontal: 100 Estimada Vertical: 100 Acción Evasiva: NO Alerta TCAS: SI Alerta GPWS: NO

DESCRIPCION DE LOS HECHOS

Estaba en aproximación para Barcelona desde Madrid, intercepté el radial 69 para QUV y para posteriormente realizar la maniobra de aproximación a la pista 25. Cuando estaba en el radial y con pista a la vista, miré el "radar" en el squawkbox (era un vuelo de IVAO) entonces, empezó a sonar el TCAS, miré hacia detrás y vi otro avión pegado a mí en el aire, lo notifique por radio y el otro avión me dijo que yo ya le había sobrevolado antes, el controlador, no dijo nada, pero afortunadamente, le di a pause y dejé que me pasara el otro avión.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:

Airmiss / Separación de tráfico inadecuada / Falta de atención del controlador
Dejando al margen la posibilidad de un lag de internet que produjera un retraso en la actualización de datos de la pantalla de radar del controlador.
El controlador no dejó la separación reglamentaria entre tráficos y además no prestó atención suficiente a la pantalla de radar.
Los controladores deben dejar las separaciones reglamentarias entre tráficos, entre otras muchas cosas por si sufren algún problema con el radar tendrán la seguridad de que no se producirán colisiones.
Es muy conveniente que en las áreas terminales, donde confluye mucho tráfico, los pilotos echen un vistazo periódico a la pantalla TCAS para hacerse una idea de cómo está el tráfico a su alrededor, así como también prestar atención a las comunicaciones de los otros tráficos.
Si el espacio en panel lo permite, situar la pantalla TCAS ajustable en un rincón de manera que podamos observar las TCAS ALERT en amarillo antes de que la situación pasé a ser crítica. Normalmente cuando suena la voz y la alerta está en rojo ya no da tiempo para mucha acción evasiva.
En los TCAS reales aparece la acción evasiva recomendada. Nuestro TCAS no llega a tanto, aún ☺
Los americanos definen esto como "see and avoid". Regla de oro de la aviación comercial.

Informe nº 06-08:

Categoría: COMERCIAL TURBOHELICE Horas de Vuelo: 170 Horas Tipo Aeronave: 75

DATOS GENERALES DEL VUELO
Tipo de Vuelo: OFF-LINE Meteorología: IMC Bajo Control de: TORRE

DATOS AERONAVE PROPIA
Aeronave: CESNA 122 RG Operador: PRIVADO Misión: ENTRENAMIENTO
Plan de Vuelo: IFR Fase de Vuelo: APROXIMACION Control Status: APROX. VISUAL

LOCALIZACION INCIDENTE
Altitud MSL:4700 Altitud AGL: Distancia a NavAid: 0 Radial a NavAid: Cod. NavAid/Aeropuerto: ALT/113.80 Población mas cercana: ALICANTE Fecha del incidente: 16.03.01 Hora ZULU: 12.18

DESCRIPCION DE LOS HECHOS
Con plan de vuelo LECLC -LEAL IFR y realizando la aproximación VOR/ILS para la pista 10 a la entrada en "falsa" al circuito de espera con QNH2882 al sobrevolar ALT con 4.300 ft. el altímetro cambia a 3.400 sin causa aparente. Realizado el circuito vuelve el altímetro a recuperar 1000 ft. de forma súbita no observándose ninguna variación en el variómetro. Posteriormente después del alejamiento y procediendo en rumbo 110 sobrevolando el NBD AI 330 a 1750 ft.(según mandan los procedimientos) y con pista a la vista el piloto tiene que realizar un descenso muy pronunciado de más de 1500 ft. min. para poder tomar.
Faltando dos millas al DME/ILS el altímetro marca 0 ft. estando el avión a una altura aprox. de 700 ft.
Ante esta situación y con pista a la vista el piloto decide aterrizar realizándose la maniobra normalmente.
El piloto presenta un informe ante la oficina de vuelo y solicita aclaración sobre el QNH suministrado por la torre. Al mismo tiempo se notifica a la sección de revisión y mantenimiento la comprobación de los instrumentos citados.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:
Malfunción del altímetro / problema informático relacionado con la meteo
En un caso de malfunción del altímetro se debe proceder a observar el instrumento “backup” ó de reserva que es obligatorio en aviones de categoría superior a la Cessna. En el caso de disponer de servicio radar, se consulta al ATC la altitud que le indica su radar y confirmando el QNH local, notificándole de la anomalía y si las circunstancias los exigiesen declarando emergencia.
Obviamente la Cessna no lleva ningún altímetro de reserva, así que en este caso en que disponía de señal ILS y en contacto visual con el terreno se puede proceder al aterrizaje.
Como de costumbre, nuestra recomendación de que si un aterrizaje no se ve claro, se proceda a frustrar siguiendo el procedimiento al efecto.
Mantenimiento deberá efectuar un informe sobre este altímetro.

Informe nº 07-08:

Categoría: ALUMNO

DATOS GENERALES DEL VUELO
Tipo de Vuelo: Meteorología: MIXTO Visibilidad: LUZ DIA Bajo Control de: APROXIMACION

DATOS AERONAVE PROPIA
Aeronave: KING AIR 350 Operador: PRIVADO Misión: PLACER Plan de Vuelo: IFR
Fase de Vuelo: ATERRIZAJE Control Status: CONTROLADO

LOCALIZACION INCIDENTE
Altitud MSL: 0 Altitud AGL: 0 Fecha del incidente: 01-04-01 Hora ZULU: 17:35

DESCRIPCION DE LOS HECHOS

Mando nota por llevar CALLSIG en IVAO de AH,
Volaba controlado a 8300 Ft a menos de 10 Mn de LEBN, rumbo 210 y me dan instrucciones de aterrizar en pista 25.
Bajo Pot. cierro flaps y bajo a 6000 Ft/min, llego a altura 200 ft en 2º tercio de pista, pero a velocidad elevada. Toco tierra, "bota" el avion y tengo accidente en pista

¿es esta bajada posible?

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:
No seguir indicaciones del MVA / No seguir ficha de aproximación / Control Atc incorrecto / Falta de formación
A 10 nm del aeropuerto de LEBL una altitud de 8300 pies es una barbaridad. ***Una regla general es 300 pies por cada nm.*** . Lo indicado en la ficha de aproximación a la 25 es que se debe estar a 4000 pies en el IAF QUV, 6000 en el IAF NDB SBD, 4000 en IAF KIRAM y Fl070 en IAF BREDA. En cualquier caso, a 2300 pies en el momento de interceptar localizador ILS. Lo correcto hubiese sido de que el ATC le indicara una espera sobre el IAF correspondiente hasta alcanzar la altitud adecuada y proceder posteriormente a la aproximación según lo publicado.

El intentar aterrizar con semejante altitud supuso un brutal descenso fuera de los límites del avión tanto en fpm como de velocidad y flaps, una aproximación no estabilizada con el consiguiente impacto en la pista y destrucción del avión.
Es responsabilidad del piloto el efectuar las operaciónes dentro de márgenes indicados en el MVA y con plena seguridad. Si el ATC le autoriza a aterrizar pero el piloto no lo considera seguro, debe solicitar una maniobra mas adecuada. En este caso lo correcto hubiese sido proceder a una espera sobre un IAF perdiendo altura.
Si la aproximación no está estabilizada se debe proceder a frustrar notificándolo al ATC y siguiendo el procedimiento publicado a tal efecto.
Un descenso de 6000 fpm y en particular en aproximación no solo no es posible sino que además es una barbaridad de mucho cuidado ☺

Informe nº 08-08:

Categoría: PILOTO PRIVADO IFR Horas de Vuelo: 15 Horas Tipo Aeronave: 2

DATOS GENERALES DEL VUELO
Tipo de Vuelo: OFF-LINE Meteorología: Visibilidad: VISIBILIDAD (NM) Bajo Control de:

DATOS AERONAVE PROPIA
Aeronave: BEECH AIR KING Operador: PRIVADO Misión: PASAJEROS Plan de Vuelo: IFR
Fase de Vuelo: DESCENSO Control Status: DESCONOCIDO

LOCALIZACION INCIDENTE
Altitud MSL: Altitud AGL: Distancia a NavAid: Radial a NavAid:
Cod. NavAid/Aeropuerto: PP LEPP Población mas cercana: PAMPLONA
Fecha del incidente: Hora ZULU: 10:00

DESCRIPCION DE LOS HECHOS
Realizando vuelo off line oficial de AH6008, Santiago-Santander, vía R-42 N.
Tras frustrar en Santander debido a condiciones meteorológicas, emprendemos rumbo al alternativo, Pamplona LEPP, de acuerdo con plan de vuelo. Rumbo 109 hacia punto LOCOS. Se observa que no se lleva cargado en el GPS el plan de vuelo alternativo. El piloto siente un intenso escalofrío pero ya es piloto IFR, controla la situación y pasa a modo de navegación "normal". Prosigue rumbo 109 directo al VOR BLV 115.90; después rumbo 125, directo al fijo CEGAM, que sobrevuela sin novedad. Siguiente punto del plan de vuelo FAP está a rumbo 165, ¿hacia la derecha?. El piloto pone cara de perplejidad. El ADF, sintonizado con el NDB PP 354 de Pamplona, indica virar hacia mi izquierda (no puede recordar rumbo exacto). El VOR sintonizado con la frecuencia de ILS 109.9, radial 160(¿?), indica hacia la izquierda. El GPS tiene LEPP hacia la izquierda. Plan de vuelo indica rumbo 165, lo que obliga a realizar viraje a la derecha. Ante ésto, el piloto opta por obviar plan de vuelo y dirigirse hacia la izquierda, al NDB PP 354, para desde él, interceptar senda de ILS y entrar en LEPP. (¿Es correcta esta decisión?. ¿Cómo se procede realmente?). De lo que sigue a continuación, hasta el propio piloto cree que es consciente de lo que hizo mal. Pero...¡Dios mío! en el plan de vuelo no consta la orientación exacta de la pista (la ficha, "piloto"). Combustible escaso. Hay que meterlo en LEPP a la primera (¿Por qué?. Tampoco teníamos tan poco combustible). ¿Y el metar de LEPP?. Al piloto se le ha olvidado comprobarlo (cacahuete, "piloto"). Tenemos LEPP al fondo. Buena visibilidad. La pista está hacia la derecha; corregimos; la pista hacia la izquierda; derecha; izquierda; ahora altos, ahora bajos; al final, el piloto mete el avión rompiendo un trozo de algo, con un buen susto por parte de los pasajeros y una estupenda bronca del Jefe (un turbo hélice recién adquirido en una tómbola que cree que lo sabe todo) que también iba en el avión ;-)). A la hora de enviar este informe, ya se ha recibido la valoración del robotijo y suspenso por saltarse FAF

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:
Error en el PV / Falta de documentación / No seguir los procedimientos reglamentarios de aproximación / Aterrizaje sin avión correctamente establecido en ILS / No efectuar frustrada
El rumbo 165 indicado en el PV entre CEGAM y el FAP es erróneo.
Sin embargo está correctamente anotado en el mapa “Ruta Santander-Pamplona (alternativo)” e indica rumbo 97º.
La pista de Pamplona si está indicada como 16 en el PV.
El piloto ha tenido todo un tramo de crucero para poder dedicar tiempo a estudiar el procedimiento de llegada a la 16 de Pamplona y la meteo.
Correcto el uso de las radioayudas que le permitieron comprobar que el rumbo no era el correcto. Aunque se vuele con GPS / INS / FMC siempre se debe comprobar de formar redundante con las radioayudas que realmente estamos donde deberíamos estar.
Su el piloto hubiese dispuesto de la documentación necesaria (ficha de aproximación) hubiese podido ver que proceder directamente al NDB PP suponía interceptar el ILS en un punto en el que ya debería estar mas que establecido, alineado y en plena senda de planeo (GS). El procedimiento publicado indica que al intercepción del GS se efectúa a 8’8 nm DME ILS. En ningún caso el procedimiento contempla interceptar el ILS en dicho NDB.
¿Seguro que no tenía suficiente combustible para efectuar una frustrada e intentarlo de nuevo?

Cuando establecidos en localizador y GlideSlope el avión no esté dentro de los parámetros - dícese "aproximación estabilizada" – se debe frustrar. Si ya vamos mal, no esperemos que se vaya a arreglar próximos a aterrizar.
Cuando en MAP ó DH no veamos la pista, frustrar.
Simplemente: cuando el piloto no lo tenga claro, frustrar.
En todas las fichas de aproximación está indicado el procedimiento reglamentario de frustada para cada pista.
Motor, al aire y avisar al ATC.
En la aproximación SIEMPRE se debe repasar el procedimiento correspondiente de frustrada.
Antes del descenso es imperativo un briefing de aproximación que incluya alturas de seguridad, mínimos, frustrada, alternativo, meteo, notams, detalle de instrucciones de rodaje, antirruido, etc. Sin esto no se deberia comenzar una aproximación.

Informe nº 09-08:

Categoría: COMERCIAL TURBOHELICE Horas de Vuelo: 35

DATOS GENERALES DEL VUELO
Tipo de Vuelo: OFF-LINE Visibilidad: LUZ DIA

DATOS AERONAVE PROPIA
Aeronave: KING AIR 350 Operador: PRIVADO Misión: ENTRENAMIENTO
Plan de Vuelo: IFR Fase de Vuelo: APROXIMACION

LOCALIZACION INCIDENTE
Cod. NavAid/Aeropuerto: LEPP Población : PAMPLONA Fecha del incidente: ¿01-04-01?

DESCRIPCION DE LOS HECHOS
En primer lugar quiero aclarar que a pesar de que estaba a bordo del avión que sufrió la incidencia, lo hacía únicamente en calidad de pasajero. A pesar de ello y dada la amistad que me une al piloto que hacía el vuelo me permitió abandonar los asientos del pasaje para pasar a la cabina en el asiento de copiloto. Por lo tanto mi situación en el referido incidente es la de un mero observador. Sin embargo el hecho de ser piloto turbohélice de Airhispania, me anima a enviar también mi informe, a pesar de que el piloto al mando ya ha enviado el suyo (5 de abril aprox.). Me estoy refiriendo en concreto al vuelo off-line oficial de AH6008, Santiago-Santander, vía R-42 N, que por cierto, nunca había tenido la oportunidad de realizar. En el plan de vuelo facilitado por la compañía (que yo había ojeado, pero no estudiado en profundidad pues simplemente era un pasajero) se dejaba entrever la posibilidad de tener que usar el alternativo. Lo cierto es que no recuerdo haber visto el Metar de Santander donde quizá ya se pudiera observar que las condiciones climáticas nos impedirían tomar tierra. Una vez hemos despegado de Santiago, el piloto conecta el piloto automático a través del GPS y el vuelo transcurre sin novedad hasta las inmediaciones de Santander. En este punto, y unos 15 minutos ante de la hora prevista de llegada, el piloto comprueba que el plan de vuelo introdujo en el GPS no está completo, así que toma la decisión de desconectarlo y pilotar "a mano" el resto del trayecto.
Intercepta ILS y comienza la aproximación sin visibilidad.
Al aproximarse al punto de frustrada me comenta que va a frustrar. Le sugiero que "aguante" hasta 4 Mn de ILS pues me había dado la impresión de que a inferior altura no había nubes. Espera a 4 Mn y ante la falta de visibilidad inicia procedimiento de frustrada y toma nuevo rumbo hacia Pamplona siguiendo el plan de vuelo. Sin embargo al fijar el rumbo hacia el punto fijo FAP observo como el piloto (y siempre siguiendo el plan de vuelo facilitado por la compañía) procede con rumbo 165º cuando el rumbo real debería haber sido 97º. Le comento esta incidencia al piloto y me responde que ya estaba comprobándolo y que efectivamente debía tratarse de un error del plan de vuelo y que por lo tanto procede directo hacia NDB PP 354. Interiormente pienso que es una decisión equivocada pues esta maniobra no le iba permitir interceptar el punto fijo FAP y por lo tanto es posible que interceptara ILS a una altura superior a la normal. Asi es, intercepta NDB y vira para interceptar IILS, y mis presentimientos se confirman. Había interceptado el ILS a una altura bastante superior a lo normal. En mi opinión unos 1000 ft. (No lo puedo fijar con seguridad pues carecía de las cartas de aproximación a Pamplona). A patir de aquí se produce la siguiente conversación entre el piloto y yo, que intentaré transcribir como si de de una caja negra se tratara.

(Transcripción del VCR)
(OBS.): XXX, has interceptado muy alto, debes descender.
PILOTO (PIL): ¿tu crees?
(OBS): Sin duda, debes estar entre 1000 y 2000 ft por encima.
(PIL): Vale
....
(PIL) Ya veo la pista
(OBS) y yo. ,,,,,,, Te aconsejo Flaps a tope
(PIL) No me parece necesario, de momento
(OBS) 160 Knots. me parece un poco rapido. Este pájaro entra más despacio

(PIL) UHMM... Vale, flaps a tope
(OBS.) Sigues demasiado alto. Esta descendiendo a 500 ft por minutos. Es demasiado poco.
.....
(OBS): ¿que ha sido ese pitido, la baliza exterior?
(PIL): No, he desconectado el piloto automático
En corta final. Observo como el piloto intenta centrar el avión para la toma, sin embargo este derrapa y se desliza hacia derecha e izquierda ¿viento quizas?
(OBS): ¿Frustrada?
No me contesta. Está muy concentrado en la toma y decido no molestar
(PIL): No hay manera de enderezarlo. Se me va....
(OBS) Todavía puedes meterlo... animo.
(PIL): No baja. Vamos, vamos, abajo...
Finalmente el avión toca pista en el último tercio, de manera brusca y muy picado de morro por lo que el FS2000 nos indica "accidente". Estimo que por rotura del tren delantero.

NOTA: Recuerdo haber leido en el Alfa Hotel nº una crónica muy buena sobre un accidente en el aeropuerto de Los Rodeos. Se determinada como una de las causas de dicho accidente el que el copiloto no hubiera manifestado al piloto de manera clara y sin dudas el error en el que este se econtraba, pero no creo que esto sea comparable a esta situación, dado que como indicaba anteriormente, yo era simplemente una pasajero al que mi amistad con el piloto habia permitido sentarme en la cabina, eso sin tener en cuenta que considero que el piloto al mando me ha demostrado sobradamente en otras ocasiones su pericia y conocimientos en situaciones similares, así como por su categoría (piloto privado IFR) se encontraba habilitado por la compañía para realizar prácticas de este tipo de vuelo.
No obstante me gustaría saber cual hubiera sido mi postura correcta, así como el análisis que se haría para este incidente, teniendo en cuenta que para este incidente existen dos informes, el del piloto y el mío.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:
Este informe está relacionado con el 07-08, comentado mas arriba.
Aquí nos vamos a limitar a comentar la intervención de un pasajero con calificación de piloto.
Evidentemente, el pasajero no forma parte de la tripulación ni mucho menos es el FP (Flying Pilot).
Opinamos (opinión muy personal) que si por sus conocimientos observa una situación peligrosa, lo comente al FP. Siempre y cuando no interfiera en la normal operación en cabina. Como es obvio su observación solo es eso y el piloto será siempre quien tome de decisión pertinente pues es su responsabilidad.
Del análisis del CVR se observa que los comentarios del observador eran pertinentes y correctos, excepto lo de "Todavía puedes meterlo... animo". En descargo del piloto se puede decir que en ese momento tenía una alta carga de trabajo y no prestó suficiente atención a sus acertadas observaciones.

En referencia al caso real en TFN, un copiloto si tiene la obligación de comentar cualquier cosa no correcta y/ó insegura que observe . Afortunadamente el ambiente de cabina en la que el Comandante era un Dios incuestionable a quien nadie se atrevía a contradecir ó llamar a la atención sobre algo, ya ha pasado a la historia. Por desgracia a costa de muchos accidentes…

Comentario del Dpto. de Seguridad en Vuelo y Análisis de Accidentes del SEPLA:
Informe muy interesante en dos aspectos.
1.-Una vez mas insisto en lo desaconsejado del uso exclusivo del GPS (motivo de accidentes mortales en España y otros paises).
2.-El que la mayoría de los vuelos de Air Hispania los realice un solo piloto no da realismo a un compañía aérea donde los vuelos los lleva a cabo una"tripulación".
Un factor importantísimo que incrementa la seguridad de los vuelos es precisamente el hecho de que dos cabezas piensan mejor que una ,y cuatro ojos ven mas que dos .Pero para eso, lógicamente hay que entrenar a la tripulación en el uso de los "factores humanos" y en la "gestión de recursos de cabina" para que "dos" den frutos y no enfrentamientos o discrepancias sin resultados positivos.
Recomiendo que el departamento de Seguridad de Vuelo de Air Hispania trabaje en estas consideraciones facilitando documentación y entrenamiento a las tripulaciones.

Nota del Dpto. Seguridad en Vuelo de AH:
Confiamos que en un futuro sea posible pilotar aviones virtualmente un equipo piloto/copiloto. Entonces deberemos entrar en el tema de "Gestión de Recursos en Cabina" (CRM)

Informe nº 10-08:

Categoría: ALUMNO

DATOS GENERALES DEL VUELO
Tipo de Vuelo: OFF-LINE

DESCRIPCION DE LOS HECHOS
En el vuelo 3316 es muy dificil encontrar la situación de la localidad de Chimeneas.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:
Este informe no está relacionado con seguridad en vuelo excepto que implique desorientación en la navegación con su correspondiente situación de peligro. Lo cuál no está indicado en el informe.
Un problema de este tipo es mejor comentarlo en la lista de correos para que el AIS-AH responda al respecto.

Informe nº 11-08:

Categoría: PILOTO PRIVADO IFR

DATOS GENERALES DEL VUELO
Tipo de Vuelo: OFF-LINE Meteorología: IMC Visibilidad: LUZ DIA

DATOS AERONAVE PROPIA
Aeronave: King Air 350 Operador: AEROLINEA Misión: TAXI Plan de Vuelo: IFR
Fase de Vuelo: DESCENSO Control Status: CON VECTOR

LOCALIZACION INCIDENTE
Altitud MSL: FL090 Cod. NavAid/Aeropuerto: VGO
Fecha del incidente: 15/05/01 Hora ZULU: 10:08

DESCRIPCION DE LOS HECHOS
Al llegar a BARKO no se puede sintonizar VOR VGO (113.60), con lo que se procede a continuar el plan de vuelo mediante GPS. En repetidas ocasiones se intentó sintonizar de nuevo, sin éxito.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:
Fallo en radioayuda

El piloto se encontró sin señal de la radioayuda y prosiguió la navegación con el GPS. Hay que prestar mucha atención en este caso pues no hay manera de cruzar datos para saber si está en la ruta correcta.
Referente a la aproximación en un vuelo IFR si se dispone de otras radioayudas (p.ej.: falla el ILS pero existe un procedimiento NDB) puede proceder al aterrizaje.
Si no dispone de otras radioayudas para el aterrizaje y la visibilidad impide aproximaciones en visual el piloto deberá proceder a un aeropuerto alternativo.

Informe nº 12-08:

Categoría: COMERCIAL TURBOHELICE ALUMNO Horas de Vuelo: 33

DATOS GENERALES DEL VUELO
Tipo de Vuelo: OFF-LINE Meteorología: TURBULENCIA Visibilidad: VISIBILIDAD (NM)

DATOS AERONAVE PROPIA
Aeronave: FALCON 20 Operador: AEROLINEA Misión:TAXI Plan de Vuelo: IFR Fase de Vuelo: CRUCERO

LOCALIZACION INCIDENTE

Altitud MSL: FL290 Distancia a NavAid: <25MN Radial a NavAid: 323 Cod. NavAid/Aeropuerto: ZMR
Población mas cercana: ZAMORA Fecha del incidente: 17/5/2001 Hora ZULU: 11:30
DESCRIPCION DE LOS HECHOS
Vuelo oficial 7001. Primer vuelo del piloto con falcon 20.
1º/ Vuelo con piloto automático y gps. Sin problemas hasta unas 20 mn de ZMR. El piloto observa un desvío de la nave hacia la derecha de la ruta trazada de aproximadamente 15 mn o más. Viento de unos 6 nudos, ¿dirección?.Se tiene en cuenta este viento para la navegación. Se comprueba piloto automático activado, navegación, gps activo, palanca gps en on. Todo correcto. El piloto opta por cambiar a manual hasta colocarse nuevamente en el radial correspondiente.
Tras sobrevolar ZMR se activa nuevamente navegación por gps sin más problemas.
2º/ Según plan de vuelo, la velocidad sobre ZMR debe ser M 0.74. Cuando se alcanza esta velocidad, aprox. sobre Ávila, la alarma de

overspeed comienza a sonar. Se decide reducir a M 0,72, hasta silencio de alarma, aumentando nuevamente a M 0,74 sin más novedad.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:

1º/ Malfunción en el GPS
Un viento de 6 nudos no provoca una desviación de 15 nm de la ruta usando el GPS. Por lo que se deduce que hubo un mal funcionamiento de dicho GPS ó que no estaba acoplado al piloto automático.
Por fortuna el piloto estaba pendiente de la navegación cruzando datos con radioayudas y no se confió en el automatismo del GPS.
Una vez mas recomendamos no fiarse exclusivamnte del GPS para la navegación.

2º/ Overspeed:
Muy posiblemente provocado por un súbito cambio de viento hacia la aeronave que provocó el aumento de IAS y al estar volando a velocidad de crucero supuso sobrepasar la velocidad máxima sin dar tiempo al piloto automático / Autotrhottle a ajustar la potencia.

Informe nº 13-08:

Categoría: Controlador de Aproximación (APP)

DATOS GENERALES DEL VUELO
Tipo de Vuelo: ON-LINE Meteorología: VMC Visibilidad: LUZ DIA Bajo Control de: APROXIMACION

DATOS AERONAVE IMPLICADA Nº 1
Aeronave: Falcon 20 Operador: AEROLINEA Misión: PASAJEROS Plan de Vuelo: IFR
Fase de Vuelo: APROXIMACION Control Status: CONTROLADO

DATOS OTRA AERONAVE IMPLICADA Nº2
Aeronave: Cessna 182 Operador: AEROLINEA
Misión: PLACER Plan de Vuelo: VFR Fase de Vuelo: DESPEGUE Control Status: NO RADIO

CONFLICTO ENTRE AERONAVES
Estimada Horizontal: 12 MILLAS Estimada Vertical: 6000 PIES
Acción Evasiva: NO Alerta TCAS: NO Alerta GPWS: NO

DESCRIPCION DE LOS HECHOS
La aeronave nº 2 despega de LEVC sin autorización, sin control y sin contacto ni por voz ni por texto. Se informa a la aeronave nº 1 del despegue de la nº 2 y se le avisa que en caso de peligro será desviado de su rumbo. Nº 2 vira a la izquierda nada mas despegar y se dirige hacia ASTRO, dando entonces autorización a Nº1 a continuar su aproximación.
Al rato se pierde contacto radar con AH053. No tenemos noticias de ningún accidente en la peninsula.

RECOMENDACIONES Y COMENTARIOS:
Desconocimiento de operaciones en aeropuertos controlados / desconocimiento sobre vuelos on-line

El avión nº 2 procedió a arrancar motores, rodar, entrar en pista activa y despegar sin autorización de ATC ni presentar PV poniendo en situación de alerta al aeropuerto y tráficos cercanos.
En un caso real como mínimo le costaría la licencia al piloto.
No hubo situación de peligro al estar el tráfico nº 2 bajo control constante radar y resto de tráficos advertidos
Al piloto del avión nº 2 se le debería amonestar oficialmente.

Joan Velasco
Seguridad en Vuelo Air Hispania

Con la colaboración de:
Grupo AVIONES AH
Dpto. Seguridad en Vuelo SEPLA