

AirHispaniaNews

Líneas Aéreas Virtuales

NOTICIAS, EVENTOS, ANUNCIOS Y NOVEDADES MÁS RECIENTES



aniversario

AEROTRASTORNADOS
ENCUENTRO MADRID 2025

NUESTRA HISTORIA
SAVEAIR Y CASAIR UN MATRIMONIO
PERFECTO

ESCUADRILLA T-6 Y HANGAR HISTÓRICO
SALVE!, SALVE!, SALVE!, HONOR Y GLORIA

CAJA NEGRA
ACCIDENTE EN EL MONTE OIZ, BILBAO LEBB
¿QUÉ OCURRIÓ?

PÁNICO EN AIRHISPANIA
¡HORROR, NOS HAN HACKEADO!

EVENTOS AIRHISPANIA
CERRANDO LA TEMPORADA DE
INVIERNO POR TODO LO ALTO

AERÓDROMO DE ROZAS (LERO)
EL AERÓDROMO DE LOS ALEMANES

TRÁFICO AÉREO
¿POR QUÉ GESTIONA ESPAÑA EL
ESPACIO AÉREO DEL SÁHARA?

25 años volando juntos

INTRODUCCIÓN CELEBRANDO EL 25 ANIVERSARIO POR LO ALTO	03
NUESTRA HISTORIA SAVEAIR Y CASAIR UN MATRIMONIO PERFECTO. AIRHISPANIA, 25 AÑOS DE NUESTRA HISTORIA	06
NUESTRO SOFTWARE PANICO EN LA WEB DE AIRHISPANIA. ¡HORROR, NOS HAN HACKEADO!	09
ESCUADRILLA T-6 Y HANGAR HISTÓRICO SALVE!, SALVE!, SALVE!, HONOR Y GLORIA	15
AERÓDROMO DE ROZAS (LERO) UN AERÓDROMO CONSTRUIDO POR LOS ALEMANES DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL	21
CAJA NEGRA ACCIDENTE EN EL MONTE OIZ, BILBAO LEBB. ¿QUÉ OCURRIÓ?	24
EVENTOS AIRHISPANIA CERRANDO LA TEMPORADA DE INVIERNO A LO GRANDE	26
CURIOSIDADES AERONÁUTICAS ¿PARA QUÉ SIRVEN LAS MANGAS DE VIENTO?	29
CURIOSIDADES AERONÁUTICAS ¿SABÍAS QUE TODOS LOS AEROPUERTOS DE LA ESPAÑA PENINSULAR EMPIEZAN POR LE?	30
TRÁFICO AÉREO POR QUÉ GESTIONA ESPAÑA EL ESPACIO AÉREO DEL SÁHARA	32
ESCUELA ATC CUESTIONARIOS SEMANALES ATC	33
AHS-RADAR Y SECTORES - VUELO ENTRE AMIGOS - LIBREAS	34
ESCUELAS VFR-IFR-CPL-PTLA	35
PROGRAMA EVENTOS AEROTRASTORNADOS	36

SUMARIO

!Salud, compañeros!

Ya dice el refrán que "no hay peor cosa que darle a un tonto un lápiz". Este aficionado que escribe, simplemente quiere entretener y que los lectores de esta humilde gaceta pasen un rato agradable. Disculpad si hay errores de contenido, ortográficos o gramaticales, yo siempre fui de ciencias. Espero que os guste. Un abrazo a todos.

Empezamos este final de mayo y principios de junio con la moral por todo lo alto. En la parte social, muchos de nosotros podremos conocernos en persona y poner cara a esas voces que oímos desde hace tanto tiempo. Un "verticalada", como dicen los radioaficionados o "desvirtualizar", como dicen ahora los jóvenes. Un fin de semana lleno de actividades que nuestros compañeros Aerotrastornados nos han organizado para el deleite de todos.

Vendremos con las maletas llenas de risas, de anécdotas, de proyectos, de ilusión, y de seguir unidos gracias a AirHispania.

Se ven medallas por los casilleros de compañeros del 20 aniversario, parece que fue ayer cuando volábamos con mascarilla, y ya han pasado 5 años. Buena época para la simulación virtual aquella de la pandemia. Algunos sacamos varias calificaciones en un año, con cursillos intensivos de varios días a la semana de tutorías impartidas.

En el plano tecnológico, no podemos estar mas eufóricos. Casi dos meses de incertidumbre que casi nos deja a ciegas, tocados, sin eventos, sin valorar. Lo nuestro no llegó a ser apagón, que luego se puso de moda. No llegamos a "bajar los plomos" del todo. Fueron unos chispazos que Luis y José María, una vez más, supieron aislar desde el primer instante. Pero el miedo no nos lo quitó nadie. Gracias, a la tan de moda IA, puse este texto al estilo épico, en la lista de correo que no quisiera que quede en el olvido, pues resume lo que luego realmente pasó. No rendirse, reinventarse con cursos de reciclaje, charlas, tutorías...**AirHispania NON STOP!**

Nos queda un mes de junio lleno de eventos y actividades. Nuestros compañeros instructores han preparado varias charlas que tienen una pinta estupenda. ¿Y en verano?. En verano también habrá actividades, controles, vuelos, eventos...como dice el texto de mas abajo, "la música volverá a sonar"

*"El cielo azul de **AirHispania** se desplomó sobre sus hombros. Un puñal frío perforó nuestra web hasta lo más profundo de su alma. Vuelos, controles, tours, cartillas, yacían ensangrentados sin saber que maligno Ser, podía hacer tanto sufrimiento. Los ecos de nuestra lágrimas resonaban como rugidos en un abismo infinito. Un Servidor Web hundido, roto, caído, que hizo tambalear al Connect, al Bender, al Radar...Oh! campos de soledad, mustios collados!, creíamos que no quedaba nada más de ellos que las cenizas dispersas por los vientos del destino.*

*Pero una chispa casi extinguida en el interior de **Luis Fernández** y **José María** decidió revelarse. Con cada lágrima derramada por los miembros de **AirHispania**, la chispa creció. El fuego regresó. Se levantó lentamente, con cicatrices que narraban historias de lucha. Su dolor no era una derrota, era una forja. La música volvía a sonar.*

*Y así, renació **AirHispania**, no como quien era antes, sino como algo mucho más fuerte. Cada herida se convirtió en una armadura, cada caída en un escalón hacia su inmortalidad. Miraron al cielo con determinación en los ojos. Las cenizas no eran el final, eran el comienzo.*

El Ave Fénix de su espíritu ha resurgido, y ahora, su vuelo, será eterno"



Fernando Caro AS417E

AirHispania

25 años volando juntos

ENCUENTRO
AEROTRASTORNADOS
MADRID

31 DE MAYO Y 1 JUNIO 2025

25 años volando juntos

Charlas 25^o aniversario AirHispania



✈ 2 de Junio. 17z: Miguel Lozano AHS271A:

- Vuelo real en VFR. (Sorpresa de un Sorteo)

✈ 4 de Junio: 19z. Roberto García AHS947B y Antonio Segura AHS205D

- Volar con la Baron G58.

✈ 9 de Junio. 19z: José Soriano AHS423C:

- Faseología VFR.

✈ 11 de Junio. 19z: Luis Valtueña AHS801D

- Experiencias y consejos volando en IVAO/NATSIM

✈ 15 de Junio: Evento Especial 25^o aniversario AirHispania en IVAO

- Organizado por José Rodríguez AHS320D

✈ 16 de Junio. 19:30z: Tomás García AHS232D:

- Volando helicópteros en simulación.
- El vuelo en condiciones IMC.
- El vuelo instrumental en helicóptero

✈ 18 de Junio. 19z: Simón Murillo AHS206E

- Tutorial vuelo práctico TBM 930.



NUESTRA HISTORIA

SAVEAIR Y CASAIR un matrimonio perfecto

El 27 de Mayo de 2000, durante el Simuvuelo de La Juliana, se conocieron personalmente **José María Guglieri** y **José María Gacías**. Ambos eran por entonces, los directores, respectivamente, de las dos Compañías Virtuales con mayor número de Pilotos en España, **CASair** (la mas antigua de las españolas) y **SAVE Air**.



Cuando entablaron su primera conversación, ambos buscaban mejorar cualitativamente sus respectivas aerolíneas y ambos admiraban algunas características que poseía la Compañía que no les pertenecía. Ambos llevaban un puñado de años volando simuladamente y seguían haciéndolo asiduamente con la misma ilusión de un chiquillo. Inevitablemente surgió la idea: **¿Por qué no fusionamos lo mejor de ambas Compañías?**

De inmediato comenzó a gestarse una nueva Aerolínea en el corazón y en la mente de los José M^os. La ausencia de diálogos previos entre ambos no fue ningún obstáculo para empezar juntos una loca carrera. Ambos conocían las "prestaciones" históricas del otro y sabían que habían dado en la Diana.



Desde el primer momento quedó claro entre ellos que ninguno deseaba protagonismo, que las decisiones se tomarían conjuntamente razonando amigablemente. Los motivos, y que lo que les unía e impulsaba era la satisfacción de poder proporcionar a toda la comunidad simuvuelera el placer de volar en una de las mas completas compañías virtuales de la red. E incluso, por encima de eso, les unía la complicidad que tienen los verdaderos amantes de la aviación, esa complicidad que en tiempos pasados hizo que los pilotos fuesen conocidos como **"Caballeros del Aire"**.



¿Y el nombre de AirHispania?

Nos cuenta José María, que en 1997, unos años antes, en Robledillo de Mohernando se celebró el Simuvuelo 97. En el cartel del evento se puede ver una avioneta con la antigua librea de AirHispania. ¿Cómo es posible?. Uno de los fundadores de Simuvuelo tenía en mente crear una aerolínea virtual con ese nombre, pero solo fue un proyecto y nunca llegó a realizarse, pero ofreció a Gacías y a José María el nombre, librea y logos para nuestra nueva Aerolínea: AirHispania. En ese cartel se puede ver el logo de Casair.



Jesús Rodríguez, nuestro querido compañero moderador de la lista Simuvuelo, había comenzado con mucha ilusión el esqueleto de una aerolínea virtual a la que llamó Air Hispania. En Febrero de 1997, Jose M^o Gacías descubrió la web de Jesús Rodríguez. Todavía recuerda como le brillaban los ojos de ilusión mientras leía ávidamente el manual de funcionamiento de Air Hispania, y como, todos los días, acudía una y otra vez a la página de Jesús esperando la apertura de Air Hispania para apuntarse como piloto. Pero no pudo ser. La falta de colaboradores impidió a Jesús poner en marcha la aerolínea. Jose M^o quedó frustrado, pero Jesús había encendido ya la mecha. Cuando Jose M^o Guglieri le preguntó a Gacías por el nombre de la nueva aerolínea, éste espetó sin dudar: ¡Air Hispania... en homenaje a Jesús Rodríguez!. Dicho y hecho. En los buscadores de internet no se encontró el nombre, por lo que no había problemas de copyright. Solicitamos la autorización a Jesús Rodríguez y nos la concedió, enviándonos también el logo primitivo que fue ligeramente retocado por el propio Jesús. Guglieri le comunicó a Gacías que le gustaba más el nombre **"todo junto"**. **Dicho y hecho: nació AirHispania.**

Tocaba arremangarse, organizarse y ponerse manos a la obra. Había decenas de tareas pendientes, algunas de ellas tan prolongadas como imprescindibles. El primer paso fue la creación de un Manual de Operaciones que trazara las líneas maestras de actuación. Durante varios días se trabajó intensamente en ese borrador y, paso a paso, las tareas comenzaron a tomar forma con orden y determinación. Se decidió utilizar los dos servidores de CASAIR y SAVE Air para alojar versiones duplicadas de la web de AirHispania, previendo posibles fallos o lentitud de acceso.

Los antiguos colaboradores de ambas aerolíneas fueron convocados para seguir prestando su apoyo, y no solo respondieron afirmativamente, sino que nuevos entusiastas se sumaron al proyecto. En menos de dos semanas, el equipo estaba en plena ebullición, con ideas claras y objetivos definidos. Guglieri se sumergió en el desarrollo de un nuevo robot, aprovechando las innovaciones de la caja negra diseñada por Ignacio Hernández-Ros, además de trabajar en los programas para pilotos y controladores. Gacías, por su parte, comenzó a diseñar la web y levantar la infraestructura digital. Tres semanas más tarde, AirHispania ya contaba con programas, tutoriales, categorías profesionales, listas de correo, aviones, paneles, un vuelo de prueba con escenario VFR y la posibilidad de vuelos controlados online. Los motores estaban encendidos, y el combustible no faltaba.



Los Jose M^o intercambiaban entre cinco y seis correos diarios entre ellos, y muchos más con el resto del equipo. Nombres como Ángel Amado, Jorge Puigdollers, Ignacio Hernández-Ros, Luis Jara, Luis Gil, Manuel Ángel Ortega, Carlos M. Pareja, Óscar Pedrosa, Jesús Arévalo, Francisco José Martín, Juan Hernández, Jesús Barros, Antonio Pérez Colchero, Joan Velasco, Marcos Arranz, Nacho Temiño, Antonio Álvarez, Fernando Pérez Prados, Marcelo Alejandro Ponce, Vicente M. Ferrer y Jorge Navarro Sanchidrián fueron fundamentales. Cada uno, con su granito —o granazo— de arena, hizo posible el despegue. Inscripciones, formación, FAQ, NOTAM, boletines informativos... todo fluía con ritmo. Y así, cuando llegue el día en que el primer avión de AirHispania levante orgulloso el vuelo en estos cielos virtuales, llevará en sus alas el esfuerzo generoso de una comunidad unida por una sola consigna: el placer de volar.

HABÍA NACIDO AIRHISPANIA



AirHispania es la aerolínea virtual en donde ante todo priman las ganas de aprender, el buen hacer, y el compañerismo. No se trata de hacer muchas horas de vuelo, sino de hacerlas bien, simulando los procedimientos con la mayor realidad y exactitud posible. Mas que cantidad de horas de vuelo, calidad de horas de vuelo.

Por supuesto, para conseguir hacer horas de vuelo de calidad es necesario aprender, para ello en AirHispania tenemos la Escuela de Vuelo, que ademas de proveerte de los conocimientos necesarios, facilitará los exámenes pertinentes para que puedas ir ascendiendo de categoría en tu carrera de Piloto.

Pero, en AirHispania no solo hay Pilotos, tambien hay Controladores, a los que la Escuela enseña y certifica para las distintas categorías.

En AirHispania disponemos de nuestra propia red de vuelo on-line, donde Controladores y Pilotos recreamos el tráfico aereo real, no estando nunca mas solos ante el simulador.

En todos los vuelos realizados en el entorno de AirHispania se lleva un control exhaustivo gracias a un programa llamado 'Caja-negra' que como en la realidad graba los parametros mas importantes del vuelo, y que despues, son procesados de forma automática dando una valoración sobre el mismo, valorando y anotando en la cartilla del piloto el vuelo realizado, o descartándolo si se han tenido mas fallos de la cuenta.

En la compañía tambien existen una serie de vuelos de aprendizaje off-line que serán básicos para la practica y perfeccionamiento de los procedimientos estandares tanto de vuelos visuales (Visual Flight Rules,abreviado VFR)) como vuelos instrumentales (Instrumental Flight Rules, abreviado IFR).

Muy importante tambien es la Lista de Correo de AirHispania, punto obligado de encuentro de todos los Pilotos y Controladores de AirHispania, donde debatir temas relacionados con la aviacion real o simulada, problemas con el software, dudas, etc. y en donde te podrás dar cuenta del porque del lema de AirHispania: Lo mejor su gente.



Texto de la Web de AirHispania

NUESTRO SOFTWARE

PÁNICO EN NUESTRA WEB ¡HORROR, NOS HAN HACKEADO!

Resulta gratificante, encender este artilugio de ordenador y que todo nuestro entorno de simulación funcione a la perfección. Siempre ha sido así, y lo seguirá siendo, pero hasta ahora no éramos conscientes de ello.

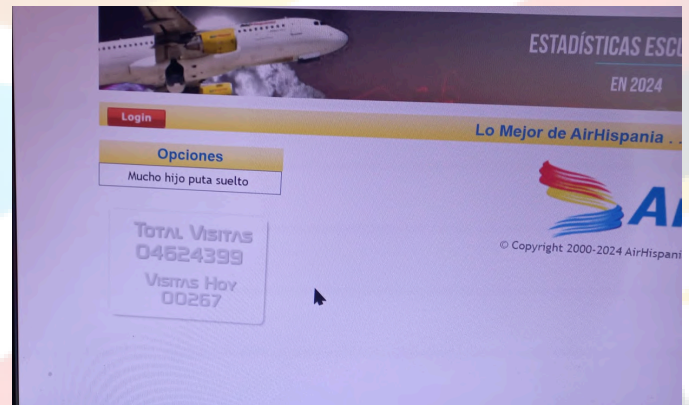
El pasado 5 de abril, sufrimos lo peor que le puede pasar a unos aficionados a la tecnología, como somos nosotros: es imprescindible usar la red de servidores de AirHispania para nuestra afición.

La Web de AirHispania no iba. "¿Que pasa?" "¿no puedo valorar?," "no puedo logearme", "no puedo apuntarse al evento del jueves", "no me deja asignar", "me han quitado los puntos de la cartilla!!" "¿hay que volver a revalidar el título?", "no va el Connect"...fueron las frases que se leían por los grupos de whatsapp y por el correo.

Pronto se supo el peor de los presagios. Se mascaba la tragedia... **¡Habían hackeado la web de AirHispania!** Fueron horas de confusión e impotencia, viendo como aquella fortaleza que teníamos montaba y que funcionaba a la perfección, se iba derrumbando pieza por pieza como un Exin Castillo.

Corrían los rumores y la incertidumbre por nuestros foros, preguntándonos el **cómo, quien y porqué** nos había pasado esto a nosotros.

"Tengo tutoría IFR-3 mañana, mi arma, que desgracia, ¡a ver como me las apaño!, decía Antonio Segura, "¡y yo evento el jueves!", comentaba Abel por el Discord, buscando desesperado un plan B. La cosa se ponía fea. Pero por detrás ya estaban trabajando en silencio, una vez más, **José María Guglieri y Luis Fernández**, para intentar reestablecer la normalidad.



El daño era mas grande de lo que parecía.

No solo estaba tocada la web, si nó también el AHSCConnect, el AHSRadar, el AHSVal...todo lo que interconectara con el servidor de AirHispania.

Desde la grada, empezamos a ver poquito a poco nuevos avances, a veces "prueba y error", pero pequeños pasos hacia la normalidad.

Poco a poco, **Jose María y Luis** fueron montando aquella pieza por pieza, hasta que a día de hoy casi tenemos todo operativo al 100%.

Que mejor que **Luis Fernández y Jose María** para explicarnos lo que realmente pasó y como se pudo ir reestableciendo la normalidad.

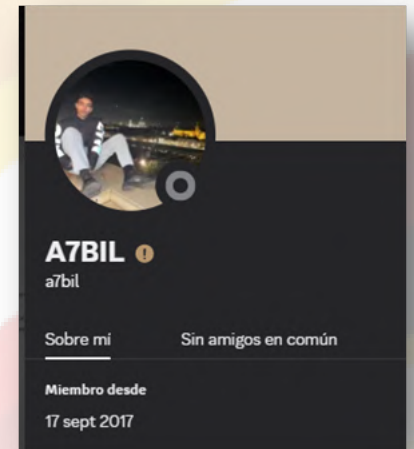
Un resumen con todo lujo de detalles, contado cronológicamente. Mil gracias.

Agradecemos **Luis y a Jose María**, que hayan tenido este rato para contestar estas preguntas y aclararnos con pelos y señales lo sucedido, pues sabemos que siguen dedicados de pleno a la Web y a los programas que necesitamos para Volar, Radar, valorar...

INTRODUCCIÓN

(POR LUIS FERNÁNDEZ AHS8553)

Todo comienza el 5 de abril de 2025, cuando **AHS8553 Luis Fernández** recibe un mensaje privado en el Discord de AirHispania de un tal **A7BIL**:



1. **A7BIL: Hello**

2. **Luis-Fernández: Hi..**

3. **A7BIL: i found a critical vulnerability on your website that leads to accessing your company database and i wanted to reach you if you are interested in fixing it, i'm a cyber security pentester**

5. **Luis-Fernández: Let me contact the owner of AHS. I wil come back to you. Thanks.**

6. **A7BIL: sure**

7. **Luis-Fernández: It's Saturday... Let us some time. I am trying to contact him. Thanks.**

8. **A7BIL: I understand it's the weekend, but this is a critical vulnerability with direct DB access. It should be handled urgently. I'm available to assist with the details and remediation — let me know how you'd like to proceed professionally.**

9. **Luis-Fernández: I agree... It's very serious.**

....

15. **A7BIL: Hello, any update ?**

22. **Luis-Fernández: Yes, he told me he was already working with someone of his family who is a security expert. But no more details. And I don't know how long he's been working on that issue.**

23. **A7BIL: Got it. Just to clarify, I'm a professional pentester, my job is to identify vulnerabilities like this and help secure systems. If the owner needs detailed info or mitigation support, I'm available and offer reasonable rates for that kind of work. beside that if you really care for the privacy of your customers data and system security i suggest colaboration. Because you can't fix the issue without even knowing the problem**

CRONOLOGÍA DE LOS ATAQUES

(POR JOSÉ M^a GUGLIERI AHS5000)

Estando ya al corriente, por un lado, de los mensajes recibidos por Luis, fui viendo como día a día, mañanas y tardes, el tipo éste había tomado el acceso a una de las bases de datos del servidor y modificaba datos en la misma que hacían que la web no funcionara.

Como **tenemos copias de seguridad de todo**, conforme éste las modificaba, yo las restauraba; en principio no podía hacer más. Estaba esperando a mi yerno (especialista en ciberseguridad del Ejército) que vendría el fin de semana para intentar poner fin a todo esto.

Recibí el día 7 este mensaje:

Got it. Just to clarify, I'm a professional pentester, my job is to identify vulnerabilities like this and help secure systems. If the owner needs detailed info or mitigation support, I'm available and offer reasonable rates for that kind of work. Besides that, if you really care for the privacy of your customers' data and system security I suggest collaboration.

Estaba clarísimo que no nos íbamos a dejar chantajear por sus 'razonables rates' ni nos podíamos fiar en absoluto ¿Quién nos podría asegurar que aunque dijera que había solucionado el problema fuera verdad? ¿quién nos podría asegurar que no volvería una y otra vez?

Además (según estuvo analizando mi yerno) los problemas de vulnerabilidad venían, por un lado, por lo anticuado del sistema (que habría que actualizar) empezando por la versión del sistema operativo, software de web, de correo, de bases de datos, php, etc.

Y, por otro lado, y quizás la puerta de entrada de este tipo el tener un puerto abierto de conexión directa a las bases de datos, necesario para las comunicaciones del AHS-Connect, AHS-Radar, AhsValAtc y AHS-Bender, ya que estos programas envían la clave de conexión sin encriptar (por exigencias de ese software anticuado) y que se pueden extraer de la conexión por un hacker.

La verdad es que yo ya sabía todo esto, pero no podría imaginarme que un hacker estuviera interesado en una web modesta como la nuestra, de la que ninguna ganancia iba a poder sacar.

Está claro que este tío, el tal OTHMAN HBIL (así se hacía llamar) por mucho que le pagáramos, para nada podría arreglar todo esto.

Una vez que mi yerno estuvo en casa, intentamos actualizar en lo posible el sistema del servidor, pero el problema es que la mayoría del software de los sistemas estaban tan anticuados que no tenían ya soporte, y cuando se intentaba actualizar algo, había dependencias de otros software's que no se podían actualizar porque no se encontraban ya en los repositorios.



CAMBIO DE SERVIDOR

Explicué todo lo que nos pasaba a Cibernéticos (que es nuestro centro de hospedaje) y me dieron la misma contestación: que la única forma de ponernos al día era contratar otro servidor recién formateado, e instalado con todas las actualizaciones al día.

Lo malo es que todo el desarrollo de AirHispania está basado en esos softwares antiguos, todo el código de la web no sería compatible (desarrollado en php5), todos los sistemas desarrollados entorno a ella tampoco, Teamspeak, AHS-Radar, AHS-Connect, AhsValAtc, AHS-Bender, las APIs de programación para Delphi, etc, etc, etc.

Por todo esto es por lo que, a pesar de conocer que el sistema podría tener vulnerabilidades, no se acometió antes, sobre todo, como ya he dicho, pensando que ningún hacker estaría interesado en un sitio como el nuestro.



CAMBIOS EN LA WEB

Manos a la obra!

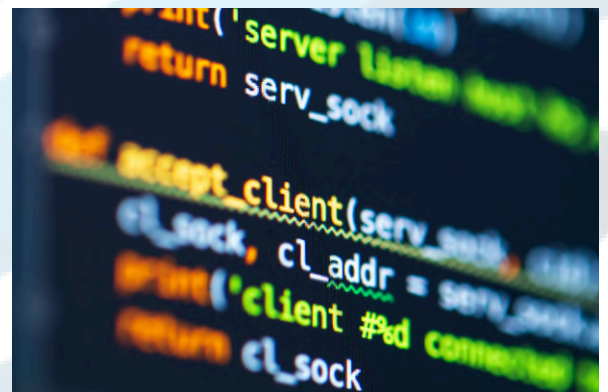
Ya que no había otra, contratamos nuevo servidor, y empezamos con los cambios. Ahí hemos trabajado a marchas forzadas y contra reloj, tanto **Luis como yo**. Cada vez se presentaban más problemas para los que poco a poco íbamos encontrando soluciones.

La web, en un principio, podría seguir medio funcionando en php5 (que, los de Cibernéticos, con mucho trabajo, ya que no es compatible con las nuevas versiones de Linux, pudieron meter con calzador, y que, aunque más o menos externamente funcionaba, internamente generaba gigas y gigas de errores que se almacenaban en los logs del sistema).

Así que, sin que ésta desapareciera, podríamos ir trabajando en la migración del código a php7.

En principio, se acometió el apartado de Administración de la web y, a partir de ahí, la web en sí, que está enteramente programada en php, y esos códigos php se encuentran en distintas tablas de contenidos de las bases de datos. En total, seguro que bastante más de 200.000 líneas de código que ha habido que revisar.

Y el problema principal en esta migración es que la web no puede estar una parte en php5 y la otra en php7, por lo que para mantener la web funcionando todo este trabajo había que hacerlo a ciegas, o sea, sin poder ir comprobando que todo lo que se estaba haciendo realmente funcionara hasta estar todo completamente acabado.



Por otro lado, había otros softwares:

• **FSD Server:** se trata del software al que nos conectamos cuando volamos o controlamos, la verdad es que es muy antiguo y, en su raíz, es el mismo que utilizan tanto IVAO como VATSIM.

En nuestro caso disponemos de dos instalados:

- uno se ocupa de la meteorología y whazzup
- el otro de las conexiones.

Estos comenzaron a funcionar desde el principio sin ningún problema.

• **TeamSpeak2:** por mucho que lo intentamos, incluso con la ayuda de Cibernéticos, fue imposible ponerlo a funcionar de forma estable: totalmente incompatible con la nueva versión del sistema del servidor.

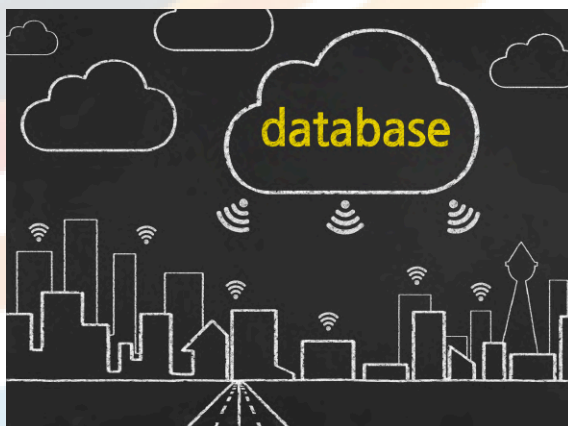
Lo malo es que, si había que actualizarse a TS3, tanto AHS-Connect como AHS-Radar dejarían de funcionar. Y, además, TS2 disponía de APIs de programación para Delphi (sistema en el que están desarrollados estos programas) mientras que TS3 no.

No hubo más remedio que actualizar a TS3. Aunque al principio tuvimos algunos problemas para afinarlo por culpa del cortafuegos del servidor, al final ha quedado muy estable.

Por otro lado, el TS3 es de pago para más de 32 usuarios, por lo que habido que contratar, de momento, una licencia para 64 usuarios.



Bases de datos: a ellas tampoco deberíamos poder acceder usando el sistema anterior ya que, si no, estaríamos dejando otra vez la puerta abierta a posibles ataques. Por lo que se ideó el sistema de acceder a través de https-query, por lo que, para cada acceso o consulta de nuestros softwares a las bases de datos había que crear un "conector" (una pequeña rutina en php) en la web que respondiera a esas consultas.



RESUMEN DE LOS CAMBIOS REALIZADOS EN LAS APLICACIONES (AHS-RADAR, AHS-CONNECT, AHSVALATC Y AHS-BENDER)

·Encriptación del password:

- La aplicación solicita al servidor el envío del password del usuario.
- El servidor lo envía encriptado y la aplicación lo desencripta y lo compara con el introducido por el usuario

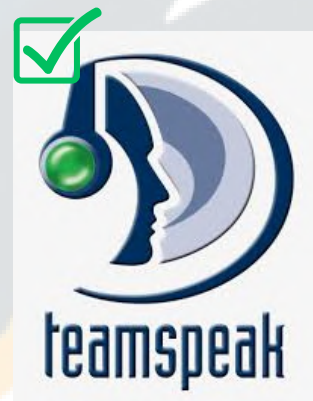
·Eliminación del uso de a base de datos MySQL por parte de la aplicación:

- Ésto conllevaba el envío del password de la base de datos por la red, con el consiguiente riesgo de interceptación.
- En su lugar, se han creado unos "conectores" php de forma que la aplicación pide datos al servidor sin utilizar el password de la base de datos.

Se han creado hasta ahora una treintena de conectores, aunque aún no hemos terminado. Sólo falta terminar AHS-Bender, el cual está resultando extremadamente complicado.

·TeamSpeak 3 (TS3):

- Debido a los problemas de funcionamiento del TS2 en el nuevo servidor, decidimos pasar al TS3.
- Ésto significó profundos cambios en AHS-Connect y AHS-Radar (dichos cambios aún están en curso).
 - En un primer momento, la situación era complicada, pues no encontrábamos un interface TS3 <-> Delphi7 que funcionara.
 - Finalmente optamos por la interface ClientQuery (que es ofrecido por el propio TS3) que utiliza Telnet como medio de comunicación entre el cliente TS3 <-> Aplicación.
 - La comunicación Cliente_TS3 <-> Servidor_TS3 no ha sido modificada: es la propia de TeamSpeak.
 - Aún queda algún bug en AHS-Connect y AHS-Radar por resolver, y algunas mejoras en mente, entre ellas:
- Aplicación de Graficets en la gestión Aplicación <> TS3_ClientQuery <> TS3_Server <> Servidor FSD (simplifica/clarifica el funcionamiento y mejora el análisis de fallos).
- Debido a la posibilidad de crear canales automáticamente: trabajar con frecuencias (en lugar de nombres de dependencias) en los canales del TS3 (simplifica/sistematiza el funcionamiento).
- Canales de ATIS específicos para cada dependencia de TWR (no sólo uno, como ahora); el AHS-Radar, al crear la sesión, crearía ambas dependencias (TWR y ATIS).



Esperemos que, con estos cambios, tengamos para otros 25 años más 😊

LUIS FERNÁNDEZ Y JOSÉ MARÍA GUGLIERI

ESCUADRILLA T-6

Salve, Salve, Salve, Honor y Gloria

Hace unos meses, tuve el placer de conversar con tres compañeros que fueron, son y serán miembros de las **ESCUADRILLAS T-6** de **AirHispania**. **Jose Manuel AHS554A**, **Jose Soriano AHS423C** y **Gabby AHS6705**, tuvieron la amabilidad de charlar conmigo y contarme la historia viva de estas **Escuadrillas T-6**, y la formación del **Hangar Histórico de AirHispania**.

Es admirable la pasión con la que narraban con nostalgia los inicios, los entrenamientos, sus hazañas, como formaron las escuadrillas, recordando a todos los miembros que las componían.

Hoy, más que nunca, las **ESCUADRILLAS T-6** están muy vivas y te están esperando para alistarte, **¡VAMOS a que esperas!**



Vuelo Escuadrila Draco LEDA/LECI

ESCUADRILLA T-6

Salve, Salve, Salve, Honor y Gloria

HISTORIA DE LA ESCUADRILLA

José Manuel nos cuenta que pasó 30 años en África y pudo vivir in situ esta clase de aviones, como el famoso **T-6**, el DC-3 y el Junker, aunque él siempre fue un apasionado del **T-6**.

Respecto al **T-6**, José Manuel nos cuenta, que fue el avión escuela en casi todos los países del mundo en sus academias militares. Intervino en numerosas contiendas mundiales, y en nuestro caso actuó con mucho éxito, como caza bombardero en Ifni y el Sahara, también en Guinea Ecuatorial en la época en que fueron provincias españolas.

Es un avión con personalidad propia, es como una fiera y te hace sentir de todo cuando estas en cabina, solo el arranque ya es impresionante y el potente rugido de su motor causa mil sensaciones. Cuando comienza la carrera de despegue notas el tremendo empuje en tu cuerpo y en cuanto hace la rotación se eleva con una gran firmeza y majestuosidad, causando mil sensaciones al piloto que siente su potencia y maniobrabilidad. Siempre lo recordará.



Tuvo la gran suerte de haber volado muchas veces en África con el **T6**, en la época de los 60/70, por lo que no dudó en crear las Escuadrillas T-6 para volar en formación en **AirHispania**. Él, ya volaba en escuadrilla con el Flight Simulator 2000.

En 2007 habla con **José María Guglieri** para incorporar el **T-6** en la flota de la escuela. Era el **T-6** de la Academia General Militar de España destinada en Guinea Ecuatorial. El avión **T-6** era gratuito y se incorpora a la flota, pero solo lo vuela José Manuel.



ESCUADRILLA T-6

Salve, Salve, Salve, Honor y Gloria

Se realizó en aquella época un evento a **Juan Antº. Padilla AHS6869**, y José Manuel estaba como alumno ATC en Granada. El evento era entre Granada y Almería, cuando de sorpresa, aparece un **T-6** pidiendo instrucciones ¿Quién era? era **Jordi Urgel AHS000A**. Le dijo que volarían juntos en formación ese día a Almería, y así fue.

Fue un vuelo fantástico que seguro que está en la memoria de José Manuel y de Jordi, y también en la de **Enric Plana** y de todos los que estaban aquella tarde en Almería viendo como aquellos dos **T-6** volaban y rodaban en formación. *¡Que bonito!* decía **José María Guglieri** al verlos rodar juntos por la plataforma.

Después de este comienzo, se decidió hacer las **Escuadrillas T-6**, alistándose en un principio **Jorge Fuentes** y **Carles Esteva AHS9370**, siendo estos cuatro los primeros integrantes y seguidamente **Sergio Vera**, **Jose Soriano**, **Gabby**, **Modest...**



A lo largo de estos años, han hecho varias quedadas, y seguirán haciéndolas, como Madrid a la FIO, Reus, Sabadell, Salamanca, Denia, Requena y Valencia, a la que vinieron de AHS cerca de unas 40 personas y en la que por sorteo volaron en el T6 Jorge Fuentes y en el Saeta Enric Plana.

Las escuadrillas estaban formadas por 12 o 14 pilotos, divididos en 4 miembros por escuadrilla. Uno e ellos es el lider. Jose Manuel, capitaneando el grupo, fue enseñando a todos y se encargaba de la formación de los líderes de cada escuadrilla. Fue un trabajo serio y laborioso, pues aparte de las prácticas, requería documentarse para el posterior estudio de todos los procedimientos.



Entrenamiento en San Javier

ESCUADRILLA T-6

Salve, Salve, Salve, Honor y Gloria

Llegaron a estar 6 escuadrillas en vuelo. Su pasión por los vuelos en formación les llevaban a entrenar y entrenar. Con permiso de los ATC's, volaban y hacían exhibiciones, haciendo pasadas, roturas, aterrizando en pescadillas.



Jose Soriano AHS423C se incorporó a las Escuadrillas **T-6** cuando ya estaban formadas. A Jose le gustaba mucho esa faceta del vuelo en formación y se unió. Estaban formadas por 3 o 4 componentes por escuadrilla y ya volaban con los simuladores FSX y anteriores. Había aviones en FSX muy buenos para volar en escuadrilla, como el **T-6 de A2A**. Tenían normas estrictas y procuraban hacerlo todo muy bien.

Junto con **Gabby AHS6705**, con la llegada del MSFS2020, intentan volver a retomar las Escuadrillas, y crear afición con mas compañeros, pero no eran capaces pues el FS2020 no iba bien. Descartan el **Texan T-6** para volar en formación, aunque siguen volándolo en solitario. Pero sí son capaces de volar con el **DC-3**. Por aquel tiempo, otros compañeros como **Ramón Cádillac** también vuela el DC-3 y realizan prácticas.

El DC-3 es un avión excelente para volar en formación. No tiene mucha potencia, por ejemplo para hacer una piruleta, pero es muy completo.

Actualmente realizan muchos vuelos online en AirHispania con el DC-3 y otros aviones del Hangar Histórico. Son unos expertos en este avión y estarán encantados que les preguntes sobre ellos y poder acompañarlos en sus vuelos. No dudes en ponerte en contacto con ellos si sientes ganas de volarlos.



ESCUADRILLA T-6

Salve, Salve, Salve, Honor y Gloria

ESCUADRILLAS TEXAN T-6



2007-2010
3º Aniversario

CORONEL JEFE DEL ESCUADRON T-6



ESCUADRILLA WILLY



ESCUADRILLA DRACO



ESCUADRILLA GALLO



ESCUADRILLA CONDOR



ESCUADRILLA AGUILA



ESCUADRILLA MURCIELAGO



AirHispania 10 Aniversario

rica de AirHispania: North American T6 Texan - EC-BUB (T6)



aciones

Concepto	Valor Ud.
VMO (velocidad máxima operación)	186 KIAS
VLE (velocidad máxima tren aterrizaje)	120 KIAS
VFE (velocidad máxima de flaps)	110 KIAS
VMC (velocidad mínima de control)	70 KIAS
V2 (velocidad de seguridad de despegue)	80 KIAS
Velocidad vertical máxima	5000 Ft/m
Velocidad vertical máxima en la toma	450 Ft/m
Velocidad horizontal máxima en la toma	90 KIAS
Angulo máximo de alabeo	60 °
Angulo máximo de cabeceo	45 °
G máxima permitida	5 G
MTOW Peso máximo al despegue	5617 Lb
MLW Peso máximo al aterrizaje	5617 Lb
Autorizada navegación GPS (Sin Titulación IFR)	NO
Autorizado Piloto Automático (Sin Titulación IFR)	NO
Autorizada compresión de tiempo:	NO
Penalización máxima permitida	2500 Pts
Titulación requerida	PPL VFR

Volver

AirHispania
Lineas Aéreas Virtuales

¿QUIERES FORMAR PARTE DE LAS ESCUADRILLAS T-6?

Manda un correo a **José Manuel Alonso AHS-554A-LEAL**
jmalonsomar@gmail.com

VISITA SU CANAL DE YOUTUBE...IMPRESIONANTE

<https://www.youtube.com/@EscuadrillaT-6>
<https://www.youtube.com/@CARNEY9370>

ESCUADRILLA T-6

Salve, Salve, Salve, Honor y Gloria

EL HANGAR HISTÓRICO DE AIRHISPANIA: UN TRIBUTO A LA AVIACIÓN ESPAÑOLA

En el encuentro que se organizó en Madrid, en Cuatro Vientos, de las **Escuadrillas T-6**, surge la idea de formar el Hangar Histórico de **AirHispania**, que no es otra cosa que poder volar todos los aviones de la aviación española y ampliar la flota histórica. Al staff le parece muy buena idea y se decide crear un hangar de "aviones antiguos que hayan sido significativos en la aviación española."

El hangar histórico se creó de forma paralela a las **Escuadrillas T-6**, sin excluir uno a los otro. Aviones como el Connie, el Sabre Mentor, eran muy agradables de volar. Fue una época gloriosa para AirHispania.



Salamanca era su base de operaciones, donde estaba el Hangar Histórico, y allí hacían las exhibiciones, con los escenarios hechos por ellos, con público, casetas, decorados..., aunque tienen su propia **base LE83 (Mojados)**. Su actividad fundamental es el vuelo en formación, acrobacia, escoltas a transportes, pasadas sobre pista, roturas y demás, participando activamente en todos los eventos de la compañía AirHispania.

Aeródromo de Rozas LERO

El **aeródromo de Rozas (OACI: LERO)** es un aeródromo situado en el término municipal de Castro de Rey, a ocho kilómetros de la ciudad de Lugo. Fue inaugurado el 4 de junio de 1943. El aeródromo está destinado generalmente a la aviación deportiva. Los terrenos son propiedad del Ministerio de Defensa y están gestionados por el Real Aeroclub de Lugo. Dentro del campo también se encuentran las instalaciones del **CIAR** dependiente del **INTA**.

Anualmente se celebra en estas veteranas instalaciones uno de los mayores acontecimientos aeronáuticos de aviación deportiva del norte peninsular, la Vuelta Aérea a Galicia.



El **Centro de Investigación Aeroportada de Rozas (CIAR)**, situado en el aeródromo de Rozas, es una iniciativa conjunta del **Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas» INTA** y la Junta de Galicia.

Aeródromo de Rozas LERO

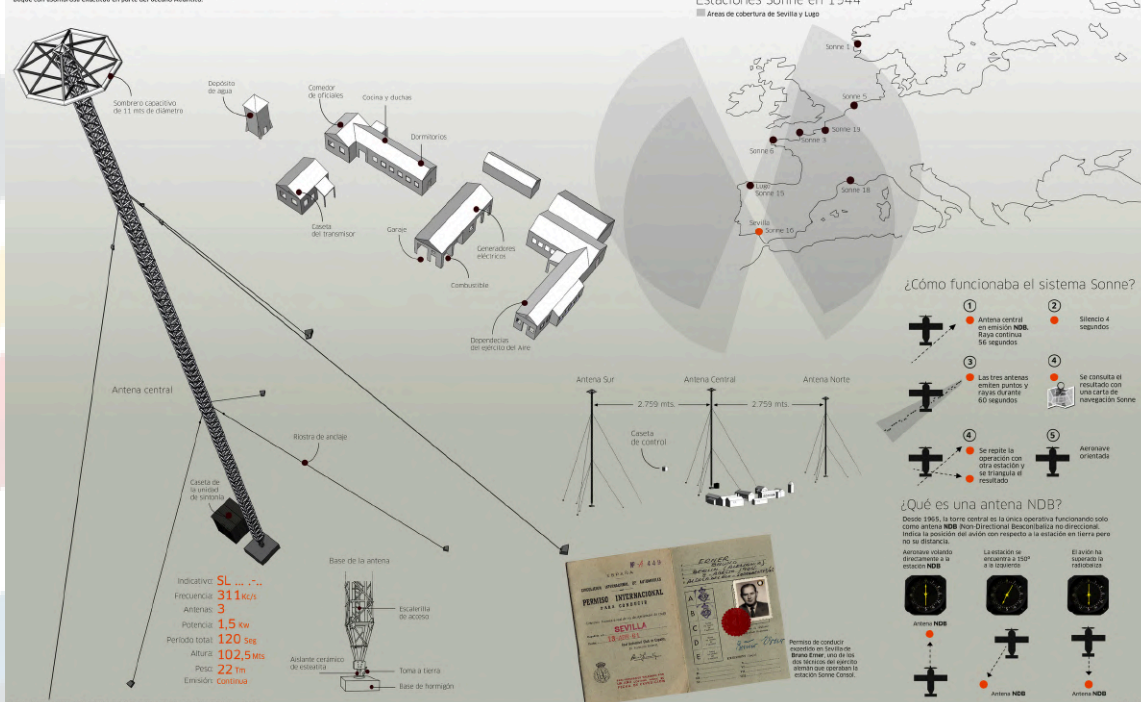
HISTORIA: II GUERRA MUNDIAL

El aeródromo de Rozas fue construido por los alemanes durante la II Guerra Mundial con el fin de proporcionar un mantenimiento rápido a las antenas del radiofaro Consol (Torres de Arneiro).

Situado en la localidad de Rozas (municipio de Castro de Rey, provincia de Lugo), el aeródromo estaba constituido por tres hangares de considerables dimensiones, y se dice que atendido por personal alemán, aunque esto no es verdad; el aeródromo era atendido por soldados del Ejército del Aire español. Además de los tres hangares, disponían de barracones auxiliares.

Las antenas Sonne-Consol de Guillena

El sistema estaba compuesto por tres antenas que emiten en código morse. Un simple receptor de radio sincronizado con la longitud de onda de estas radiaciones, una carta de navegación Sonne y su correspondiente triangulador con una estación similar posicionaban a una aeronave o buque con asombrosa exactitud en parte del océano Atlántico.



Una vez finalizada la contienda, el aeródromo de Rozas fue reconocido como un **lugar excepcional para la creación de un aeropuerto de mayores dimensiones** y llegó a ser base aérea durante algún tiempo en el que había una guarnición militar de tropas de aviación. **En el año 1949 el aeródromo de Rozas se convirtió en el aeropuerto central de Galicia.** Esta situación se mantuvo durante dos años, mientras se llevaba a cabo la construcción del aeropuerto de **Santiago de Compostela LEST.**

Aeródromo de Rozas LERO

CENTRO DE INVESTIGACIÓN AEROPORTADA DE ROZAS

En 2015 el **Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA)** inauguró en el aeródromo el **CIAR** modernizando su sistema de comunicaciones y gestión con una inversión de unos 3,3 millones de euros. El centro también recibió una inversión de 10 millones de euros de la Junta de Galicia cofinanciada con fondos Feder. Estas mejoras pretenden a aumentar el atractivo como polo de referencia para ensayos e investigaciones. El aeródromo de Rozas ofrece un emplazamiento adecuado, dada la actual obligación para los aviones no tripulados de volar solamente en espacio restringido.



Aerotaxi Concept Integrity en el aeródromo de Rozas

Pretende integrar tanto las Plataformas Aéreas de Investigación (PAI) como los nuevos desarrollos con aviones no tripulados (UAS), en un centro de investigación que ofrece las infraestructuras y equipamientos en tierra necesarios para el desarrollo de las aeronaves y la evaluación de las campañas a realizar con las mismas.

En noviembre de 2018, se confirmó el desembarco del gigante americano Boeing en Rozas para desarrollar un simulador de tráfico aéreo para simultanear aeronaves tripuladas y drones. La inauguración oficial se produjo el 18 de diciembre de 2019.

CAJANEGRA

ACCIDENTE MONTE OIZ BILBAO LEBB ¿QUE OCURRIÓ?

El martes, 19 de febrero de 1985, el vuelo 610 de Iberia, un Boeing 727-256 parte del aeropuerto de Madrid-Barajas rumbo al de Bilbao. Los 727 eran aviones trimotores de fuselaje estrecho muy populares en aquella época.

Al mando de la aeronave se encuentra el comandante José Luis Patiño, un experimentado piloto de 51 años con más de 13.000 horas de vuelo a sus espaldas.

Le acompañan el primer oficial Emilio López Peña y el ingeniero de vuelo Gregorio Arriba, ambos de 38 años.

Completan la tripulación cuatro auxiliares de vuelo.

A bordo hay, además, 141 pasajeros, por lo que la cifra total de ocupantes asciende a 148 personas.

La aeronave, de nombre Alhambra de Granada, despegue rumbo a Bilbao a las 07:47 horas.

La maniobra de despegue transcurre sin incidentes. Se trata de un vuelo muy corto, de menos de una hora de duración. A las 8:10 horas, la tripulación empieza a prepararse para la aproximación a Bilbao. Nadie a bordo puede imaginar que algo espantoso está a punto de ocurrir.

Control de Tráfico Aéreo (ATC) les autoriza a descender de los FL260 a los que se encuentra a FL100.

Unos minutos más tarde, a las 8:15, los controladores de Madrid instruyen al Iberia 610 para que se comunique con el ATC de Bilbao.

En la cabina, ambos pilotos están plenamente capacitados para realizar todas las tareas propias del vuelo, por lo que se suelen turnar: uno de ellos monitoriza el vuelo y se encarga de las comunicaciones (Pilot Monitoring) y el otro lleva los controles (Pilot Flying).

Según se desprende del informe oficial, hubo muy poca comunicación entre ambos pilotos durante este vuelo. Era el comandante Patiño quien se ocupaba de las comunicaciones y monitoreaba el vuelo, por lo que se presume que era el copiloto López Peña quien iba en los controles.

A continuación, a las 08:16 horas, se produce la siguiente conversación entre ATC y el Iberia 610:

ATC: Iberia 610 puede continuar su descenso para aproximación ILS a Bilbao pista 30, viento 100° y 3 nudos, QNH 1025 y nivel de transición 070.

IB610: Gracias, descendiendo para mínimos del sector con 1025.

ATC: Iberia 610, si lo desea puede proceder por rumbo fijo.

Lo que les propone ATC es que realicen una aproximación directa, mucho más rápida. Sin embargo, Patiño decide realizar la maniobra estándar, con varios giros adicionales y que emplea más tiempo y gasto de combustible.

El piloto automático cuenta con una alarma que emite un sonido característico cada vez que se encuentran a 900 pies de la altitud elegida o a 300 pies después de sobrepasarla, por lo que configuran a 7.000 y ponen rumbo al VOR, punto donde deberán notificar de nuevo al ATC.



Son las 08:22 horas. El vuelo 610 se encuentra ya sobre el VOR, a 7.000 pies de altura, inicia la maniobra de aproximación y así se lo comunican al ATC. Para ello inicia un giro a la derecha y selecciona 5.000 pies como altitud de destino.

A las 08:24 el Iberia se aproxima a los 5.000 pies de altitud. En ese momento suena la bocina de alarma indicando que se encuentran ya a 5.900 pies de altitud. En cuanto lleguen a los 5.000 deberán virar a la izquierda y descender a 4.300.

Hay una intensa niebla.

Son ya las 08:25. Los pilotos bajan el tren de aterrizaje y configuran los flaps para el aterrizaje. A continuación, suena la alerta de altitud 4.000 pies. Están en la etapa final.

Tras un giro más se alinearán con la pista 30 de Bilbao.

Sin embargo, el avión está mucho más bajo de lo que los pilotos creen, peligrosamente cerca de las montañas.



CAJANEGRA

ACCIDENTE MONTE OIZ BILBAO LEBB UN TERRIBLE ERROR

El capitán Patiño selecciona los 4300 pies. El primer oficial López Peña usó la rueda de velocidad vertical para seleccionar una velocidad de descenso de 10000 pies por minuto teniendo en cuenta que solo necesitaban perder 700 pies y tenían tiempo de sobra para hacerlo, esta velocidad de descenso era claramente excesiva.

Unos segundos después sonó el aviso de altitud en este caso aunque era el primer aviso que sonaba era el aviso de que estaban 300 pies por debajo de la altitud seleccionada.

Como comenzaron este descenso en 5000 pies y el objetivo era 4300 pues el aviso de estar 900 por encima nunca podría sonar en cabina.

El copiloto López Peña en un momento dado confundió las aproximaciones por eso utilizó una velocidad de descenso mucho más alta de la necesaria. Si finalmente hubieran elegido el acceso directo a la pista 30 sin pasar por el VOR habrían llegado al punto de referencia a 7000 pies teniendo que descender a los 4300 mucho más rápido. Ahí sí los 10000 pies por minuto hubiesen tenido sentido. Se cree que el primer oficial ya había planeado perder estos 2700 pies después de sobrevolar el punto de aproximación y en un momento de descuido olvidó que esta no era la versión de la aproximación que realmente estaban utilizando.

Nadie se dio cuenta de esto y continuaron el descenso hasta que pocos momentos después y sin verlo venir de ninguna de las maneras, por culpa de la niebla un gran estruendo hizo que todo el avión se moviera de lado a lado.

Debido a la baja visibilidad por la niebla, el 727 acaba impactando con el flanco del ala izquierda en la antena de un repetidor de TV.

La aeronave pierde el ala y acaba destrozado en la ladera de la montaña. Todos a bordo fallecen debido a la altísima velocidad del impacto. Según el informe oficial, los pilotos interpretaron incorrectamente los avisos acústicos de altitud y volaron más bajo de lo estipulado.

Todo apunta a que confundieron la alarma de los 4.000 pies con la de acercamiento que debía sonar a los 4.900. También es posible que hicieran una lectura errónea del altímetro.

Para más inri, la antena contra la que colisionaron no figuraba en las cartas de navegación.

Son muchas las leyendas urbanas que han surgido en torno a éste accidente, muchas de ellas alimentadas por la prensa sensacionalista de la época y los defensores de teorías de la conspiración, pero fue un trágico error humano.

Texto: Wikipedia. Periódicos de la época.

CARTA DE APROXIMACIÓN

Los pilotos no sabían dónde estaba la antena

En las cartas de aproximación en esa época la antena contra la que se chocó el avión no estaba señalizada. Aunque la altura mínima que figuraba en la carta era correcta y se había construido en función de ese obstáculo, los pilotos no tenían información de dónde estaba situada esa antena.

Actualmente, en las cartas existe información de todos los obstáculos que hay en el área de aproximación. Se conoce si hay una antena, un monte... Está señalado, está codificado cuánto mide e incluso está indicado el obstáculo más alto con una flecha específica, de tal manera que está muy claro dónde está el obstáculo más alto alrededor del aeropuerto.

NUBES EN LA ZONA DEL MONTE

No estaban en contacto visual con el terreno

Aquel 19 de febrero de 1985 el cielo estaba nublado. En el informe vienen las condiciones meteorológicas y la visibilidad era relativamente buena. Lo que sí había eran nubes en la zona del monte.

los pilotos no estaban en contacto visual con el exterior, porque podrían haber visto la antena aunque no la tuvieran en el mapa, pero, al haber nubes, no la vieron

UN ALTÍMETRO QUE INDUCÍA A ERROR

Era un modelo de tambor, que requería de mucho más esfuerzo que otro tipo de instrumentos para ser leído, ya que había que leer una cifra en un tambor que giraba y una aguja que giraba en un dial, por lo que provocaba muchos errores. De hecho, tal y como se recoge en el informe final del accidente, "la NASA hizo una investigación con este tipo de altímetros con 169 pilotos, de los cuales 137 lo leyeron mal. De esos 137, el 85% dijo que le había ocurrido en más de una ocasión"

SISTEMA DE ALERTA DE ALTITUD

Llevaba a error de interpretación

Otra posible causa fue la incorrecta interpretación de los avisos del sistema de alerta de altitud. Su diseño propiciaba el error, igual que el diseño del altímetro de tambor.



EVENTOS
AIRHISPANIA

La temporada de Eventos llega al final de su etapa de invierno en una situación que nunca la habíamos sufrido en AirHispania, como es, tener que cancelar algún Evento ya programado por los problemas que tuvimos con el ataque a la WEB que contamos anteriormente.

No nos rendimos aquellas semanas, haciendo caso omiso a los que entienden de esto, que nos decían que tomásemos un pequeño parón. Pero la situación era complicada, con cortes de conexión cada 15 minutos, dejando a pilotos en APP o en Final, sin la autorización.

Dentro de los Eventos de martes, centrados en el vuelo VFR, se han abierto dependencias que nunca se habían controlado en AirHispania. Un buen vuelo, el del Evento de martes, relajado y entre amigos, tranquilo para la práctica de alumnos VFR, como de alumnos ATC-1.

Pero las ansias por volar no cesaban, y para el domingo 25 de mayo se había preparado una importante cita en AirHispania: la celebración del **25º aniversario** de la compañía. Dentro del grupo de eventos, tuvimos la idea de hacer un vuelo virtual desde el aeropuerto mas cercano a nuestro domicilio, hasta Madrid LEMD en IFR y hasta Cuatro Vientos LECU en VFR, donde nos veríamos la mayoría de nosotros el fin de semana del 31 de mayo y 1 de junio.

Iba a ser un evento importante, donde los pilotos y ATC de AirHispania no fallan.

La intención era que TODOS LOS PILOTOS tuviesen la totalidad del vuelo controlado por ATC's de AirHispania. Además, como ya nos habíamos venido arriba, decidimos sacar el FOLLOW ME en Madrid, para acompañar a los pilotos.

[illegible]

AirHispania

25^o

aniversario

25 años volando juntos

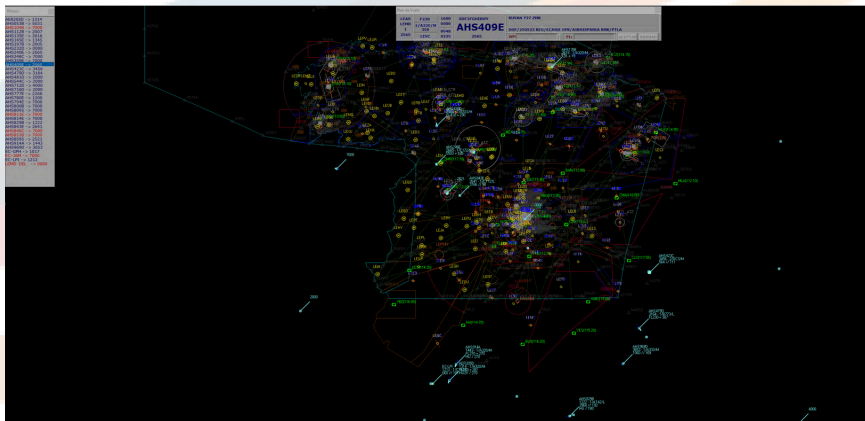
Madrid
LECU-Cuatro Vientos

Fly EveryWhere

LEMD
16Z - 18Z

LECM - CTR Madrid CTR
LEMD - APP - R Madrid APP F
LEMD - APP - W Madrid APP W
LEMD - RWY Madrid RWY
LECB - CTR Barcelona CTR
LECS - CTR Sevilla CTR
LECI - RWY Puerto Real RWY

www.404hispania.com

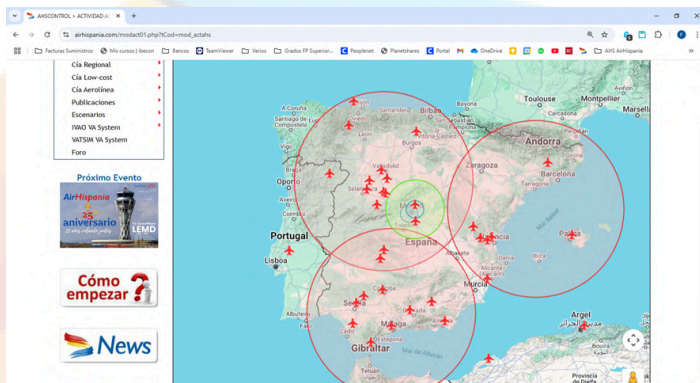


Conexiones Marcadores Propias Permisos

- BLANK
 - AHS811E Enrique Alonso Riqu
 - AHS814E Oscar Santos Garcia
 - AHS8960 Lluís Gracia
 - AHS9224 Jose M Garcia
 - EC-JAM 554A Jose Manuel Al
 - EC-LRD 333E José Guillén
 - ESC820E Emérito Núñez Am
- UNICOM
 - AHS199E Luis G³ Ibáñez1
 - AHS232D Tomás García Fres
 - AHS359E José Luis Delgado
 - AHS481D Francisco Pavón Le
 - AHS544C Marc Serra Ferran
 - AHS712D Alvaro Escorcia
 - AHS794E Jorge Gotopo
 - EC-DRP 476D Ramón Domingo
- ATIS
- LEMD_APP
 - LEMD_APP 921D Luis Cano
 - LEMD_DEL_417E Fernando Cor
- LEMD_TWR
 - LEMD_TWR 931D Marc Alonso
- LECB_CTR
 - LECB_CTR 297E Javier Izquie
 - AHS053B Juan Aliseda
 - AHS112B Juan Ricardo Martí
 - AHS248C Modest Torres
 - AHS423C José Soriano1
 - AHS479D Pepe Ugeda Revert
 - AHS5014 Ramón Cadillac Jó
 - AHS8095 Antonio Navarro
 - AHS969D Jose Juan Tudela
 - EC-GPH 6705 Gabriel Palacio1
- LECS_CTR
 - LECS_CTR 206E Simon Murillo
 - AER205D Antonio Segura Caba
 - AHS104B Manolo García Corre
 - AHS145E Francisco Cerdán C
 - AHS324A Sergio Rivero
 - AHS716D Miguel Rufino Ruiz
 - AHS780E Francisco Javier Go
 - AHS800B Raul Diez-madroñer
 - AHS829B Pedro J. Salvador
 - AHS851B Jesús Castro Chac
 - AHS914A Jose Dalmau
 - EC-LPI AHS672D J.L.S.Tenorio
- LECM_CTR
 - LECM_CTR 536E Francisco Jav
 - AHS135E Adolfo Gil Sanchez
 - AHS197B Ricardo A. Flores
 - AHS240E Miguel Angel Lopez
 - AHS320D Jose Rodríguez1
 - AHS409E Juanjo Herrero
 - AHS777E Jose Villaverde
 - AHS843E Manuel Torrijos
 - AHS8595 Carlos Mendia
- LECU_TWR
 - LECU_TWR 725E Fernando Llor

EVENTOS AIRHISPANIA

No hubo que insistir mucho. Se cubrieron TODAS las dependencias en cuestión de minutos, permitiéndonos el lujo de suprimir una de las dos dependencias que teníamos preparadas (LEMD_APP_W y LEMD_APP_E), y dejar toda la **APP a LEMD** en mano de nuestro instructor de ATC-II **Luis Cano AHS921D**, que seguro que disfrutó de lo lindo, sin olvidar la frase que dicen los ATC cuando tienen un pile-up... "que stress mas agradable".



Salíamos un poco temerosos de que algo no funcionase, pero nada mas lejos de la realidad. Salíó todo a la perfección: Connect, radar, radio realista, valoraciones... Gracias a la subida a 64 conexiones del TeamSpeak 3, nadie se quedó "en tierra"

Un éxito de controladores, un éxito de pilotos, un éxito de AirHispania. Nos decía José María Guglieri que hasta 56 conexiones simultáneas en el TeamSpeak 3. Increíble, después de los dos meses angustiosos que llevábamos.

Ahora, toca la traca final en Eventos este mes de junio. Aparte de los especiales de los jueves y martes, el día **15 de junio** saldremos por **IVAO** a lucir nuestras libreas. IVAO celebra un especial AirHispania con el lema "**25 años volando juntos**", con destino LEPA. No podemos fallar tampoco en este. Ahí estaremos. También nos despediremos de la temporada de invierno con otro "especial" interno de AirHispania y una escapadita que hacemos por el extranjero.

El **LEMD_CTR** teníamos a nuestro compañero **Javier Gómez AHS536E**, por el que tuvieron que pasar TODOS los pilotos del evento. **LECS_CTR** era posesión de **Simón Murillo AHS206E**, dando salidas y acompañando a la gente del sur. **LECB_CTR** estaba ocupada por otro instructor, **Javier Izquierdo AHS297E**, controlando toda la zona del este de la península e Islas Baleares. **LEMD_TWR** ocupó dependencia **Marc Alonso AHS931D**, que ya está hecho un experto en controlar Madrid, pues ha estado en todos estos "mariachis" que hemos montado aquí. Como **FOLLOW ME CAR_1** y **FOLLOW ME CAR_2**, **Fernando Coro AHS417E** y **Raúl Horna AHS534E**, con experiencia con el coche ya por estas intersecciones. Echamos de menos **Abel Graullera AHS487E** que por motivos laborales no nos pudo acompañar esta ocasión. **Fernando Llorente AHS725E**, fue metiendo en fila, de uno en uno, a todos los VFR que llegaban a **Cuatro Vientos LECU**. No se aburríó tampoco.



EVENTO
Domingo 15 junio 2025

LEPA
15Z - 19Z




25°
aniversario



IVAO
SPAIN

25 años volando juntos

CURIOSIDADES AERONÁUTICAS

Los conos de tela ondeando al viento, son más que simples indicadores visuales. Son centinelas silenciosos que brindan información crucial sobre la dirección y la velocidad del viento, un dato fundamental para la seguridad en diversos ámbitos.

¿Cómo funciona este sistema de Seguridad?

La manga de viento está diseñada para ser sensible a la dirección y la velocidad del viento. Su forma cónica y su material ligero le permiten orientarse en la dirección del viento dominante.

¿PARA QUÉ SIRVEN LAS MANGAS DE VIENTO?

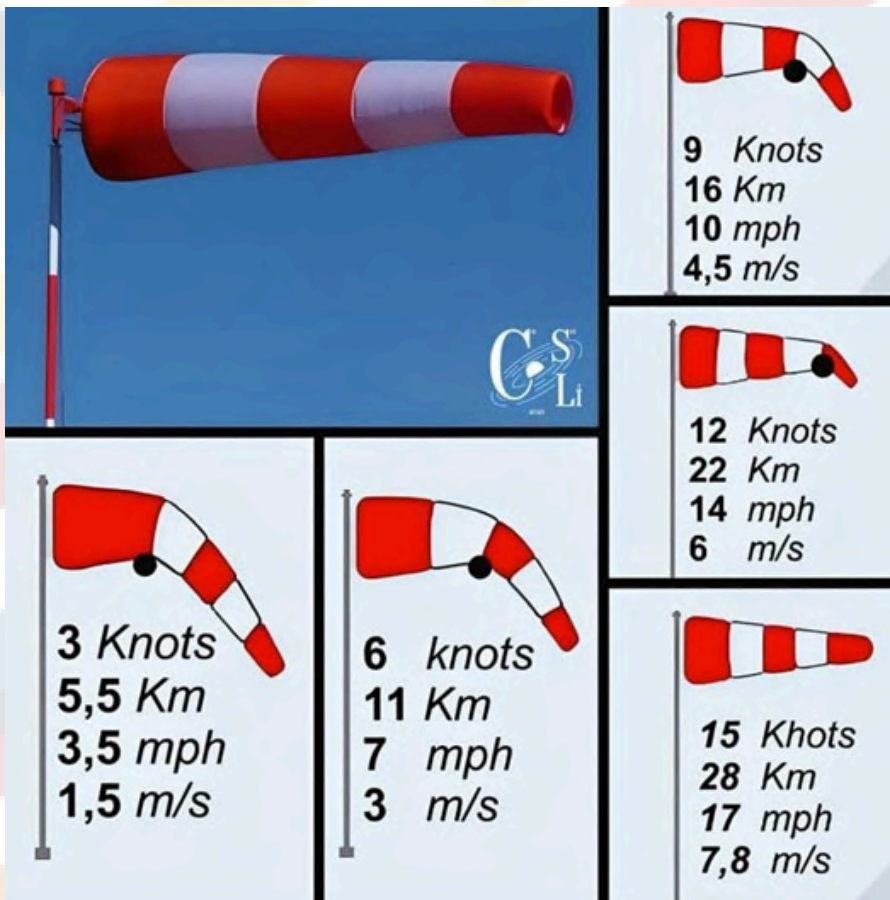
La velocidad del viento está indicada por el ángulo de la windsock (nombre en inglés) en relación al poste de montaje; en vientos bajos, el viento cae; en vientos fuertes vuela horizontalmente.

En los aeropuertos, son faros para los pilotos:

- Dirección del viento: La manga de viento se orienta en la dirección del viento dominante, guiando a los pilotos durante el despegue, aterrizaje y maniobras en tierra.
- Velocidad del viento: El ángulo de la manga en relación al poste indica la velocidad del viento. Un ángulo bajo indica vientos suaves, mientras que un ángulo horizontal o casi horizontal señala vientos fuertes.
- Iluminación nocturna: En muchos aeropuertos, las mangas de viento se iluminan para garantizar su visibilidad durante la noche, ya sea mediante luces en la parte superior o una luz interna en el poste.

Más allá de la aviación:

- Seguridad industrial: En industrias químicas y agroquímicas, las mangas de viento son vitales para detectar la dirección del viento en caso de fugas de gases tóxicos, permitiendo una evacuación rápida y segura del personal a contraviento.
 - Infraestructura vial: En viaductos de gran altura y carreteras expuestas a vientos laterales, las mangas de viento alertan a los conductores sobre las condiciones del viento, previniendo accidentes.
 - Investigación meteorológica: Las mangas de viento son herramientas esenciales para las estaciones meteorológicas, proporcionando datos continuos sobre la dirección y la velocidad del viento, utilizados para pronósticos del tiempo, estudios climáticos e investigación científica.
- La longitud de la manga y su ángulo en relación al poste proporcionan información sobre la velocidad del viento.



CURIOSIDADES AERONÁUTICAS

¿SABÍAS QUE TODOS LOS AEROPUERTOS DE LA ESPAÑA PENINSULAR EMPIEZAN POR LE?

El código de aeropuerto o indicador de ubicación de la OACI es un código de cuatro letras que designa aeródromos de todo el mundo. Su utilidad es similar al sistema IATA, del que os hablé la semana anterior

Los códigos OACI son otorgados por la Organización de Aviación Civil Internacional, y son utilizados tanto en el control de tráfico aéreo como en las operaciones de aerolíneas y planificación de vuelos.

Mientras que los códigos IATA son utilizados normalmente por la población general, por ejemplo durante la reserva de vuelos, los identificadores OACI tienen uso más relacionado con la parte técnica de la aviación, como la gestión de tráfico aéreo.

La forma más sencilla de conocer si se trata de un código OACI o un código IATA es contar el número de letras que lo forman: un **identificador OACI cuenta con cuatro letras, mientras que un código IATA solo tiene tres letras.**

Además, los códigos OACI siguen una estructura definida que nos permite conocer más información sobre el aeropuerto o aeródromo al que se refieren.

Vamos a verlo:

Como hemos dicho, los códigos OACI están formados por cuatro letras. La primera letra se refiere a la región geográfica en la que se encuentra el aeropuerto, la segunda letra se refiere al país concreto dentro de la zona geográfica, y las dos últimas definen al propio aeropuerto.

Respecto a la región geográfica, la OACI establece las siguientes letras, compartidas por todos los aeropuertos situados en dicha región:

- A – Pacífico Sur Occidental
- B – Groenlandia, Islandia y Kosovo
- C – Canadá
- D – Partes orientales de África occidental y Magreb
- E – Norte de Europa
- F – La mayor parte de África central, África meridional y el Océano Índico
- G – Partes occidentales de África occidental y Magreb
- H – África Oriental y Noreste de África
- K – Estados Unidos
- L – Sur de Europa, Chipre, Israel, Palestina y Turquía
- M – América Central, México y partes norte/occidental del Caribe
- N – La mayor parte del Pacífico Sur y Nueva Zelanda
- O – Sudoeste de Asia, incluidos los Estados del Golfo, Irán, Irak y Pakistán
- P – La mayor parte del Pacífico Norte y Kiribati
- R – Japón, Corea del Sur, Filipinas
- S – América del Sur
- T – Partes orientales y meridionales del Caribe
- U – La mayoría de los países exsoviéticos
- V – Muchos países del sur de Asia, el sudeste asiático continental, Hong Kong y Macao
- W – La mayor parte del sudeste asiático marítimo
- Y – Australia
- Z – China, Corea del Norte y Mongolia

Como ves, esta organización geográfica puede resultar muy útil a la hora de conocer la ubicación aproximada de un aeropuerto a partir de su código OACI.

Por ejemplo, un identificador KXXX corresponderá con un aeropuerto estadounidense, mientras que un aeropuerto SXXX estará situado en América del Sur.

CURIOSIDADES AERONÁUTICAS

Como curiosidad, no existen identificadores OACI que comiencen por las letras I, J, Q o X. La letra I esta reservada para la identificación de radio ayudas, mientras que la Q se corresponde con comunicaciones internacionales y otros usos especiales.

La letra X es utilizada en Rusia para la designación de instalaciones aeroportuarias gubernamentales, pero no es un estándar utilizado internacionalmente.

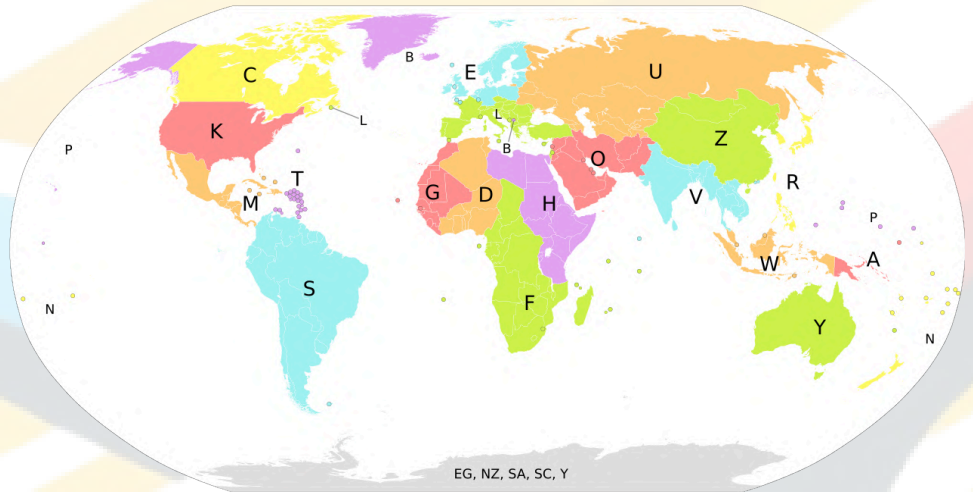
Por último, aunque en el planeta Tierra no hay códigos que comiencen con la letra J, el cráter Jezero en Marte cuenta con un identificador OACI especial JZRO, ya que fue la ubicación elegida para el primer vuelo del helicóptero marciano Ingenuity.

Respecto a la segunda letra de los identificadores OACI de aeropuertos, esta se refiere usualmente al país donde se encuentra situado el aeropuerto. Por ejemplo, en el caso de España, los aeropuertos situados en la península comienzan por la letra L debido a la región geográfica, Seguido de la letra E correspondiente con la España peninsular. Posteriormente, las dos últimas letras se refieren al aeropuerto específico.

Un ejemplo de esto son los aeropuertos de Madrid Barajas (LEMD) y Barcelona El Prat (LEBL).

En ocasiones un mismo país posee aeropuertos ubicados en diferentes regiones geográficas. En estos casos, parte de los aeropuertos del país pueden variar las primeras letras de sus identificadores OACI.

Por ejemplo, en España, los identificadores OACI de los aeropuertos del Archipiélago Canario comienzan por GC, mientras que los aeropuertos de Ceuta y Melilla empiezan por GE, debido a su ubicación en el África Occidental, correspondiente con la letra G.



Como habrás notado, dado que las dos primeras letras de un identificador OACI quedan definidas por la ubicación del aeropuerto, existe un número finito de combinaciones restantes de dos letras para designar a dichos aeropuertos.

Mientras que en países pequeños como Bélgica o Países Bajos todos sus aeropuertos poseen códigos OACI, los países más grandes o con un mayor número de aeropuertos han optado por utilizar diferentes sistemas, dando lugar a una serie de pseudocódigos OACI.

Francia, por ejemplo, asigna pseudocódigos OACI con el formato LFddnn, donde dd indica el departamento mientras que nn es un contador secuencial. Este es el caso del aeródromo de Torreilles en Francia, que tiene el pseudocódigo LF6651.

Otra región geográfica con pseudocódigos curiosos es la Antártida. Mientras que parte de los aeródromos existentes en el continente helado tienen pseudocódigos OACI con AT y dos letras, otros tienen códigos de los países que realizan control aéreo en dicho aeródromo.

En el mundo existen más de 40.000 aeropuertos y aeródromos, por lo que es inevitable la existencia de un gran número de excepciones al criterio geográfico general de códigos OACI.

A la base aérea de la RAF Mount Pleasant en las Islas Malvinas se le asigna el identificador EGYD como si estuviera en el Reino Unido, mientras que al cercano aeropuerto civil de Port Stanley se le asigna SFAL, correspondiente con su ubicación en América del Sur.

Pese a todas estas curiosidades y excepciones, el sistema de identificadores OACI es uno de los sistemas de identificación de aeropuertos más completos del mundo, siendo una pieza clave de la gestión aérea a nivel internacional.

Este sistema permite la organización y gestión de vuelos alrededor del mundo, dando un código único a cada aeropuerto y facilitando numerosas tareas aeronáuticas.



TRÁFICO AÉREO

¿POR QUÉ GESTIONA ESPAÑA EL ESPACIO AÉREO DEL SÁHARA?

Tras la ocupación del Sáhara Occidental por parte de Marruecos, la **Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO)** decidió **mantener una parte del espacio aéreo saharaui bajo la gestión de España.**

El 26 de febrero se cumplen 49 años de la descolonización del Sáhara por parte de España. Ese mismo día de 1976 se arriaron las banderas rojigualdas de los cuarteles en territorio saharaui y el entonces embajador español ante Naciones Unidas, Jaime de Piniés, trasladó a la comunidad internacional "la voluntad del Gobierno español de proceder, ordenada y pacíficamente, a la descolonización del territorio". El Gobierno de España se deshizo entonces de sus competencias administrativas sobre el Sáhara con una excepción: **el espacio aéreo.**

El objetivo de la descolonización, según la carta del representante español ante la ONU, era dar paso a un referéndum de autodeterminación que no solo no se celebró, sino que se perdió en multitud de resoluciones de Naciones Unidas y "planes de arreglo" que, a pesar del nombre, no consiguieron arreglar la disputa que aún mantienen abierta Marruecos, que reclama su soberanía sobre el Sáhara, y el Frente Polisario, que exige su autodeterminación.

A día de hoy el Sáhara es reconocido como un "territorio no autónomo" —el Polisario lo considera la República Árabe Saharaui Democrática— y, como todo territorio, **tiene en sus alturas un espacio aéreo que hay que gestionar. La solución que encontró entonces la Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO), agencia que depende de Naciones Unidas, fue que España se siguiera encargando del tráfico aéreo.**

A grandes rasgos, la gestión del espacio aéreo se divide en las conocidas como áreas FIR, siglas de Flight Information Region. En España existen tres FIR —Madrid, Barcelona y Canarias— y cada una de ellas está gestionada por el operador español, que es el ente público **Enaire.**

Actualmente la gestión del espacio aéreo del Sáhara Occidental se lleva a cabo desde la división de centros de control de Canarias, como se puede comprobar a través de la Red Enaire y del mapa de gestión aeronáutica de la ICAO. Es decir, el espacio aéreo del Sáhara Occidental depende de la FIR Canarias, controlada por el gestor español Enaire.

Sin embargo, la gestión del espacio aéreo sobre el Sáhara es una de las demandas de Marruecos, que reivindica su soberanía sobre el territorio. Hace tres años, en marzo de 2022, el Gobierno de España dio un vuelco a su postura sobre el Sáhara Occidental y asumió la propuesta marroquí para la resolución del conflicto.



Región Canaria. ENAIRE

*Desde el Centro de Control Aéreo de ENAIRE en Canarias, en Gran Canaria, gestionamos los servicios de navegación aérea en un área geográfica de 1.370.000 kilómetros cuadrados. Sobre todo superficies oceánicas en las que se encuadran el archipiélago canario y **parte de Sáhara occidental.***

En la Región Canaria existe un área de control terminal (TMA) y ocho aeropuertos, a los que se da servicio: Tenerife Norte, Tenerife Sur, Gran Canaria, La Gomera, El Hierro, Fuerteventura, Lanzarote y La Palma.

España, abierta a "conversaciones" con Marruecos sobre el espacio aéreo del Sáhara

Poco después, el 7 de abril de 2022, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, se reunió en Rabat con el rey de Marruecos, Mohammed VI, para abordar la "nueva etapa abierta" entre ambos países. Como resultado de ese encuentro acordaron una declaración conjunta en cuyo primer punto España reconoce que la iniciativa de autonomía marroquí sobre el Sáhara es "la base más seria, realista y creíble para resolver este diferendo".

El séptimo punto de esta declaración reza lo siguiente: **"Se iniciarán conversaciones sobre la gestión de los espacios aéreos"**. Esta mención es una clara referencia al control aéreo que mantiene España sobre el Sáhara Occidental, y que fue otorgada por la ICAO, dependiente de Naciones Unidas, hace casi medio siglo.

A raíz de la declaración conjunta de Marruecos y España de 2022, se han sucedido las preguntas parlamentarias dirigidas por escrito al Gobierno para que explique si tiene prevista una hipotética cesión del espacio aéreo saharaui a las autoridades marroquíes. En todas las respuestas el Gobierno de España se ha remitido al séptimo punto de la declaración conjunta, que se limita a decir que se van a iniciar **"conversaciones"**.

ESCUELA ATC

CUESTIONARIOS SEMANALES ATC

Durante toda la temporada, hemos tenido la suerte de seguir teniendo todos los lunes los Cuestionarios Semanales ATC que nos preparaba nuestro instructor de ATC-II **Luis Cano AHS921D** para intentar aunar el recordatorio de conceptos ya aprendidos en las escuelas ATC.

Para ello, ha elaborado una serie de cuestionarios que comparte con todos nosotros. ¿Cómo?, Cada lunes, lanza una pregunta para que todos elijamos la respuesta que consideremos correcta. Una pregunta con cuatro posibles respuestas, de las que sólo una es correcta. Dará unos días para aquellos que no tienen la opción de revisar el correo todos los días, y se envía el resultado. Por un lado, indicará la respuesta correcta para que todos los que hayan respondido, tengan la oportunidad de confirmar la respuesta y, para el que quiera, revisar la correcta en caso de fallo. Y por otro lado, un gráfico estadístico de resultados globales, para ver porcentajes de cada una de las respuestas. Las contestaciones son totalmente anónimas.

¿Cuál es el objetivo?

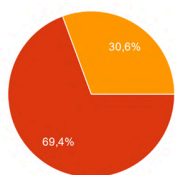
- Refrescar conceptos, recordar lo que hemos aprendido y a veces se olvida.
- Ayudar a la escuela ATC a localizar los temas que generen más duda, para así poder focalizarnos durante las tutorías.
- Fomentar la participación, tanto para los que se lo toman como una forma de asentar conceptos, como para aquellos que se lo puedan tomar como un pequeño reto semanal

Y para que no sea algo exclusivo para alumnos/titulados ATC, los conceptos serán en muchas ocasiones compartidos con el resto de escuelas, de forma que todos puedan participar y que se pase un buen rato esperando la pregunta de cada lunes y el miércoles/jueves que recibamos la respuesta.

Como no podría ser de otra forma, esto se hace para toda la comunidad de Airhispania, para intentar crear nuevas formas de compartir nuestro hobby y, sobre todo, que nos ayude a pasar un rato ameno y divertido.

¡GRACIAS LUIS! ESPERAMOS IMPACIENTES LOS DE LA PRÓXIMA TEMPORADA

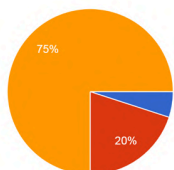
Sin contar delegaciones, ¿cuántas regiones de información aérea (FIR) existen en España?:
49 respuestas



- Cuatro: Madrid, Barcelona, Sevilla y Gibraltar
- Tres: Madrid, Barcelona y Canarias
- Cuatro: Madrid, Barcelona, Canarias y Sevilla
- Ni lo sé ni me importa, porque yo solo vuelo en simulador

RESPUESTA CORRECTA: Tres: Madrid, Barcelona y Canarias

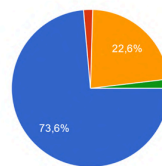
¿Cuál de las siguientes instrucciones es la correcta para autorizar un despegue?
60 respuestas



- Con QNH 1013, pista 28, autorizado a despegar
- Vientos en calma, autorizado a despegar de la pista 28
- Vientos de 250° 12 nudos, pista 28, autorizado a despegar
- Puede ud. despegar cuando quiera, no olvide subir el tren de aterrizaje

RESPUESTA CORRECTA: Viento de 250° 12 nudos, pista 28, autorizado a despegar

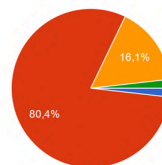
Conforme a los servicios proporcionados y requisitos de vuelo, estos son los tipos de espacios aéreos existentes:
53 respuestas



- Controlado (A, B, C, D, E) y No Controlado (F, G)
- Controlado (A, B, C), No Controlado (D, E) y Vuelo Libre (F, G)
- Controlado (A, B, C, D, E) y No Controlado (F, G). Aunque el tipo E puede pasar a No Controlado bajo cir...
- Dos tipos, espacio habitado y espacio inhabilitado. En función de que existan o no extraterrestres

Respuesta correcta: Controlado (A, B, C, D, E) y NO controlado (F, G)

¿Quién es responsable de decidir la STAR (Standard Terminal Arrival Route) asignada a una aeronave en un plan de vuelo IFR?
56 respuestas



- Ninguna. Es el piloto el que la elige en función de su plan de vuelo, porque las dependencias no conocen todos los pl...
- Aproximación. Si bien se coordina con Centro porque es el que se la va a autorizar al piloto
- Centro, porque es el que se la asigna. Si bien se coordina con Aproximación...
- El azar, estamos en un mundo muy cambiante, es algo imprevisible

RESPUESTA CORRECTA: Aproximación. Si bien se coordina con Centro porque es el que se la va a autorizar al piloto.

AHS-RADAR VUELO ENTRE SECTORES AMIGOS

El equipo de Radar y Sectores no se detiene.

Puedo asegurar que se trata de una labor constante, que exige dedicación diaria, amplios conocimientos y una importante carga mental. Es imprescindible estar plenamente al tanto de todas las actualizaciones que surgen en ENAIRE. Así es como trabajan nuestros compañeros de AirHispania: de forma coordinada, manteniendo el Radar siempre actualizado frente a cualquier cambio.

Además, continúan con la renovación de aeródromos que han quedado anticuados, corrigiendo errores en pistas y zonas de aparcamiento, entre otras tareas. También están desarrollando nuevas mejoras que se darán a conocer próximamente, como sectores fuera de España, cerquita, pero que serán del agrado de muchos, al poner hacer vuelos desde y hacia allí.

COMPONENTES:

- **AHS205D Antonio Segura Cabañas**
- **AHS8960 Lluís Gracia**
- **AHS297E Javier Izquierdo**
- **AHS135E Adolfo Gil**
- **AHS592E Antonio Vázquez**
- **AHS552E Tomás Caro**

Los sábados por la tarde tienes una cita en el canal de Discord para hacer un vuelo entre amigos al mas estilo AeroClub. No hay torre, no hay control, simplemente un vuelo VFR entre amigos, cada día con un destino, avión y temática diferente. Abel Graullera cada semana nos prepara vuelos increíbles,

En esta última temporada, han visitado lugares tan espectaculares como el Valle de Goblin, El lago Mono, Honolulu, a visitar el navío *El Glorioso*, en el Océano Atlántico, a 200 km al norte de las Azores, Key West (Cayo Hueso), El Kilimanjaro, Liechtenstein, Barcelona, Islas Scilly, Nuuk (Groelandia)... y un sinfín de vuelos más.

¿A qué esperas?, los sábados en el discord.

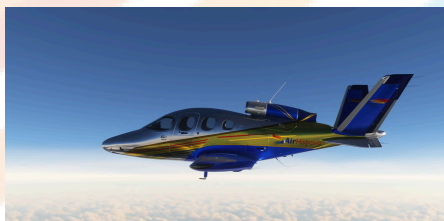
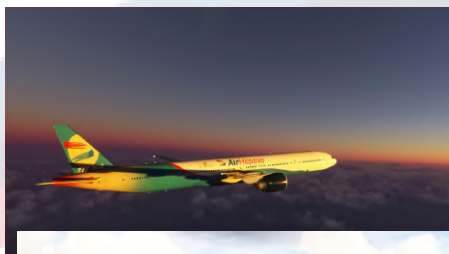


LIBREAS

Nuevas Libreas nos regala Abel Graullera AHS487E, como la del **DHC 6**, la **Cessna 140**, el **777-300ER**, **BUCKER BU131**, **Cirrus SF50 Vision Jet G2**, **FOKKER**, nuevas versiones del **DC3**, **Cessna C152**, **Airbus 350-900**...y muchas mas!!

Recordamos que podeis descargar todas en la sección msfs-liveries-AirHispania de Discord.

Muchísimas gracias a **Abel** y a su equipo por estos trabajos tan increíbles.



ESCUELA IFR

NUEVO INSTRUCTOR IFR ROBERTO GARCÍA AHS947B

Nuevas promociones van saliendo de la escuela IFR. Su nuevo instructor, **Roberto García AHS947B**, ha podido formar de la mano de su coordinador **Antonio Segura AHS205D**, a estos nuevos pilotos titulados. ¡Enhorabuena!. Mucha suerte Roberto en esta nueva etapa dentro de AirHispania y muchas gracias por el compromiso.

- **AHS829B Pedro Jesus Salvador Sanchez**
- **AHS794E Jorge Gotopo**
- **AHS419D Francisco Arevalo**

Promoción anterior:

- **AHS8095 Antonio Navarro**
- **AHS723E Antonio Garcia de Lucas**
- **AHS779E Francisco Jose Molina Castillo**
- **AHS780E Francisco Javier Gonzalez Castillo**

INSTRUCTORES:

- **AHS205D Antonio Segura Cabañas**
- **AHS206E Simón Antonio Murillo Pérez**
- **AHS423C José Soriano Rodríguez**
- **AHS536E Francisco Javier Gómez**
- **AHS681E Humberto Malavé**
- **AHS921D Luis Cano**
- **AHS947B Roberto García Jiménez**

ESCUELA VFR

NUEVA PROMOCIÓN DE PILOTOS

La escuela VFR también sigue subiendo en el número de pilotos que han suerado las pruebas teórico-prácticas. Sin duda, es la cantera para las siguientes titulaciones. Enhorabuena a todos, y en especial a sus instructores.

- **AHS764E Tadeo Lava**
- **AHS777E José Villaverde**
- **AHS554E Eduardo Rodríguez Prieto**
- **AHS610D Rubén Sánchez Ortega**
- **AHS811E Enrique Alonso Riquelme**
- **AHS346C Francisco Delgado**
- **AHS846C Petar Emilov Vasiliev**
- **AHS446E Francisco García Medrano**
- **AHS814E Óscar Santos García**
- **AHS817E Pablo Ballesteros Borondo**

INSTRUCTORES:

- **AHS197B Ricardo A. Flores Navajas**
- **AHS271A Miguel Lozano**
- **AHS297E Javier Izquierdo Martínez**
- **AHS423C José Soriano Rodríguez**
- **AHS439C Gabriel José Raya Pérez**
- **AHS509B Jose Ignacio Delgado García**
- **AHS681E Humberto Malave**

ESCUELA CPL

NUEVA PROMOCIÓN DE PILOTOS

Después de la la habilitación IFR, toca dar el paso en el curso CPL, impartido por su instructor **Simón Murillo AHS206E**. Enhorabuena a los nuevos pilotos habilitados en el curso CPL y a Simón, por su tiempo y dedicación a AirHispania.

- **AHS152C José Antonio Rodríguez**
- **AHS481D Francisco Pavón**
- **AHS521E Esteban Muñoz Moreno**
- **AHS661E José Antonio Soto Giménez**
- **AHS749E Carlos Jurado Camarasalta**
- **AHS509B Jose Ignacio Delgado**
- **AHS359E Jose Luis Delgado**
- **AHS539E Jose Pla**

INSTRUCTOR:

- **AHS206E Simón Antonio Murillo Pérez**



CURSO PTLA

NUEVA PROMOCIÓN DE PILOTOS

Un curso **PTLA (Piloto de Transporte de Línea Aérea)** es la formación más avanzada para pilotos civiles virtuales y permite operar aviones comerciales de gran tamaño. Estos nuevos titulados tienen que saber temas mas profundos, como: la reglamentación aérea, procedimientos operacionales, navegación avanzada, meteorología, performance y planificación de vuelo...

Enhorabuena a los pilotos titulados y a **Luis Valtueña AHS801D** por compartir con nosotros sus amplios conocimientos y poner su tiempo a disposición de AirHispania.

-
- **AHS9224 José M^a García Mélida**
- **AHS536E Javier Gómez**
- **AHS9038 Manuel Matos**
- **AHS947B Roberto García**
- **AHS592E Antonio Vázquez**
- **AHS509B Nacho Delgado**

INSTRUCTOR:

- **AHS6276 Enrique Plana Martin**
- **AHS801D Luis Valtueña Marañón**
- **AHS872E Juan Manuel Barros**

**ENCUENTRO
AEROTRASTORNADOS**

25 años volando juntos



**Madrid
31 de mayo y 1 junio
2025**

Actividades de celebración en Madrid con
motivo del 25º aniversario de **AirHispania**
el 31 de mayo y el 1 de junio de 2025

DÍA 31 DE MAYO, SÁBADO

Visita al Museo del Aire y del
Espacio en Cuatro Vientos

COMIDA SÁBADO 31 MAYO

Club Barberán: Centro Deportivo y Sociocultural Militar del Ejército del
Aire y del Espacio (C.D.S.C.M.E.A) Barberán y Collar.

Se trata de un Club Militar, fundamentalmente un campo del golf, de
acceso restringido. Hemos obtenido, dado nuestro carácter de
asociación de aerotrastornados, autorización del Coronel Director
del Club para realizar allí nuestra comida del Sábado.

DÍA 1 DE JUNIO, DOMINGO

Exhibición Aérea de la Fundación
Infante Orleans(FIO)

COMIDA:

EL MIRADOR DE CUATRO VIENTOS

Desde el Salón que nos han reservado se puede seguir la
exhibición aérea.

Durante la misma nos servirán un cocktail de bienvenida.
Tras la comida el Salón quedará a nuestra disposición para
realizar los actos sociales que queramos.

Madrid
31 de mayo y 1 junio 2025



AirHispania
Líneas Aéreas Virtuales



25°
aniversario

25 años volando juntos

GRUPO
AEROTRASTORNADOS

AHS297E Javier Izquierdo
AHS205D Antonio Segura
AHS681E Humberto Malabe
AHS439C Gabriel Raya
AHS799E F. Javier Fernández
AHS417E Fernando Coro

AirHispaniaNews

NOTICIAS, EVENTOS, ANUNCIOS Y NOVEDADES MÁS RECIENTES

**Edición y Redacción:
Fernando Coro AHS417E**

**Para cualquier sugerencia sobre esta
publicación, por favor, contactar con
Fernando Coro AHS417E en el siguiente correo:**

ahs417e@gmail.com



AirHispaniaNews - N°7 Junio 2025