

## LISTO SALIDA...

- Última licencia aprobada AHS515C
- Vuelven los Eventos tras el periodo vacacional
- Paneles de Cessna 182 y Beech Baron 58 reformados
- Nuevo escenario de Málaga en AirHispania SC, por Juan Luis Sánchez AHS8125

## CONTENIDO

Novedades informáticas	2
La imagen que damos	3
Escuela VFR	5
Escuela IFR	6
ATC News	7
Reportaje, Grupo de Eventos	8
Air Hispania SC - Málaga	12

# Boletín Air Hispania

NUMERO 2

1 DE OCTUBRE DE 2009

## Resultado del I concurso de fotografía real

El día 26 de julio se anunció el resultado del I Concurso de fotografía real de Air Hispania.

Siendo los galardonados, con el 1º premio la fotografía "Air Maldivian" de nuestro compañero

AHS277C Cristian Varela con 17 votos y con el 2º premio la fotografía "Spantax" tomada con el objetivo de AHS7586 Luis Martínez que obtuvo 11 votos.



**Foto ganadora "Air Maldivian Twin Otter"**

Los premios para el primer clasificado camiseta y gorra Air Hispania y para el segundo una gorra Air Hispania

El total de fotos enviadas fueron 54, esperamos que en próximas ediciones os animéis y participéis enviando vuestras fotos.

## Aerolínea Air Hispania, nuevo piloto

El día 20 de agosto nuestro amigo, compañero, instructor, y ahora flamante piloto de la Aerolínea Air Hispania Rafael López Miranda AHS265A ha superado y con nota el examen de ingreso en la más alta calificación de nuestra compañía.

Rafa, a partir de ahora podrá lucir en toda comunicación y documentación interna y externa de su nuevo indicativo AHS1005.

Pero el trabajo no acaba aquí, nuestro compañero deberá pasar las renovaciones de su licencia periódicamente y esto le

obligará a estar siempre al máximo nivel de conocimiento aeronáutico como sus homólogos en la vida real.

Enhorabuena Rafa, AHS1005

# Actualizaciones informáticas



La versión actual de AHSRadar es la 1.7f

*“Estimaciones e información adicional del PV, estos campos hasta ahora habían sido ignorados por los pilotos en sus planes de vuelo, es necesario completarlos correctamente para aprobar el plan”*

Los paneles de la Cessna y Baron de la Escuela, han sido remodelados



Este verano Jose Maria Guglieri AHS5000 no se ha estado quieto y ha realizado una gran cantidad de mejoras en el aspecto informático de la gestión de la compañía, las cuales os detallamos a continuación:

## AhsRadar:

Tenéis disponible una nueva versión del Radar: AhsRadar v1.7f

### Mejoras:

Información sobre el Piloto:

- Muestra la información correcta sobre las titulaciones del piloto.

### Plan de Vuelo:

- Si el plan de vuelo o las observaciones no salen completas, poniendo el puntero del ratón sobre el mismo lo podremos ver completo.

### Datos añadidos al plan de vuelo:

- Hora estimada de salida
- Hora real de salida
- Duración estimada del vuelo
- Combustible a bordo (horas/minutos de vuelo)

Con el uso de Ctrl + [botón IZQUIERDO] se pueden dibujar líneas, polígonos, etc y grabarlos en un archivo para su utilización en el diseño de sectores.

NOTA: Estos últimos campos, hasta ahora han sido ignorados por los pilotos en sus planes de vuelo, por lo que habrá

que ir acostumbrándolos ha completarlos correctamente para aprobar el plan.

## AhsBender:

Disponible versión 3.07a del programa para valoración de vuelos AhsBender.

### Novedades:

- Posibilidad de volver a valorar vuelos ya valorados pero sin llegar a su contabilización.
- Posibilidad de modificar las observaciones después de ver el resultado de la valoración.
- Posibilidad de generar archivo de Texto con la valoración del vuelo para guardar, imprimir, enviar, etc.

## AhsBox (caja-negra)

Disponible versión 2.0

- Rediseño completo del interface.
- Eliminadas opciones no imprescindibles
- Activación y desactivación vía gauge en el panel de la aeronave.

## AhsPlan (planificador de vuelos):

Disponible versión 4.0a

### Las novedades que incorpora:

- Se pueden guardar planes de vuelo para volver a cargarlos posteriormente y modificarlos, etc.
- Un cálculo algo mas aproximado de consumos.
- Consulta modificación y altas de aeronaves a través del propio programa. Se pueden cambiar las performances según vuelo, condiciones, etc.

## Cessna 182s de la escuela:

- Rediseñado completamente el panel.
- Opciones para pantalla normal o panorámica.
- Compatible FS9 y FSX.

## Baron 58 de la escuela:

- Rediseñado completamente el panel.
- Opciones para pantalla normal o panorámica.
- Compatible FS9 y FSX.

## Aerolínea:

- Reformado el funcionamiento de la Aerolínea haciéndolo semejante a Aerotaxis

## Sindicación RSS

Ahora podéis agregar las noticias de Air Hispania a vuestro lector RSS preferido.



# El plan de vuelo..... la imagen que damos

International Flight Plan			
3 MESSAGE 3 (FPL)	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION AHS1002	8 FLIGHT RULES Y	TYPE OF FLIGHT N
9 NUMBER 1	TYPE OF B190	WAKE TURBULENCE CAT. 1	10 EQUIPMENT SDGUYIS
13 DEPARTURE AERODROME HLEIA	TIME 11245		
15 CRUISING SPEED N10280	LEVEL F220	ROUTE MENKU A1 AXD L617 IMRUT W725 BRN A411 BNA W9 DHR/VFR	
16 DESTINATION HLLGN	TOTAL EET HR MIN 0330	ALTN AERODROME HLLGD	2ND ALTN AERODROME
18 OTHER INFORMATION OPR/AIRHISPANIA REG/ECBMN DOF/090907 A/WHITE C/RICO			
19 SUPPLEMENTARY INFORMATION			
HR MIN 0515	PERSONS ON BOARD P1	PILOT-IN-COMMAND C1 MARIANO RICO	

Existe una parte de la simulación que no se le da la importancia que realmente tiene.

Me refiero al Plan de Vuelo (PV)

Muchos pilotos lo rellenan de cualquier manera, con errores, imprecisiones y sin ajustarse a normativa para su cumplimentación.

Sin entrar en el nivel de detalle que requiere la confección de un Plan de Vuelo Operacional, el Plan de Vuelo OACI - que es el que enviamos a las dependencias de control - es un resumen de nuestras intenciones, de que medios disponemos y cualquier información relevante que deban conocer las dependencias de control.

Un PV correctamente relleno es vital para que el ATC pueda darnos un servicio adecuado y eficaz.

Un PV incorrectamente cumplimentado indica la mala formación de un piloto, o lo que es peor, su dejadez.

Los errores mas comunes son:

-Punto incorrectos de llegada y salida.

-Aerovías a niveles equivocados (par / impar).

-Cambios de nivel de vuelo no indicados debidamente en la ruta.

-TAS (N) errónea en Baja Cota.

-No poner Mach (M) si volamos en Alta Cota.

-Equipamientos que no están instalados en el avión

-Tiempo de vuelo incorrecto

-Alternativos inadecuados

-Tiempo de combustible

-RMK no cumplimentado (DOF, OPR, REG, etc)

Para un ojo entrenado, un simple vistazo a un PV le indica muy claramente ante que clase piloto se encuentra.

Así pues, os ruego la máxima atención y cuidado al relleno el PV.

No solo por la imagen que estéis dando sino porqué estéis representando a nuestra aerolínea.

En nuestra web tenéis a vuestra disposición toda la información que se requiere para relleno correctamente un PV. Conviene saber donde se encuentra para poderla consultar ante cualquier duda que tengamos.

Adjunto un resumen sobre los RMK y otro sobre Equipamientos que envié recientemente a la lista de correo nuestro compañero David Madroño, Director de la Escuela AHS.

Plan de vuelo de la red IVAO

Recordad siempre que el PV es la tarjeta de visita ó carta de presentación de un piloto, y dice mucho de él y de su compañía.

“El plan de vuelo es nuestra tarjeta de visita, nuestra carta de presentación, de él se puede deducir la calidad del piloto”

AHS1002 Joan Velasco  
Dir Ops/Seguridad en Vuelo AHS

**SOBRE RMK...**

Desde la escuela IFR me gustaría haceros una recomendación para todos los que volamos en instrumental y con el fin de dar una imagen homogénea y profesional de cara al exterior, aunque deberíamos utilizarlo también en nuestra red y no solamente en las externas.

Debemos actualizar parte del temario de la escuela porque prácticamente no hablamos de ello, pero supongo que ya os habréis fijado que cada uno pone en el campo “OTHER INFORMATION”, lo que quiere y en el formato que mejor le parece.

Es sencillo llegar a una metodología común, que es la metodología que pone en las normas para relleno planes de vuelo dentro de la Ley de la Navegación Aérea. Solamente debemos de seguir los siguientes pasos para relleno ese campo con los siguientes prefijos y en el orden indicado para que todos lo hagamos igual, aunque podréis encontrar informaciones variadas sobre distintos órdenes en el posicionamiento de los prefijos.

# La imagen que damos... continuación



Los pasajeros ven la pintura, los profesionales el plan de vuelo.

“No se indica el  
RMK/CHARTS  
ON BOARD, se  
asume que todo  
piloto que vuele  
on-line lleva  
cartas a bordo.”

Plan de  
vuelo ICAO

**DOF/** Fecha del vuelo en formato AAMMDD (año AA mes MM Día DD)

**REG/** Matrícula de la aeronave

**OPR/** Nombre del operador

**STS/** Motivo por el que se requiere atención especial del ATS; Ej. Avión hospital (STS/HOSP), fallo en un motor (STS/ONE ENG INOP), No capacidad RNAV (STS/NONRNAV), RNAV no funciona (STS/RNAVINOP)..

**RMK/** cualquier otra indicación que queramos poner en conocimiento del ATS o que el ATS nos indique que pongamos en formato texto.

**A/** Colores y marcas de la aeronave que los distinguen de otras a modo aclaratorio, aunque existe un campo **A/** que está enlazado con la MTL que tengamos seleccionada.

Un ejemplo real de cómo deberíamos ponerlo.

En los planes de vuelo reales el apartado **A/** suele ir en otro sitio debajo de OTHER INFORMATION

Para la BE58

DOF/090728 REG/ECBJP  
OPR/AIRHISPANIA VA RMK/  
IFPS CHANGES ACCEPTED  
A/WHITE WITH RED YEL-  
LOW & BLUE MARKS

Detalle

DOF/090728. (Día del vuelo – Date Of Flight), 28 de Julio de 2009

REG/ECBJP. Matrícula de la aeronave EC-BJP

OPR/AIRHISPANIA VA. Vuelo operado por AirHispania Virtual Airline (VA)

RMK/IFPS CHANGES ACCEPTED.

Confirmamos que estamos abiertos a variaciones en el plan de vuelo si se requieren

A/WHITE WITH RED YELLOW & BLUE MARKS. La aeronave se caracteriza por ser blanca con marcas de colores rojo, amarillo y azul.

El mismo para un B738

DOF/090728 REG/ECSTS  
OPR/AIRHISPANIA VA RMK/  
IFPS CHANGES ACCEPTED  
A/WHITE WITH RED YEL-  
LOW & BLUE MARKS

Detalle

DOF/090728. (Día del vuelo – Date Of Flight), 28 de Julio de 2009

REG/ECSTS. Matrícula de la aeronave EC-ST5

OPR/AIRHISPANIA VA. Vuelo operado por AirHispania Virtual Airline (VA)

STS/. En este caso no ponemos STS porque el avión está capacitado RNAV. Lo utilizaríamos como STS/RNAVINOP en caso de fallo RNAV

RMK/IFPS CHANGES ACCEPTED. Confirmamos que estamos abiertos a variaciones en el plan de vuelo si se requieren

A/WHITE WITH RED YELLOW & BLUE MARKS. La

aeronave se caracteriza por ser blanca con marcas de colores rojo, amarillo y azul.

El mismo para la Citation X, y Learjet de Enric cuando “putea” como vuelo hospital  
DOF/090728 REG/ECCCX  
OPR/AIRHISPANIA VA STS/  
HOSP RMK/IFPS CHANGES  
ACCEPTED A/WHITE WITH  
RED YELLOW & BLUE  
MARKS

Detalle

DOF/090728. (Día del vuelo – Date Of Flight), 28 de Julio de 2009

REG/ECSTS. Matrícula de la aeronave EC-ST5

OPR/AIRHISPANIA VA. Vuelo operado por AirHispania Virtual Airline (VA)

STS/HOSP. En este caso ponemos HOSP por tratarse de un vuelo Hospital.

RMK/IFPS CHANGES ACCEPTED. Confirmamos que estamos abiertos a variaciones en el plan de vuelo si se requieren

A/WHITE WITH RED YELLOW & BLUE MARKS. La aeronave se caracteriza por ser blanca con marcas de colores rojo, amarillo y azul.

¿Sencillo verdad?

No se trata de crear un foro de discusiones al respecto, si no de que todos lo intentemos hacer igual.

Como podéis ver, no incluimos el mensaje “RMK/CHARTS ON BOARD” porque se asume que todo piloto que vuele on-line lleva cartas a bordo, por lo que sería redundante.

Gracias a todos,

David Madroño  
AHS1004 – AHS279A

FLIGHT PLAN / PLAN DE VUELO			
PRIORITY Prioridad		ADDITIONAL INFO Información adicional	
<< FF >>			
PLANNED TIME Hora de salida		ESTIMATED TIME Hora de llegada	
<< >>		<< >>	
SPECIFIC COMMENTS (ONLY IF REQUIRED) (COMENTARIOS ESPECÍFICOS (SÓLO SI SE NECESITA))			
MESSAGE TYPE Tipo de mensaje		FLIGHT PLAN IDENTIFICATION Identificación del plan de vuelo	
<< >> (FPL)		<< >>	
NUMBER Número		TYPE OF AIRCRAFT Tipo de aeronave	
10		10	
DEPARTURE AIRPORT Aeropuerto de salida		ARRIVAL AIRPORT Aeropuerto de llegada	
10		10	
CRUISE SPEED Velocidad de crucero		LEVEL Altura	
10		10	
DESTINATION AIRPORT Aeropuerto de destino		TOTAL FUEL TANK Capacidad total del depósito de combustible	
10		10	
OTHER INFORMATION / Otros datos		ALTA AERODROMO Aeropuerto de destino	
		10	
SUPPLEMENTARY INFORMATION (ONLY TO BE TRANSMITTED IN FLIGHT) (Información suplementaria (SÓLO SI SE TRANSMITE EN VUELO))			
PERSONS ON BOARD Personas a bordo		EMERGENCY RADIO Equipo de radio de emergencia	
10		10	
EQUIPMENT / EQUIPO		EQUIPMENT / EQUIPO	
10		10	
CAPACITY / Capacidad		COVER / Cobertura	
10		10	
A /		C /	
10		10	
PROT IN COMMAND / Prot en comando		10	
10		10	



# Noticias desde la escuela VFR

Cinco nuevos pilotos obtenían su nueva titulación PPL VFR en el último examen VFR realizado justamente antes de comenzar el periodo vacacional, y otros cuatro pilotos nada más finalizar el mismo en el mes de Septiembre

de forma satisfactoria los alumnos PPL VFR Unai Altuna (AHS707B) y Luís Miguel Gil Gonzalo (AHS241C).

A parte del examen VFR y a pesar de la cancelación mencionada, Julio nos permitió convocar otras

son 97 alumnos los que tenemos inscritos en la escuela VFR, con 5 de ellos pendientes de realizar el examen VFR, 8 pendientes de realizar el Repaso General VFR, 18 pendientes de las tutorías VFR3 y VFR4, 8 pendientes de la VFR2 y 58 alumnos pendientes de



“Nada mas acabar el periodo vacacional 4 alumnos aprobaron el VFR”

Tras superar las pruebas realizadas en LEGR aprovechamos para felicitar a estos 9 PILOTOS que demostraron su aptitud.

Juan Francisco de Blas (AHS170C), Lisandro Diego Giraldez (AHS234B), Carlos Espiga Pacheco (AHS305C), Alexis Campos Hortigüela (AHS316C), José Vicente Fuster (AHS778A), Cristian Varela (AHS277C), Jorge Berrocal (AHS899A), Antonio Rodríguez Astudillo (AHS697A) y Jesús Benavent (AHS953A)

Durante el periodo veraniego hemos intentado llevar a cabo alguna que otra tutoría que hemos tenido que cancelar al no existir suficientes alumnos disponibles para llevarla a cabo, como la convocada por Sergi Ibarz (AHS750A) para el 11 de Julio, por lo que la última tutoría realizada fue una VFR2 impartida por Ángel Balanyá (AHS697B) que se llevó a cabo el 15 de Julio, tutoría que superaron

4 tutorías VFR que si que llevamos a cabo, tutorías donde conseguimos dar un empujón a 15 alumnos que continúan progresando en la escuela VFR.

Durante el mes de Septiembre, y con el primer examen VFR, hemos reanudado ya la actividad de la Escuela VFR de nuevo, e iremos incorporando más y más mejoras de forma paulatina. Para empezar contamos ya con una nueva C182S que José Mª Guglieri – AHS5000 nos ha preparado, un avión con un panel totalmente modificado que sin duda corrige algunos de los defectos del anterior y aumenta el campo de visión existente sobre el panel.

Simón Llinares (AHS225B) está realizando un profundo análisis de necesidades en función de las estadísticas de que disponemos. A fecha de cierre de esta edición,

comenzar el curso con su primera tutoría.

David Madroño  
AHS1004/AHS279A

Dirección Escuelas IFR / VFR

Panel nueva  
Cessna 182



# Escuela IFR



**Baron 58  
EC-BJP**

Al igual que ha ocurrido con la escuela VFR, se ha regularizado todo el grupo de alumnos para los que habían transcurrido más de cuatro meses desde la última tutoría.

Para llevar a cabo esta regularización, nos pusimos en contacto con los alumnos pendientes de tutorías con el fin de conocer sus intenciones de cara al futuro, renovando la fecha de última tutoría a todos aquellos alumnos que nos contestaron, por lo que actualmente contamos con 45 alumnos que están realizando el curso IFR, y de los 45 tenemos a 15 pendientes de comenzar la primera tutoría, 6 pendientes de la tutoría

IFR2, 6 pendientes de la IFR3, 4 pendientes de la IFR4, 4 pendientes de la IFR5, 4 pendientes de la IFR6, 3 pendientes del repaso general IFR y 3 pendientes de realizar el examen IFR.

Al igual que está haciendo Simón con la escuela VFR, Carlos Oliva (AHS9202), está estudiando la forma de gestionar de mejor manera las tutorías que llevamos a

cabido con el fin de mejorar el servicio que desde la escuela IFR damos a los alumnos de la misma. Ni que decir tiene que en la escuela IFR tampoco hemos parado durante el verano hasta que no ha habido

(AHS265A) y a José Carlos Vidal (AHS059A) el esfuerzo realizado para continuar permitiendo avanzar a nuestros Alumnos IFR.

Septiembre será también el mes de la reanudación de las clases, con también novedades en metodologías, formas de ingreso en la escuela y avión de la misma.

José M<sup>a</sup> Guglieri ha modificado el avión de la escuela VFR, pero la escuela IFR no podía ser menos, así que contamos ahora con una nueva BE58, totalmente reformada y que nos permitirá concen-



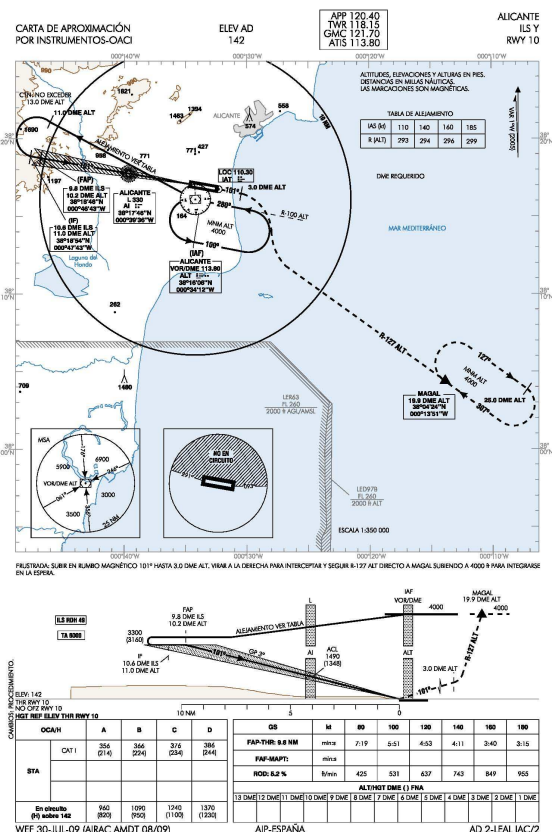
**“8 tutorías  
convocadas en  
los meses de  
julio y agosto,  
de las cuales  
se anularon 5  
por falta de  
alumnos”**

mas remedio por falta de asistentes a las tutorías convocadas.

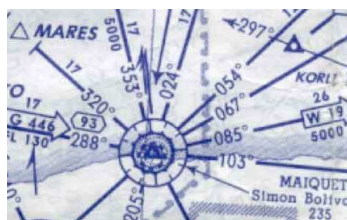
8 tutorías convocadas entre los meses de Julio y Agosto, 8 tutorías de las cuales hemos tenido que cancelar 5 de ellas por falta de alumnos. Agradecer a Rafael López Miranda

trarnos mejor en el vuelo instrumental, por lo que con la información que nos transmita Carlos Oliva y la próxima reunión de instructores IFR/VFR que tendrá lugar el primer fin de semana de Septiembre, esperamos poder poner en marcha todo de nuevo.

David Madroño  
AHS1004/AHS279A  
Dirección Escuelas IFR / VFR



**Cartas IFR**



# ATC News



**Detalle de una torre de control de los años 30**



**“El próximo 20 de octubre se celebra el Día Internacional del Controlador de Tráfico Aéreo”**

**Archie William League, el primer ATC.**



En este número estrenamos una nueva sección fija, ATC News.

Esta sección como os podéis imaginar va sobre el mundo del Controlador Aéreo, será una sección

sobre todo didáctica e instructiva, pero sobre todo, será amena.

El redactor de esta sección será nuestro compañero Lluís Gràcia AHS8960, que de la mano de la Escuela ATC nos traerá en cada número artículos interesantes sobre el control aéreo.

No me enrolló mas y os dejo con el contenido de la primera entrega.

## Un poco de historia.....

El próximo 20 de octubre se celebra el Día Internacional del Controlador de Tráfico Aéreo.

Para hablar de la historia del control aéreo debemos remitirnos a Estados Unidos, a principios del siglo XX. Los primeros pilotos volaban tan solo mirando hacia el horizonte y los puntos de referencia en tierra. Esto tenía

una seria desventaja, ya que las nubes a menudo obstaculizaban la visión del horizonte y de tierra firme.

**Archie William League (1907-1986),** quien es reco-

nocido como el primer controlador aéreo, el fue contratado por la ciudad para dirigir el creciente tráfico en San Luis Lambert Field y su torre de control era una carretilla que usaba para cargar en el verano una sombrilla de playa, una silla, su almuerzo una libreta para anotaciones y un par de banderillas para dirigir los aviones.

La creciente demanda de fiabilidad en el transporte y en los servicios de vuelos de pasajeros llevó al desarrollo de instrumentación de vuelo, se comenzó con la introducción en 1921 de los faros rotatorios colocados entre Columbus y Daytona, Ohio a distancias de 80nm entre si, los cuales eran visibles a los pilotos y giraban a intervalos de 10 segundos, esto hizo posible la implementación de la ruta durante las noches pero aun así esto no era suficiente.

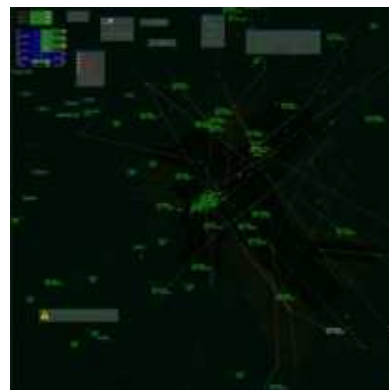
El desarrollo de la radio fue de gran importancia para la aviación. Ya para la primera guerra se utilizaba en algunos aviones pudiendo comunicarse el piloto con personas en la tierra su primer uso fue para transmitir el estado meteorológico. Con el aumento del tráfico se hizo necesario algún tipo de control coordinado y fue entonces cuando nació el servicio de control aéreo.

El departamento de comercio de los estados unidos hizo construir 83 radiofaros que para 1932 estaban operables transmitiendo señales las cuales los pilotos podían seguir hasta su destino luego vinieron los NDB y los VOR.

El control aéreo se desarrollaba usando el tiempo como la base para el control. Cada

aeronave tenía un preciso horario de despegue y tiempos de cruces fijos. Los aeroplanos que volaban por la misma ruta eran guiados usando figurillas de plástico movidas manualmente a lo largo de enormes mapas horizontales en las salas de ATC. A estos indicadores se les llamaba "shrimp boats" (barcos del camarón) y continúa siendo un soporte de emergencia en muchos centros de control hoy en día.

Con el desarrollo del radar en los inicios de los años 40 se logro un gran avance su primer uso fue militar y posteriormente sería aplicado en la aviación comercial. Este concepto fue la respuesta a un crítico suceso. En 1956, dos aviones de pasajeros, ambos volando bajo las reglas



de vuelo de la época, chocaron sobre El Gran Cañón. Uno ascendía y el otro descendía. El Congreso mandó que se hiciese algo y se creó el ATC basado en radar. Con el control mediante radar, los controladores pueden manejar el vuelo de un avión y cumplir su premisa de seguridad básica: mantener la separación entre las aeronaves.



# ATC News (continuación)

## ¿Seguro que nos entendemos?

**“Lo que el controlador piensa no tiene por que ser igual a lo que acaba diciendo”.**

**“El controlador lo dice pero... ¿el piloto lo ha oído?”**

**“El oírlo no significa el comprenderlo”**

**“El comprenderlo no implica el ejecutarlo correctamente”**

**“El que se ejecute correctamente no presupone que siempre vaya a ser así”**

El uso del lenguaje en las comunicaciones, a pesar de utilizar el mismo idioma, no implica que siempre quede todo claro. Dejando de lado los errores, existen multitud de aspectos que pueden afectar la comprensión de las instrucciones dadas y ello nos debe hacer estar atentos a las instrucciones y a sus correctas colaciones.

Factores como una mala calidad de audio, instrucciones ambiguas o excesivamente largas, la velocidad con la que hablamos, factores lingüísticos o simplemente que a veces creemos haber oído lo que esperábamos oír y no realmente lo dicho, hacen que pueda iniciarse una situación conflictiva.

La tabla anterior pertenece a un estudio realizado por Eurocontrol a lo largo del año 2005 donde se detallan algunos errores o situaciones creadas y los factores que ayudaron a desencadenarlas.

**Lo que esperamos oír y por tanto creemos oír.....**

Para ilustrar lo anterior veamos un ejemplo ocurrido en la vida real. La situación es la siguiente: El piloto está alineado en pista a la espera de la autorización para despegar. La secuencia de lo ocurrido es la siguiente:

Controlador: **“[airline] [flight number] you are cleared to the Papa Beacon, climb and maintain flight level nine zero, right turn after takeoff,”**

El controlador entendía que la instrucción dada pertenecía a las autorizaciones previas al despegue, pero el piloto que en su situación esperaba una autorización para despegar colacionó **“Cleared to takeoff”** e inició la carrera de despegue con lo que colisionó con otra aeronave.

Este ejemplo es demostrativo de que a veces oímos no lo que nos han dicho sino lo que esperábamos oír.

Otro factor importante a tener en cuenta es que por muy claro que tengamos lo que queríamos decir

número 2 y la preposición “to”. El piloto confundió uno por otro.

Evidentemente además el controlador creyó que la colación del piloto era correcta pues cayó en el mismo error: confundir el “to” con el número 2

Así pues, el que una instrucción sea “correctamente” colacionada no nos exime a los controladores de estar atentos a su ejecución para evitar situaciones de riesgo

A todos nos ha pasado alguna vez que al dar autorización de despegue a un VFR y mandarlo a, por ejemplo, viento en cola derecha el piloto ha despegado y realiza el viento en cola izquierda. Errores aparte, quizás el piloto ha oído que al precedente se le ha mandado a viento en cola izquierda y ha

Occurrence	Contributing factors
Similar call sign	Controller accent (34%), controller speech rate (28%), pilot distraction (22%), pilot expectation (25%) and pilot fatigue (20%)
Frequency change	Controller accent (51%), controller speech rate (42%), pilot distraction (43%), pilot fatigue (35%) and pilot workload (31%)
Non- standard phraseology	Controller (64%) and pilot (41%) use of non-standard phraseology, controller accent (49%), language problems (46%), ambiguous phraseology (41%)
Blocked transmission	Frequency congestion (63%), controller workload (33%), untimely transmission (27%), pilot workload (22%), long message (20%)

no significa que nuestro interlocutor entienda lo mismo. Un controlador decide darle más descenso a una aeronave bajo su control...

Controlador: **“[airline] [flight number] descend to “two four zero zero”.**

Y el piloto colacionó: **“ok. To four zero zero.”** Y descendió para establecerse en 400 pies en lugar de a 2400 pies.

Aquí el error se produce debido a la similitud fonética en inglés del

asumido que a el le darían la misma instrucción, y a pesar de que incluso ha colacionado “a viento en cola derecha” su mente estaba preparada para hacerlo a izquierdas y así lo ha ejecutado.

Como conclusión, nuestras instrucciones deben ser claras, unívocas y ajustadas a fraseología standard, y aún así, y a pesar de su correcta colación, mantenernos atentos a su correcta ejecución.

Por ello es importante NO obviar las colaciones y ante la menor duda repetir la instrucción y asegurar su colación.



# La persona tras el indicativo...

## Esta semana... AHS1005 Rafael L. Miranda

Os traemos la charla que tuvimos con Rafa Miranda, con su recién estrenado indicativo AHS1005.

**Pregunta:** ¿Cómo te sientes siendo un SIR 1005?

**Respuesta:** Lo primero que sentí fue una gran satisfacción de llegar a lo que más se parece a ser un piloto real de una aerolínea, que es lo que más me hubiese gustado ser en mi vida.

**P:** ¿Qué es lo que más te ha costado a la hora de llegar a este nivel, que te ha llevado más horas de prácticas?

**R:** Lo que más me ha costado ha sido creer que podía hacerlo.

La parte teórica no me ha llevado mucho tiempo, puesto que el manual y las emergencias del B763 tuve que aprendérmelas muy bien para el PTLA, y desde entonces no he dejado de repasar y

Y hay que reconocer que en estos casi tres años que han pasado desde entonces, ha mejorado mucho el sistema y la enseñanza que se imparte, y por lo que voy conociendo, en los próximos meses va a mejorar todavía más.

**P:** ¿Cómo te las arreglas para hacer tantas horas de vuelo?, eres la envidia de la compañía :-)

**R:** Como te he dicho al principio, lo que más me hubiese gustado ser es piloto de una aerolínea, y pienso que al final tengo la suerte de poder sentarme en la cabina de un avión como si fuese realidad.

Como es lo que más me gusta y tengo la suerte de estar jubilado, no vuelo todavía más sólo por sentido de responsabilidad para poder dedicarle tiempo a mi familia y a mis otros hobbies, como el deporte, la lectura y la música.

**P:** Una última recomendación para los que están empezando ahora en la compañía.

**R:** A los que están empezando les recomiendo paciencia, seriedad y constancia. Que entiendan que nadie nace sabiendo, pero que todo se puede aprender con práctica y algo de esfuerzo. Que no intenten ir demasiado deprisa quemando etapas, que disfruten sin prisa de cada una de ellas. Y que siempre estén abiertos a aprender de todos,

incluso de los que vienen detrás de ellos, porque de todos y de todo se aprende.

E insisto, que disfruten, que no hagan nada sin disfrutarlo.



Al pasar una hora empecé a darme cuenta de lo que ello representaba y a comprender que tenía una gran responsabilidad como Piloto de Aerolínea, y que tenía que ser capaz de devolver de alguna manera a mis compañeros de Air Hispania el haberme ayudado a poder sentir esta satisfacción.

Aprovecho para agradecer a los compañeros que especialmente me han dedicado su tiempo y su consejo.

No quiero nombrarlos para no hacer distinciones y porque ellos saben quiénes son.

profundizar. La parte práctica fue la peor, porque me ha costado muchas horas el ser capaz de dominar ese "bicho" hasta crearme capaz de realizar con solvencia los ejercicios que se exigen en el examen de Aerolínea.

**P:** ¿Qué te parece el sistema que emplea Air Hispania para el ascenso de categorías?

**R:** Me parece estupendo. El día que vi por primera vez la web de Air Hispania, me pareció un sueño que tuviese un sistema de enseñanza que, siendo de vuelo virtual, se pareciese tanto a la realidad.

# El Grupo de Eventos Air Hispania

Después de un largo verano sin Eventos, por fin, el 3 de septiembre, se inauguró una nueva temporada.

Aprovechamos este primer Evento para conmemorar el 90 aniversario del aeropuerto de Málaga, inaugurando asimismo, el nuevo aeropuerto de LEMG para FS2004, realizado por nuestro compañero Juan Luis Sánchez AHS8125.

Para esta nueva temporada necesitábamos más colaboradores, así que se publicó una “oferta de empleo” en la lista AHS Pro.

Al final, después de varias gestiones, conseguimos seis nuevos colaboradores que, junto con los de la temporada anterior, formamos un grupo de trece personas (en **negrita** los nuevos):

**AHS9202 Carlos Oliva**  
**AHS853A Diego Cueto**  
 AHS9068 Edmundo J. Alvarez  
 AHS8886 Iñaki Quintana  
**AHS191C Javier Gracia**  
 AHS117A Jose Garcia  
 AHS5000 Jose M. Guglieri  
 AHS554A Jose Manuel Alonso  
**AHS904B Juan Bautista**  
 AHS8553 Luis Fernández  
**AHS323B Lázaro Velasco**  
**AHS951B Tarek Sidawi**  
 AHS093A Vicente Navarro

Estos nuevos colaboradores aportan “savia fresca” al grupo, con nuevas ideas, nuevas visiones, etc. lo cual ha incrementado la dinámica del grupo así como el nivel de discusión.

Desde aquí volvemos a darles las gracias por haber aceptado nuestra oferta.

## Cómo funciona el grupo de Eventos?

El Grupo de Eventos está formado por los Colaboradores y un Coordinador (el cual es a su vez Colaborador).

El Coordinador prepara el calendario de Eventos para toda la temporada y los asigna a los Cola-

boradores.

Los Colaboradores, en función del tipo de Evento (martes o jueves) y de la fecha, presentan una propuesta de Evento al Coordinador.

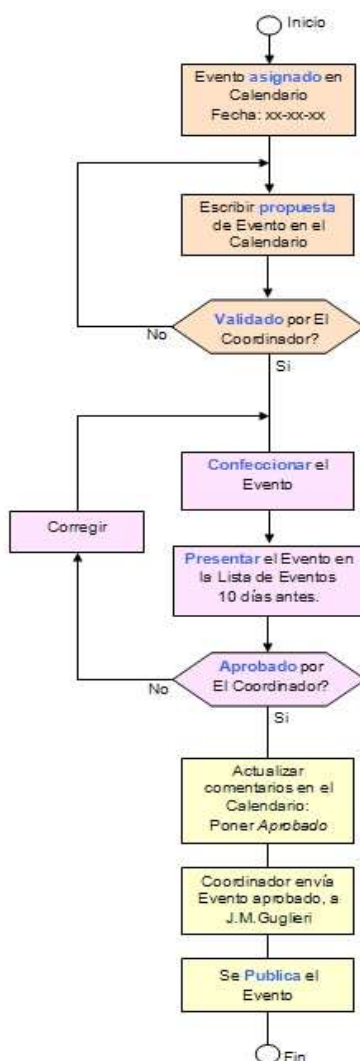
El Coordinador puede Validar o no la propuesta; en caso negativo, el Colaborador debe presentar otra propuesta diferente.

Una vez Validado el Evento, se pasa a la etapa de Confección. En esta etapa, bastante laboriosa, el Colaborador crea una historia alrededor de la cual gira el Evento

Una vez confeccionado el Evento, el cual hay que presentarlo como muy tarde 10 días antes de la fecha de celebración, el Coordinador puede Aprobarlo o no; en caso negativo, deben ser corregidos los errores y presentado de nuevo para su Aprobación.

Una vez Aprobado, el Coordinador envía el Evento a Jose María Guglieri, quien lo Publicará.

Todo esto se puede ver gráficamente en el siguiente organigrama:



Idea

Confección

Publicación

“Idea,  
confección y  
publicación,  
son las fases  
del proceso de  
creación de  
un Evento”

y prepara las rutas, mapas, dependencias, escenarios recomendados, etc.

# Grupo de Eventos... (continuación)

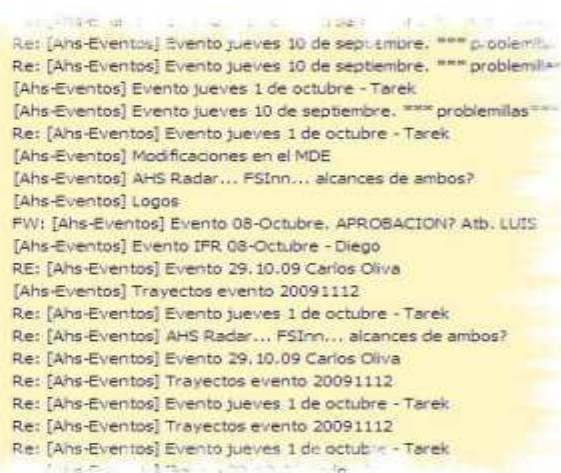
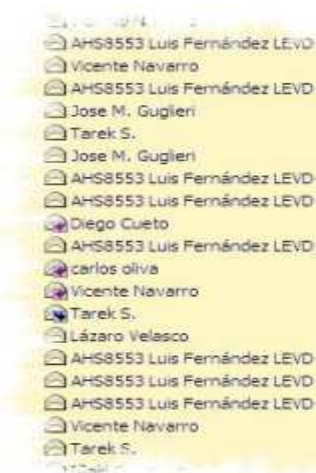
## Comunicaciones dentro del grupo de Eventos

El Grupo de Eventos posee dos medios para comunicarse:

**Lista de Correo de Eventos:** es similar a la Lista de Correo General que todos usamos. La utilizamos para:

- O Discusiones sobre Eventos
- O Presentación de propuestas para su Validación
- O Presentación de Eventos para su Aprobación
- Ayuda y soporte técnico (Word, Escenarios, Sectores Radar, etc.)

- **Zona Web reservada:** poseemos asimismo una zona



reservada en la web, a la cual sólo podemos acceder los miembros del Grupo de Eventos. En ella podemos encontrar:

- O El calendario de toda la temporada
- O Estado de cada Evento (Pendiente, Aprobado, Publicado)
- MDE (Manual de Diseño de Even-

tos). Manual que establece las normas básicas de creación de Eventos (requisitos, metodología, topologías, etc)

Bueno, pues esto es todo. Espero que hayáis sacado una idea clara de cómo funcionamos en el Grupo de Eventos.

Calendario de Eventos en Preparación:						
Fecha	Tipo	Licencia	Nombre	In	Ap	Pu
2009-09-10	IFR	AHS093A	Vicente Navarro Moreno	SI	SI	SI
2009-09-17	IFR	AHS5000	Jose M. Guglieri Pressler	SI	SI	SI
2009-09-22	VFR	AHS117A	Jose Garcia	SI	NO	SI
2009-09-24	IFR	AHS323B	Lázaro Velasco Villar	SI	SI	SI
2009-10-01	IFR	AHS951B	Tarek Sidawi	SI	SI	SI
2009-10-06	VFR	AHS8886	Iñaki Quintana	SI	SI	SI
2009-10-08	IFR	AHS853A	Diego Cueto Avin	NO	NO	SI
2009-10-15	IFR	AHS191C	Javier Gracia Mateos	SI	SI	SI
2009-10-20	VFR	AHS554A	Jose Manuel Alonso Marcili	NO	NO	SI
2009-10-22	IFR	AHS114B	Jose Manuel Alonso Marcili	SI	SI	SI

## La flota de Air Hispania.... Piper Archer PA28

Aeronave monomotor de pistón, de ala baja, y tren triciclo fijo para entrenamiento básico y recreo VFR, con capacidad IFR.

La PA28 tiene una velocidad máxima de operación de 125 nudos y un peso máximo al despegue de 3110 libras.

Podremos ascender con la piper hasta los 14.000 pies de su techo de servicio, su alcance también es

muy generoso con unas 565 millas náuticas.

En Air Hispania, la piper es bastante utilizada, gracias al modelo tan realista realizado por DreamFleet, lleva con nosotros un total de 2.700 ciclos y cerca de las 2200 horas de vuelo.

Se recuerda que el uso de esta aeronave esta autorizado para alumnos VFR.



EC-PAR, Piper Archer PA28



# Air Hispania SC, nuevo Aeropuerto de Malaga



## Vista aérea del aeropuerto

les ha unido recientemente Juan Luis Sánchez AHS8125.

Juan Luis nos ha sorprendido a todos con su magnífica creación.

Ya se dio cuenta Juan Luis de que Málaga era un buen “fregado”, cuando se puso a buscar todo tipo de información sobre el Aeropuerto, AENA, SkyCraper City, Google Earth, Airliners.net, JetPhotos, son algunos de los lugares en los que nuestro compañero se

Air Hispania SC, es un escenario pensado para satisfacer nuestras necesidades de tener una calidad gráfica y realista de los lugares donde volamos.

Pero Air Hispania SC lo que se ha convertido es en un referente mundial en lo que a escenarios freeware se refiere.

Compañeros pilotos de todo el mundo tienen

instalado nuestro escenario para poder llegar a España con garantía de realismo y fidelización con la actualidad.

Así como la importancia de tener radioayudas y demás navais al día.

Air Hispania SC consta con las aportaciones de compañeros que desinteresadamente y bajo la supervisión del Coordinador Iñaki Quintana AHS8886, diseñan y crean escenarios gratuitos para el Flight Simulator.

Colaboraciones importantes al Air Hispania SC han sido las de Alfredo Ferrer y Jose Manuel Alonso al frente de los escenarios remitidos por las Escuadrillas T6, y el propio Iñaki.

A este equipo de “Super-Hombres”, capaces de dominar el píxel y estos mas chulos que nadie ya que encima lo hacen en 3D, se



**“El diseño comenzó en noviembre de 2008 y fue finalizado en julio de 2009, después de unas 300 horas de trabajo”**

El Aeropuerto de Málaga (LEMG).

Nos comenta Juan Luis que este escenario nace de un día que estaba por motivos laborales en el Aeropuerto de Málaga, viendo la inmensidad de la obra de la T3 y al llegar a casa comprobó como era el Aeropuerto de Málaga en el Air Hispania SC, y vio que lo que había era muy pobre, y decidió ponerse manos a la obra.

Contactó con un experto en escenarios como es Alfredo Ferrer, Alfredo lo introdujo en el “mundillo” de la creación de escenarios y Juan Luis, habiendo sido aconsejado de que para ser el primero era muy grande se puso el casco, cogió el legón y se fue para la obra. (bueno como aquí estamos simulando lo que realmente hizo es coger el teclado y un refresco....)

documentó, aparte de las que cámara en mano hizo el mismo.

Gracias a su profesión, Arquitecto Técnico, le fue relativamente sencillo el tomar contacto con GMax, basado en dibujo CAD.

Después de que Alfredo le ayudara a salir de algún “atasco” el escenario fue cobrando vida, y después de la creación de pistas, indicadores de taxi, modelo de terminal en 3D, aplicación de texturas, inserción de árboles, fin-gers, coches, vallas, y después de unas 300 horas de trabajo Juan Luis finalizó el trabajo y gracias a él tenemos un escenario del Aeropuerto de Málaga de una gran calidad.



Plataforma de Málaga



## Delegación Madrid



Durante los meses de Julio, Agosto y Septiembre, no hemos realizado nuestra habitual comida mensual a la que muchos de nosotros ya somos asiduos, ya que durante el periodo vacacional es muy complicado que podamos comprometernos a asistir a la misma, por lo que será el próximo día 5 de Octubre de 2009 cuando retomemos nuestras comidas.

Aprovechando que algunos de los de Madrid estábamos en la zona de Alicante, no dejamos pasar la oportunidad de preparar una “quedada” en la zona levantina para así no perder la costumbre y aprovechar para conocer a algunos de nuestros compañeros de esa región, por lo que el pasado Sábado 11 de Julio de 2009 quedamos a cenar en el puerto deportivo Luis Campomanes de Altea, y donde nos juntamos ocho compañeros para disfrutar de una velada formidable contándonos todo tipo de batallitas relacionadas con nuestro hobby y en la que como de costumbre nos dieron las tantas de la madrugada.

David Madroño  
AHS1004/AHS279A  
Delegado Región Madrid

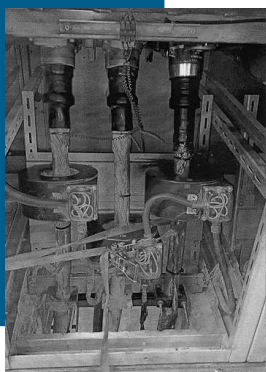


De izquierda hacia el fondo izquierdo y del fondo derecho hasta el primero de la derecha (Víctor Belliure – AHS395B, Ricardo Faus – AHS200B, David Madroño – AHS279A, Rafael Iniesta – AHS195A, Tomás Tortajada – AHS8073, Simón Llinares – AHS225B, Ernesto Buñuel – AHS9806 y Santiago Anso – AHS163C)

“Las vacaciones  
permitió reunir  
a un grupo de  
compañeros en  
las bellas aguas  
de la Costa  
Blanca”

## Apagón en Barajas

Cables cau-  
santes del  
apagón



El sábado 15 de agosto alrededor de las 23:00 se produjo un apagón en el Aeropuerto de Madrid Barajas, afectando a las terminales T4 y T4 satélite

El fallo eléctrico dejó sin funcionar escale-

ras mecánicas, ascensores, ordenadores, el tren automático entre terminales y demás servicios al viajero.

Entro en servicio una segunda central eléctrica que fue restableciendo los servicios paulatinamente hasta que fueron restablecidos por completo sobre las 00:00

Al parecer la causa del apagón reside en un cable de alta tensión cuya instalación presuntamente puede haber sido defectuosa.

Unos 6 vuelos de Iberia de largo recorrido se vieron afectados por la falta de fluido eléctrico.

# Delegación Barcelona

**LOS NAZIS PENSARON QUE EL PRIMER MINISTRO INGLÉS CHURCHILL..... IBA A BORDO. ¿o no?**

Son las 07.35 hora local portuguesa del uno de junio de 1943. Por la pista de rodadura del aeropuerto lisboeta de Portela el vuelo BOAC-777 con tripulación y aeronave de KLM y bautizado con el nombre de IBIS (Mítico pájaro sagrado del Nilo) con destino a Bristol (Inglaterra) ultima su lista de chequeo y se dispone a despegar.



norte de Cedeira cuando contacta con la torre de control.

-Nos están atacando aviones desconocidos.  
-Nos están atacando aviones desconocidos.

Imaginemos por un momento la tensión en la cabina. Los proyectiles atravesando el fuselaje, los motores rateando hasta pararse, el fuego adueñándose del avión por completo. Que momentos últimos los de los pilotos, zigzagueando en el cielo con un avión

que se estremecía por todos sus remaches. Ese ancho mar que se hacía más y más grande. Más y más cercano.

Después el silencio. Unas semanas antes un piloto holandés compañero del capitán Tepas, el comandante Koene Dirk Parmentier había logrado zafarse de unos Junkers alemanes, con base en Burdeos, que le

atacaron.

Sin embargo esta vez los pilotos nazis se esmeran en su objetivo y logran derribar el avión, que envuelto en una bola de fuego cae al mar. No hay supervivientes.

A bordo cuatro tripulantes cuyo comandante de nacionalidad holandesa Quirinus Tepas y trece pasajeros, ignorantes de su destino, se afanan cada uno en los últimos ajustes antes del despegue.

Unos minutos antes un espía nazi de los muchos que pululan por el país vecino en estas fechas acaba de enlazar con su base en Alemania para comunicar que el primer ministro Winston Churchill se encuentra a bordo de dicho vuelo. También comunica que el Actor, de origen inglés, Leslie Howard, que acaba de realizar una gira por España y Portugal para denunciar la invasión nazi se encuentra en el avión.

Puestos en la piel de Josef Goebbels responsable del aparato propagandístico nazi, este objetivo es más que una perita en dulce, ya que, puede suponer un duro golpe para la moral inglesa. A las 10.54 el IBIS (BOAC-777) acaba de pasar la costa gallega y se encuentra a unas 200 millas al

¿Qué fue lo que motivó el error de la inteligencia nazi?

Leslie Howard se hacía acompañar en esta ocasión por su contable, Alfred T. Chenhalls. Un hombre regordete de 110 kilos, de baja estatura y que fumaba puros. Incluso los amigos más cercanos le llamaban el segundo Churchill. Es más que posible que el espía alemán confundiera a los personajes y creyese ver al auténtico primer ministro inglés subir a aquel avión.

Otras hipótesis sugieren que el objetivo era el actor inglés Leslie, por su enconada campaña anti nazi llevada a cabo en aquellas fechas.

Nunca lo sabremos.

Pero para que este episodio no se olvide en junio de este año se inauguro en Cedeira, Galicia, un monumento en recuerdo de las víctimas de este asesinato de guerra.

Descansen en paz todas las víctimas de la barbarie humana.

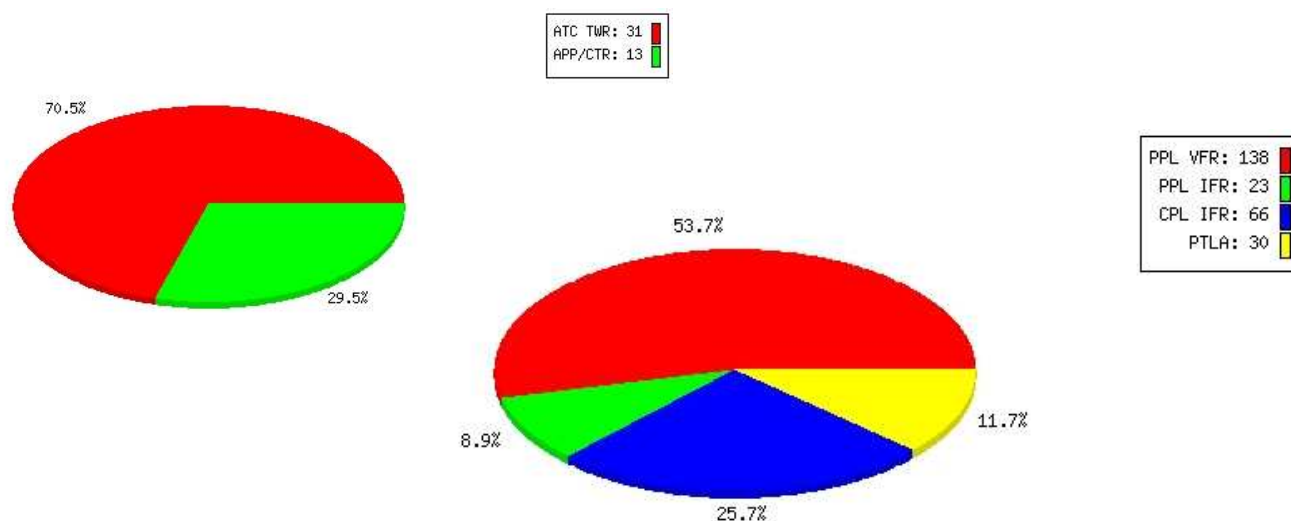
Rafael Fonseca AHS 8790

**“Los amigos más cercanos le llamaban el segundo Churchill”**



Unos años mas tardes en 1997 unos pilotos alemanes narrarian el hecho como un desgraciado accidente en el libro “Vizcaya Sangrienta” (La historia del V Gruppe /-Kampfgeschwader). Evidentemente en dicho avión no viajaba Sir Winston Churchill.

# Estadísticas de licencias de vuelo y ATC



## HUB's Aero-Taxi

Después del reseteo de los datos del Aero-Taxi su estado de beneficios netos es el siguiente:

HUB 1 Zona Sur: 1509 €

HUB 2 Zona Norte: 3232 €

HUB 3 Zona Levante: 2788 €

El HUB 1 tendría 290€ más en su haber si algunos de sus pilotos no hubieran tenido que realizar reparaciones en sus aeronaves,

Información de Hub / Hub Information

**AeroTaxis**  
AirHispania

**ESTADISTICA DE HUBS:**

Hub	Vuelos	Confor	Averias	Ingresos	Gastos	Beneficio
1	4	99 %	260 €	3314 €	2523 €	791 €
2	6	100 %	0 €	6300 €	4451 €	1849 €
3	1	96 %	0 €	997 €	756 €	241 €

bién, es necesario por el bien de la compañía y por su continuidad, que se cuiden las aeronaves, y se les de un servicio lo mas

espero que los Jefes les pongan las pilas, los aviones valen mucho dinero, y sus reparaciones tam-

cómo posible a los pasajeros, así como la realización de un vuelo lo más eficiente posible.

*“Es necesario minimizar las reparaciones por averías evitables para el buen progreso de la empresa”*

## AHS-Passengers

Ya somos 49 pilotos los que aparte de realizar la valoración de los vuelos con Bender, utilizamos el sistema FS-Passengers para dotar de un poco mas de realismo nuestros vuelos.

Air Hispania puso hace tiempo a vuestra disposición un lugar donde poder subir los vuelos registrados con FS-Passengers.

A día de hoy hay valorados 6328 vuelos con un total de pasajeros transportados de casi medio millón y rondando los 30 millones de kilogramos de carga, todo esto en 8.235 horas de vuelo.

Si deseáis uniros a AHS-Passengers, pasáros por la web, en el menú Operaciones sección FS-Passengers.

Reporte de Vuelo	AHS150	Fecha: 2009-06-11	AirHispania
W Licencia Piloto:	AV456411		
Aeronave utilizada:	Beech 1900C - Air Hispania Cargo		
Tipo de servicio:	ABET		
Aeropuerto origen:	LP40V		
Aeropuerto destino:	LF8Z - Anglet - Francia		
Hora de salida:	01:11:00		
Hora de llegada:	05:07:00		
Passajeros:	0		
Carga:	2134 kg		
Distancia recorrida:	302 km		
Resultado del vuelo:	Pedido		
Estado de vuelo			
Peso al despegue:	16380 kg	Peso al aterrizaje:	15070 kg
Comb. al despegue:	2180 kg	Comb. al aterrizaje:	800 kg
Horas totales:	01:56:00	Horas de vuelo:	00:00:00
Tiempo en el aire:	01:52:10	Tiempo en tierra:	00:04:50
Altitud máxima:	22160 ft	Velocidad de crucero:	270 kt
Consumo de combustible			
Velocidad de viento:	107 kt		
Angulo de viento:	0.14°		
Velocidad vent. total:	110.23 km/h		
Reporte de los pasajeros			
Opinion de los pasajeros:	0%		
Declaraciones:			
Incidentes			
Declaración emergencia:	No		
Accidente:	No		
Reporte de incidencia:			
Valoración del piloto			
Realización:	00		
Detalles de finalización			
Finalización:	You made a very nice landing. (+150)		
Finalización:	You landed at the scheduled airport. (+200)		
Detalles de penalización:	0		

**Reporte  
AHS-Passengers**



Dirección y edición:

AHS6411 Mariano Rico

Redacción:

AHS6411 Mariano Rico

AHS8790 Rafael Fonseca

AHS8960 Lluís Gràcia

Cuando un compañero ingresa en la Aerolínea Air Hispania, puede hacer uso de 2 indicativos, el suyo propio, por ejemplo AHS5042 y el indicativo que recibe al formar parte de la Aerolínea AHS1002

Actualmente hay 5 pilotos en la Aerolínea:

AHS1001 Enric Plana

AHS1002 Joan Velasco

AHS1003 Edmundo Alvarez

AHS1004 David Madroño

AHS1005 Rafael L. Miranda

## AIRAC

Al cierre de este número está previsto que entren en vigor los siguientes AIRAC:

A título orientativo se indican algunas características de cada AIRAC, pero se recomienda su lectura completa en la página web de AENA.

Lo mejor de Air Hispania... su gente..!

AIRAC	Efectividad	Afecta a:
11/09	22 Oct 09	LEGE - Girona LELL -Sabadell
12/09	19 Nov 09	LEPP-Pamplona GCTS-Tenerife Sur Supr. Aerovías W97 y UW97



## Preguntas y respuestas... nº 2

### ¿Que programas necesito?

Lo primero que necesitas instalar es el simulador de vuelo **"Microsoft Flight Simulator 2004"** y a continuación, la **actualización a la versión 9.1**

Aunque se puede usar el nuevo **"Microsoft Flight Simulator X"**, no todos los programas están adaptados a él, por lo tanto, por el momento, el primero es el simulador oficial de Air Hispania.

Los programas necesarios son:

**TEAM SPEAK**, programa utilizado para la comunicación por voz con compañeros y ATC.

**FSUIPC**, programa para extraer información del simulador.

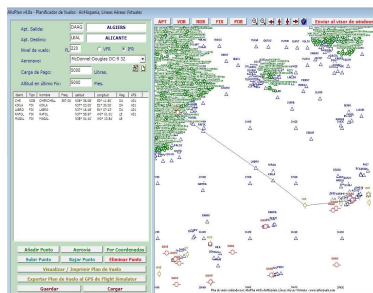
**AHS BOX**, comúnmente llamada "caja negra", con este programa se graba el vuelo que después se valorará con AHSBender

**AHS BENDER**, programa para la

valoración de vuelos y anotación en cartilla.

**FSinn**, necesario para realizar la conexión a la red de vuelo de Air Hispania.

**AIR HISPANIA LRP**, paquete de texturas para poder ver a los compañeros correctamente con la aeronave que están volando.



AHS Plan

**AIR HISPANIA SC**, escenario oficial de la compañía

Si también te quieres dedicar a controlar necesitaras..

**AHS RADAR**, programa de radar, para poder abrir tu dependencia y controlar el espacio aéreo de la red de Air Hispania.

**AHS VAL ATC**, utilidad para valorar tus horas de control, similar al AHS Bender para pilotos.

También tienes una variedad de programas adicionales..

**AHS PLAN**, utilidad para confeccionar rutas.

**SERV INFO**, programa para ver quien esta conectado a la red de Air Hispania, IVAO, VATSIM.

Esto es un extracto de la FAQ nº 2, se recomienda la lectura de ésta y todas las respuestas de la sección.