

Número 23

www.apcav.org

APCAV

BOLETÍN



En este número,

SIMUNews 23

UN DÍA EN FLYSIM-NG

NUEVA WEB DE APCAV

LA HISTORIA DEL LADY BE GOOD

AQUELLOS LOCOS CACHARROS

MONITORES BFGD



Contenido

4 SIMUNNEWS 23

Aviones, escenarios y otros add-on de actualidad. MSFS2020 cada vez más cerca.

12 UN DÍA EN FLYSIM-NG

La simulación de vuelo a otro Nivel. Manises y su posibilidades.

20 NUEVA WEB DE APCAV

Estrenamos nueva WEB. Importantes mejoras en sus funcionalidades.

23 LA HISTORIA DEL LADY BE GOOD

Aviación y guerra. Una crónica de aviadores de acción.

28 AQUELLOS LOCOS CACHARROS

Aviones raros. También fueron importantes.

29 MONITORES BFGD

Monitores de gran formato para gaming. Imprescindibles en aviación simulada.



Estimados socios,

Con cada nuevo año siempre llegan nuevos propósitos e ideas. Seguro que con el cambio de calendario cada uno de ustedes se ha planteado dejar atrás aquellos empeños prescindibles para encarar metas que redunden a ser posible en nuestra afición. O por lo menos eso nos gustaría.

En este afán me complace comunicarles que hemos decidido dotar a APCAV de una dimensión aún mayor para disfrute de nuestros socios, e ir ampliando el círculo que hace ya años comenzó a crecer.

En 2019 hemos realizado nuevas alianzas que nos permitirán encaminarnos hacia nuevas cotas, nuevos objetivos y nuevos retos. Este es el propósito que nosotros como asociación nos

marcamos para este año.

Para no desviarnos de ese propósito creemos que es importante escuchar la opinión de la gente. No por postura u obligación, pues nunca fue así, sino por sentido común. La verdadera estrategia de crecer radica en la forma de responder a sus demandas e inquietudes. Y es aquí donde queremos seguir siendo únicos.

Pero no queremos quedarnos aquí. Sabemos que vienen novedades y que gente nueva tendrá curiosidad en ver quiénes somos y qué hacemos. Algunos simplemente pasarán de largo, pero otros comprarán billete y se subirán a este "avión" formando parte de una gran comunidad.

Para este 2020 tenemos

previsto realizar varios actos de forma presencial; la junta general será la guinda que corone el pastel, y como ha sido la tónica en todas las anteriores nos desplazaremos a aquella ciudad o comunidad donde APCAV tenga asociados.

La ciudad elegida para este año es una que rebosa cultura e historia, mencionada por cantantes como Villa Claudio allá por mitad del siglo pasado, cuando le dedicó una famosa canción a dicha ciudad.

Y no todo acaba aquí, pues lo mejor está aún por venir.

Por cierto, este año nos vemos en Granada.

Un saludo,
Vicente Bargues
Presidente de APCAV



Simunews 23

RAMÓN CUTANDA

MICROSOFT FLIGHT SIMULATOR 2020

Durante la última semana de enero Microsoft envió las invitaciones de su segunda oleada de probadores para la nueva versión de su simulador Flight Simulator. En esta nueva versión se han incluido algunos nuevos modelos de aviones y, como era de esperar, se han corregido numerosos errores y abierto el acceso a algunas funciones básicas. Sin embargo, la noticia más destacada es, sin duda, el acceso para desarrolladores al SDK (Software Development Kit). Los SDK son el "manual de instrucciones" de lo que se puede hacer dentro del simulador y, lógicamente, resulta un recurso ESENCIAL para que los desarrolladores sepan QUÉ pueden hacer con el simulador y CÓMO hacerlo.

Hablando de desarrolladores, este es uno de los comentarios de Mathijs Kok, desarrollador de Aerosoft y administrador de su foro:

"Como posiblemente sepáis, Asobo ha tenido la amabilidad de invitarme unas cuantas veces a sus oficinas (no vivo lejos) y cuando vimos el simulador funcionando por primera vez se pudo escuchar el sonido de nuestras mandíbulas golpeando el suelo. Lo que pensábamos que eran vídeos renderizados de demostración resultaron ser imágenes reales del juego funcionando en un equipo bastante corriente. En sucesivas visitas hemos aprendido mucho acerca de esta nueva plataforma como lo que es posible

hacer, cómo deberían hacerse las cosas y, sobre todo, el fuerte compromiso de Microsoft y Asobo para ayudar a los desarrolladores. Cada vez que tenemos una pregunta llamamos y obtenemos las respuestas. Permitidme que os diga que eso es una pasada. (Por cierto, Lockheed también estuvo muy accesible para nosotros durante mucho tiempo). Como sabéis, en Aerosoft nos gustan todos los simuladores. Vendemos productos para FSX, P3D, X-Plane y AFS2. Y seguiremos haciéndolo. Flight Simulator simplemente será una plataforma más. Pero una en la que tenemos mucha fe."

Esta nueva versión estrena, además, un nuevo nombre que, para algunos, puede ser algo



confuso. La versión anterior se llamó "Tech Alpha 1" y, lógicamente, el sentido común dictaba que esta nueva versión sería la "Tech Alpha 2". Sin embargo, Microsoft ha decidido llamar a la nueva versión simple y llanamente "Alpha".

Por lo que respecta al calendario de desarrollo previsto para el mes de febrero, no hay grandes novedades a la vista, salvo más vídeos explicativos del desarrollo y funcionamiento de MSFS, más vistas previas y una actualización de la SDK para finales de mes.

Eso sí, Microsoft nos dejó a todos con la miel en los labios



mostrándonos unas imágenes de cómo han integrado la nieve en el simulador. Muchos de nosotros hemos instalado escenarios con "textura de invierno" que nos han ofrecido fantásticas texturas con

nieve. Sin embargo, Microsoft ha ido un paso más allá porque no solo hay nieve en el suelo. En las ciudades es posible ver la nieve en el tejado de los edificios. ¡Alucinante!



ORBX

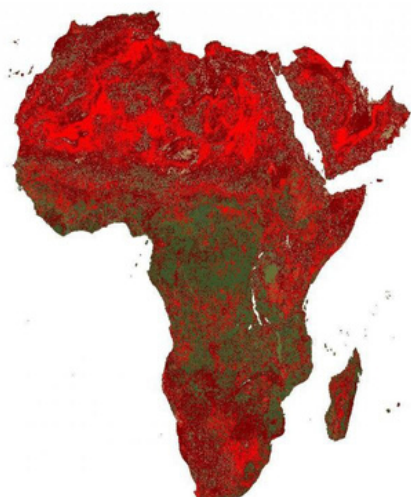
Dicen que no hay mal que por bien no venga. Durante muchos años The FlightSim Store fue la tienda encargada de distribuir en exclusiva los productos de ORBX. Los problemas cada vez más serios de esa tienda, "forzaron" a ORBX a montar su propia plataforma de distribución de contenidos. Y vaya si fue una decisión acertada. Por un lado, The FlightSim Store cerraría sus puertas meses después. Y por otro, la plataforma de ORBX resulta tan fácil y atractiva de usar que, desde hace algún tiempo, ha abierto sus puertas a vender productos de otros desarrolladores. Este mes de enero dos de los grandes han pasado a vender sus productos en la tienda de ORBX. Por un lado Parallel 42, que no es más que el nuevo nombre de OldProp, creador de productos tan



populares el gestor de cámaras Chaseplane, la mejora de efectos meteorológicos PrecipitFX o los paquetes Immersion específicos para una gama de aviones de terceros pero de alta calidad.

Por otro lado tenemos al desarrollador de aviones y helicópteros Milviz (todos altamente recomendables) Con respecto Milviz, por fin, ya está disponible la versión pública y actualizada de su Beechcraft Super King Air 350i, un modelo que ya se publicó como beta hace más de dos años pero que, a las pocas semanas, Milviz retiró del mercado por no cumplir sus estándares de calidad y decidió seguir trabajando

en él. Pero aparte de darle la bienvenida a nuevos colaboradores, ORBX continúa, como siempre, trabajando duro en el desarrollo de sus propios productos. La última novedad es el importante avance que ha tenido openLC Africa.



PMDG

Continuando con el desarrollo de su Boeing 737 NGX para P3Dv4, PMDG ya ha lanzado el paquete de expansión 737-600/700. Ahora, además, todos los usuarios deberán actualizar al PMDG

Operations Center 2.0. El único problema que pueda causar esta actualización es que algunas texturas instalados a mano (sin usar el Operations Center) puede que no sean reconocidas por la

nueva versión y que haya que volver a instalarlas a mano. Por lo demás, en las próximas semanas se esperan también actualizaciones para sus modelos 777 y 747.



VATSIM y X-PLANE

VATSIM ha decidido desconectar de su red a todos los usuarios que no sean capaz de mantener un mínimo de 20 fps (imágenes por segundo) en sus simuladores. El motivo es que debido a una ralentización añadida de forma voluntaria por Laminar Research para mantener la física de vuelo, el retraso en la actualización de sus modelos provocan serios problemas a los controladores.

Para esos casos VATSIM recomienda usar 3jFPS y lyWithLua

para ayudar al sistema a mantener un mínimo de 20 fps.





JUSTFLIGHT

Justflight es uno de los pocos desarrolladores que ofrece versiones de demostración de algunos de sus productos. A partir de ahora los productos para Xplane también estarán disponibles como demo.

Otra buena noticia es que están trabajando en un modelo del Boeing 747 Classic para P3Dv4. Es decir, el primer modelo que voló, sin pantallas de cristal y con puesto para ingeniero de vuelo.

Just Flight Demos

Please note: a copy of the relevant host simulator may be required



C152 (for X-Plane 11) demo

This fully featured demo is limited to five minutes of flying time or 20 miles per flight and approximately 1,200ft AGL. Please note that this demo should be uninstalled prior to installing the full product.

[Download Demo](#) Filesize: 287Mb



CIRRUS SR22 G3 GTS

TorqueSim y RealSimGear han generado una gran expectación tras el anuncio que están trabajando en este modelo para Xplane.



TENERIFE NORTE (GCXO) Y SANTIAGO DE COMPOSTELA (LEST)

MK-Studios y PILOT's han publicado, respectivamente, versiones para P3Dv4 de los aeropuertos de Tenerife Norte (GCXO) y Santiago de Compostela (LEST), respectivamente.





TÚ

**¡¡¡ TAMBIÉN
PUEDES SER
MIEMBRO DE
APCAV!!!**

COMO MIEMBRO DE APCAV PODRÁS...

Pertenecer a un grupo en el que están los mejores.

Profesionales diseñadores y constructores de simuladores de vuelo, pilotos y controladores reales, desarrolladores profesionales de añadidos (add-ons), directivos de las principales redes de vuelo, los mejores expertos en simulación...

Recibir formación on-line.

Sobre técnicas de vuelo y los principales simuladores actuales (X-Plane, Prepar3D, DCS, próximamente FS2020...). Tanto a nivel principiante como avanzado.

Recibir también formación para ser controlador aéreo.

Participar en nuestros eventos presenciales.

Y tener acceso a áreas restringidas en aeropuertos, factorías, centros de control, simuladores profesionales, escuelas de vuelo...

Volar con nosotros on-line.

Y disfrutar con nuestros Tour alrededor del todo el mundo.

Disfrutar de descuentos y promociones.

Especiales para nuestros socios en simuladores de vuelo, software, periféricos para el simulador...

...Aunque en este momento ya pertenezcas a otra Aerolínea Virtual.

APCAV es una asociación, no una Aerolínea Virtual. Tú puedes ser socio de APCAV y continuar volando en tu AV habitual, como ya hacen muchos de nuestros socios.

... En definitiva, ¡un montón de ventajas al alcance de tu mano!

Para más información y condiciones, escribe a: directiva@apcav.org

APCAV (Asociación de Pilotos y Controladores Aéreos Virtuales) es una asociación sin ánimo de lucro inscrita en el registro de asociaciones de Madrid (España) con ámbito estatal, según lo establecido en el artículo 22 de la Constitución Española en la Ley Orgánica 1/2002.

Síguenos también en:





UN DÍA EN FLYSIM-NG

FRAN GARCÍA

UN DÍA EN FLYSIM-NG

Estas pasadas navidades, los socios de APCA V hemos tenido la oportunidad de disfrutar de un día entero en las instalaciones de la empresa Flysim-NG.

Se trata de un centro especializado sobre todo en formación de pilotos de aerolínea, con multitud de cursos sobre vuelo instrumental, instrumentación Garmin, comunicaciones y navegación aérea... También cursos para TCP (Tripulante de Cabina de Pasajeros) y otros como introducción al vuelo virtual, bautismo en simuladores avanzados, superar el miedo a volar...

Nosotros tuvimos la oportunidad de realizar vuelos en estos simuladores, y además con un precio reducido por ser miembros de APCA V.

BOEING 737-800

Este simulador cuenta con todos los sistemas de la cabina real. La imagen exterior se proyecta, como es habitual, mediante tres proyectores sobre una pantalla curva que queda frente a la cabina. Todo muy bien configurado, de manera que las tres imágenes se solapaban perfectamente y no se



notaba la transición entre una y otra (una de las cosas más difíciles de conseguir en este tipo de simuladores).

El simulador cuenta con un puesto de instructor situado detrás de los asientos de piloto y copiloto. El instructor puede simular condiciones cambiantes de meteorología, fallo de sistemas, etc. Durante todo el día nos estuvo acompañando en este simulador el responsable de la empresa, Jaime

Tuset.

Lo que más me gusta de Jaime es que no sólo es un excelente instructor, sino que además es el artífice de todo este montaje, con una amplia experiencia en el diseño y construcción de simuladores (pueden incluso diseñarte y construirte un simulador personalizado para tu casa). Esto significa que es una persona que conoce bien el terreno que pisa, y ha cuidado

cada detalle para que la experiencia de vuelo sea lo más realista e instructiva posible. Además, no sólo te explica cosas sobre el avión, sino que no tiene inconveniente en explicarte con todo detalle los entresijos del montaje de los simuladores, y esta información para nosotros, que soñamos con tener en casa una cabina lo más completa y

sofisticada posible, es muy valiosa porque siempre podemos coger ideas.

En otros centros similares, la persona responsable se limita a permitirte el acceso y encender el simulador, y cualquier fallo o desajuste en el sistema se queda sin reparar, con lo cual a veces la experiencia es un poco frustrante.

Los turnos estaban organizados de forma que podíamos volar durante una hora completa, con unos minutos para el cambio de tripulación. Lógicamente cada uno de nosotros se organizó el vuelo a su gusto. Unos preferían iniciar la secuencia de arranque desde "0" (la condición "cold and dark"), hacer un vuelo corto o incluso un circuito, toma y volver a despegar. Otros por el contrario, preferían un vuelo más "estándar", como puede ser un Valencia-Ibiza.



Vamos a ver a continuación el otro simulador con el que pudimos disfrutar.

AIRBUS 320

En este caso, el gran atractivo consiste en que el simulador es la cabina real de un avión A320. Para ser exactos, Flysim-NG compró la mitad delantera del cuerpo de un avión de Iberia que llevaba muchos años aparcado en el aeropuerto de Valencia, y lo trasladó a sus instalaciones. Por lo tanto, tenemos no solo la cabina, sino también varias filas de asientos de pasajeros. De hecho, se utiliza como decíamos al principio también para formación y prácticas de TCP.

El mero hecho de subir al avión por una escalerilla ya nos produce una agradable sensación de realismo. Para la construcción del simulador, en el interior se desmontó totalmente el panel y mandos (que habían quedado obsoletos al ser un avión de hace treinta años) y se sustituyeron por un panel A320 perfectamente actualizado. Esto incluye también, por supuesto, el overhead (panel sobre las cabezas de los pilotos) el throttle (palancas para controlar los motores y otros sistemas, en el centro entre los pilotos), etc. E incluso se actualizó la iluminación de la cabina de pasajeros,



sustituyendo por ejemplo los obsoletos tubos fluorescentes por modernas tiras de LED. Como curiosidad, la cabina cuenta con un sistema para crear humo y simular condiciones de emergencia, hasta conseguir una visión prácticamente nula. También está operativo el tobogán hinchable de emergencia. Ambos sistemas forman parte de la formación de los TCP.

Pero la parte que más nos interesa a nosotros, evidentemente, es la



referente al simulador. En este caso la imagen también se consigue mediante tres proyectores, y la pantalla curva está situada, evidentemente, en el exterior y frente al morro del avión. Un pequeño inconveniente que hemos notado es que este espacio entre el morro del avión y la pantalla no es “estanco”, con lo cual parte de la luz ambiental se cuela y resta algo de contraste a la imagen proyectada, aunque el efecto es bastante sutil y no nos impide disfrutar del vuelo.

En este simulador contamos también todo el día con un

instructor, Kiko, que me gustó mucho por su forma de explicar los procedimientos y sistemas. En mi caso, por ejemplo, he de decir que no tengo ni idea sobre estos dos aviones, puesto que mi experiencia se limita a vuelos VFR en aviones tipo Cessna. Sin embargo, las explicaciones de Kiko me hicieron el vuelo ameno, interesante y muy instructivo. No se limita a decirnos “tal botón sirve para tal cosa”, sino que va más allá y nos explica también la “filosofía” de los sistemas de vuelo actuales, responde con todo detalle a cualquier pregunta, incluso aquellas que pudieran parecer un

poco tontas. Por ejemplo: “¿cómo puede un piloto diestro manejar un avión tan grande con una palanca que está a su izquierda...?”

En definitiva, una gran experiencia también con este simulador. No vamos entrar en este artículo en la polémica sobre qué aviones en general son mejores, Airbus o Boeing. Sólo diré que entre nosotros se organizaron los turnos para que cada equipo pudiera volar una hora en cada uno de ellos, pero también hubo quién prefirió dedicar las dos horas a uno solo.

Está claro que lo bueno de este



tipo de cabinas es que el mero hecho de entrar y sentarte ya es toda una experiencia: el ambiente penumbroso, las lucecitas, la vista exterior tras los cristales, el zumbido de fondo de los motores y sistemas, los paneles que te rodean por todos lados...

Al medio día hicimos una pausa para ir a comer al aeropuerto de Manises, que está justo al lado, y pudimos hacerlo frente a una cristallera que nos permitía ver la pista y los movimientos de los aviones.

Por la tarde algunos ya se fueron marchando, y los más “incansables” aguantaron incluso hasta la hora de cenar. Todo esto por supuesto, en un ambiente de camaradería y cordialidad, con corrillos donde podías intercambiar impresiones con los otros socios, descansar un rato en los asientos de pasajeros, disfrutar viendo a los demás volar desde detrás de los asientos de los pilotos, grabar vídeos...

Un día estupendo en el que todos aprendimos un montón, lo pasamos bien, y que nos planteamos repetir con una cierta periodicidad. Si vivís en Valencia o pasáis cerca, no os perdáis la oportunidad de visitar este centro y reservar vuestra hora de vuelo,

incluso aunque no tengáis ni idea (como es mi caso) sobre el manejo de estos aviones, ya que contaréis todo el tiempo con un instructor que os irá guiando en cada fase del vuelo.





PROGRAMA DE RADIO MENSUAL

Noticias del mundo de la simulación

Entrevistas

Reportajes

Debates

Aerolíneas Virtuales

... y mucho más.

Puedes escuchar APCAV Radiofaro:

EN DIRECTO:

- El 2º martes de cada mes, a las 19:00 horas, en el 91.3 FM

EN INTERNET:

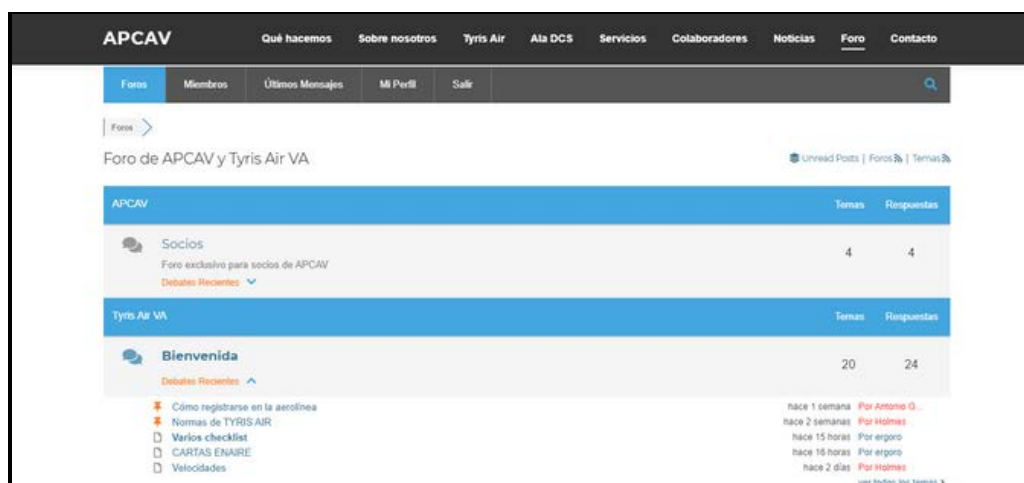
- En la página de APCAV: www.apcav.org
- En Facebook: APCAV Radiofaro
- En www.ripolletradio.cat
- En www.maspalomasahoradio.com

NUEVA WEB DE APCA V



Este año 2020 ha llegado con grandes cambios, tanto para APCA V como para su aerolínea virtual, Tyris Air. Con el nuevo año ha llegado una nueva imagen en internet, renovando por completo la página web de la asociación, que ya estaba algo obsoleta, por un nuevo entorno moderno y dinámico, completamente adaptado a dispositivos móviles, que sirva de escaparate para las actividades de la asociación, y nos permita transmitir mejor nuestra pasión por la aviación.

En la nueva web se ha apostado



por unificar diferentes servicios que antes se encontraban separados, como la web de Tyris Air, la aerolínea virtual, el foro, los boletines, o la integración con

redes sociales. Asimismo, se ha dado visibilidad a nuevas áreas, como el Ala DCS, y se ha creado un foro exclusivo para socios de APCA V, que comparte plataforma con el de Tyris, que está abierto al

público, y en el que podremos guardar cualquier información que consideremos interesante compartir con los demás, sin que se pierda en el mar de mensajes de los grupos de Whatsapp.



La novedad más importante de todas, es el nuevo software que gestiona la VA Tyriss Air, el Virtual

Airlines Manager (abreviado VAM), que se encargará de gestionar todo lo relacionado con la aerolínea, como registro de vuelos, tours, compra y venta de aeronaves, análisis de los vuelos y reporte de errores. El VAM nos aporta varias ventajas sobre el anterior software (FS Airlines), como por ejemplo un análisis más exhaustivo de los vuelos, en los que podremos ver cualquier error que cometamos (como una velocidad vertical excesiva en los aterrizajes, o luces en una configuración incorrecta durante el vuelo), y nos permitirá perfeccionar nuestras habilidades como piloto. Otra gran ventaja es su precio, ya que se trata de software libre y gratuito, lo cual va a suponer un ahorro que redundará en beneficio de los socios, al poder destinar ese

dinero a otras actividades de la asociación. El VAM ya está operativo desde el día 15 de Enero, con gran acogida entre los pilotos de Tyriss, que ya acumulan más de 50 horas de vuelo en apenas una semana.

Para finalizar, la última novedad es la escuela de vuelo de Tyriss Air. Aprovechando que todos los pilotos comienzan desde cero en el VAM, se ha establecido una serie de rangos y habilitaciones que nos permitirán progresar dentro de la aerolínea, examinándonos para los distintos niveles, desde PPL hasta las habilitaciones de A320 y B737, con un temario que nos hará mejorar nuestro vuelo, acercándolo lo máximo posible a los procedimientos reales.

ÚLTIMOS VUELOS

Indicativo	Piloto	Origen	Destino	Fecha	Tiempo de vuelo
TYS559	Juan Bautista Moreno	LEZL	LEAL	2020-01-23	02:09
TYS559	Juan Bautista Moreno	LEAM	LEZL	2020-01-22	01:37
TYS350	José Luis Palma Ruiz	LEVC	LELL	2020-01-22	01:15
TYS059	Ernesto Gonzalez Romeu	LEVC	LEVD	2020-01-22	01:37
TYS350	José Luis Palma Ruiz	LEPP	LEVC	2020-01-21	01:43

NUEVOS PILOTOS

Piloto	Fecha
TYS956-Jose Francisco Ibañez	2020-01-20
TYS148-Juan Boluda	2020-01-19
TYS752-Eduard Aoun Sánchez	2020-01-17
TYS079-Toni Garcia Ibañez	2020-01-15
TYS613-José Luis Téllez Ruiz	2020-01-10

PRÓXIMOS EVENTOS

Evento	Fecha
--------	-------

TWEETS

Tweets by @APCAV_grupo



NOTAMS

NOTAM	Fecha
-------	-------

Esperamos que esta nueva imagen, tanto de APCAV como de Tyris Air, nos ayude a crecer y a reunir a todos aquellos que, como nosotros, amamos la aviación.

Os invitamos a visitar www.apcav.org y verlo por vosotros mismos.

Ficha Piloto
Estadísticas Piloto
Certificaciones Piloto
Medallas Piloto
Tours Piloto


PERFIL




PERFIL

Nombre: Antonio Ganga
Indicativo: TYS110
País: Spain 
Ciudad: Torrent - Valencia
Hub: LEVC  Valencia
Localización: GCTS  Tenerife South
Rango:  Estudiante
Salario por hora: 25
Dinero: 47.75 eur


ESTADÍSTICAS PERSONALES

Vuelos totales: 3
Horas totales: 02:12
Distancia: 262
Vuelos Regulares: 2
Vuelos Charter: 1
% Vuelos Regulares: 66.67 %
Pireps manuales: 0
Pireps FS Keeper: 0
Pireps FS Acars: 0
VAM Acars: 3

*La historia
del*

LADY BE GOOD

ENGULLIDO POR EL DESIERTO

VICENTE BARGUES

B-24

Denominado Consolidated B-24D Liberator, fue un bombardero de la II guerra mundial, cuya característica principal fue su gran alcance.

Realizó su primer vuelo en 29 de diciembre de 1939.

Las operaciones de esta aeronave se centraban sobre todo sobre los cielos Europeos, del Pacífico y del Mediterráneo.

Con una tripulación de 10 hombres, sus cuatro motores tripala podían despegar con un peso cercano a los 30.000 kg y podía llegar a recorrer 6.000 km en vuelo ferry.

Posee el honor de tener el récord de ser el avión militar estadounidense más fabricado.

HISTORIA

En noviembre de 1958 un equipo de exploración que sobrevolaba el desierto de Libia localizó los restos de un avión de la Segunda Guerra Mundial. Se trataba del **Lady Be Good**, desaparecido en abril de 1943.

Todo comenzó exactamente el día 4 de abril de 1943 sobre las 14:00 horas cuando éste y otros bombarderos despegaron de Libia rumbo al puerto de Nápoles para realizar una misión. Al no poder efectuar el bombardeo debido a la meteorología, la mayoría de bombarderos decidieron dar media vuelta y regresar a su base. Por el contrario, el **Lady Be Good** y parte de su escuadrón decidieron seguir y finalizar la misión.

Ya de vuelta, empezaron a sufrir fuertes rachas de viento, lo que seguramente les desvió de la ruta regreso a casa. Tras varias horas de vuelo, la tripulación cayó en la cuenta de que la dirección que mantenían era errónea. Una llamada a la base de Soluch pidiendo la posición del avión fue su última comunicación con los aliados.

Después desapareció misteriosamente y nada más se supo de la aeronave.

CASUALIDAD

En 1958 durante un vuelo rutinario de un avión de la compañía *Silver City Airways* contratados por una empresa británica, estaban realizando trabajos de búsqueda para realizar posibles prospecciones de pozos de petróleo en el desierto del *Sahara*. En su búsqueda y de forma repentina, sobre la arena del desierto vislumbraron la figura de lo que parecía ser una estructura metálica. Decidieron sobrevolar el objeto descubriendo que se trataba de un avión de la II guerra mundial estadounidense.

Notificaron el hallazgo a la base norteamericana mas cercana que era la de Trípoli, donde estos quedaron sorprendidos al no tener constancia de ningún accidente o avión extraviado, por lo que descartaron desplazarse a investigar lo sucedido. Tras tres vuelos mas de la compañía petrolífera y avistando de nuevo el aparato estrellado, viendo la negativa de la fuerza aérea, tanto americana como británica, decidieron examinar ellos mismos los restos.

La sorpresa de los trabajadores y acompañantes de aquella expedición fue el encontrar un B-24 de la guerra prácticamente intacto.

El avión estaba partido en dos, pues parte de la cola se encontraba casi perpendicular al resto del fuselaje, pero a excepción de algún resto del tren, el resto de piezas seguían en su lugar correspondiente.

No se decidieron entrar a su interior, pues el temor a encontrarse con los cuerpos de sus tripulantes les hacia dudar. Pero aunque el miedo era fuerte, dieron el paso decisivo para adentrarse en las entrañas del *Lady Be Good*.

La imagen fue sobrecogedora. El interior estaba en perfecto estado de conservación. Sus ametralladoras parecían que estaban listas para ser accionadas, la radio estaba para ser conectada y lo más increíble fue encontrar agua y sobre todo unos termos que al ser abiertos aún contenían café preparado para ser consumido. Después de informar a la fuerza aérea, pudieron confirmar que se trataba del avión que 15 años atrás nunca pudo dar por finalizado su vuelo.

Pero, ¿y su tripulación?. No había rastro de ella.

MISTERIO

No se sabía si los hombres que pilotaron aquella aeronave seguirían vivos, o cual sería su paradero.

Se enviaría una expedición para buscar los cuerpos en un radio alrededor del Lady Be Good.

Divididos en grupos se adentraron en el desierto. Encontraron señales improvisadas seguramente para ayudar a ser encontrados. Estas estaban realizadas con ropa y parte de los paracaídas. Su búsqueda quedó en la nada. Tras suspenderse durante unos meses, esta se reanudaría más tarde.

Y esta vez sí. Casi por casualidad encuentran unos restos de lo que parecía ser un soldado del ejército del aire de la 2ª guerra mundial. A más de 100Km del avión dieron con cinco tripulantes. Faltaba encontrar los cuatro restantes. Durante la operación de rescate aparecieron tres de los cuatro. La búsqueda fue intensa para hallar el último de los cadáveres, pero desgraciadamente éste nunca fue encontrado.

¿Que sucedió realmente?

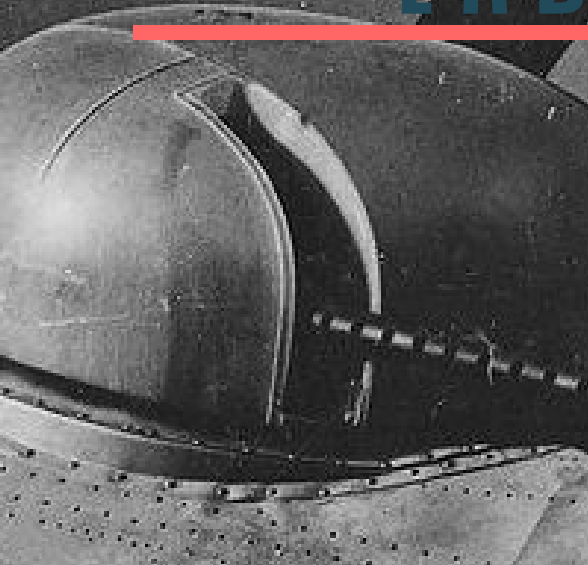
Entre los restos había dos diarios. En sus páginas se relataba las penurias que, durante varios días pasaron con el calor del día y el frío por la noche. También se describía como se pudieron reunir después de saltar desde un avión sin combustible. Tras unos días se decidió que tres de ellos fuesen a buscar ayuda. Lo que no sabían es que estaban a 700Km de su objetivo.

En sus líneas finales se anotó la esperanza de que serían rescatados.

Así es como finaliza la triste historia de una tripulación que debido seguramente a inexperiencia, fallo de cálculo de deriva de vientos o por factores desconocidos, encontraron un destino fatal.



LADY BE GOOD



Piloto: Teniente William J. Hatton Copiloto: Teniente Segundo Robert F. Toner
Navegante: Teniente Segundo DP. Hays Visor de Bombardeo: Teniente
Segundo John S. Woravka Ingeniero de vuelo: Sargento Harold J. Kipslinger
Operador de radio: Sargento Robert E. LaMotte Artillero: Sargento Samuel E.
Adams Artillero: Sargento Vernon L. Moore Artillero: Sargento Guy E. Shelley

AQUELLOS LOCOS CACHARROS



Convair X-6

Alguien debió pensar: ¿Si existen centrales nucleares, submarinos nucleares y barcos nucleares, porqué no un avión impulsado con energía nuclear? Esto le daría una autonomía de vuelo prácticamente ilimitada, entre otras ventajas.

De esta forma nació el proyecto para el Convair X-6. Un bombardero que podría permanecer en el aire durante semanas.

Desafortunadamente, el problema

de la energía nuclear es que la radiación nunca dejará de ser letal para quien le pille cerca, de manera que era necesario disponer un total de 12 toneladas de plomo y caucho para recubrir el reactor y proteger a la tripulación.

Llegaron a hacerse algunos vuelos de pruebas, pero al final el proyecto se abandonó. En la foto vemos el Convair NB-36H, el único avión de la fuerza aérea estadounidense que transportó un reactor nuclear.



BFGD (Big Format Gaming Display)

A principios del 2018 Nvidia presentaba un nuevo estándar de monitores de gran formato que denomino Big Format Gaming Displays o traducido al castellano "pantallas para juegos de gran formato".

La mayoría de nosotros tenemos y utilizamos monitores de 24", 27", 29", 32" o incluso ultrawide de un tamaño superior en cuanto a longitud, pero no en verticalidad. Pues bien, los BFGD deben poseer unas características especiales para poder ser denominados de esta manera. veamos cuales son. La primera y que mas llama la atención son las pulgadas del monitor. Anotar que no estamos hablando de televisores 4K ni nada parecido. Al final mencionaré alguna de las diferencias entre un monitor especifico para pc y las televisiones.

Retornamos a su tamaño. Este debe ser de 65 pulgadas; imaginaos un monitor así.

La tasa de refresco debe ser de 120 Hz o superior. Por supuesto, debe tener tecnología NVIDIA G-Sync. Con una resolución de 3840 x 2160 píxeles (4K). Su estándar debe ser HDR10 y deben reproducir el

espectro de colores ICD-P3 al 100%, ofreciendo una latencia ultrabaja. ICD-P3 es la gama de colores gama que reproducen los proyectores digitales de cine actuales.

Estamos pues, ante una pantalla que nos ofrecerá una calidad de imagen y colores nunca vista hasta ahora.

Solo una pega, bueno mejor dos; la primera es su precio y la segunda es que aunque tenga muchusima resolución, tenerlo a escasos centímetros de nuestros ojos nunca es ni será aconsejable.

Dejando el formato BFGD pasemos a ver cuales son las diferencias que existen entre monitores de pc y televisiones, aunque algunos se resistan a aceptarlo.

Una de las mas grandes diferencias que separan anos de otros es la tasa de refresco. Pues saber que un buen monitor gaming puede tener de 1 a 4 ms de retardo, pero un televisor puede llegar a tener 40 ms de retardo o incluso más. Así que aquí la primera.

Los televisores reproducen estupendamente los colores de las películas, pero no los de

videojuegos, explico esto. Un tv nos muestra colores muy bonitos, mientras que un monitor lo que nos presenta son unos colores "reales", lo que significa que veremos exactamente el juego tal y como fue creado.

Si teníais dudas espero haberlas disipado, y mi consejo es que para jugar en pc adquiráis un monitor, lo cual no indique hacerlo y finalmente acabéis comprando un televisor por razones de tamaño y precio.

Asociación de Pilotos y Controladores Aéreos Virtuales

DIRECCIÓN

Vicente Bagues
vicente.bagues@apcav.org

COORDINACIÓN

Fran García
fran.garcia@apcav.org

EDICIÓN

Juanjo Moreno
xjuanjomorenox@gmail.com

REDACCIÓN/ COLABORADORES

Vicente Bagues
vicente.bagues@apcav.org

Fran García
fran.garcia@apcav.org

Ramón Cutanda
ramon.cutanda@gmail.com

José Luis Palma
truck66@hotmail.es

Antonio Ganga
antonio.ganga@apcav.org



Partida dels Cabessos 7
Benaguasil - Valencia - España
info@apcav.org
www.apcav.org