



BOLETÍN APCAV

Boletín de noticias y eventos de la asociación APCAV

ESTE MES...

JUNTA GENERAL APCAV

BELL UH-1

UN BUEN PC POR MENOS
DE 1.000 EUROS

EL "OVNI" DE MANISES
(PARTE I)

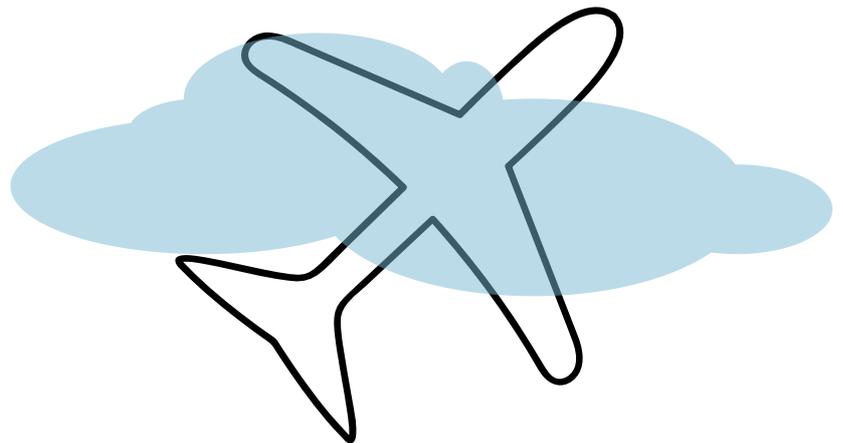
APCAV y sus socios.

-Se acerca la fecha para la reunión presencial de los socios.

-Hoy vamos a hablar de uno de los helicópteros más famosos de la historia, el Bell UH-1

-¿Deseas cambiarte de Pc?

-Misterios aeronáuticos.



JUNTA GENERAL APCAV

Por Juan Boluda

Próximamente, del 29 de septiembre al 1 de octubre, realizaremos nuestra “quedada” anual, cuyo acto más importante es la Junta General de la asociación. En ella tendremos ocasión de debatir ampliamente, no solo las cuestiones administrativas ordinarias sino las diferentes ponencias que se puedan presentar y que estén incluidas en el orden del día.

Nuestra asociación deberá cuestionarse su futuro, quedando muy claro que las decisiones que se tomen serán posiblemente, además de acertadas las mejores para APCAV.

La encrucijada es sencilla. O somos una sociedad participativa, en la que todos colaboran de forma activa y permanente, o nos dejamos llevar por la comodidad de ser meramente miembros pasivos que vamos a remolque de cualquier propuesta.

Cada uno de nosotros tiene un concepto personal de lo que representa nuestra pertenencia a APCAV. Los que fundaron la asociación, hace 4 años, conocerán mejor que nadie, la filosofía con la que nació. Cuáles eran los fines de la misma y qué esperaban los socios de ella. Si se han cumplido o no los objetivos y cuáles quedan por alcanzar.

Nadie puede pretender que sus expectativas, como socio, se vean cumplidas al cien por cien, ya que cada cual tiene su peculiar forma de ver las cosas y sus deseos de abarcar distintos aspectos de nuestra afición. Debemos pues, concretar hasta donde queremos que APCAV vuele.

Hay una cosa importante, que hemos mencionado en más de una ocasión, y es que si conseguimos una masa crítica de socios importante, será mucho más fácil la consecución de objetivos más altos y la adecuación de todos a lo que esperan de la asociación. El ser muchos nos ayuda a que siempre haya suficientes socios presentes en cualquier actividad, y que la asociación cuente con gente activa y decidida a “tirar del carro” en todo tipo de circunstancias.

Todas las asociaciones del mundo son y serán lo que quieran sus socios, y más tratándose de una entidad que responde a nuestra pasión común. De igual forma nuestro principal activo es nuestro pequeño número de socios y ahí es donde reside también, en mi opinión, nuestro principal defecto. No tenemos suficiente masa social para que en un momento determinado, un socio pueda no participar en su afición, sin que eso afecte al desarrollo activo de APCAV.

En septiembre... decidimos nuestro futuro. No faltéis.



Bell UH-1

Por Vicente Bargas

Hoy vamos a hablar de uno de los helicópteros más famosos de la historia, el Bell UH-1.

Toda la historia de este polivalente UH-1 comenzó cuando el ejército estadounidense propuso el desarrollo de un helicóptero para entrenamiento y multiuso.

En 1955 comenzaron las pruebas en base a otro modelo, el Bell 47, pues este fabricante, Bell, Helicopter, fue al final el encargado de desarrollar el prototipo después de ser elegido en concurso.

Realizó su primer vuelo a finales de 1956, siendo uno de los primeros en poseer un motor de turbina, dejando atrás el motor de pistón más barato, pero más pesado.

Su variante más famosa es la conocida como UH-1 Iroquois, pero el 204 y 205 fueron destinados para el uso civil y para trabajos de extinción de incendios.

En principio ofrecía acomodo para dos tripulantes y seis pasajeros o en su defecto dos camillas, que más tarde se aumentaría en capacidad para siete pasajeros. En 1965 el rotor se cambió a uno articulado que aumentaba la velocidad y la maniobrabilidad del aparato. Su capacidad fue aumentando progresivamente hasta poder albergar catorce pasajeros.

Se usó con fines militares por vez primera en el año 1959.

Fue puesto en la línea producción en 1962 con nombre UH-1 y con el sobrenombre de Iroquois (EE.UU. bautizaba a los helicópteros de uso militar con el nombre de naciones indígenas), pero es mucho más conocido como Huey.

El Huey ha sido exportado por todo el mundo y aún continúa en servicio.

Se trata de uno de los helicópteros de más éxito de la historia con más de 16.000 unidades producidas.



Imagen Wikipedia

UN BUEN PC POR MENOS DE 1.000 EUROS

Por Vicente BARGUES

¿Deseas cambiar de PC para tu simulador?, pues ahora vamos a elegir una configuración que no superará los 1.000 euros, y seguro que podrás realizar tus vuelos virtuales de la manera más fluida, (depende de addons y uso).

Esta configuración se puede modificar al gusto del usuario, pudiendo bajar o aumentar las capacidades de nuestro nuevo PC dependiendo de nuestro bolsillo.

Yo lo primero que realizaría a la hora de poder montar un nuevo equipo, sería tener claro el presupuesto con el que contamos, y saber el uso que le vamos a dar, para posteriormente ir eligiendo componentes que se adecuen a dicho presupuesto.

Actualmente, tanto X-Plane 11 como el Prepar3D v4, requieren prácticamente las mismas características técnicas.

En la siguiente configuración, creo que no deberíais tener problemas para surcar vuestros cielos a una calidad 1080p o incluso con con resolución a 1440p con calidad alta.

Deciros, que el presente PC está exento de monitor, periféricos (teclado, ratón...), gastos de envío de los componentes y sistema operativo. A continuación os dejo mi propuesta.

Configuración:

Procesador Intel i5-6600K - 225,53 euros

Placa Base ASRock Z270 Pro4 - 137,11 euros

Disipador Enermax ETS-N30R-TAA 26'95 euros

Kingston HyperX Savage DDR4 3000 PC4 8GB - 87 euros*

MSI Radeon RX 580 Armor 8G OC 8GB GDDR5 267,38 euros

Fuente Enermax EMP700AGT 700W - 68,97 euros

SSD SanDisk Plus 240GB - 82'95 euros

WD Blue 1TB - 50'95 euros

Caja Nox HUMMER MC - 49 euros

TOTAL: 995'84 euros

*Podéis encontrar módulos de RAM DDR4 de 16GB por 122 euros, pero con características inferiores.



EL “OVNI” DE MANISES

(Parte I)

Por Alberto Fraga

Domingo 11 de Noviembre de 1979. Un Super Caravelle de la compañía T.A.E (hoy desaparecida) con indicativo JK-297 y con 109 pasajeros, que cubriendo la ruta entre Salzburgo y Tenerife, haciendo escala en Mallorca, de donde despegaría del aeropuerto de Son Sant Joan sobre las 22:45 para continuar con el vuelo hacia destino.

Tripulando el Super Caravelle el piloto Francisco Javier Lerdo de Tejada, con más de 14 años de experiencia en vuelos comerciales, su copiloto Ramón Zuazu, de 28 años, con más de 3000 horas de vuelo , 800 de ellas para la compañía TAE.

Una vez en el aire, el viento estaba en calma, había buena visibilidad y las únicas luces en cabina eran las de los instrumentos de vuelo.

A las 23:04 y estando en FL210 y a 15 millas del Sur de Ibiza, control Barcelona solicita al TAE que pase a la frecuencia de emergencia (121.5), donde se estaba recibiendo una señal sin identificar, que según comunican procede de algún punto a 40 millas del Noroeste de Valencia, pero se desconoce a qué tipo de tráfico pertenece.

Pocos minutos después, sobre las 23:08, estando a 23.000 pies (el nivel de crucero estaba fijado en FL330), el mecánico del avión, que se encontraba también en cabina advierte al piloto de la presencia de un tráfico por el lado izquierdo del TAE, aproximadamente a las 10 en punto de su posición, a unas 4 ó 5 millas de distancia y a una altura similar.

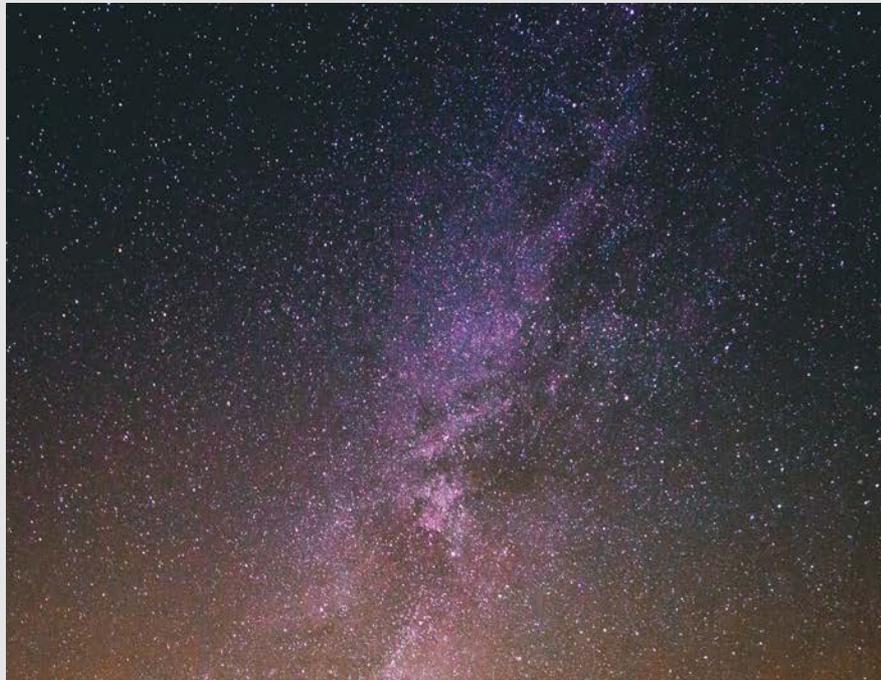
En dicho tráfico no se apreciaban las luces anticollision estroboscópicas ni la luz verde que indica el plano derecho de las aeronaves y sólo podían verse 2 luces rojas fijas. Según la tripulación, su intimidante tamaño era similar al de un Boeing 747, es decir, casi el doble que el del Caravelle.

Tejada contacta con Barcelona para solicitar información, recibiendo como respuesta que no hay nadie más, están solos.

Entonces, que era aquello?

Como medida de precaución decide incrementar el ascenso para ponerse a FL280, pero en plena maniobra, el misterioso acompañante gana altura mucho más rápido y se les acerca todavía más, haciendo que la tripulación comience a intranquilizarse y hasta a sentir cierto temor.

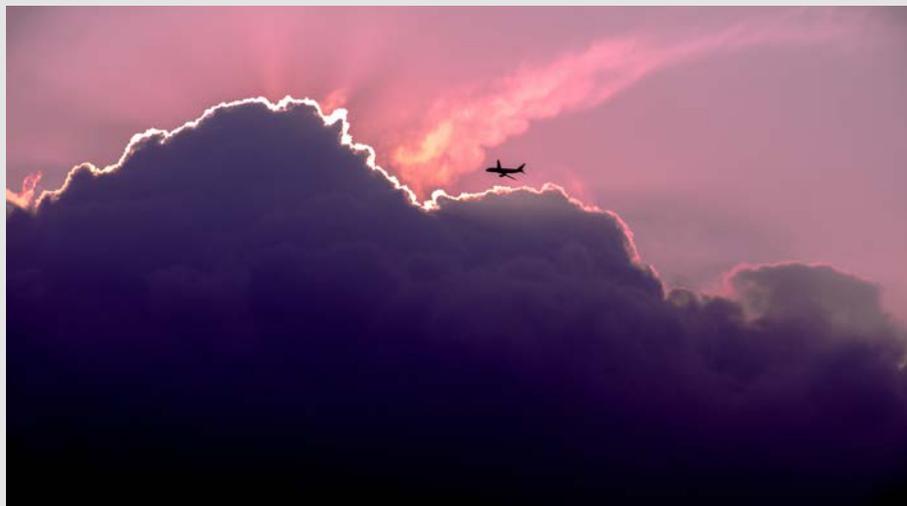
Ante esta situación, que se prolonga durante unos minutos, a las 23:17 la tripulación del TAE-297 comienza un descenso de emergencia, siendo constantemente perseguido por el incómodo acompañante, el cual, según el propio comandante realizaba maniobras de aceleración y cambios de rumbo imposibles de ejecutar para para cualquier tipo de aeronave conocida en aquel entonces, llegando a establecerse a menos de media milla de sus incrédulos testigos.



Esto colmara la paciencia y los nervios del comandante, quien ante el desconocimiento del Control sobre la identidad del tráfico y las nulas posibilidades de continuar un vuelo seguro, decide desviarse de su ruta para realizar un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto Valenciano de Manises, lo cual crearía un precedente en la aviación mundial al cancelarse un vuelo comercial por la presencia de un “Objeto No Identificado”. Durante el descenso, Lerdo de Tejada comunica que el objeto parece quedarse atrás y antes de tomar tierra está ya a 30 millas de su avión.

Desde el aeropuerto, el personal observa aombrado la situación, constatando la presencia del extraño visitante a simple vista. Poco después, a las 23:50 el Super Caravelle toma tierra sin complicaciones.

Fin Parte I



Si deseas ser parte de APCAV
enviarnos un correo a directiva@apcav.org

