



BOLETÍN APCAV

Boletín de noticias y eventos de la asociación APCAV

ESTE MES...

X-PLANE y PREPAR3D

REDES DE VUELO

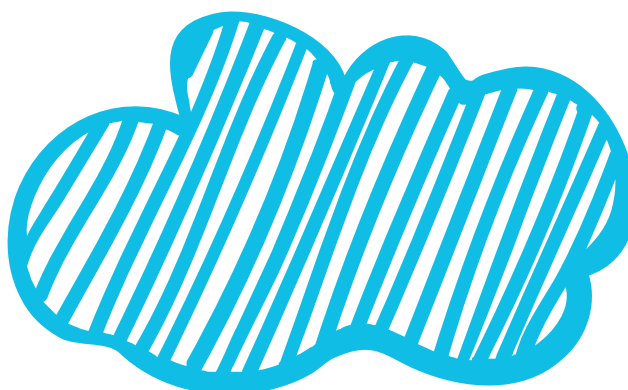
CIX VFR CLUB 1ª PARTE

SIMUNNEWS

WWW.APCAV.ORG

APCAV y sus socios.

- Pros y contras de los simuladores más reconocidos.
- Existen otras redes para poder realizar nuestros vuelos aparte de las más conocidas
- Entérate de las mejores novedades para nuestros simuladores.
- VFR por Reino Unido



Prepar3D y X-Plane

Por Vicente Bargues

Una de las preguntas que nos solemos hacer tanto si somos noveles o ya más veteranos en esto de la simulación aérea, es que simulador debemos adquirir y cual es el mejor.

Pues bueno, desde una opinión muy personal os voy a dejar unos cuantos pros y otras cuantas contras que poseen estos dos simuladores que a día de hoy son los reyes.

Vamos a dividir esta comparación en cinco apartados que serán los siguientes, Simulador, Aeronaves, Escenarios, Añadidos extra y Compatibilidades.

SIMULADOR:

Aquí es donde se duda y encontrarás debates entre los fans de uno o de otro con bases o sin ellas.

La pregunta es muy sencilla pero difícil de responder, ¿es mejor tal que cual?. Pues veremos.

X-Plane tiene licencia FAA, pero existen muchos simuladores profesionales con FSX instalado.

En principio, los dos tienen el mismo precio de 59.99\$, si bien es cierto que Prepar tiene licencias que pueden llegar hasta los 2.300\$ como en el caso de la licencia profesional de la versión Prepar3D Professional Plus. Pero esto no nos concierne.

Entonces en precio para software doméstico están empatados.

¿Y nuestro PC lo soportará? ,¿que características requeridas necesitaremos?. No espereis un PC "barato" para poder volar con un un mínimo de decencia estos programas.

Recomendaciones para Prepar3D V4:

- Procesador Quad core a 3'5GHz por core.
- RAM DDR4 a 2666MHz o más.
- Gráfica de 8GB o más.
- W10 64 bits.
- Compatibilidad con DirectX 11

Recomendaciones para X-Plane 11:

- Procesador a 3'5GHz o superior.
- RAM 24GB o más, si bien en su web marca que se puede empezar con 16GB.
- Gráfica mínimo 4GB de VRAM, recomendable 8GB.
- W10 64 bits, Linux o OS 10.10.
- Compatibilidad con DirectX 12.

Como podéis observar continúan a la par, si bien X-Plane 11 es un poco más exigente, pero de forma muy sutil.

Antes de dejar el apartado simulador veamos la famosa dinámica de ambos.

Si, es en este apartado, en donde principalmente se centra la mayoría de discusiones de los simuleros.

La verdad es que en este apartado gana X-Plane, pero vamos a matizar un poco.

Por defecto, o sea, con el simulador "pelado" el X-Plane se comporta de manera más realista que el Prepar3D teniendo una sensación de movimiento que en el segundo citado no la tenemos. Con el Prepar3D podemos tener esto gracias a los aviones de pago con dinámicas y características propias de dicho avión, caso que en X-Plane es más generalizado, es decir que la dinámica se basa en el propio simulador, ganando de forma general, pero perdiendo de forma particular.

Me explico, con X-Plane vamos a tener mayor sensación a nivel general con cualquier avión, ya sea por defecto o añadido, gratuito o de pago.

Con Prepar3D no. Solo se consigue con aviones de pago que estén diseñados con su física propia, pero la ventaja es que se comporta como el avión real.

En definitiva, X-Plane es ganador por generalizar este comportamiento, pero no nos engañemos, ninguno de los dos valdría, pues en ambos se pueden realizar maniobras o aterrizajes que con el avión real y no simulado no se podrían ni por asomo.

Para procedimientos, genial.

AVIONES:

Aquí realizamos un par de menciones, una para la aviación general y otra para la comercial.

En la general por su comportamiento X-Plane es el adecuado y recomendado, pero Prepar3D con A2A y lo nuevo de Just Flight también lo consiguen. No obstante el punto aquí es para el X-Plane por no necesitar de aviones de pago, pues con los gratuitos es más que suficiente para tener ese comportamiento.

En el apartado de aviones comerciales gana Prepar3D, aunque X-Plane posea ya aviones como el 737 y A320 por poner un ejemplo, que no tienen nada que envidiar a los iguales de Prepar. Pero damos ganador al primero por tener más variedad dentro de una calidad mínima en este sector.

El pero como casi siempre en Prepar es que son la gran mayoría de pago.

ESCENARIOS:

En cantidad Prepar3D tanto aeropuertos como en regiones. Esto es debido a que desarrolladores terceros han estado trabajando desde la época del FSX, y gran mayoría de los trabajos realizados aún son compatibles con el simulador. X-Plane también tiene muchísima cantidad y casi todo de forma gratuita.

Un mito que voy a dejar enterrado es el que para Prepar3D los escenarios tienen que ser de pago y no, hay páginas como <http://www.freewarescenery.com/fsx.html> o <http://italyphotoreal.weebly.com/> donde podéis encontrar cantidad tanto de aeropuertos como de regiones y más. Punto positivo para los dos pero uno negativo también. En Prepar se necesita una cantidad de inversión económica considerable para tener variedad de escenarios por donde poder volar. En X-Plane a pesar de ser la mayoría gratuitos, se necesitan instalar una cantidad de bibliotecas suplementarias para que el escenario en cuestión pueda visualizarse adecuadamente. ¡Queremos edificios en los aeropuertos de forma nativa!

AÑADIDOS y COMPATIBILIDADES:

Un montón para los dos. Gratuitos y de pago. De lo primero otra vez más en X-Plane. A mejorar el motor de meteorología de X-Plane.

Los dos sirven para la utilización del último hardware, como la VR.

En las principales redes de vuelo online también funcionan bien sus conexiones dentro de estas.

CONCLUSIÓN:

Son buenos simuladores los dos, pero aún queda mucho camino para mejorar cosas. Con X-Plane tenemos un simulador que avanza a pasos agigantados y que le está comiendo la tostada a Prepar3D. Con Prepar tenemos a día de hoy prácticamente todo lo que podamos imaginar aunque para ello debamos pasar por caja.

En definitiva, con cualquiera de los dos no vas a fallar, pero si te tomas en serio lo de la simulación aérea, los límites no te los pone el simulador, si no tu.

The logo for X-Plane 11, featuring the word "X-PLANE" in a bold, blue, sans-serif font, with the number "11" in a larger, blue, italicized font to its right.The logo for Prepar3D, consisting of the text "PREPAR3D" in a blue, sans-serif font, enclosed within a white rectangular box.

Otras redes de vuelo

Por Vicente BARGUES

VATSIM, IVAO, VAM...

Existen otras redes de vuelo online aparte de IVAO o VATSIM.

Veamos cuales son las opciones que nos ofrece la red.

FSCLOUD.

Red para volar tanto con el simulador FSX como P3D, XPlane 10 y 11.

No es una red de vuelo en si, mas bien es un lugar donde volar de forma conjunta pero además de poder manejar nuestra VA con su sistema de reportes.

PILOTEDGE

Esta si ya tiene ATC. Se considera la más profesional, pues según comentan, tienen controladores reales. La pega es que para acceder se tiene que realizar una suscripción de 9.95\$ al mes.

Si quieres practicar tu inglés durante sus 15 horas de sesión con controlador aeronáutico pasate y dale un vistazo.

Pruebala si te pica la curiosidad, pues tienes dos semanas de prueba gratuita.

POSCON

Aún en fase bet, esta red pinta pero que muy bien. Ofrece lo mejor de cada casa aunado en una.

Estaremos atentos a sus avances.

Ofrece a los programadores la oportunidad de mostrar sus capacidades en su desarrollo. Pero también a organizaciones como ARTCC, FIR o Virtual Airline, ofrecen alojamiento web gratuito e integraciones que no encontrará en ninguna otra red.

Algo que nos gusto fue el ánimo hacia los usuarios de que estos aporten ideas y sugerencias para la mejora de la red.

PROYECTFLY

Similar a FSCloud.

Según dicen "Una experiencia de aviación virtual todo en uno para Flight Simmers que es gratuita, segura y funciona en todas las plataformas.

Es hora de simplificar tu vida: es hora de volar."

ROTATE

Nos explican que las redes actuales existentes todavía usan la misma tecnología desde principios de los 90, y algo de razón no les falta.

Para mantener su red al día apuestan por conducirla de forma como si fuese una empresa.

Con soporte las 24 horas, los 7 días de la semana en la red ofrecerán mejoras y evoluciones dentro de su red.

Y como siempre aseguran que "Así es como Rotate creará la mejor red de simulación de vuelo del mundo"

Veremos.



Vuelo con CIX VFR Club

1ª parte

Por Frank Garrido

Martes 6 de marzo. Estoy en el aeródromo de Blackpool (Reino Unido) en mi Cessna 182. Tras la inspección exterior del avión, voy arrancando motor y miro a mi alrededor. Cuento 7 aviones más, la mayoría Cessna 172. Hoy la cosa está animada.

En la radio, torre va dando instrucciones para el rodaje y punto de espera. Salgo y me uno al “trenecito” de aviones. En este aeródromo no hay una calle de rodadura paralela a la pista de aterrizaje, por lo que hay que alcanzar la cabecera haciendo un “backtrack” (rodar por la misma pista al revés). Dado que es una pista larga, cada avión que sale tarda bastante en llegar al final, por lo que veo que nos vamos a eternizar solo para salir.

Se me ocurre una idea y lo comunico a torre: podemos rodar desde el punto de espera en grupitos de dos o tres aviones, ir juntos por la pista hasta el final y allí girar y ya ir saliendo de uno en uno. A torre le parece bien y lo hacemos así, con lo que las salidas se van agilizando un poco.

Esta es una salida sin complicaciones, se nos indica que tenemos que continuar volando en rumbo de pista hasta los 1000 pies, antes de virar al sur, con el fin de evitar el pueblecito junto al aeródromo. Es una tarde con algo de nubes pero de momento no amenaza lluvia. Al elevarme me agobio un poco porque empiezo a perder visibilidad, pero veo en el radar meteorológico que más adelante se despeja, así que lo que hago es mantenerme bajo y esperar un poco antes de ascender más.

Tras alejarme del aeródromo por el sur, me despido de torre y cambio de frecuencia. En el tramo de crucero, oigo al resto de pilotos por la radio en animada charla. Ajusto el avión para un vuelo a 3000 pies y a un 65% de potencia. La mayoría de los compañeros vuelan Cessna 172, pero yo con mi Cessna 182 tengo una velocidad de crucero ligeramente superior, por lo que durante el vuelo me voy encontrando con algunos y los voy adelantando.

A mitad de este tramo tenemos que cruzar el corredor de bajo nivel de Manchester (por arriba van los “grandes”) y las instrucciones son precisas: Puntos de paso obligatorios al entrar y salir, altitud menor de 1300 pies, transponder en 7366, radio en 118.57 (Manchester aproximación) y no contactar, solo escuchar. Sigo todos los pasos y todo bien. Al salir, ascendiendo de nuevo a 3000 y vuelvo al transponder de 7000.

En el plan de vuelo tenemos un punto de paso intermedio que es el aeródromo de Walney Island. La tarde está tranquila, las nubes han despejado y voy bien de tiempo, por lo que he pensado hacer una toma y despegue en lugar de pasar simplemente por encima. Además, es una pista muy bonita en una isla estrecha cerca de la costa. Contacto con torre y le digo mis intenciones, así que sin problemas. Incluso después de tocar me animo a hacer otro circuito y una segunda toma y despegue. El avión que venía justo detrás de mí se une a la fiesta y hace lo mismo, por lo que durante unos minutos el aeródromo está muy animado. Pero el resto de pilotos se nos están echando encima y no quiero complicar la cosa, así que continúo mi plan de vuelo hacia el sur.

En el siguiente tramo alcanzo a otro avión. Se trata del piloto Robert Ephgrave, con quien suelo coincidir casi siempre. Veo que lleva un vuelo bastante estable –quizás en piloto automático– y aprovechando que hay cierta confianza le pido por radio si me permite volar con él en formación. Me dice que sí así que me coloco detrás suya y a la derecha, reduciendo potencia para ajustar mi velocidad a la suya.

¡Hay que ver qué difícil es esto del vuelo en formación! A pesar de ser un vuelo recto y nivelado, no consigo mantenerme en una posición estática –también he de reconocer que no lo he practicado mucho–. ¡Cómo admiro a la Patrulla Águila y similares!

Tras un rato de volar juntitos, veo que nos estamos acercando al aeropuerto de destino. Le digo por radio que es mejor que nos separemos, con lo que vuelvo a dar potencia, le sobrepaso y empiezo poco a poco a alejarme.

(Continuará...)

SIMU-NEWS

Por Rafa González

**Noticias breves del mundo de la simulación aérea
Edición abril 2018.**

FLIGHT SIM EXPO 2018 ANUNCIÓ FECHAS

FlightSimExpo, la feria más importante del mundo de la simulación que se celebra anualmente en Las Vegas, Nevada - USA, abrirá este año sus puertas del 9 al 12 de Junio. Su lista de expositores y participantes es un quien es quien en el mundo de la simulación. Cita obligada para cualquier fabricante o desarrollador que quiera dar a conocer sus productos o estar al día sobre los avances en la simulación aérea, este año contará entre sus seminarios con Laminar Research, que harán un importante anuncio todavía sin desvelar. Charles Kendall de Simware kits, hablará sobre la impresión 3D como método para construir cabinas.



Winfried Diekmann, director general de Aerosoft avanzará también los nuevos proyectos que verán la luz en breve. Todo eso y mucho más en el FSE2018.

Para quien pueda pagarse unas vacaciones en Las Vegas.

LSH SACÓ LA VERSIÓN 1.1.0 DE FLY THE MADDOG X
Leonardo Software House anunció la versión 1.1.0 de su aclamado avión Fly The Maddog X. La actualización incluye 7 correcciones y 12 nuevas características.



Entre estas últimas se encuentran vistas internas hacia las alas del avión o soporte para el CDU de Mark Foti.

EL CONCORDE PARA X-PLANE11

Los Xplaneros están de enhorabuena. La compañía Colimata lleva varios meses desarrollando el legendario avión supersónico Aérospatiale BAC Concorde para la plataforma X-plane11. El proyecto que ya está bastante avanzado según sus desarrolladores, tendrá su lanzamiento con un modelo de gran realismo y con una profundidad de detalles y manejo razonable



De ese modo dejan para una segunda versión la integración total de los sistemas del avión, ya que según Colimata, dicha integración tardará aproximadamente un año y medio en ser programada. Precio entorno a los 50\$.

A2A ANUNCIÓ EL PRÓXIMO LANZAMIENTO DE LA BEECHCRAFT V-TAIL BONANZA

A2A siempre se ha caracterizado por la precisión en la simulación de sus aviones, producto del análisis del modelo real durante decenas de horas de vuelo. Este mismo proceso está siendo aplicado para el desarrollo de su próximo lanzamiento: la Beechcraft V-tail Bonanza que ya ha despertado el interés del mundo de la simulación. Estaremos atentos a su lanzamiento.



FSW CESA SUS ACTIVIDADES

Dovetail Games ha anunciado que no continuara con su producto de simulación de vuelo Flight Sim World, con la intención de retirarlo de la venta a partir del próximo 24 de mayo.

Una lastima.



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

