

1998

L'ANNO D'ORO DI PVI, CHE PERO' PERSE PER SEMPRE FABIO FANELLI

Fabio (nell'immagine) era una persona speciale: giovane, semplice ed umano, era dotato di una tenacia e di una passione straordinarie, pari solo alla sua sfortuna.

Lavorava alla sede di
bella moglie svedese e 2
occhi neri come i suoi.

Non aveva nessun imbarazzo
prima di trovare lavoro alla
compreso quello di pizzaiolo
divertentissimi episodi.

Appassionato di simulazione
Interstates che aveva visto in
avremmo dovuto realizzarlo
fondatori morali di PVI e ,
associazione come basata solo sulla passione, sul disinteresse e sull'amicizia.



Fiumicino della British, aveva una
deliziosi bambini, biondi ma con gli

a ricordare con autoironia che ,
British, aveva fatto mille mestieri,
all'estero, di cui ci raccontava

di volo, si era innamorato degli
Olanda e aveva deciso che
anche in Italia: fu quindi uno dei
come me, concepiva la nostra

Nella battaglia per conservare questi tratti a PVI fu sempre in prima linea, leale e deciso.

Nel lavoro associativo era affidabile ed efficiente : era una di quelle rare persone di cui si sa
che, se gli si affida un compito, lo porta a termine, costi quel che costi, con modestia e senza
vanterie.

Dopo avere realizzato il suo sogno nel 1997, organizzando il Contest Europeo di Bologna,
pensava sempre più in grande , accennandoci ad una sua idea di un megameeting simulatorio
mondiale da tenere a Roma.

E ci sarebbe certamente riuscito se un destino maligno non lo avesse fermato.

Un male incurabile e fulminante in poche settimane lo portò via.

Era ricoverato in Ospedale e non poté quindi partecipare alla seconda presenza di PVI, dopo
quella dell'anno precedente, al Future Show di Bologna, questa volta addirittura nello stand
Microsoft.

Al ritorno io e Vittorio Capobianco andammo a trovarlo in ospedale e, sapendo quanto gli
era dispiaciuto non essere presente, gli raccontammo nei dettagli quello che era successo e
gli portammo, come ricordo della manifestazione, una camicia con il Logo Microsoft e un
cappellino con la sigla PVI e con il suo Nick ricamato: gli s'illuminò per un momento il viso
sofferente e ci ringraziò commosso.

Dopo qualche giorno la terribile notizia.

Ai funerali c'erano tutti gli amici romani di Fabio, in prevalenza costituiti da soci PVI .

Mentre guardavo con una stretta al cuore i suoi bellissimi bambini che parevano non
rendersi conto della tragedia che li aveva colpiti, mi si avvicinò la moglie che, sapendo
quanto fossimo legati, mi raccontò che Fabio, nelle sue ultime volontà, le aveva chiesto che
nella sua bara fosse messo il cappello di PVI, e così lei aveva fatto.

E poiché nella morte non si può fingere, solo allora ho realizzato la grandezza dell'amore e
dell'amicizia che lo legava a noi e all'associazione che avevamo creato e che cosa PVI
significava per lui.

Prendemmo quindi il solenne impegno che avremmo portato a compimento il suo progetto del mega-raduno mondiale a Roma e che lo avremmo intitolato a lui. Attuammo la promessa nel 1999 con i “Cieli Virtuali del III° millennio- 1° Memorial Fabio Fanelli”, tenutosi a Roma, presso e con Alitalia che ci ospitava. Durante il Contest, per un attimo, mi sembrò di vedere Fabio seduto con l’equipaggio romano, impegnato in un finale: ma forse era solo un'allucinazione dettata dall’emozione .

Da allora, tutti i Contest successivi organizzati da PVI sono stati dedicati a lui e con Forlì 2005 si è arrivati al 7° Memorial Fabio Fanelli.

La scomparsa di Fabio, anziché demotivarci, causò paradossalmente l’effetto contrario : ora sentivamo l’esigenza di impegnarci ancor di più per fare quello che lui immaginava, quasi ci avesse lasciato un’eredità morale da portare a termine.

Forse è questa la ragione che fece del 1998 e l’inizio del 1999 la stagione più frenetica e intensa di PVI per iniziative, raduni, convenzioni, ampliamento dell’attività con l’apertura alle Combat Flight simulations, nascita di sedi, rafforzamento dei rapporti fecondi con Alitalia eccetera

PVI APRE IL SUO SITO SU INTERNET

Sotto, la mitica HOME page del primo sito PVI

I successi dell’anno ci avevano dato la niente ci sembrava l’impegno di tutti i settori del volo, simulato, era al molti progetti messi in cantiere e Un ulteriore passo quindi la realizzazione di un Internet.

Grazie a Pierpaolo concludemmo una convenzione con una società di Gioia Tauro, l’Ital Soft srl, Internet Service Provider con il nome di ReteItalia.net.

La convenzione prevedeva che PVI avrebbe pubblicizzato ReteItalia come provider fra i propri soci e ReteItalia ci avrebbe fornito lo spazio per il sito e per la mailing List.

Successivamente cambiammo Provider e fummo ospitati da IMP.

Il sito web PVI , di cui era responsabile tecnico Damiani, era curato nella parte grafica e dei contenuti da Leonardo Querzoni.

I dati obiettivi confermarono il successo: in appena un anno abbiamo superato i 10.000 visitatori

Il sito ebbe un gran successo, sia fra i soci , che fra gli appassionati italiani di FS per i suoi contenuti e per la grafica.



precedente carica, impossibile, soci nei reale e massimo e venivano realizzati. in avanti fu sito PVI su

Bilotta,

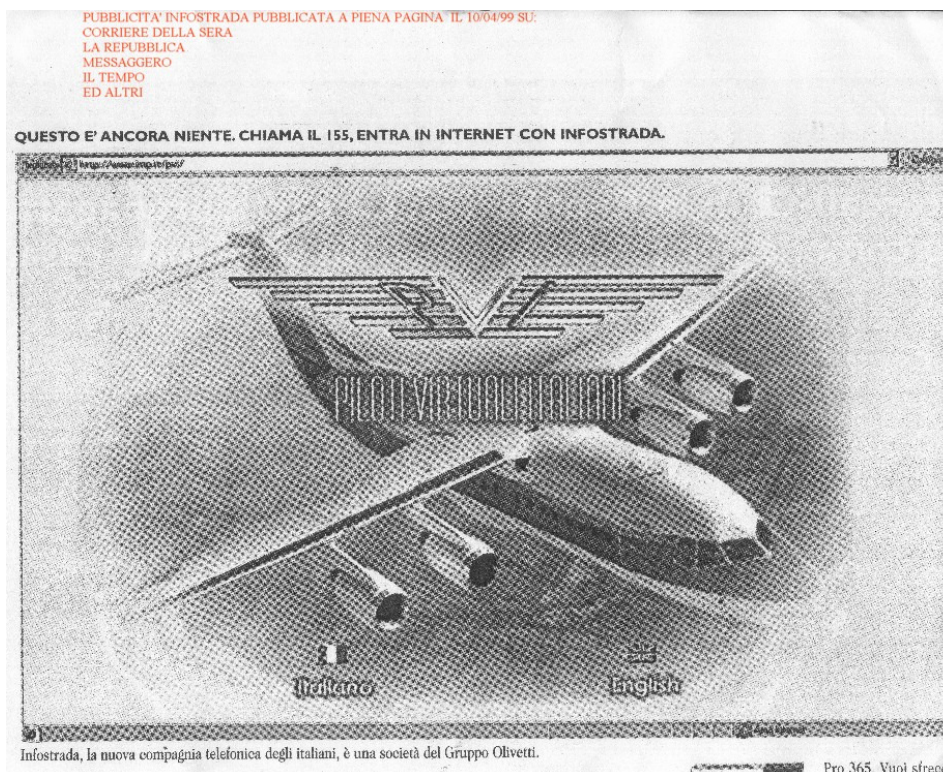
Ma mai ci saremmo aspettati quello che avvenne l'anno successivo.

Ricevetti alla Sede di PVI una chiamata da Infostrada (del Gruppo Olivetti) che stava lanciando una massiccia campagna pubblicitaria per accreditarsi nel mercato della connettività Internet.

Infostrada mi comunicavano che i loro pubblicitari ritenevano l'immagine del nostro sito fra le più suggestive e affascinanti e chiedevano l'autorizzazione ad usarla nella loro campagna.

Dopo rapide consultazioni del Direttivo in cui concordammo che era anche interesse di PVI essere menzionata nella stampa nazionale, demmo il via ad Infostrada.

E fu quindi con enorme soddisfazione (e quasi increduli) che il 10/04/99 vedemmo l'immagine del sito PVI pubblicata (a destra) A PIENA PAGINA su tutti i maggiori quotidiani italiani (Corriere della Sera, Repubblica, Messaggero, Il Tempo ed altri ancora).



Sembrava incredibile che un gioco fra pochi amici appassionati di un hobby, si stesse trasformando in una cosa così grossa e importante.

Personalmente paventavo anche i pericoli che ne sarebbero derivati: un'attività importante dalle enormi potenzialità poteva attirare attenzioni non del tutto disinteressate.

Non mi sbagliavo.

LA MAILING LIST PVI E LA CHIUSURA DELLA BBS

La disponibilità di adeguati mezzi tecnici rese possibile anche l'apertura per i soci PVI, con la partecipazione di esperti internazionali del settore, una mailing list dedicata alla Flight Simulation.

Ancora una volta è particolare motivo di orgoglio rilevare che la ML PVI fu la prima (e allora unica!) Mailing List italiana dedicata a FS.

Andava così in pensione la mitica BBS di PVI che era stata per anni il vero il "cuore pulsante" e motore dell'associazione.

Per avere un'idea del ruolo fondamentale giocato dalla BBS, basterà ricordare che nell'anno antecedente la sua chiusura essa registrò ben 18.000 contatti di utenti, sia soci

che visitatori, cioè una media di 1500 contatti mensili, 50 giornalieri, con punte talvolta del quadruplo.

SI ATTIVA ANCHE IL SITO FTP RISERVATO AI SOCI

Ecco come presentavo l'iniziativa nella comunicazione periodica ai soci, che allora inviavo periodicamente per tenerli aggiornati sulle attività associative.

Perche' un sito FTP di PVI e cos'ha di diverso da altri ? Di files per la Flight Simulation se ne trovano a tonnellate su Internet, anche troppi se e' per questo: appunto! Spesso sono "ciofeche" tremende, altre volte doppioni o files ormai superati, ovvero non si sa per quale versione funzionino. Così e' facile perdersi o sprecare preziose ore di collegamento per ritrovare poi sul proprio HD materiale scadente, che e meglio cancellare subito.

Il sito FTP di PVI si propone proprio di effettuare una "selezione" del materiale, offrendo ai propri soci solo software di sicuro interesse. La selezione verra' effettuata dagli stessi soci, da tutti noi quindi, ognuno per il settore su cui ha piu' interesse o esperienza: percio' e' evidente che i soci dovranno uplodare solo i files che ritengano interessanti per gli altri amici simmers, accompagnandoli con una descrizione che aiuti a capire chi non e' esperto di quel settore, di che cosa si tratta.

UNA PARABOLA

Contiamo proprio sull'aiuto dei soci, per renderlo il sito files a cui fare riferimento per il materiale di buona qualita' inerente la simulazione.

Troppo ambiziosi?

Non direi, se potremo contare sulla vostra collaborazione. Ed eccovi a questo proposito una famosa parabola. Un villaggio doveva fare una grande festa e gli abitanti si misero d'accordo che ognuno avrebbe portato la sua quota di vino per scaldare i cuori. Tutti quindi arrivavano con i loro recipienti e fra gli applausi e l'allegria, vuotavano il loro contributo nella botte comune. Quando inizio' la festa, la gente ando' alla botte per prendersi il bicchiere di vino che le spettava, ma trovo' che era piena solo d'acqua. La festa allora fini' e tutti se ne tornarono a casa, tristemente.

Capita la morale? :-))

Manifestazione aerea Pratica di Mare (24/5/98)

In quell'anno per la prima volta PVI organizzò la partecipazione dei soci ad una manifestazione aeronautica: furono affittati pullman che, anche per facilitarne il riconoscimento, portavano sul cruscotto esterno, con nostra grande emozione, il logo PVI, a conferma della crescita e della conseguita maturità organizzativa.

La domenica del 24 Maggio 98, si doveva svolgere all'Aeroporto di Pratica di Mare una grandiosa manifestazione aeronautica, che prevedeva l'evoluzione di ben 4 pattuglie acrobatiche oltre alle "Frecce Tricolori", l'esibizione in volo di più di 200 aerei e prototipi, militari e civili (compreso il mitico EF 2000!) nonché ben 3 mostre a terra dei medesimi.

Destra: una manovra acrobatica delle mitiche Frecce Azzurre a Pratica di mare.



Destra: 2 assi della Pattuglia acrobatica francese si esibiscono nello spettacolare e difficile passaggio lento in “volo speculare”



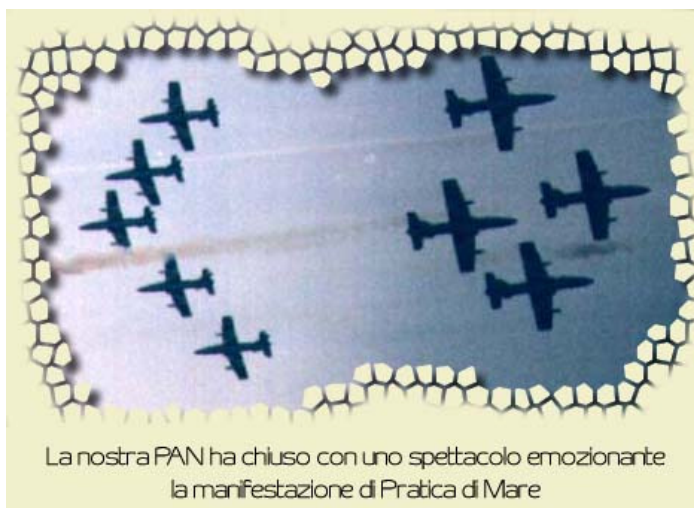
Lo spettacolare “cavatappi” della pattuglia acrobatica francese

Il Direttivo ritenne che appassionati di volo, quali sono i soci PVI, non volessero perdersi un evento tanto straordinario e incaricò me e Vittorio Capobianco, per la vicinanza al luogo dell’evento, di organizzare la cosa.

Il problema è che si prevedeva la presenza di 1 Milione di persone, mentre le strade che portano all'Aeroporto di Pratica erano (e sono ancora) strette e senza possibilità di parcheggiare autovetture.

Vittorio ed io temevamo quindi un ingorgo colossale con andatura a passo d'uomo, molto stressante per chi fosse andato con autovettura propria.

Dopo indagini e vari accessi sul posto, comprese visite ad Hotels nelle vicinanze, la soluzione che ci sembrò più conveniente, fu quindi quella di noleggiare dei pullmans, riservato ai soci PVI, con autista e aria condizionata, che avrebbero prelevato i soci da Roma e li avrebbero riportati al ritorno.



La nostra PAN ha chiuso con uno spettacolo emozionante la manifestazione di Pratica di Mare

Ricordo in particolare la gioia quando, nell’enorme spianata con

decine di migliaia di persone, riconoscevamo un socio PVI, venuto con i propri mezzi, per il cappellino dell'associazione che indossava; e l'immediata fraternizzazione, come se ci fossimo conosciuti da anni, anche per quelli mai visti di persona prima. L'esibizione dei 250 aerei e di 5 pattuglie acrobatiche, svoltasi a Pratica di Mare il 24 maggio 1998, per celebrare il 75esimo dell'Aeronautica Militare Italiana e' stata talmente densa di emozioni e di sensazioni, che sarebbe difficile descriverla a parole. Anche le foto non rendono l'idea, in quanto il fascino dell'evento scaturisce dalla visione dinamica dell'insieme mentre il rombo assordante ti scuote le viscere, e la potenza delle macchine si fonde con la grazia e la bellezza delle loro manovre. Preferiamo perciò cedere la parola ad alcuni soci che hanno sentito il bisogno di partecipare agli altri simmers le proprie emozioni...Ecco alcuni dei loro resoconti.

Carlo Brasca

"Certamente la manifestazione di Pratica di Mare e' stata superba. Io, e i miei due amici di Milano, eravamo piazzati a Nord, poiche' la Torre di Controllo segnalava vento 160 13, 160 gradi 13 kts, (con qualche rinforzo a 14); quindi ci siamo piazzati all'altezza del punto di contatto dei velivoli in atterraggio.

Quando ero piu' giovane avevo assistito ad una manifestazione analoga, chiamata MAB Manifestazione Aerea Baracca, nel 1959 a Linate (con esibizione di attacco militare su un villaggio prefabbricato, ecc, ecc).

Meravigliosa la Mostra Statica; per le persone della mia eta' e' stata una emozione vedere da vicino il trimotore Savoia Marchetti (detto "Gobbo maledetto" dagli inglesi), una vecchia autoblindo, la camionetta Volkswagen e la corrispondente italiana e una vecchia FIAT 1100 dei Pompieri (ho fatto la scuola guida nel 1952 sulla FIAT 1100).

Gli aerei della Saab svedese erano l'anziano doppio delta Draken, che porta bene i suoi anni, e il corposo Viggen, formula Canard (come l'EF 2000). Il giorno prima siamo stati nella base di Pisa San Giusto e siamo saliti per alcuni minuti in cabina di pilotaggio di un C130.

Trasferta emozionante, da ricordare prima di chiudere gli occhi per sempre e da raccontare ai nipotini.

Arch. Marco Spada

Oggi e' lunedì, sono ancora intronato dopo una intera bellissima giornata passata sui bordi della pista di Pratica di Mare (che non credevo fosse un aeroporto così grande) con gli amici di PVI e dopo un'overdose incredibile di esibizioni da orgasmo aereonautico: Eurofighter 2000;

Mig 29 Fulcrum; F15; F16; Mirage 2000; Sea Harrier; Tornado; Saab "nonmiricordocomesichiamo"; Il buon vecchio F104; Hercules; pattuglia acrobatica inglese, svizzera, francese, belga, spagnola, nazionale, un G222 che atterrava passando da 1000 piedi a terra in dieci secondi e che si fermava in 100 metri.....ecc. ecc.

Vittorio "Manatee" Capobianco

Ebbene sì, e' stata una manifestazione eccezionale, e siamo stati proprio bene insieme. E' stato bellissimo arrivare freschi freschi con il pullman ed essere scaricati a 500 metri dagli aerei ;-))

Nella zona a nord della pista dove ci trovavamo ci siamo goduti tutti i decolli e gli atterraggi. Tra il frastuono dei postbruciatori e l'odore del kerosene e' stato come farsi una "pera" aeronautica. Sapete se faranno un video? Le foto non credo che rendano molto l'idea.

*P.S. i Saab erano un Viggen e un vecchio Draken
A quando la prossima?*

Destra: Marco Spada, Vittorio Capobianco, Antonio Lucidi e Gipo alla manifestazione di Pratica.

Era questo lo spirito PVI per il quale avevamo tanto lavorato.

Ma l'evento di Pratica fu il catalizzatore di un ulteriore progresso.

Trattandosi di un'esibizione di aerei militari, avevo la sensazione che la gran partecipazione di Soci dimostrasse che non era solo il volo civile cui erano interessati: forse era arrivato il momento di verificare quest'intuizione.



10 febbraio 1998: NASCE IL GRUPPO COMBAT PVI

Fin dai primordi fra i soci PVI erano presenti alcuni, sia pure in numero minoritario, che nutrivano un vivo interesse anche per gli aerei militari, per il combattimento aereo e per le sue peculiari modalità, diverse da quello civile.

PVI era nata però con un orientamento spiccato per il volo civile (del resto FS della MS era un simulatore civile) e la maggioranza dei soci rispecchiava quest'impostazione.

Ho trovato l'elenco dei pochi piloti combat di allora, quando iniziammo a costruire il gruppo di questa specialità.

GIPO	Giorgio Palenzona
Zapp	Andrea Damiani
I-MAXL	Massimo Lofrano
I-OMBR	Carlo Ombri
GELO	Massimo Gelati
I-AZAL	Alberto Zampolli

Conseguentemente gli appassionati di Combat, spesso snobbati dai "civili", avevano una qualche timidezza ad esprimere la loro seconda passione, che perciò coltivavano, per così dire, in privato e al di fuori di PVI.

Io ero fra quelli che univano all'interesse per il volo civile anche quello combat e cercavo di spiegare ai piloti Civili (che in quell'epoca volavano con FS6, la nuova versione di FS) qual'è il fascino delle combat, sperando di incuriosirli e, magari, arruolarli.

Ho ritrovato il relativo testo che merita di essere riprodotto perché resta ancor oggi attualissimo, salvo, ovviamente, per quelli che erano indicati come i requisiti HW minimi, leggendo i quali si ha la scioccante consapevolezza degli enormi progressi fatto dall'informatica in pochi anni.

Destra: Franco Colafigli e Fabrizio Stotani, ottimi piloti combat di PVI



Di seguito e' riportato un mio "manifesto" che, spiegando ai piloti "civili" cosa sono le simulazioni combat e che hardware richiedeva, era teso, in sostanza, a "reclutare" piloti combat che scarseggiavano.

Destra: screenshot di SEF2000



Dai patetici requisiti HW richiesti allora, si può rilevare la stupefacente evoluzione dei mezzi tecnici intervenuta.

La COMBAT SIMULATION

Requisiti minimi

E' richiesto almeno un Pentium 133 con 16 mega di RAM e una velocità di connessione effettiva a Internet minima di 24400 bps (quella che viene comunicata dal Provider quando vi siete collegati).

Serve poi un modem a 28800 con compressione dei dati e, naturalmente, un buon provider con connessioni stabili e veloci.

Cosa sono le combat flight simulations

Sono simulazioni di volo in tutto per tutto, le migliori delle quali hanno modelli di volo realistici e sofisticatissimi: viene simulato alla perfezione il comportamento aerodinamico dell'aereo alle varie quote e nelle varie manovre, con prestazioni differenti a seconda del tipo di aereo e di condizioni.

Sono però orientate, come è ovvio dalla loro stessa definizione, verso la simulazione degli aerei da combattimento, nei quali le funzioni di navigazione sono il più possibile automatizzate e facilitate, in quanto il pilota deve gestire contemporaneamente molti altri sistemi e apparati e non avrebbe il tempo, per es. , di fare un fix con 2 VOR, anche perchè il vettoramento avviene attraverso gli AWACS o i radars di sorveglianza.

In compenso, però, hanno molti altri comandi aggiuntivi di volo, rispetto al normale FS.

Che differenza c'e' tra FS6 ed una combat flight simulation ?

La differenza dalle classiche Flight Sims , come FS6, è che le Combat Sims uniscono alle caratteristiche della simulazione di volo classica, altri elementi e manovre.

Per esempio, oltre all'uso dei classici flaps e aerofreni, a seconda delle simulazioni, potreste trovare:

gli afterburner (con i relativi problemi di gestione del carburante)

rifornimento in volo da un aerocisterna (manovra molto complessa, sia nella realtà che nella simulazione)

atterraggio su una portaerei (con l'uso del gancio per l'appontaggio)

l'autopilota con una decina di settaggi diversi

paracadute di frenata in atterraggio

l'uso di chaff e flares per tentare di ingannare eventuali missili

oltre a tutte le ACM (Air Combat Manouvres), dall'Immelmann, allo Yo-YO basso o alto, le Scissor orizzontali o verticali, il Cobra, il Barrel-roll ecc (vedi le "Flight Combat Lessons")

Caratteristica delle combat simulations è che, mentre si vola, si devono anche usare e gestire correttamente complicati sistemi molto realistici:

radar in 9 modalità (azimuth e scan) e diverse portate

il DASS (un sistema di rilevamento passivo delle emissioni radar)

il JTDS (un sistema di visualizzazione dei dati provenienti dagli aerei Awacs e JSTAR)

l'IRST (un visore all'infrarosso)

il laser

Nonchè, ovviamente, tutta la tecnologia, i parametri e le manovre per l'uso delle varie armi, sia AA

(cioè AIR to AIR) sia AG (AIR to Ground).



Sinistra: altro screenshot di SEF2000

Il volo nelle combat simulations

L'essenza del volo nelle Combat Sims è fondamentalemente la comprensione sia dell'uso dell'energia nell'aerodinamica (trasformare energia cinetica in energia potenziale e viceversa), sia delle caratteristiche aerodinamiche generali e

specifiche del proprio aereo in rapporto agli avversari.

Facciamo un esempio.

Poichè la posizione più favorevole nel combattimento è sul retro dell'avversario (sul suo "six", come dicono i piloti), gli aerei cercano di virare al massimo (bank di 90 gradi) per poter "aggirare" l'avversario e mettersi nella posizione favorevole.

Fondamentale è quindi sapere tutto sulle velocità angolari, alle varie quote e alle varie velocità.

A livello del mare, l'Eurofighter usato in SEF ha la massima velocità angolare (cioè quanto rapidamente può virare) di 51 gradi, cioè, virando, cambia la sua prua di 51 gradi ogni secondo. Questa massima velocità angolare la raggiunge però a 190 nodi: se aumenta la velocità, diminuisce la velocità angolare e aumenta il suo raggio di virata.

Il Sukhoi SU-35 ha invece una massima velocità angolare di 37 gradi a 261 nodi. A prima vista, l'Euro sembrerebbe avvantaggiato, ma ci sono 2 problemi:

Primo, l'Euro deve rallentare alla velocità ottimale (e deve usare particolari manovre per farlo rapidamente).

Secondo, virando a 90 gradi perde rapidamente velocità e quindi rallenta anche la sua velocità angolare.

Virando al massimo, l'Eurofighter comincia a perdere velocità e si stabilizza a 133 nodi, ma con una velocità angolare di soli 29 gradi. Il SU-35 si stabilizza invece a 225 nodi con una velocità angolare di 32 gradi: cioè, in pochi secondi, la situazione si è rovesciata a favore del SU-35.

Ma c'è un terzo problema: a quelle due diverse velocità, l'Euro e il SU-35 hanno un diverso raggio di virata, 678 feet il SU-35, 437 l'Euro.

Quindi, l'Euro vira più stretto ma è anche più lento nella virata e la geometria delle 2 circonferenze tende a farle intersecare, vale a dire che a un certo punto delle 2 traiettorie uno

degli aerei si troverà col muso (e il cannoncino) sull'altro e non è detto che sia il più veloce: ma se solo si diminuisce il bank di pochi gradi, la velocità aumenta, aumenta di conseguenza il raggio di virata e si modifica anche la velocità angolare, la geometria delle circonferenze-ellissi e così via. Inoltre, tanto per complicare le cose, queste caratteristiche cambiano a tutte le quote e sono diverse per tutti gli aerei che si possono incontrare.

Si tratta quindi di cercare di portarsi alla quota che si sa più favorevole rispetto all'avversario, di modificare continuamente velocità e potenza, con cabrate e picchiate, per tentare di avvantaggiarsi sull'avversario, il quale deve essere pronto a capire che manovra stai facendo per cercare di usare le contromanovre.

Per esempio, se tu riesci a rallentare bruscamente (ecco a che servono le manovre Scissor, che sono in pratica delle continue virate e controvirate, sia per rallentare rapidamente, sia per non fornire un bersaglio troppo comodo all'avversario) e l'avversario non rallenta in tempo, non può fare a meno di superarti: cioè siete riusciti ad andargli nel six, che è esattamente lo scopo che volevate raggiungere.

Ma se la manovra non è perfetta e l'avversario la capisce in tempo e rallenta a sua volta, sarete oramai lentissimi, incapaci di manovrare: vi sarete trasformati in un ottimo bersaglio.

Con questo semplice esempio spero di avere sfatato una leggenda metropolitana, per cui le combat sim sarebbero dei giochi "BUM-BUM sparattutto, metti massima potenza e ammazza tutti". Come si vede, è invece una sapiente modifica di tutti i parametri del volo, con manovre aeree perfette e con tempismi esatti, che presuppongono una profonda conoscenza dell'aerodinamica, in un gioco d'astuzia e di bravura contro l'avversario. Insomma, si combatte più con lo stick, con il timone e con il throttle (cioè con il "manico") piuttosto che con il grilletto.

Una volta che si è riusciti a manovrare in posizione vantaggiosa, solo a questo punto si passa all'uso dei vari sistemi d'arma e dei vari sensori, che devono essere conosciuti anch'essi alla perfezione, per sapere come, quando e dove usarli, e con quale anticipo rispetto alla prevedibile traiettoria dell'avversario.

Ma tutto questo sarebbe inutile se non si sapesse, in ogni istante, dove e a che quota vi trovate voi e l'avversario (che non sempre è davanti a voi, ben visibile nell'HUD del cockpit) e che cosa sta facendo, senza perderlo di vista un attimo. Questo comporta la massima "consapevolezza" spaziale (la famosa "awareness" dei top guns) che si ottiene con l'uso di una speciale vista, la "padlock", che sulle prime genera confusione: in questa modalità la visuale si fissa sull'avversario e lo segue dovunque vada (quando non si vede più l'orizzonte si tende a perdere l'orientamento, almeno fino a quando non ci si abitua).

Poi ci sono la tattica, la strategia, creatività, capacità di cooperazione e di speciali manovre che si usano quando si vola con altri piloti alleati (artificiali o umani), per le manovre in pattuglia, oltre che, come sempre, fantasia e...talento personale.



Sopra: il Logo di SEF-Super Euro Fighter 2000

Diciamo, in sintesi, che le combat sim sono delle FS più..... dinamiche e dove succedono molte cose, in genere MOOOOOOOLTO velocemente, e in cui si devono prendere decisioni rapide, seppure su un corposo background di conoscenze tecniche: per SEF2000, per es. bisogna studiare 2 manuali, degni finalmente di questo nome, di complessive 335 pagine e se ci si vuole perfezionare c'è una "Strategy Guide" ancora più' corposa.

La simulazione adottata attualmente dal gruppo PVI è quella di Super EF2000, conosciuta come SEF2000, oppure SEF2K, nel gergo dei piloti ovvero solo SEF. SEF2000 e' la versione per Win95 di EF2000 che girava sotto DOS.

EF 2000 e' il nome dell' EURO FIGHTER , un caccia interamente europeo a prestazioni avanzatissime, che sta facendo i voli di collaudo proprio in questi giorni.

E' un'ottima simulazione, molto diffusa ed apprezzata fra i simmers di tutto il mondo , proprio per il suo estremo realismo e per la perfezione dei modelli di volo, oltre che per la completa implementazione di tutti gli aspetti del combattimento aereo: addestramento alle varie manovre, vari tipi di missione, vari livelli di difficoltà, fino ad una campagna completa in cui si interagisce con decine di aerei alleati, avversari e neutrali.

Ma credo che la ragione principale della sua adozione da parte di PVI sono 2, che si intrecciano: perchè con SEF è estremamente semplice il collegamento in multiplayer e perché è quella più diffusa fra i simmers di tutto il mondo e , quindi, rende facile trovare altri piloti con cui collegarsi in multiplayer .

Naturalmente ciò non toglie che saranno benvenuti i soci che vorranno sperimentare anche altri titoli.

Il Multiplayer con SEF2000

E' un'esperienza indimenticabile, che dà forti emozioni, analoghe a quelle provate a suo tempo, quando con la Datamax provavamo i primi drivers di FBW che hanno permesso i collegamenti in multi di FS5.1.

In effetti si tratta di una cosa con molte analogie con FBW, cioè l'incontro nel cyberspazio con altri piloti virtuali ed amici, con cui dialoghi, collabori, voli, giochi, scambi battute.

Sicuramente quando gli altri piloti sono umani, si ha un particolare ed intenso feeling, difficile da spiegare, ma che è forse l'essenza più autentica del fascino paradossale della telematica: usare il cyberspazio , per incontrare delle persone reali, seppure impegnate in un ruolo ludico e di fantasia, che è del tutto virtuale.

Il concetto è semplice: collegati su internet, uno dei piloti fa da server (in genere chi ha il pc più potente, ma niente teoricamente impedisce che sia un altro qualsiasi) e l'unica cosa da sapere è l'indirizzo IP del server (vedi oltre, nel paragrafo su ICQ, come si ottiene l'IP). A questo punto si lancia SEF2000, si configura il menu multiplayer; il pilota-server "cucina" il tipo di missione e ci si trova ai lati di una pista, motori spenti, le lucette sugli strumenti del cruscotto che si accendono e spengono, mentre il tuo amico pilota UMANO , vicino a te, è pronto a decollare per una missione nel cyberspazio.

Altri amici, che fanno il ruolo degli avversari, stanno volando da qualche parte, cercando di penetrare le difese e attaccare la tua base: sai che vengono, ti provocano con i loro messaggi, ma non sai da dove arriveranno, a quale altezza, con quale piano in mente.

Oppure , potreste essere tutti alleati e cercare di sconfiggere la diabolica abilità dei piloti generati dal programma: e voi non immaginate come difendano accanitamente le loro misere vite virtuali !

Oppure potreste essere tutti contro tutti, della serie "ndo cojo cojo :-)" nella più totale e divertente "bolgia" aerea, che neanche ai voli collettivi di FBW se lo sognano.

Se la cosa prende piede, non è esclusa un'apposita area messaggi. Prevediamo di fare team fissi e affiatati, gare singole, tornei a squadre con premi, sfide nazionali e internazionali, presenza nei raduni PVI.

Siccome su Internet la cosa è abbastanza diffusa, ci sono già confronti internazionali con piloti di altri paesi (simpaticissimi e cordiali soprattutto i norvegesi: vedi elenco sotto), siamo già in contatto con alcune mailing lists, per organizzare la cosa.

Dunque allenatevi e partecipate al più presto: chi ne sta fuori, potrebbe mordersi le dita per aver perso l'occasione di un assaggio di quella che sarà la virtualità del 2000: totale, mondiale, senza più limiti di distanza.

(OMISSIS-Seguivano consigli tecnici per un buon collegamento, che ora, dati i progressi dell'informatica, non sono più attuali)

Un secondo ostacolo alla diffusione del volo combat era che, a differenza della simulazione civile, dove FS della MS costituiva uno standard indiscusso, per la simulazione combat esistevano vari programmi, senza la prevalenza decisa dell'uno sull'altro.

La molteplicità dei programmi combat in uso, rendeva perciò difficile la possibilità di aggregazione dei piloti combat.

La prima novità che modificò la situazione fu la comparsa e la diffusione di un simulatore combat che andò via via conquistando l'attenzione degli appassionati del genere.

Era il mitico "SEF-Super Euro Fighter" della DID, che rappresentò una tappa miliare nel settore.

Infatti, a differenza di prodotti analoghi, basati su biplani da Barone Rosso, grafica Arcade e bum-bum a go-go, SEF tentava seriamente di simulare, compatibilmente con le possibilità tecniche dei tempi, i moderni aerei e tattiche di combattimento aereo.

Il gran successo fu dovuto alla grafica notevole per quei tempi, un modello di volo impressionante per realismo, l'implementazione dei sistemi elettronici e di armamento dei moderni aerei militari.

Ma, soprattutto, l'eccezionale stabilità nel multiplayer su Internet, che consentiva missioni cosiddette COOPERATIVE, vale a dire che anziché affrontarsi nel solito sparatutto BUM-BUM nel dogfight, come era avvenuto fino allora in altre simulazioni combat, qui i piloti erano alleati e dovevano combattere contro gli avversari gestiti dalla IA del programma.

Le missioni multiplayer COOP rappresentarono quindi una svolta, perché implicavano coordinamento, comunicazioni, tattiche, disciplina, standard di volo ecc.

I piloti PVI combat cominciarono così ad uscire dalla clandestinità ed ad incontrarsi fra loro e con altri appassionati sparsi in tutta Italia.

A destra, un'immagine storica: Carlo Ombri, Gipodiablo e Andrea Damiani "sysop" pronti al decollo, in una sessione multiplayer di SEF





In queste scorribande su Internet alla ricerca di sessioni MP combat, avevo incontrato un personaggio incredibile che sarebbe diventato mitico: “BIGMAMA” al secolo Renato Gasparotto, a sinistra, in azione nella sua altrettanto mitica poltrona da combattimento che portava con sé dovunque e con cui fece un ingresso epico al meeting di Castelplanio .

Bigmama aveva un locale tipo pizzeria-panineria (che ovviamente si chiamava anch'esso BIGMAMA) in quel di Vercelli, che io visitai personalmente .

Per esemplificare l'originalità del personaggio, basterà ricordare che la passione l'aveva indotto a collocare un PC col monitor sotto una lastra di vetro del bancone della sua pizzeria, con joystick e tastiera sul banco; inoltre aveva attivato un server personale su Internet dedicato alle sessioni MP di SEF, disponibile ogni sera.

E così, fra una pizza e un'altra, combatteva appassionanti duelli aerei, diventando in breve tempo l'asso indiscusso dei cieli virtuali italiani.

Era curioso che, dovendo contemporaneamente gestire il locale, ogni tanto si doveva assentare dal combattimento, attivava quindi l'AutoPilot, ci avvisava di proseguire e , quando aveva concluso l'incombente, tornava attivo nella missione.

Bigmama, oltre che originale, era però anche generoso e disinteressato: per la sua passione pagava di tasca propria il server H24 che curava personalmente e ad esso consentiva il collegamento gratuito a tutti gli appassionati, che potevano confluire nel gruppo che aveva costituito, denominato CSI- Combat Sim Italia.

Avendo anche lui, come me, fatto l'esperienza di cosa significhi costituire un'associazione, avevamo sull'argomento vivaci scambi di idee: io ero (e sono) convinto che senza un minimo di struttura e di mezzi propri una cosa del genere non può durare a lungo, mentre lui era, in sostanza, contrario alla quota che PVI chiede ai Soci e riteneva che una vera associazione di appassionati debba essere senza alcun onere per i soci.

Ma c'era fra noi anche un gran rispetto e ammirazione reciproca, tanto che io m'iscrissi a CSI e lui a PVI, pagando anche regolarmente la quota che pure avversava.

A posteriori e a conferma della validità dei principi su cui è basata PVI, si può constatare che Bigmama si sbagliava : lui e il suo gruppo sparirono poco dopo, quando problemi personali lo costrinsero a chiudere il server, così come avviene spesso con tutte quelle attività che si basano sui “mecenati”.

PVI invece continua ad esistere, a progredire e ad evolversi , sia sotto il profilo civile che sotto quello combat; e anche con nuovi e diversi dirigenti, continua a mietere successi, dimostrando che la sua struttura e i principi su cui si fonda sono validi e solidi.

La Sezione PVI dedicata al Flight Combat Simulation fu chiamata **PVI-COMBAT**. Erano previsti tornei, singoli e a squadre, su Internet e su rete locale, formazione di Gruppi stabili, punteggi, missioni e addestramento : all'inizio, vista la novità dell'iniziativa e la relativa penuria di piloti combat in PVI, fu ammessa la possibilità di farvi partecipare anche Piloti non soci, soprattutto in veste di "istruttori".

La simulazione adottata ufficialmente da PVI era inizialmente SEF 2000, ma l'uscita di nuovi programmi migliorati evidenziarono l'opportunità di cambiare la scelta. Fra i candidati, vi era "F22 ADF" della DID , anche perché costituiva il naturale sviluppo di SEF 2000.

Fu quindi designato Carlo Ombri (a destra), un veterano di PVI, nei cieli combat conosciuto come "bat", come responsabile PVI per le Combat Sim, anche se Carlo, con la modestia che è pari solo alla sua gran dedizione e capacità organizzativa, volle avere la consulenza tecnica di "bigmama". Ombri cominciò subito ad organizzare gli incontri multiplayer su Internet, per partecipare a tornei di Combat.



Queste iniziative fecero subito aumentare il numero degli appassionati combat di PVI
A lui lascio la parola

RICORDI DI UN VETERANO DI PVI

Di Carlo "BAT" Ombri

Mi chiamo Carlo Ombri, sono nato nel 1958 e sono residente a Piacenza.

Sono iscritto a PVI dal 1996, quando le comunicazioni avvenivano a mezzo BBS, collegandosi con un modem in interurbana ad un numero di Roma.

L'avevo conosciuta tramite gli articoli che apparivano su Micro&Personal Computer e da quando mi sono iscritto non l'ho mai lasciata!

Grazie alla frequentazione on-line, ancorché non molto assidua, degli amici di PVI ho appreso quasi tutto quello che so sul volo simulato ed ho trascorso piacevolissime ore di divertimento.

La mia preferenza va ai voli in compagnia con altri amici, anzi possiamo dire che volo unicamente in multiplayer, e per quelli combat, dove l'adrenalina scorre più velocemente!

Uno dei programmi che per primo ho utilizzato on-line è stato SEF2000 della DID, simulatore dell'attuale Eurfighter Typhoon, con il quale ho avuto anche la sventura di misurarmi con l'asso BIGMAMA sul megaschermo di Bologna durante il primo raduno nazionale di PVI.

In tanti anni spero di aver un poco contribuito anche io alla crescita di PVI.

Per la parte civile ho commentato le approach chart reperibili qui

http://www.pvi.it/tecnica/code/tecnica_approach.php e le SID chart reperibili qui:

http://www.pvi.it/tecnica/code/tecnica_sid.php

Per la parte combat, ho collaborato con Gipo alla pubblicazione delle sue "Pillole" dedicate a Falcon4 e con molti altri alla traduzione in italiano del manuale della versione SP3 di Falcon. In entrambi i casi mi sono occupato della grafica e dell'impaginazione finale.

Per un certo periodo ho "cercato" di coordinare il Gruppo Tornado della sezione combat di PVI

(www.pvicombat.net) unitamente ad Angelo "Bad Angel" Liberalato ed a Claudio "Dent" Innocenti.

In pratica si trattava di organizzare fly-in con Flight Simulator utilizzando aerei ed elicotteri militari.

Tra le missioni che abbiamo fatto, ricordo in ordine sparso:

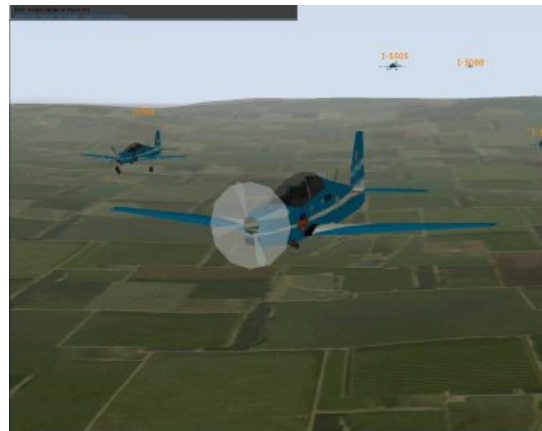
-il tour degli aeroporti militari italiani a bordo di addestratori Tucano,

-quello degli aeroporti europei chiamato European Nato Airfield Tour, su F16, MB339 ed altri



-i trasferimenti per (e da) la base di Goose Bay in Canada a bordo di Tornado ECR dove abbiamo effettuato addestramento a bassissima quota,

- broken arrow dove intercettavamo, nei pressi della base di Nellis un bombardiere stealth B2 armato ed in mano a piloti disertori
-l'intercettazione di aerei ostili sui cieli italiani a bordo di Tornado ADV,



-la caccia a contrabbandieri di “bionde” a bordo di elicotteri ed aerei della Polizia e dei Carabinieri,
-bombardamenti addestrativi sulla diga dell'Ancipa
-missioni dalle portaerei
Ecc. ecc.

In tutte le missioni la partecipazione è stata variegata, con amici che facevano la “guida caccia”, altri i “bogey” ecc. ecc.
Attualmente le mie “comparsate” si limitano a voli con Falcon 4, di cui ho frequentato i vari corsi addestrativi CAF, che si susseguono ogni settimana con almeno due appuntamenti fissi al lunedì' ed al giovedì'.

Poiché PVI non è solo volo on-line, sono coordinatore della Sezione di Piacenza e

dintorni di PVI. (<http://space.tin.it/computer/caombri>)

La sezione raccoglie diversi soci PVI di Piacenza e dintorni che si ritrovano un sabato pomeriggio al mese per volare insieme.

Affittiamo un laboratorio attrezzato per tre o quattro ore e poi andiamo a mangiare qualcosa assieme.

Abbiamo cambiato già diverse volte sede, sempre alla ricerca di computer performanti, come richiesto dai programmi e scenari che utilizziamo.

Attualmente utilizziamo un negozio attrezzato con 4 pc e voliamo con FS2004.

Puoi scrivermi a piacenza@pvi.it

Ciao

Carlo Ombri

Il primo storico meeting in multiplayer avvenne il 10 febbraio 1998 e furono usati i simulatori Sef2000 e F22 con divisioni dei relativi gruppi, usando il server di “bigmama”, previo appuntamento su ICQ .

Si può quindi assumere questa data come l'atto di nascita ufficiale del Gruppo Combat di PVI.

Tramite queste sessioni entrammo in contatto, sempre tramite i multiplayer su Internet, con il gruppo di bravissimi piloti combat CSI che ruotava attorno a Bigmama.

Nacque così il desiderio di incontrarli e di conoscerli, invitandoli alla prima manifestazione pubblica di PVI che si sarebbe tenuta a Castelpiano (vedi oltre, nel paragrafo dedicato a Castelpiano)

CONVEGNO ALITALIA-PVI

La collaborazione con Alitalia era il nostro fiore all'occhiello di cui andavamo più fieri: la coltivavamo e cercavamo di intensificarla in ogni modo, consci della sua importanza per lo sviluppo associativo.

Con Alitalia organizzammo quindi un convegno sui rapporti fra volo reale e simulato. Oltre al mio intervento, come rappresentante di PVI e a quello di Rudan in rappresentanza di Alitalia, intervenivano illustri personalità del mondo e della cultura aeronautica, come il generale Franco Pugliese, direttore generale di Civilavia, il prof. Alberto Siracusano, ordinario di aerodinamica dell'Università di Napoli e la Contessa Maria Fede Caproni, Presidente dell'associazione di cultura aeronautica Zonta. Il Convegno si tenne il 3 aprile 1998, presso il Centro Congressi Alitalia di Roma. Oltre al successo confermato dalla copertura dei media, esso sancì l'ammissione di PVI nel "salotto buono" del mondo aeronautico civile e, soprattutto l'intensificazione dei rapporti con Alitalia.

I SIMULATORI ALITALIA DISPONIBILI PER I SOCI PVI

Mentre si svolgevano i Corsi Alitalia per il conseguimento di brevetto di pilota Virtuale MD80, venne estesa a tutti i soci PVI, anche quelli non partecipanti ai corsi, la possibilità di provare i simulatori professionali Alitalia di Fiumicino.

Di seguito è riportata la relativa comunicazione

Comunicazione 40/98

Data: 3/9/98

Oggetto: Programma simulatori Alitalia per il secondo semestre 98

A seguito del successo, superiore ad ogni aspettativa, del programma "Simulatori Alitalia", svoltosi nella prima metà del 98, Alitalia e PVI hanno concordato la prosecuzione dell'iniziativa anche per il secondo semestre. Per rispondere all'esigenza segnalata da molti soci di far partecipare familiari o amici, siamo riusciti ad ottenere la novità che ogni socio potrà far partecipare anche persone da lui accompagnate e presentate, anche se non soci PVI.

L'iniziativa consiste nel far sperimentare ai partecipanti un volo simulato, con la presenza e l'assistenza di un Comandante Istruttore Alitalia, utilizzando i simulatori professionali ubicati nel Centro Addestramento Personale Navigante di Fiumicino.

Si tratta di simulatori "Full Motion e Full Reality" dello MD80 e MD82, riservati, di solito, all'addestramento dei Piloti Alitalia e di altre Compagnie, del costo di decine di miliardi, che riproducono esattamente accelerazioni, decelerazioni, movimenti, strumenti e impianti degli aerei reali, qualsiasi evento esterno (anche meteorologico), i suoni e i rumori, consentendo, fra l'altro, una incredibile visione esterna di più di 180°, quale la vedrebbe il pilota, degli scenari di centinaia di zone aeroportuali.

E' un'esperienza eccezionale e altamente coinvolgente, impossibile da descrivere a parole, che un simmer dovrebbe assolutamente provare almeno una volta nella vita, come confermano i soci che l'hanno già fatta e sono rimasti entusiasti.

Per i soci PVI e gli accompagnatori saranno riservati 6 posti nelle seguenti date (cadono tutte di sabato):

19 SETTEMBRE

17 OTTOBRE

14 NOVEMBRE

12 DICEMBRE

Dopo la sessione al Simulatore, i partecipanti saranno accompagnati all'interno dei velivoli della flotta Alitalia in manutenzione, che potranno ispezionare (strumentazione, cockpit e impianti) con l'assistenza di Ingegneri e Tecnici Alitalia, che daranno tutte le spiegazioni. Troverete il programma completo e il modulo da compilare nella pagina riservata alle Convenzioni

PVI AL FUTURE SHOW 1998: CON MICROSOFT!

Cominciavamo a raccogliere i risultati dei successi conseguiti.

Dopo l'instaurazione del rapporto con Alitalia, anche Microsoft si convinse che in Italia PVI era la più seria ed affidabile associazione per il volo simulato.

Dopo una serie di incontri curati da Roli con Zanderighi, responsabile di Microsoft Italia, finalmente concludemmo il primo accordo ufficiale.

Microsoft chiese ai piloti di PVI di curare la zona riservata a Flight Simulator 98, nello stand megagalattico Microsoft dell'edizione 1998 del FuturShow di Bologna, in cui era prevista la presenza di decine di migliaia di visitatori.

Dal punto di vista tecnico seguire migliaia di visitatori inesperti nei primi voli non era certo gratificante; ma a noi interessava rafforzare il legame con la Microsoft, in vista dei futuri sviluppi e, conseguentemente, l'immagine di PVI, perciò accettammo l'ulteriore sfida.

A destra: il Presidente Roli, intervistato per una rete TV, non perde l'aplomb nonostante l'appariscente intervistatrice. Sullo sfondo si vede lo Stand megagalattico della Microsoft animato da PVI.

Ogni socio PVI era dotato di una camicia con il Logo Microsoft e il badge PVI.

Alle postazioni dei PC, soci PVI seguivano i visitatori con pazienza e competenza.

La sezione PVI di Bologna, data la vicinanza geografica, fu incaricata dell'organizzazione e, come il solito, lo fece in modo superbo, nonostante la gravosità dell'impegno che prevedeva la costante presenza allo stand per 6 giornate (dal venerdì al martedì successivo).

Microsoft fece confezionare per tutti i soci PVI "in servizio" delle splendide camicie con il suo Logo, a cui noi aggiungemmo il badge PVI.



L'HW di cui disponevamo era composto di:



6 PC P200 MMX in rete locale
con Force Feed Back per gli
equipaggi in gara

1 PC come sopra per gli ATC
Radio PVI (le stesse del rally
europeo)

Scenari Lago e locali freeware

Sinistra: il magnifico team PVI
impegnato al FuturShow:
notare come tutti indossino la
camicia Microsoft.

I 4 piloti dell'AM (sulla sinistra)
erano anch'essi presenti nello
Stand Microsoft e costituirono

l'"aggancio" per le successive iniziative con l'Aeronautica Militare del gruppo combat.
Per l'occasione, forti delle esperienze precedenti, organizzammo le seguenti attività:

Scuola di volo

Brevetti

Prove di Volo libere

Rally dimostrativo (organizzato da Lamberto Stefanini -Socio PVI di Bologna) con 6
equipaggi e ATC (composti di Soci PVI)

Della scuola di volo fui incaricati io (Querzoni al maxischermo) e fu un'esperienza
faticosa ed impegnativa dato l'enorme numero degli "allievi" da tenere a bada e il
frastuono del Future.

Ma era un impegno anche esaltante, perché le migliaia di persone che disciplinatamente,
in varie sessioni, seguivano le lezioni, dimostravano le enormi potenzialità della passione
per il volo simulato in Italia.

Alla sera avevo perso
completamente la voce e solo
l'aiuto di Alessio Franceschi
nella ricerca di una farmacia
notturna mi salvò da un
completo KO.

Destra: Gipodiablo durante
una sessione della scuola di
volo, seguita da centinaia di
visitatori del FuturShow.

Dopo la lezione, i visitatori
erano ammessi alle prove di
volo



INIZIANO I FLY-IN DI PVI SUL SERVER DELL'ASSOCIAZIONE

La realizzazione dei Fly-in per i soci su aree controllate, era un'iniziativa ambiziosa sul
piano umano e tecnico: su quello umano perché esigeva un'organizzazione perfetta per

assicurare la presenza degli ATC oltre che dei piloti; sul piano tecnico perché il presupposto era il possesso e la gestione di un server dell'associazione dedicato all'iniziativa, oltre che speciali programmi.

C'è inoltre da considerare che allora già operavano iniziative mondiali del genere, come IVAO, efficientissime sul piano tecnico, perciò il confronto era inevitabile.

Tuttavia queste realtà esterne erano molto arcigne e impietose con i piloti meno esperti, per questo pensavamo che i nostri Fly-in avrebbero dovuto avere un carattere più amichevole, aiutando così la crescita dell'esperienza dei soci, anche dei più timidi.

E così fu.

Sul piano umano, valorizzammo una persona eccezionale, la cui serietà e preparazione è pari solo all'estrema riservatezza e modestia : **Luigi Pastorini**, anch'egli veterano di PVI e colonna portante della sede di Roma, fu designato come coordinatore dei periodici Fly-in PVI.



Sopra: Luigi Pastorini

Per il SW usammo la combinazione SqwakBox e ProController, che consentiva la possibilità di volare con FS98 e FS95, tramite Internet, in spazi controllati da ATC umani.

Le modalità di collegamento e ogni altro dettaglio erano spiegate nella pagina SqwakBox del sito.

Il primo Fly-in PVI avvenne il giorno 13 febbraio 1998 con inizio alle 21.30 fino alle ore piccole.

Le zone coperte dal controllo del traffico aereo erano Milano, Genova, Venezia e Roma, con settori per Procontroller costruiti dallo stesso Pastorini.

I piloti interessati a partecipare al fly-in dovevano comunicare tempestivamente il piano di volo a Pastorini che organizzava anche gli ATC

Fu un successo enorme con partecipazione crescente, che vide il suo culmine nel memorabile Fly-in natalizio, con 40 traffici oltre a decine di ATC, in un'atmosfera particolare, perchè le serie comunicazioni Terra-Aria erano inframmezzate dagli auguri e dai saluti amichevoli, in serenità e allegria.

Dal punto di vista degli scopi di PVI, la realizzazione dei Fly-in fu certamente un traguardo notevole, al cui risultato avevano contribuito la sinergia delle risorse umane coordinate da Pastorini, la disponibilità economica che ci consentiva di disporre di un server dell'associazione, le disponibilità tecniche per gestirli efficacemente, ma soprattutto, come al solito, l'entusiasmo e la passione dei soci che, a vario titolo e con diversi compiti, lo resero possibile.

Dal filone dei Fly-in si svilupparono successivamente, come vedremo, varie specifiche iniziative, dedicate a Tours VFR e IFR in aree inusuali e ad iniziative miste col gruppo Combat.

IL MEETING DI CASTELPLANIO

Le tante iniziative simulatorie di gran contenuto tecnico di quell'anno, rischiavano di mettere in ombra l'altro aspetto essenziale di PVI, cioè il rapporto umano, l'amicizia, il sentirsi una comunità di persone unite da una passione, prima ancora che un gruppo di esperti del volo.

C'era quindi l'esigenza di dare un segnale su questo versante, organizzando un incontro che mettesse in risalto questo particolare aspetto dello "spirito" PVI, coinvolgendo non solo i Soci ma addirittura i loro familiari.

L'occasione ce la diede Luciano Bucciarelli, responsabile della sede PVI delle Marche, segnalandoci che in un piccolo ma delizioso paesino della sua regione si sarebbe svolto un singolare palio, il Palio delle Mongolfiere, a cui PVI era invitata.

L'idea ci sembrò perfetta, sia per il poetico paradosso di esperti del volo che partecipano al lancio di mongolfiere, sia per il contorno di autentica Festa paesana che condivide il Palio (sotto, la locandina dell'evento).

La novità organizzativa di questa festa simulatoria di PVI è che era aperta anche ai familiari e agli amici dei piloti, cioè persone non necessariamente amanti di FS, anche per far meglio conoscere agli "altri" chi sono i PVI e coinvolgerli nell'atmosfera dei nostri raduni.

L'idea era quella di fondere la tecnicità di un contest con una festa, realizzando così una FESTA SIMULATORIA.

Perciò, nell'ambito del Palio, che durava 2 giorni, organizzammo anche alcune tipiche attività simulatorie (rally, scuola di volo, dimostrazioni per il pubblico ecc.) ma con una seria novità: il primo incontro-scontro combat con gli amici CSI di Bigmama.

Per lo sviluppo del gruppo PVI combat era infatti necessario il contatto diretto e la conoscenza con questi esperti, e Castelplanio utile che si presentava.

Castelplanio è un Marche, tra Fabriano d'altezza in uno collinare, ma a soli 20 sue bellezze naturali e culturali e storiche della buona tavola e anche un'altra pernotta e per i pasti La partecipazione soci e ai loro simpatizzanti.

Il Comune ci aveva simulato, in esclusiva, con tanto di sedie, e impianti vari.

Gli sponsors locali SERVICE di Moie-Ancona e PASADENA INFORMATICA ci hanno installato i PC e la rete, i collegamenti telematici, e un maxischermo sul palco, connesso ai PC. In loco era presente uno stand della Virtuali, con numerosi prodotti Hard e Soft per la simulazione, molto apprezzati dai simmers. La regione Marche ci ha consentito l'uso della sua rete telematica per i collegamenti Internet

PALIO DELLA MONGOLFIERA
SECONDA EDIZIONE
REGIONE MARCHE
COMUNE DI CASTELPLANIO



**VOLO SUL FUTURO DELLE TRADIZIONI
STORIA - GASTRONOMIA - ENOLOGIA**

ABBZIA

SABATO 13
17.30 - INIZIO PALIO
APERTURA
MONGOLFIERE DECORATE
ELICOTTERO
PER GIRI TURISTICI
MOSTRA DI PITTURA E
ARTIGIANATO ARTISTICO
18.45-19.00
PREMIAZIONE
19.00-19.45
CONVEGNO SUL VINO
VERDICCHIO

DOMENICA 14
17.00
ELICOTTERO PER GIRI TURISTICI
MOSTRA DI PITTURA ED
INSTALLAZIONE DI G. ERCOLI
ARTIGIANATO ARTISTICO
DI P. GRIZI

CENTRO STORICO

SABATO 13
20.30
COMBATTIMENTO AEREO VIRTUALE
CON IL CLUB PILOTI VIRTUALI ITALIANI

DOMENICA 14
10.30
I SIMULATORI DI VOLO E I P.V.I.
SARANNO A DISPOSIZIONE DI CHI
VOLEVA COMMENTARE NEL VOLO VIRTUALE
MOSTRA DI CERAMICHE E MAIOLICHE
DI MARIA LUISA RAFFAELLI MARINI
15.00
RALLY DI VOLO VIRTUALE
16.00
RIVOLUZIONE STORICA DEL GIOCO
DEL FORMAGGIO
17.30
APERTURA CANTINA
18.00
RIVOLUZIONE STORICA
LANCIO DELLE MONGOLFIERE

ED INOLTRE: FILMATO AEROLIGHT MARCHE, MOSTRA DELTAPLANI, ESPOSIZIONI
FOTOGRAFICHE, STAND GASTRONOMICI E BALLO IN PIAZZA.

CASTELPLANIO 13/14 GIUGNO 1998

*delizioso paese delle
e Jesi, sito a 300 m.
splendido paesaggio
minuti dal mare. Alle
alle tradizioni
unisce anche il gusto
del buon vino. E ha
qualità: i costi per il
sono modestissimi. ;-)
gratuita era aperta ai
familiari, nonché ai*

*concesso per il volo
il Teatro Comunale,
tribuna e palcoscenico*

*(COMPUTER
ci hanno installato i PC e la rete,
i collegamenti telematici, e un maxischermo sul palco, connesso ai PC.
In loco era presente uno stand della Virtuali, con numerosi prodotti Hard e Soft per la
simulazione, molto apprezzati dai simmers. La regione Marche ci ha consentito l'uso della
sua rete telematica per i collegamenti Internet*

Sulle strade del circondario numerosi cartelli indirizzavano il pubblico verso il "volo simulato", che insieme a PVI era menzionato anche nei manifesti affissi in tutta la Regione, a dimostrazione del crescente interesse "sociale" per il volo simulato, che PVI e' orgogliosa di alimentare.

Per i vincitori delle 2 competizioni, oltre alle raffinate targhe-ricordo offerte dal Comune di Castelplanio, vi sono stati numerosi premi offerti dagli sponsors che ancora una volta ringraziamo calorosamente.

*Dalla **LAGO**:*

2 confezioni WINPLANNER PLUS

2 confezioni CLEAR TO LAND

1 confezione TOKIO SCENERY

*Dalla **VIRTUALI**:*

1 confezione AIRBUS 98

1 confezione SCENERY SINGAPORE

1 SAITEK PC-DASH

Anche questa volta, l'iniziativa fu coronata da successo e centrò tutti gli obiettivi che ci proponevamo, come provato dai reports che seguono, redatti, eccezionalmente, anche da alcune signore che accompagnavano i simul-piloti, a conferma dello speciale clima vissuto a Castelplanio.

REPORT DI UNA MOGLIE DI UN PILOTA VIRTUALE

Castelplanio, 13 giugno.

Dopo aver pranzato, accompagniamo mio marito, pilota virtuale, al Teatro Comunale, dove troviamo i computers già collegati e il team di piloti virtuali affaccendato negli ultimi preparativi prima dell'arrivo dei visitatori. Poiche' tra di loro comunicano in un linguaggio incomprensibile salutiamo tutti e, insieme ai miei amici, ci affrettiamo a goderci le bellezze paesaggistiche di Castelplanio.

Visita all'Abbazia dove, fra l'altro, c'e' una suggestiva mostra di maschere. Nel piazzale antistante alcune mongolfiere, artisticamente decorate, vengono gonfiate, ma non liberate, permettendoci di ammirarle. Nel complesso un pomeriggio delizioso.

Conclusa la manifestazione, torniamo al Teatro comunale dove i Piloti virtuali, incollati ai loro video, a stento ci fanno un segno di saluto. Io e i miei amici allora andiamo a mangiare un'ottima pizza all'Oasi per poi raggiungere la Locanda del Moro dove dormiremo in comodi letti tra lenzuola ricamate ad intaglio. I Piloti virtuali continuano a volare...

Castelplanio, 14 giugno. Sotto: la sala del teatro comunale di Castelplanio che ospitò l'evento

Dopo colazione, lasciamo mio marito al Teatro Comunale dove già l'equipe dei Piloti virtuali e' in fermento e ce ne andiamo a Messa (e' il Corpus Domini) in una chiesina nella parte bassa del paese dove, alla fine della celebrazione, i bambini in abito di Prima Comunione sfilano in processione.

Mio marito e' latitante anche a pranzo e noi per consolarci ci abboffiamo con l'ottimo cibo preparato dalla Signora Maria, innaffiandolo col verdicchio locale. Nel pomeriggio poi assistiamo al lancio delle forme di formaggio e, finalmente, a quello di altre mongolfiere.



Spettacolo molto bello, gente accogliente e vivace, assaggi enologici, zucchero filato, ballo in piazza... Ho potuto gustare tutto questo grazie alla compagnia dei miei amici venuti con me da Roma, mentre mio marito trascorreva una 'due giorni' chiuso nel Teatro comunale, fra gente superconcentrata sul 'volo virtuale' e che comunicava in un linguaggio alieno...mah...

COME CI HA VISTO UN'AMICA ...DI UN PILOTA VIRTUALE:

(decolli atterraggi e...verdicchio!)

Castelplanio, ridente paesino in quel di Jesi, arroccato su un dolce pendio e frazionato in cinque contrade, ognuna con la sua caratteristica...

Ma non dovevo parlare di questo, bensì di un manipolo di "ardimentosi" esemplari umani, anzi guerrieri, tutti con un distinto cappellino azzurro su cui campeggiavano le ali di un'aquila.

E qui comincia quell'avventura del 13 e 14 del corrente mese di giugno quando i PILOTI VIRTUALI scelgono proprio Castelplanio per cimentarsi in un'epica impresa volando attraverso il mondo intero: collegamenti nazionali, internazionali, ma che dico, mondiali con ogni angolo del globo raggiungibile con i loro collegamenti.

Tutti questi signori provvisti di una macchinetta (monitor) misteriosa per i comuni mortali, irta di propaggini esterne che loro chiamano pulsantiere, volanti, cloches e ancora altro...

Nello scenario ampio e serio di un teatro, un ragazzone con la criniera urla e gioisce per non so bene quale traguardo raggiunto, un distinto signore coi baffi si fa in quattro per spiegare a noi profani come quel collegamento tramite Internet sia

Sotto: (da sinistra) Vito Tedeschi, Roberto Fusi e Giovanni Roli



*riuscito
perchè.....*

*Un serio
professionist
a, con aria
accorata,
raggiunge un
gruppo
concentrato
su un
monitor per
ammirare un
atterraggio*

molto, molto azzardato.

Ed infine un evidente buongustaio, sicuro di se', si alterna ai vari terminali per distribuire consigli e aiuto, tanto assorto nel suo ruolo da non accorgersi di chi (la moglie) avrebbe desiderato la sua presenza altrove.

Una breve pausa, per colmare quel languorino che anche questi signori ogni tanto avvertono, e poi ancora, gentili e disponibili, per i nuovi adepti che coraggiosamente si azzardano a chiedere informazioni.

Un dubbio pero' mi sorge malizioso: come mai questi signori scelgono sempre "posti" (Bologna lo scorso anno, Castelplanio quest'anno) famosi per la buona tavola e le scelte cantine?

Vuoi vedere che, oltre ad intendersi di voli e atterraggi, sono anche estimatori di piatti e bevande pregiate?

Chi scrive, come semplice simpatizzante, e' arrivata alla conclusione che.... ben vengano questi raduni, dove si incrociano amicizia e solidarieta', nella speranza che nel nostro futuro si possa sempre assistere e vincere solo questi combattimento essenzialmente "VIRTUALI".

Ricordo ancora l'ingresso di bigmama e dei piloti CSI nella sala: avevano viaggiato dal Nord Italia con un furgone per poter trasportare la speciale poltrona attrezzata auto-costruita di bigmama, dotata di altoparlanti all'altezza delle orecchie e vari altri accessori, come il ripiano per la tastiera e gli attacchi per i joys-manetta, senza la quale egli non volava.

Un ingresso che c'impressionò molto e che fu seguito da interminabili sessioni di volo, interrotte solo alle 3 del mattino per la ribellione di qualche moglie al seguito.

Ed ecco invece il report "ufficiale" della manifestazione, in cui si mette in risalto la partecipazione di CSI per la valorizzazione del nascente gruppo combat.

PVI ha organizzato, in collaborazione il Responsabile PVI per le Marche Luciano Bucciarelli e con la CombatSim Italia di Bigmama e MIGEAT, una grande festa simulatoria che si e' svolta in 2 giornate, sabato 13 giugno e domenica 14 giugno, a Castelplanio (AN) in occasione del Palio delle Mongolfiere e delle varie mostre, di gastronomia, vini ed altro, organizzate da quel comune.

SABATO 13 GIUGNO: TORNEO DI COMBAT SIM

Come previsto, si e' svolto il torneo di combat sim, in collaborazione con Bigmama e Migeat di CombatSim Italia.

La dotazione usata era composto da 6 PC P200 mmx con 3dfx, video da 15" e presa joy, su cui ogni pilota ha installato le periferiche personali. Collegamento in rete Ethernet con protocollo TCP/IP standard windows95. Per i collegamenti Internet abbiamo utilizzato 6 PC, un IP statico e due linee ISDN.



Sopra: un'altra vista della sala del teatro Comunale

Comunicazioni in fonia mediante 6 apparecchi radio ad onde convogliate, della sede nazionale di PVI e modificate (cuffia e microfono incorporato con possibilita' di prelievo del sonoro per l'mplificazione per il pubblico) dalla sede romana di PVI che ringraziamo.

Le sim usate sono state SEF2000 e F22 della DID, di cui quindi e' stato interessante confrontare pregi e difetti (i fans dell'una e dell'altra sim si equivalevano). In sintesi, i sostenitori di SEF ne apprezzano l'estrema fluidita' e velocita' di risposta agli inputs del pilota, nonche' la esattezza dei modelli di volo, che consente prestazioni di elevato contenuto tecnico. I fans di F22 ne apprezzano invece la "suntuosita'" simulatoria (suoni, terreno, immagini, parlato ecc esaltati dalla possibilita' di utilizzare le schede accelerate) che si paga pero' con una minore precisione tecnica.

Si sono svolti tornei di singoli ad eliminazione, tornei a squadre (con i mitici scenari di "Base defence") e, per la prima volta in Italia, anche una campagna di alleati contro i piloti generati dalla Sim: cioe' abbiamo dichiarato guerra alla CPU, schierandoci in formazione (4 piloti) contro l'Intelligenza Artificiale. Condurre una campagna dinamica (leggi "GUERRA") contro il PC può sembrare semplice, ma non lo è, perche' necessita della conoscenza perfetta dei comandi e dell'avionica del proprio velivolo, dato che i piloti artificiali sono micidiali e non fanno errori. La verita' e' che i piloti umani sono stati clamorosamente sopraffatti nonostante l'eroica resistenza e il coordinamento tattico tramite le radio a cuffia. Le comunicazioni fra i piloti, concitate e drammatiche come nella realta', hanno creato un'atmosfera di grande impatto e fascino, sia per i partecipanti, sia per il numeroso pubblico che assisteva e tifava.

C'e' da dire che un certo ruolo l'ha giocato la sfortuna, perche' al "PRONTI VIA!!!" i piloti umani si sono trovati inaspettatamente in mezzo ad uno SCRAMBLE, per un attacco massiccio degli "artificiali" alla base di partenza degli "umani" e un nostro wingman e stato abbattuto ancora prima di potersi portare sulla pista di decollo !

Ebbene, nonostante la sorpresa iniziale e il fatto che il coefficiente tecnico creasse notevoli problemi, gli umani si sono difesi con onore, coordinandosi e organizzandosi, cedendo solo per poco, quando anche il mitico Bigmama, che era rimasto solo fra un nugolo di caccia nemici, e' stato abbattuto.

Quello che sicuramente non e' mancato, e' il divertimento enorme e assoluto, provato dal fatto che solo alle 3 del mattino, esausti, i piloti si sono staccati dai comandi, piu' per collasso psico-fisico che per stanchezza ! :-)

Per la prima volta in questo genere di competizioni è stato possibile provare anche il casco virtuale (VFX1) per mezzo del quale si può ottenere la sensazione unica di sentirsi veramente a bordo del

proprio velivolo. Come saprete questo Hardware permette di cambiare le visuali in funzione del movimento del capo.

L'esperienza del casco virtuale e' stata stupenda ed ha costituito una delle maggiori attrazioni dell'evento. Ma anche i più esperti hanno scoperto che non è così facile pilotare un EF2000 senza disporre di tutte le visuali "irreali" che lo facilitano !

Per dare un'idea della complessita' organizzativa, basta riflettere che è stato necessario allestire una rete di 7 PC, configurare un collegamento internet fatto ex-novo, provvedere



all'installazione di tutti i programmi necessari (voi tutti conoscete cosa sia WINDOWS!!!), supportare i partecipanti di vitto e alloggio, interfacciare il tutto con la burocrazia comunale e regionale che ha concesso le infrastrutture telematiche.

Sinistra: il casco virtuale VFX1 provato da una "pilotessa" seguita da Bigmama, che sembra molto interessato

Per quanto riguarda il test del collegamento Internet, i progressi rispetto al rally di Bologna non sono mancati, arricchendo ancora di piu' il prezioso bagaglio d'esperienza, per un esperimento che nessuno al mondo ha ancora realizzato, se non nei servers commerciali USA.

Questa volta il disguido e' stato rappresentato dal fatto, imprevedibile e di fatto imprevisto, che la rete installata in loco sarebbe stata una COASSIALE (in disuso ormai) che non ha permesso l'utilizzo del ROUTER approntato. Pertanto il collegamento internet è stato attivato in modalità provvisoria (con un modem analogico) nonostante l'Organizzazione avesse messo a disposizione ben DUE linee ISDN ! Ciò ha permesso l'accesso in rete internet di un solo PC e, pur impedendo di realizzare il sogno di collegare una Squadra di due (o più) WINGMAN interni con il resto del mondo, lo ha consentito con uno solo. Siamo comunque ad un passo dalla soluzione e siamo certi che alla prossima festa simulatoria ci riusciremo.

In conclusione il commento non può che essere positivo, l'evento è stato d'impatto su tutti gli spettatori, e di grande attrazione anche per i piloti partecipanti, sia gli esperti, sia i meno esperti.

Un grazie particolare a Cristiano "Migeat" Martini, nuovo iscritto PVI, e a Paolo Cantani "CHINOOK" per la loro grandissima performance.

I vincitori del torneo sono stati :

1° CRISTIANO "MIGEAT" MARTINI di CSI che riceve il premio dal presidente Roli e dal Segretario Gipo



2° classificato PAOLO "CHINOOK" CANTANI DI PVI, che riceve il premio da Colapicchioni della Virtuali

3° ROBERTO "I-TINO" FUSI DI PVI che riceve il premio dal presidente Roli e dal Segretario Gipo



Lo scritto che segue è particolarmente interessante , perché mette in luce come PVI fosse all'avanguardia, per esperienza e organizzazione nel campo simulatorio, tanto da suscitare la meraviglia e l'ammirazione anche dei piloti CSI, che pure erano esperti e competenti.

COME "MIGEAT" DI CSI HA VISTO IL TORNEO COMBAT

L'esperienza trascorsa a Castelplanio in occasione del Palio delle Mongolfiere, è stata per me una piacevolissima sorpresa.

Ero convinto che trattandosi di un avvenimento prevalentemente dedicato al volo delle Mongolfiere e ad altro, avrebbe messo in secondo piano ciò che più mi piaceva, le CombatSim, che oramai da qualche mese mi tengono incollato al PC e a Internet fino a notte fonda. Insomma se non fossi stato incoraggiato da I-Gipo e Bigmama, non sarei proprio partito.

Dopo un estenuante viaggio di 5 ore nel furgone "azzurro Puffo" di Bigmama, dove erano state caricate la moto e la sua oramai famosa postazione da combattimento, siamo finalmente atterrati "in quel di Castelplanio". Una volta entrati in questo splendido paesetto delle Marche abbiamo subito trovato la strada che ci portava a destinazione, in effetti c'erano molti cartelli che indicavano esattamente la strada per il "volo virtuale".

Quando sono entrato nella sala, sono rimasto a bocca aperta, 7 computers nuovi di zecca disposti a cerchio in mezzo ad un salone con tante sedie attorno, una rete già testata e perfettamente funzionante con due ottimi tecnici che stavano completando gli ultimi settaggi.

I tecnici degli sponsors (COMPUTER SERVICE di Moie-Ancona e PASADENA INFORMATICA) ci hanno indicato brevemente quello che avevano fatto ed installato, ricordandoci che erano state attivate due connessioni ISDN con IP statici, appositamente per noi, per permetterci di fare delle sessioni di rete anche con altri piloti CombatSim sparsi in tutto il mondo. Era stato inoltre installato un maxi-schermo, collegato ad un PC, per permettere anche al pubblico seduto in quella sala di vedere come si svolgeva una sessione di CombatSim.

Io e Big ci siamo subito messi al lavoro, abbiamo installato i vari Simulatori che ci interessavano e montato la "mitica" postazione. Praticamente alla fine del lavoro c'erano 8 PC in rete con maxischermo e VFXI (casco virtuale), e ogni pc era dotato di cuffie radio per comunicare con gli altri piloti. Ero veramente entusiasta, avevamo almeno 5 persone a completa disposizione per qualsiasi necessità, un'organizzazione da fare invidia !

Sul tardo pomeriggio ci ha raggiunto anche I-Gipo, che tra l'altro non avevo mai conosciuto di persona, (le magie di Internet), anche lui un amante del Combatsim, che ci ha dato una grossa mano a mettere tutto a punto e ad organizzare i tornei programmati. Dopo cena siamo tornati davanti ai nostri Pc abbiamo provato qualche sessione di combattimento con F22 ADF, e il divertimento ci ha incollati fino alle 3 di notte.

Il giorno dopo era tutto pronto, la sala lentamente si riempiva di pubblico e chi voleva poteva cimentarsi in qualche combattimento virtuale scegliendo tra F22 ADF, F15, EF2000 G+, SEF2000, e F/A 18 Hornet Korea.

Sono rimasto sorpreso anche dal fatto che molte persone del pubblico, inesperte di simulatori da Combattimento, si siano subito entusiasmate a volare con noi e a seguire i nostri consigli, a tal punto da doverli letteralmente "scollare" dalla postazione per far posto ad altri.

Sabato pomeriggio è stato organizzato un torneo con F22 ADF e la sera abbiamo completato qualche missione della Campagna di SEF2000, era veramente emozionante vedere tutti quegli aerei in formazione che si preparavano a bombardare le basi nemiche.

La domenica mattina si sono svolte le premiazioni e a malincuore siamo tornati a casa.

Concludo facendo i complimenti a tutta l'organizzazione dei PVI, e al Comune di Castelplanio, perchè hanno saputo interpretare nel migliore dei modi le esigenze di tutti coloro che amano i CombatSim. Spero che in futuro si possano organizzare altri incontri di questo tipo perchè oltre ad essermi divertito, ho avuto la fortuna conoscere di persona dei ragazzi molto simpatici. MigEat

DOMENICA 14 GIUGNO: IL RALLY FS98

La particolarita' piu interessante di questo rally , per il quale abbiamo usato FS98, e' stata senza dubbio l' applicazione pubblica di un' "invenzione" della sede romana di PVI, che la usa nei suoi meetings.



Sopra: L'equipaggio primo classificato al Rally FS, Andrea Antonangeli e Maurizio Marcheggiani, riceve da "Gipo" la targa-premio offerta dal Comune di Casteplanio

Tralasciando i complessi particolari tecnici, il risultato e' il seguente:

gli ATC, oltre che vedere l'usuale schermo radar di ProController , su cui seguono gli aerei in volo, possono anche vedere tutti gli aerei presenti nei dintorni dell'area aeroportuale, contemporaneamente e con le relative textures. In sostanza simulano, in pratica, anche la vista della Torre, spostandosi, se occorre, da un aeroporto all'altro. Questo particolare e' molto importante in un Rally, perche' permette di VEDERE effettivamente tutto cio' che fa il pilota, seguendolo come con una telecamera : infatti, come si vede dagli screenshots, l'equipaggio I-SPOT ha avuto una penalita' per un finale non perfettamente allineato e altri le hanno subite per taxiways sbagliate, cioe' tutti particolari che ora l'ATC puo' vedere benissimo.

gli ATC, tramite uno dei programmi che stanno girando in rete, possono creare per tutti gli aerei in volo qualsiasi condizioni meteorologica e di visibilita' (che sono quindi identiche per tutti i partecipanti)

i piloti, oltre che essere in comunicazione con l'ATC e fra loro, con radio munite di cuffie con microfono incorporato ad attivazione vocale ,con 4 canali separati, vedono tutti gli altri aerei nelle vicinanze, con le loro textures.

Il rally e' consistito nel volare 2 tratte sullo scenario ITALY98 della LAGO (FIUMICINO-BOLOGNA E BOLOGNA-FALCONARA) in condizioni meteo impegnative e nel rispetto di tutte le procedure standard previste dalle carte di navigazione ufficiali, seguendo le regole per le comunicazioni con gli ATC. Gli equipaggi, ricevute le tratte e le relative carte, dovevano presentare un corretto piano di volo, sedersi ai comandi e cominciare le procedure. Per ogni azione (piano di volo, correttezza delle comunicazioni, rispetto delle taxiways, esecuzione delle Sid e Stars, esattezza della navigazione, ecc.) la Giuria assegnava punti da 1 a 5, ovvero infliggeva penalita', sottraendo punti.

Il numeroso pubblico ha potuto seguire il rally dal maxischermo allestito sul palco del Teatro Comunale, mentre un intrattenitore PVI spiegava al microfono, in parole semplici, le varie fasi del volo, commentando l'andamento del rally.

Ecco, ad esempio, le condizioni meteo comunicate per la prima tratta (ed effettivamente assegnate dal programma a tutti gli aerei):

9-18 170/5 OVC 2000 BKN 100 BECOMING
12-15 OVC 1500 BKN 90 LGHT TURB
0 TERMICO TRA 100 E 180

(Per gli altri particolari, vedi i report di Paolo Cantani e Vittorio Capobianco, sotto.)

Gli equipaggi partecipanti sono stati:

I-ANTO

Pil. ANDREA ANTONANGELI
2 pil MURIZIO MARCHEGGIANI

SB-708

Pil. ROBERTO FUSI
2 pil. ROBERTO BOZZI

I-SPOT à I-UMBE

(causa motivi familiari 2 equipaggi si sono alternati fra le 2 tratte)

Pil. GIOVANNI ROLI
Pil. UMBERTO COLAPICCHIONI
2 pil. CRISTIANO MARTINI

I-VITT

Pil. VITTORIO CAPOBIANCO
2 pil. ANTONIO BARBIERI



Sinistra: Finale della prima tratta di Bologna visto dalla Torre: il perfetto atterraggio di I-ANTO, I-VITT in finale, mentre I-SPOT ha già' raggiunto il parcheggio (N.B. Per motivi tecnici, le apparentemente buone condimeteo della Torre non rispecchiano quelle degli equipaggi in gara)

Il comando della classifica veniva subito preso da I-ANTO seguito da I-VITT, che era stato penalizzato nella tratta Fiumicino-Bologna per una SID non corretta .

Nella seconda tratta I-VITT rimontava I-ANTO, grazie ad una navigazione impeccabile e a comunicazioni perfette, ed era quasi riuscito nell'impresa, con un atterraggio da manuale, quando, evidentemente rilassatosi dopo i brakes, sbagliava clamorosamente la taxiway assegnatagli dall'ATC, perdendo quindi 3 punti di penalità' e il primo posto.

Questa dunque la classifica finale del rally :

I-ANTO con punti 59

I-VITT con punti 56

I-SPOT - I-UMBI con punti 35

SB-708 con punti 0

COME HA VISTO IL RALLY PAOLO CANTANI "CHINOOK"

(strepitoso e applauditissimo ATC nonché vero pilota militare)

Il raduno di Castelplanio è stato uno fra i migliori momenti, dedicati al volo, al quale io ho avuto l'occasione di partecipare. Fin dalle prime battute ho potuto apprezzare la piena e fattiva collaborazione di Bigmama, Migeat e le grandi capacità organizzative del nostro Gipo.

Il sabato è stato caratterizzato da un profondo impegno di Big e Mig nel far funzionare la rete locale e nel tentativo di metterla in connessione con Internet riuscendo così a far partecipare anche coloro che per vari motivi non sono potuti intervenire al raduno. La gara di combat si è svolta dopo una lunga ma proficua giornata e, dalle 20.30 della sera alle 04.00 della mattina, i piloti si sono sfidati e risfidati in duelli che definire all'ultimo colpo sarebbe quanto mai riduttivo. L'ultimo volo è stato un combattimento corale di tutti noi contro il Computer.. Stanchi ed "abbattuti" abbiamo lasciato il teatro degli scontri per andarci a riposare in vista del rally.

La domenica è stata una giornata memorabile. Ho avuto l'occasione di partecipare, con l'aiuto di Gipo, come controllore del traffico aereo utilizzando due Pc, uno per ProController ed un altro come "Torre" in modo da vedere i traffici durante le manovre di rullaggio, decollo, avvicinamento ed atterraggio sugli aeroporti. Le tratte decise erano Roma - Bologna e, successivamente, Bologna - Ancona. Dopo la formazione dei quattro equipaggi (I-SPOT, I-VITT, I-ANTO E SB708) in gara, Gipo ha consegnato a tutti il pacchetto di carte che avevo preparato il giorno prima. Oltre ad una carta generale delle aerovie avevo inserito le cartine aeroportuali di Roma Fiumicino, la Sid prevista su Roma e la Star su Bologna, la procedura ILS su Bologna e, per la seconda tratta la Sid di Bologna, e le carte relative ad Ancona Falconara contenenti la procedura ILS e la piantina aeroportuale. Dopo il via ho atteso le chiamate per l'autorizzazione alla messa in moto. Quasi tutti gli equipaggi erano già pronti al rullaggio (forse perché FS98 è in moto di default?). Il rullaggio non ha presentato grossi problemi se non quello di non riuscire a seguire le vie alle quali li avevo autorizzati. Ho registrato solo un fuori pista dovuto però ad un'avaria allo steering. Bellissimi i decolli visti dalla torre ai quali ha potuto partecipare anche il pubblico presente che, richiamato da Gipo, si era assembrato dietro la nostra consolle. L'interpretazione della Sid ha causato qualche problema un po' a tutti ed alla fine è emerso I-ANTO volando la procedura meglio degli altri anche se con qualche pecca nelle comunicazioni radio. Non male il comportamento degli altri che ho messo un po' sotto pressione per farli rientrare nella procedura prevista. Durante la navigazione il Sabena 708 ha avuto qualche problema (volava da solo) che ha poi risolto con il valido aiuto di Migeat, intervenuto come navigatore ed addetto alle comunicazioni, atterrando sull'aeroporto di Firenze. Gli altri sono giunti a destinazione dopo un vettoramento radar per il posizionamento sull'ILS, usuale procedura sull'aeroporto di Bologna. Alla fine della prima tratta

I-VITT e I-ANTO primeggiavano sugli altri due. I-SPOT abbandona perché deve partire ed il suo posto lo prende I-UMBI. La seconda tratta è andata notevolmente meglio e, più o meno tutti, hanno migliorato il loro standard. La SID di Bologna non è particolarmente difficile e riesco, con poca fatica, a mantenere i traffici equamente separati. La gente intanto ha raggiunto la punta massima di presenza ma noi (io e gli equipaggi) presi dalle procedure non ce ne accorgiamo. L'arrivo su Ancona e' da manuale, I-VITT entra per primo in holding subito seguito da I-ANTO e poi da I-UMBI. Per il SB708, senza il navigatore, faccio un

eccezione e lo vettore direttamente in finale ma probabilmente lo posiziono troppo vicino e lui, giustamente, decide di riattaccare. Gli altri tre traffici incominciano a lasciare il VOR di Ancona uno alla volta incrociandosi sul finale a quote diverse. Dalla mia consolle è un vero spettacolo! Atterrano tutti, per ultimo il Sabena, vettorato in una procedura quasi standard. Gli atterraggi ce li godiamo dall'altro computer che ha la visuale "torre". Il primo a lasciare la pista è I-VITT che però si gioca la gara, condotta impeccabilmente nella seconda parte, uscendo al raccordo sbagliato. I-ANTO si aggiudica il primo premio con un distacco da I-VITT di soli tre punti. In chiusura una foto di gruppo dei velivoli dell'area di manovra dell'aeroporto di Ancona, ospite virtuale di una manifestazione così ben riuscita.

...E COME L'HA VISTO UN PILOTA, VITTORIO "MANATEE" CAPOBIANCO

Il 13 e 14 giugno abbiamo partecipato, su invito di Luciano Bucciarelli e del Comune di Castelplanio, alla "Fiera della Mongolfiera", assicurando la nostra partecipazione per un torneo Combat-sim ed un Rally civile.

La prima sorpresa e' stata la scoperta del ridente paesino di Castelplanio (ridente si', e' la patria del Verdicchio !!!) e della ospitalita' dei suoi abitanti, che ci hanno messo a disposizione il Teatro Comunale e ben 7 PC attrezzati di tutto punto, anche con schede 3D !! La durata del viaggio mi ha fatto pensare che il tempo indicato per il viaggio Luciano lo avesse rilevato con il Cessna :-)) , ma appena arrivati la fatica e' sparita e ci siamo gettati sui PC.

Sabato e' stata la volta dei Combat, e qui vorrei lasciare la parola a Bigmama, a cui va un caloroso ringraziamento per come partecipa attivamente a tutte le attivita', e con che mezzi al seguito!!!: questa volta aveva anche i caschi virtuali, e vi confesso che vederlo voltarsi verso di me con il casco, e vedere il movimento della visuale portarsi a ore 6 sul computer, beh, fa un certo effetto.

Domenica abbiamo fatto il Rally su due tratte civili, Roma-Bologna e Bologna-Ancona, e abbiamo sperimentato cosa sia avere un Controllore come Paolo Cantani come ATC: la sua competenza e professionalita' ci sono servite per affinare i mezzi e..... renderci conto che dobbiamo trottare ancora molto :-((

Un grazie ai soci di Roma, che non hanno fatto mancare la loro appassionata partecipazione. Avreste dovuto vedere gli equipaggi romani, alloggiati presso un delizioso Agriturismo (che di per se' merita una ulteriore visita) avventarsi la domenica mattina su luculliane colazioni all'inglese discettando di procedure di volo.

Un grazie a Luciano ed a Castelplanio per come ci hanno fatto sentire a nostro agio e, se non fosse stato per la simulazione, c'era di tutto per divertirsi e svagarsi. Ve lo dice chi si e' portato moglie ed amici che pero' - mah, chissa' perche' - si sono tenuti alla larga dal Teatro Comunale :-))

Un grazie anche alla Virtuali ed alla Lago che hanno generosamente messo a disposizione i premi, oltre alle targhe per i premi offerte dal Comune.

La gara Combat e' stata vinta da MigEat, che ha cominciato ad apprezzare anche il volo civile.



Il Rally e' stato vinto dall'equipaggio romano Antonangeli-Marcheggiani, che ha così rinnovato i fasti di Bologna.

Sinistra: L'equipaggio arrivato secondo al Rally FS, Vittorio Capobianco e Antonio Barbieri, ricevono da "gipodiablo" i premi offerti dalla Lago

Io in finale ho parcheggiato in divieto di sosta (vezzo romano :-))) e mi sono giocato il titolo!! (veramente la Torre, quando già' ero sui freni, mi ha cambiato l'uscita da prima a destra a seconda a sinistra, e lì' mi sono imbrogliato).

La gara comunque e' stata veramente serrata ed avvincente, anche per gli spettatori, e in certe fasi l'adrenalina si sarebbe potuta versare come Verdicchio.

Concludendo (ma ci sarebbe ancora molto da dire).....la prossima volta venite, che c'e' da divertirsi.

Vittorio "Manatee" Capobianco I-VITT

SABATO E DOMENICA:IL TORNEO... LUDICO-MANGERECCIO

Sabato 13 si e' aperto in paese la mostra gastronomica , una mostra di pittura e un convegno sul vino (il Verdicchio e' nato qui!). Il tutto utilizzando come suggestiva scenery gli interni e il prato circostante un' Abbazia del XVI sec. Nel pomeriggio ci siamo goduti l'apertura delle mongolfiere su di un prato avanti all'Abbazia (vedi i particolari nel report di Alessandro Marini). Al ritorno dall'Abbazia e' stata d'obbligo una sosta agli stands gastronomici e enologici, dove raffinati sommeliers , nell'offrire assaggi di tutti i tipi di Verdicchio, ne illustravano le caratteristiche e la storia.

La Domenica le attività sono cominciate con il "Gioco del Formaggio": un'incredibile gara di lanciatori di forme di formaggio su un percorso dove serve precisione e potenza.

E' seguito il "Lancio delle Mongolfiere" dedicate al Santo Giuseppe come la leggenda vuole.

In paese si potevano visitare la mostre sul volo ultraleggero, la mostra fotografica sui "Palloni Planini", la mostra/mercato di ceramica e , grazie ai citati sommeliers, l'immane assaggio del Verdicchio dei Castelli Marchigiani.

I pasti erano quanto di più' allegro e divertente possa immaginarsi, perche' si tenevano sotto un tendone nella piazza, seduti in lunghe panche, festose e allegre , con possibilità' di ballare in piazza con la musica di una simpatica band.

CONCLUSIONE

E' stata una splendida festa simulatoria, dall'elevato contenuto tecnico-simulatorio, accompagnata però' da piaceri di altro genere, passata in serenità' e allegria, insieme a familiari ed amici che condividono lo stesso hobby, in un paesino delizioso, con buona tavola e buoni vini, e a costi stracciati.

In sintesi, possiamo considerare Castelpiano un perfetto esempio dello spirito autentico di PVI: allegra passione per il volo in tutte le sue forme, unita a spirito di amicizia e solidarietà

II 1° TORNEO COMBAT SIM IN ITALIA

A seguito del positivo incontro di Castelpiano con il gruppo CSI di Bigmama, nacque l'idea di dare maggior consistenza e sviluppo al settore Combat, organizzando quello che in Italia non si era mai visto, cioè un Torneo Combat ufficiale.



Ecco la relativa comunicazione

Data: 1/9/98

Oggetto: Torneo Combat il 12 e il 13
Settembre

*Si comunica che CSI (Combat Sim Italia del nostro mitico Bigmama) in collaborazione con PVI organizza un meeting simulatorio consistente in un torneo combat sim che si svolgera' sabato 12 e domenica 13 settembre p. v. a **TRONZANO VERCELLESE** (40 km da TORINO) presso l'esercizio "Bigmama" , ben noto localmente e facilmente reperibile (tel 0161 911650).*

Per ulteriori chiarimenti, contattare Bigmama anche su ICQ (il suo UIN e' 3463135).

Son previsti due giorni di combat , usando EF2000, KOREA , F15 e F22ADF, con scontri di tipo "singolo" e "squadra" con tutte e quattro le simulazioni in entrambi i giorni. Verrà composta una classifica generale che prevede tutti i risultati di tutte le competizioni (4 X 2 X 2) per individuare l' ASSO Combat Sim Italia 1998.

Inoltre , tempo permettendo, e' prevista anche una "campagna" cooperativa "tutti contro il PC". Gli organizzatori si stanno anche prodigando per realizzare il collegamento della LAN con Internet.

Sabato si prevede il briefing attorno alle 14 , per dare inizio agli scontri e riprendere Domenica, in orario che sara' deciso sul luogo. Presso il locale "Bigmama" e' possibile mangiare, ma non alloggiare, per cui ognuno dovra' provvedere in proprio per l'eventuale alloggio, comunque Bigmama e' a disposizione per consigli.

I PC saranno almeno 6 ed è richiesto solo che i partecipanti portino i loro joys personali. Pvi mettera' a disposizione le radio per i collegamenti vocali fra i piloti

Da notizie di corridoio si e' appreso che e' stato invitato alla manifestazione anche Maurizio Cheli, il primo astronauta italiano e attuale pilota collaudatore dell'Euro Fighter 2000, che speriamo onori la manifestazione con la sua gradita presenza.

Per una serie di disguidi e contrattempi avvenne che in rappresentanza di PVI alla fine c'ero solo io, anche se confortato dalla presenza di Carlo Brasca e Giorgio Paolillo, venuti in visita per assistere allo spettacolo.

Mi ritrovai così da solo contro 5 agguerritissimi equipaggi CSI costituiti dai migliori Topguns italiani, che, vista la situazione, forse per non infierire, mi chiesero di fare l'arbitro-coordinatore.

Compilai e pubblicai la relazione dell'evento, sempre con l'intento di contribuire ad aumentare la partecipazione a questa nuova specialità.

REPORT del 1° Torneo Combat PVI-CSI



di Giorgio "Gipodiablo" Palenzona

Sinistra: Gipo giudice di una fase concitata del Torneo

Nel giorno memorabile in cui la Ferrari vinceva a Modena la gara di F1, si svolgeva anche il 1° Torneo di Combat Sim Italiano e per non far perdere ai piloti intervenuti la possibilità di assistere al Gran Premio, l'accorta organizzazione ha sistemato nella sala del Torneo un maxi-schermo da dove si poteva seguire la ripresa televisiva.

In un singolare mix, si alternavano così i duelli fra le McLaren e le Ferrari e quelli fra i piloti virtuali!

Organizzato da CSI (Combat Sim Italia) con la partecipazione di PVI, il Torneo si è svolto nelle due giornate del 12 e 13, settembre a Tronzano Vercellese.

*Grazie al lavoro infaticabile di **BIGMAMA** i piloti hanno trovato 8 PC, tutti di buona potenza (P200-300) con schede acceleratrici, configurati in rete, al piano superiore del locale omonimo, di proprietà dell'ormai mitico socio PVI, il cui vero nome è **Renato Gasparotto**. Dal pian terreno, il normale pubblico del locale poteva affluire al piano superiore per assistere agli aspri combattimenti, richiamato anche dal rumore delle esplosioni e dalle voci eccitate dei piloti.*

ACCESSORI.....INDISPENSABILI

Accessori: forniti dall'organizzazione o portati dai piloti, se ne sono visti di tutti i tipi e di tutte le marche e questo consente già una prima considerazione tecnica.

*A livello, diciamo così, "normale", le combat possono essere praticate con qualsiasi joy di buone prestazioni; ma a livelli agonistici, o per raggiungere livelli superiori di competitività sono risultati **INDISPENSABILI**, i joys combinati ,cioè' quelli di livello superiore, possibilmente digitali, sdoppiati joy-manetta , che si gestiscono con entrambe le mani (con la sinistra la manetta, con la destra il joy vero e proprio) ma soprattutto che consentano un numero notevole di tasti programmabili.*

.Destra: notare come il pilota combat in secondo piano usa con la sinistra la manetta e con la destra il Joy



Cio' perche' l'eccellenza nelle combat si raggiunge con quella che i veri topgun chiamano l'AWARENESS, cioe la costante consapevolezza spaziale e dinamica di tutti gli oggetti presenti sullo scenario.

Il campione deve essere in ogni attimo perfettamente consapevole, non solo della propria posizione, altezza, velocita, postura e manovra, ma anche di quella di tutti gli altri aerei, amici o avversari: la cosa diventa poi essenziale quando si e' impegnati in un ingaggio.

Questo lo si ottiene con la continua e rapida visualizzazione di tutte le numerose visuali (destra, sinistra, dietro, mappa, radar, target, strumenti, vista esterna del proprio aereo, degli aerei alleati, di quelli avversari, di altri oggetti terrestri ecc)

*Chi osservava i campioni in azione, effettivamente poteva constatare che essi cambiano visuale anche **piu' volte in un secondo**, salvo concentrarsi sulla mira giusto il tempo necessario, per poi tornare al carosello di visuali.*

Inoltre, nei combattimenti la manovrabilita' e la superiorita' sull'avversario si realizzano con continue e contemporanee variazioni di velocita' e di assetto, per ottenere le quali manetta e joy devono essere utilizzati contemporaneamente, con entrambe le mani.

E' evidente quindi che chi deve andare alla tastiera per cambiare visuali, non solo sara' molto piu' lento, ma deve distrarsi dal pilotaggio: e quegli attimi, nei tempi frenetici di un ingaggio, sono spesso fatali.

Chi ha invece i joys combo, non lascia mai i comandi, non deve distogliere lo sguardo dallo schermo, e cambia qualsiasi visuale con il rapido tocco di un click del joy.

Altro vantaggio non secondario e' che, con i tasti del joy programmabili, qualunque sia la simulazione usata, quel certo comando sara' sempre sullo stesso pulsante del joy, il che azzerà i lunghi tempi di apprendimento delle diversita' fra una e l'altra simulazione, a tutto vantaggio della velocita' di esecuzione.

*Per avere un'idea delle prestazioni eccezionali di questi aggeggi, si pensi che, a seconda delle configurazioni, si puo' arrivare a programmare **200** comandi sul Combo JOY+MANETTA usando i selettori, **100** senza usare i selettori e altri **30-120** sul PC-DASH.*

*Visti anche i **CH pedals** per i rudders (timone) che nelle combat vengono pero' usati solo raramente, alle basse velocita'.*

*E' stato provato anche il **casco virtuale VFX1**, che proietta su un visore integrato una visuale che cambia con gli spostamenti del capo del pilota: i risultati sono stati pero' deludenti, sia per la bassa risoluzione del visore che non fa leggere chiaramente l'HUD, sia per altri inconvenienti (movimenti tremolanti ineliminabili, limitazione di alcune visuali, lentezza di risposta nei passaggi rapidi, conseguente disorientamento spaziale e perdita dell'awareness).*

Dopo alcune prove, tutti i piloti hanno rinunciato ad usarlo: per i caschi virtuali funzionali dovremo perciò attendere che scendano i prezzi di quelli (funzionali) esistenti, che sono attualmente nell'ordine di qualche decina di milioni di lire.

Destra: il Gruppo CSI con, al centro, Gipo, unico rappresentante di PVI



I PARTECIPANTI

Numerosa e qualificata la partecipazione al torneo che ha visto la presenza dei migliori Topguns italiani virtuali.

*Da menzionare in particolare la presenza del **Prof. Franco Maddalena**, nei cieli virtuali, conosciuto come "**Fla**" (attualmente impegnato presso l'Università Californiana IRVINE, nella facoltà di elettronica) che è venuto appositamente da Los Angeles per presenziare al torneo, dando così un esempio autentico di grande di passione ed amicizia.*

L'elenco dei piloti che si sono iscritti al Torneo è il seguente:

BIGMAMA (Renato Gasparotto) –Vercelli

MIGEAT (Cristiano Martini)-Vicenza

BED (Federico Giacomini) –Mestre

ERIK96 (desidera l'anomimato) –Torino

MALFY (Daniele Malfatto) –Alessandria

SUPERDACKY (Dario Borgonovi) –Modena

NOISEMAN (desidera l'anominato) –Novara

PIMPY (Marco Francini) – Vicenza

DIABOLIK (Mario Dell'Angelo) –Torino

LAPOMESSER (Luciano Buccciarelli) –Ancona

VETIUS (Luca Montenovesi) –Ancona

HAWK (Antonio Dell'Angelo) –Torino

PAURA (Paolo Moiso)- Asti

*Arbitro-coordinatore **GIPODIABLO** (Giorgio Palenzona – Roma) di PVI.*

*Fra i numerosi e graditi ospiti che sono intervenuti, si ricordano in particolare **Giorgio Paolillo**, **Carlo Brasca** e altri piloti di Milano, scusandoci con quelli che non menzioneremo perché, nell'impegno delle gare, non abbiamo fatto in tempo a registrarne i nomi.*

LE GARE

*Il programma prevedeva originariamente che nelle 2 giornate del Torneo si svolgessero gare a singoli e a squadre utilizzando sia **EF 2000**, che **F22** della DID, oltre che esibizioni con il nuovo simulatore **F15**.*

Quest'ultimo ha impressionato tutti per l'estremo realismo dei modelli di volo che rende molto impegnativa la condotta aerodinamica: certamente di questa combat dovremo riparlarne, quando sarà stata testata maggiormente nei combattimenti pratici.

*Si è cominciato con le **eliminatorie** categoria "**singoli**", per selezionare i migliori, con incontri head-to-head di 15 minuti ciascuno, ma con tie-break quando la differenza di punteggio raggiungeva i 50 punti.*

*Venivano così eliminati **PIMPY**, **HAWK**, **MALFY**, **LAPOMESSER** e **NOISEMAN**.*

*In questa fase si verificava una strabiliante sorpresa: anche **BIGMAMA**, il mitico Topgun che ha fatto da maestro a tutta una generazione di piloti combat, veniva eliminato, fra l'incredulità generale, da uno strepitoso **ERIK96**.*

Per completare il gruppo di 8 finalisti, i 6 eliminati si scontravano fra loro per "ripescarne" 2, da aggiungere ai 6 vincitori.

Dopo una serie di scontri mozzafiato, e senza esclusione di colpi, venivano così ripescati NOISEMAN e MALFY.

Ancora una volta Bigmama veniva eliminato (per la cronaca da un NOISEMAN in forma crescente), confermando che era proprio la sua giornata negativa, forse dovuta allo stress organizzativo e alla conseguente mancanza di sonno. Lo conferma il comico episodio di quando BIG è atterrato in una base, credendo che fosse quella avversaria e reclamando i 20 punti di bonus, salvo accorgersi che era la propria base e non quella avversaria!

*E si arrivava così alla **finalissima** fra ERIK, pilota di grande classe ed esperienza, dotato di riflessi eccezionali e MIG, il co-fondatore con BIGMAMA di Combat Sim Italia, più incostante nel rendimento, ma dotato di grande fantasia e capacità d'improvvisazione.*

La finalissima, veramente bella ed emozionante, era seguita da numerosi piloti e spettatori.

Dopo i primi 10' a punteggio pari, ERIK otteneva un bellissimo abbattimento "d'incontro": portatosi in testa, decideva di difendere tatticamente il suo vantaggio, cercando con manovre evasive di far trascorrere il tempo.

Ma qui si rivelava la fantasia, il tempismo ed il coraggio di MIG che, sorprendendo l'avversario, abbandonava il suo inseguimento e tentava quello che, durante tutto il corso del Torneo, non era riuscito a nessuno: l'atterraggio in base avversaria, manovra pericolosissima e rischiosa perché, chi la fa è costretto a livellare e rallentare, diventando vulnerabile agli abbattimenti degli esperti antagonisti, che non perdonano e raramente sbagliano un colpo.

Mancava solo 1 minuto alla fine ed ERIK, sorpreso dall'inattesa manovra di MIG, perdeva qualche secondo prima di gettarsi all'inseguimento, mettendolo sotto pressione e tentando di fargli sbagliare l'atterraggio. MIG conservava però la calma e con manovra perfetta, sotto le raffiche avversarie, riusciva ad atterrare: paracadute di frenata e stop, 20 punti di bonus che gli valevano la vittoria mozzafiato del Torneo, proprio mentre l'arbitro stava scandendo gli ultimi 5 secondi, fra gli applausi, l'entusiasmo ed il tifo degli spettatori, coinvolti nell'emozionante scontro.

La classifica finale nella categoria "singoli" è risultata quindi la seguente:

Destra:

- 1. MIGEAT (Campione Italiano 1998)**
- 2. ERIK 96**
- 3. DIABOLIK**
- 4. NOISEMAN**



GLI SCONTRI A SQUADRE

Anche qui si sono viste quindi azioni spettacolari con emozioni a non finire. Alla fine dei numerosi scontri (20 minuti ciascuno con il solito tie-break dei 50 punti di differenza)

risultava **vincitrice** con **49 punti** la squadra di "**MIG**" (gregari **MALFY** e **SUPERDACKY**) che conferma così di essere un topgun completo, capace come singolo e come leader.

Seconda, con **29 punti**, la squadra "**DIABLO**" di **DIABOLIK** (gregari **HAWK** e **BIGMAMA**) e **terza** con **23 punti** quella di **ERIK** (gregari **BED** e **NOISEMAN**), bravissimi come singoli, ma meno abili nel coordinamento tattico.

Alle 21 di domenica 13 settembre, si concludeva con la premiazione e le foto rituali il **1° Torneo Italiano di Combat Sim**.

I piloti, esausti ma felici, dopo un abbraccio collettivo che suggellava l'amicizia e la comune passione, ripartivano per la città di residenza, con la grande soddisfazione per "esserci stati da protagonisti", ma anche con un pizzico di malinconia perché era finita.

Un ringraziamento particolare a **BIGMAMA** per l'organizzazione dell'evento e per la messa a disposizione del locale e delle attrezzature e a **PVI** per la collaborazione organizzativa prestata.

SI REALIZZA IL PRIMO CDROM PVI SPEDITO AI SOCI

Dopo un intenso lavoro preparatorio, finalmente il 21 maggio, grazie soprattutto al lavoro eccezionale di **Giovanni Roli, Angelo Turetta e Alessio Franceschi** riuscimmo a realizzare un'altra notevole iniziativa, inviando ai Soci una sterminata quantità di materiale simulatorio mediante un CD prodotto (ed etichettato) da PVI, il primo di una lunga serie che arriva anche ora (**vedi sotto immagine**)

Per apprezzare la novità (e i notevoli problemi, fiscali, di copyright e organizzativi, che essa comportava) si deve ricordare che fino allora venivano spediti , in maniera casereccia, prima 1, poi 2 striminziti floppies: indubbiamente si trattava di un ulteriore salto di qualità.

Comunicazione 27/98

Data: 21/5/98

*Oggetto: SPEDITO PACCO CON CD-ROM
PVI !*

Cari Soci PVI,

un po' stanchi per la fatica, abbiamo pero' il piacere di comunicarvi che oggi e' stata ultimata la spedizione, a ognuno di voi, delle centinaia di pacchi ognuno contenente:

- 5. una copia del nostro Notiziario PVI News 1998;*
- 6. copia delle varie carte di navigazione aerea utilizzate dai Piloti di Linea per gli arrivi e partenze di Linate.*
- 7. una locandina della nostra Associazione*
- 8. una raccolta delle piu' importanti comunicazioni ufficiali inviate nel 1998 per essere aggiornati sulle iniziative avviate e imminenti e su tutte le novità dell'Associazione;*
- 9. il primo Cd-Rom prodotto da PVI contenente una raccolta di programmi e files di tutti i generi per la Flight*



Simulation, selezionata da un gruppo di Soci (Giovanni Roli, Angelo Turetta, Alessio Franceschi a cui

va il nostro piu' sincero ringraziamento), che rappresenta lo "stato dell'arte" attuale di FS. Si tratta di una novità, rispetto all'uno o due dischetti che spedivamo in precedenza, perché il CD-Rom ci ha finalmente consentito di fornirvi una quantità enorme di materiale, e il vantaggio ci sembra che sia valso il tempo di attesa necessario per la sua produzione;

10. un documento illustrativo del CD-ROM, con alcuni suggerimenti per la sua migliore utilizzazione.

CONTENUTO DEL CD

Il CD contiene 3 categorie di files:

1) un' enorme quantita' di materiale nei vari settori di FS :

AEREI

Questa è una raccolta di aerei, suddivisi per compagnie, già pronta all'uso. Per installarli correttamente leggete i suggerimenti riportati nel documento illustrativo inserito nel pacco. Nella cartella "Salvatore Reale" vi sono alcuni aerei disegnati appunto da Salvatore Reale, i quali si installano da soli automaticamente

PANNELLI

SCENARI (con numerose subdirectories)

ADVENTURES

GAUGES (sono gli strumenti usati da certi particolari pannelli)

SUONI

FS98PATCH

UTILITY

Spesso, data la quantita' sterminata dei files, ognuna di queste subdir e' divisa a sua volta in ulteriori directories per facilitare il reperimento di cio' che si cerca. Per esempio, la dir UTILITY, contiene le subdirs:

SB PC, per Squawk Box e ProController con numerosi settori di controllo radar

FLIGHT PLANNER, per i piani di volo

EFIS

ADE98

ecc

2) gli strumenti necessari per sfruttare tutte le possibilita' del CD:

ACROREAD, da installare per "leggere" i files (carte, catalogo Lago, Riviste ecc) che sono in questo formato

REALPLAYER, un programma per godersi i suoni "avanzati" e altre possibilita'

EXPLORER , il noto browser della Microsoft

VBRUNTIME , per installare le librerie di VisualBasic, nel caso che a taluno comparisse il relativo messaggio che lo richieda

WINZIP (ce ne sono varie versioni, anche l'ultima versione evaluation) per

scompattare i files zippati

HTML contiene le pagine in formato HTM per poter essere lette dal Browser

3) programmi vari, informativi, ausiliari, utili, di tutti i generi:

CUTEFTP e' un programma per l'upload e il dnload di files da Internet ,
tramite FTP (File Transfer Protocol) che puo' essere utilizzato, per esempio,
per usare l'FTP del sito PVI, appena aperto

ICQ il noto programma per incontrarsi su Internet e fare altre mille cose utili
(chat, posta, scambio di files in linea ecc) usato dai simmers , ad esempio, per
preparare gli incontri multiplayer

CAT e' il catalogo dei prodotti della Lago

LAGO PATCH contiene le patches del software della LAGO

LEZIONI , lezioni varie di volo, per diversi velivoli

LINK , collegamenti a siti Internet interessanti dedicati a Flight Simulator

MEDITERRANEA tutto quello che serve per entrare nella famosa Linea

Virtuale, con perfino le tratte sinora assgnate ai suoi piloti

RIVISTE contiene vari numeri di Riviste dedicate a FS

SASFSS contiene le carte di navigazione pubblicate sul sito della SAS

**FATECI SAPERE SE QUESTO PRIMO CD-ROM VI PIACE PERCHE', IN
CASO POSITIVO, PENSIAMO DI PRODURNE ALTRI.**

VIENE COSTITUITA LA SEDE PVI DI ROMAGNA

Comunicazione 29/98

Data: 7/6/98

Oggetto: Romagna, nuova sede PVI

*E' con grande soddisfazione che vi comunichiamo che e' stata costituita la nuova sede
locale PVI "ROMAGNA" a Villafranca (FO), presso Villafranca (FO)*

Coordinatori:

Denis Hofman

Daniele Vasi



Sinistra: Denis Hofman

*Venerdi' 24 aprile si e' svolto, presso l'aviosuperficie di Villafranca (FO), un incontro
tra una rappresentanza PVI e l'associazione ALI SOCCORSO. Erano presenti: per
PVI Denis Hofman, Renzo Chinaglia e Daniele Vasi; per ALI SOCCORSO il
presidente Stenio Ravaoli, Renzo Rosetti (pilota acrobatico, istruttore e coordinatore
dell'attivita' di volo) e alcuni consiglieri. Dall'incontro e' scaturita la proposta, poi*

accettata, di utilizzare l'aviosuperficie come sede della Sezione Romagna dei Piloti Virtuali Italiani.

ALI SOCCORSO e' un'associazione di volontariato che opera in collaborazione con la Regione Emilia Romagna, fornendo il supporto aereo alla Protezione Civile. Prima iniziativa del genere in Italia, si avvale di alcuni ultraleggeri e ha come base appunto l'aviosuperficie di Villafranca, attrezzata con Hangar, torre e una sede sufficientemente ampia. Tra le attivita' svolte, la sorveglianza antincendio in collaborazione con il CFS, il coordinamento dei soccorsi in caso di calamita', il monitoraggio fotografico in caso di eventi alluvionali o terremoti.

L'aviosuperficie di Villafranca e' situata nei pressi di Forli' e anche se fuori citta', e' al centro della Romagna e facilmente raggiungibile dai principali centri della regione. Dispone di un'ampia sala, con vano cucina e bar ed e' facilmente utilizzabile anche al di fuori di orari predefiniti.

Per quanto riguarda l'hardware, in sede e' disponibile un PC PentiumII 266, con monitor 17", attrezzato di tutto punto (joystick, pedaliera, sk audio) su cui abbiamo gia' provveduto ad installare FS98 con tutti gli scenari, aerei e pannelli disponibili al momento. C'e' in previsione l'acquisto di altre 3 macchine da collegare in rete locale.

Queste le attivita' in fase di studio e i cui dettagli saranno oggetto delle prossime comunicazioni:

1) Corsi di pilotaggio virtuale basico, VFR e acrobatico. Stiamo definendo i programmi dei corsi, tenendo conto sia delle limitazioni specifiche del volo simulato sia della volonta' di rendere comunque i corsi il piu' possibile "reali". Stiamo comunque parlando di corsi che, anche se realizzati su Flight Simulator, sono tenuti da piloti brevettati e istruttori di volo.

2) Corsi di avviamento al volo ultraleggero con l'ausilio didattico di FS98, per chi desidera cimentarsi col volo "vero" su ULM. Abbiamo raggiunto un accordo per cui ai soci PVI verra' applicato un forte sconto sia sul prezzo del corso necessario a raggiungere il brevetto, sia sul costo delle ore di volo effettuate.

3) Rally aerei con personal collegati in rete e gare di volo acrobatico.

Le riunioni settimanali in sede sono gia' iniziate. Ci ritroviamo tutti i venerdi' sera alle 20:30 e occasionalmente la domenica pomeriggio.

Per il momento e' tutto, vi aspettiamo numerosi!

IL PRIMO CORSO AL MONDO DI BREVETTO VIRTUALE ALITALIA-PVI DA' I PRIMI BREVETTI

di Alessio Franceschi e Ugo Mariani

*Sono stati consegnati da **Alitalia** il 2 agosto scorso otto "**brevetti di pilotaggio virtuale su MD-80**" ad altrettanti soci PVI della sede bolognese, che sono stati i primi fortunati partecipanti a quest'iniziativa, singolare e unica al mondo, organizzata dalla compagnia di bandiera italiana in collaborazione con l'associazione amatoriale "Piloti Virtuali Italiani",*

*Il primo corso riservato ai soci PVI e' finalmente "decollato" il 16 aprile di quest'anno, dopo essere stato presentato ufficialmente a Bologna il 15 novembre scorso durante il "**Primo Rally Europeo**" di volo virtuale, organizzato da PVI, in una conferenza stampa cui hanno partecipato il **responsabile delle relazioni esterne Alitalia Marco Rudan** e alcuni **comandanti istruttori dell'Alitalia**.*

Dato che non c'erano precedenti in materia, si è trattato di un primo corso sperimentale che ha consentito, tramite una stretta collaborazione tra allievi e comandanti istruttori, una messa a punto del programma e del materiale didattico per i futuri partecipanti dei successivi corsi, che sono stati già avviati; anzi attualmente anche il secondo, riservato ai soci PVI di Roma, ha superato la fase teorica ed è entrato in quella pratica, consistente in sedute degli allievi ai simulatori professionali Alitalia di Fiumicino.

Destra: i comandanti Alitalia Costantino e Finocchio si apprestano a consegnare i Brevetti al 1° Corso Brevetto Virtuale MD-80

Rivolto esclusivamente ad appassionati di simulazione di volo civile a livello medio-alto, desiderosi di confrontarsi con un vero strumento professionale atto alla formazione dei piloti di linea, il corso è finalizzato alla capacità di conduzione dell'aeromobile, da un aeroporto ad un altro, in completa autonomia e in condizioni normali, a partire dall'accensione dei motori fino al loro spegnimento; è bene in ogni modo precisare che il brevetto ottenuto ha esclusivamente scopi ludico-simulatori e d'approfondimento della cultura aeronautica dei partecipanti, escludendo qualsiasi scopo professionale o d'altro genere.



LA PARTE TEORICA

*Il corso è iniziato con una serie di quattro lezioni teoriche che si sono svolte presso la sede locale P.V.I. dell'Aeroclub Bologna, utilizzando un **manuale operativo** appositamente preparato da Alitalia per il corso.*

Tali lezioni hanno riguardato soprattutto:

*la "**crew coordination**", ossia la precisa ripartizione dei compiti all'interno della cabina
la perfetta **sincronia** nel comportamento tra i due piloti (tra i quali è importante che vi sia una linea gerarchica ben marcata)*

le chiamate operative

le check-lists

il briefing del volo

l'intera programmazione del volo, a partire dal calcolo del carburante da imbarcare, la compilazione del cartellino delle velocità di decollo, fino ad arrivare alla consultazione delle condizioni meteo e dei NOTAM relativi alla tratta da percorrere.

Poi si è passati a:

studio del velivolo e della sua strumentazione

le limitazioni operative

le tecniche procedurali.

LA PARTE PRATICA

Dopo la base teorica, finalmente la parte più interessante: l'esercitazione pratica al simulatore.

L'equipaggio bolognese si è letteralmente "catapultato" al Centro Addestramento Alitalia di Roma Fiumicino, dove era atteso dagli Istruttori per provare la tanto sospirata emozione di pilotare un aereo di linea.

*La prima delle quattro lezioni si è svolta all'interno del "CSS", ossia il **simulatore statico**, dove ognuno ha potuto toccare con mano tutti gli strumenti e prendere confidenza con il mezzo e le centinaia di pulsanti e leve da manovrare. Poi si è passati direttamente al simulatore "**full motion**".*

*Una sessione prevede circa **sei ore** di lezione:*

*un'ora e mezzo di **briefing***

*quattro ore di **simulazione** (due ore per ciascun equipaggio composto da due persone, di cui una come comandante e una come primo ufficiale)*

*mezz'ora di **debriefing**.*



Sinistra: 2 allievi PVI in una sessione al simulatore Alitalia

LE EMOZIONI

Difficile descrivere le emozioni provate al primo approccio con una macchina simile, che fino a quel

momento era stata solo nei sogni di ciascuno di noi.

Il primo impatto con il CSS è stato a dir poco traumatico: centinaia d'interruttori, leve e strumenti da impostare e selezionare in sequenze ben precise, tutte studiate sul manuale, ma che senza l'aiuto dell'istruttore non saremmo mai stati in grado di eseguire. Eh sì, l'emozione a volte gioca brutti scherzi, e in questo caso ce n'era veramente molta!

Solo per accendere i motori abbiamo impiegato circa un'ora; in quei momenti di tensione la domanda sorgeva spontanea: "Riusciremo mai a portare a destinazione il nostro MD-80 solo con le nostre forze?". Ebbene sì, alla fine ci siamo riusciti, e anche con enorme soddisfazione, sia da parte nostra sia da parte dei Comandanti Istruttori!

Ad ogni lezione successiva prendevamo una sempre maggiore confidenza con il mezzo, riuscendo ad eseguire con sufficiente sicurezza tutte le manovre e le procedure previste in un normale volo di linea.

E finalmente è arrivato il fatidico giorno tanto temuto, ma anche tanto atteso e sospirato: quello della prova d'esame.

L'ESAME FINALE

Dopo una tranquilla notte passata a Lido di Ostia nel magnifico albergo praticamente utilizzato solo da equipaggi in transito e dal personale in addestramento, ci siamo ritrovati alle 11 del mattino al Centro Addestramento per poi consumare il pranzo nella mensa interna del centro manutenzione di Fiumicino.

Alle ore 13:30 inizio della prova: preparazione del volo nella saletta briefing dei due simulatori pronti ad ospitarci. Consultazione del piano di volo (sia per l'andata che per il

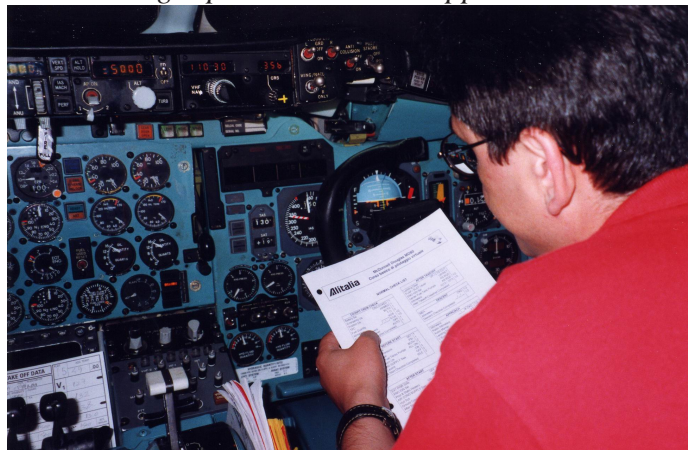
ritorno), calcolo del carburante, compilazione del cartellino delle velocità, un'occhiata alle condizioni meteo, ai notam degli aeroporti interessati e alle procedure di decollo, navigazione e avvicinamento sotto la supervisione dell'istruttore: tutto perfetto, siamo pronti al decollo!!

Alle 15 in punto l'equipaggio (di **piloti REALI!**) in addestramento che ci precedeva, esce dal simulatore per lasciare il posto al primo contingente di Piloti Virtuali alle prese con un esame del genere!!

Al contrario di quanto si possa pensare, l'agitazione non era a livelli estremamente elevati, forse perché la prova del giorno precedente era, tutto sommato, andata piuttosto bene.

Ogni equipaggio ha eseguito una tratta diversa della rete nazionale Alitalia, della durata di circa un'ora ciascuna, con volo di andata e ritorno e inversione di ruolo tra comandante e primo ufficiale alla fine della prima tratta, in modo che ogni pilota ha avuto l'opportunità di dimostrare le proprie capacità in entrambe le vesti.

Destra: Daniele Vasi, ai comandi del simulatore, legge la check list



La prova di tutti quanti è stata soddisfacente, le procedure sono state eseguite correttamente e senza tante incertezze, tanto che gli Istruttori si sono permessi di complicarci la vita inserendo turbolenze, scarsa visibilità e altre complicazioni manovrando il loro diabolico "pannello di controllo" posto al riparo dalla nostra vista dietro di noi: una volta stabilizzati sul sentiero di discesa a circa 3000 piedi di quota abbiamo disinserito l'autopilota ed eseguito l'atterraggio in manuale con un ceiling di 500 piedi circa con tanto di applauso finale dei passeggeri (il secondo equipaggio PVI).

E' stata senza ombra di dubbio una delle esperienze più belle e più eccitanti della nostra vita; l'impressione è proprio quella di pilotare un vero aereo, i movimenti, le accelerazioni, le turbolenze sono riprodotte con il massimo realismo: in decollo ci si "attacca" veramente al sedile e tutto ciò che non è fissato all'abitacolo cade sistematicamente a terra; durante le forti turbolenze è bene allacciare le cinture e se si atterra "pesanti" la botta è veramente notevole.

Che libidine amici simmers!

Con gran malinconia, dopo una toccante premiazione, siamo ritornati a Bologna con in tasca i nostri "fiammanti" brevetti, che ci permetteranno di tornare in futuro (portafoglio permettendo) al Centro Addestramento Alitalia per ripetere queste indimenticabili esperienze, nonche' di costituire il nucleo iniziale di piloti dell' Alitalia Virtual, cioè, come dice il nome, la linea area virtuale sponsorizzata da Alitalia.

Nel precisare che ci siamo ovviamente in blocco già prenotati per il **corso avanzato previsto per il prossimo anno**, un gigantesco "in bocca al lupo" ai prossimi gruppi di Roma e di Milano che ben presto potranno provare le nostre stesse emozioni!!

CONCLUSIONI

In conclusione non ci resta che ringraziare tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questo magnifico programma che ha permesso, per la prima volta al mondo, di portare un gruppo di semplici appassionati di volo, a conseguire un brevetto per l'uso di un

simulatore professionale di un aereo di linea: in primo luogo **l'Alitalia** e il suo **responsabile delle relazioni esterne dott. Marco Rudan**, che ha curato tutta l'organizzazione del corso in maniera impeccabile facendoci sentire praticamente a casa nostra, i **Comandanti Istruttori Giovanni Finocchio, Piero Caraccio, Francesco Costantino** e il **Comandante Longhi** che, unendo la loro professionalità ad una grande umanità e pazienza, hanno consentito che il corso si svolgesse in modo estremamente serio, ma in un clima informale e di amicizia.

Un ringraziamento particolare va sicuramente indirizzato a colui che ha inizialmente curato i rapporti tra PVI e la nostra compagnia di bandiera **Giorgio Palenzona** (in arte "**GipoDiablo**") e al nostro **Presidente Giovanni Roli**, senza i quali tutto ciò non sarebbe stato possibile....

(destra) Il primo Corso vide impegnati i bravissimi e attivissimi piloti PVI emiliani- fra i quali il futuro Presidente PVI Ugo Mariani- che ottennero il primo brevetto Virtuale. In piedi, da sin verso destra: Turetta, Papponi, Mariani, Hofman, Primavera .Inginocchiati: Franceschi, Vasi e Tappainer



Ecco i nomi dei "**magnifici otto**" neo-brevettati, con il nominativo ICAO-PVI di ciascuno:

Alessio Franceschi	I-TASK
Angelo Turetta	I-ROSS
Daniele Vasi	I-DVRA
Denis Hofman	I-HFMN
Emanuele Papponi	I-LELE
Siegfried Tappeiner	I-SIGI
Silvano Primavera	I-CIBI
Ugo Mariani	I-MARI

POCO DOPO SI CONCLUDEVA ANCHE IL SECONDO CORSO, CON EQUIPAGGIO ROMANO

(testo di Luigi Pastorini)

Il 25 ottobre 1998 si è concluso il 2° Corso di Pilotaggio Virtuale su MD80 organizzato da ALITALIA, che si è tenuto presso il Centro Addestramento ALITALIA a Fiumicino al quale hanno partecipato otto soci PVI della sede di Roma.

Le lezioni teoriche, complessivamente quattro di quattro ore ciascuna, sono cominciate ai primi del mese di Giugno per poi concludersi alla fine del mese di Luglio.

Dopo una pausa per le ferie estive nel mese di Agosto, il 12 Settembre sono cominciate, finalmente, le lezioni pratiche sui simulatori (CSS e Full Motion) ed ognuno di noi ha potuto provare la difficoltà nel districarsi tra i numerosi pulsanti e strumenti che compongono l'intero cockpit di un MD80.

In effetti, alla prima lezione sul CSS lo smarrimento è stato veramente così notevole da farci pensare che forse questo corso era qualcosa più grande noi e che mai saremmo riusciti a portarlo a termine con esito positivo.

Con il passare delle lezioni acquistavamo sempre di più fiducia delle nostre possibilità e quindi una maggiore manualità nel pilotaggio e una maggiore padronanza per una corretta gestione del volo.

Come gli amici di Bologna del corso precedente, anche noi, sapientemente guidati dai pazientissimi e disponibilissimi Comandanti Istruttori, arrivavamo a Domenica 25 ottobre 1998, giorno dell'esame.

Dopo aver compilato il cartellino del T.O. Data, con l'ausilio di manuali dallo spessore decisamente spaventoso, noi "allievi", guardati con notevole interesse da Piloti ALITALIA, salivamo a bordo dei due simulatori Full-Motion MD80 non senza emozione.

L'esame è consistito nell'effettuare in completa autonomia e sicurezza una tratta nazionale o internazionale della durata di circa un'ora per ciascun equipaggio comprendendo anche comunicazioni con ATC.

Per uno dei due gruppi l'esame ha avuto anche un tocco di difficoltà in più: disinserito l'autopilota in finale a circa 2500 piedi si doveva effettuare, su ordine dell'Istruttore, a circa 50 piedi (15 metri) una riattaccata per risalire in un circuito a 1500 piedi dal suolo e quindi rieseguire la procedura di atterraggio con pista bagnata o addirittura leggermente innevata (per fortuna il vento era calmo!).

A conferma dell'elevato grado di difficoltà e della serietà del corso, tre dei neo-brevettati hanno dovuto eliminare in un giorno successivo delle "limitazioni" risultate dalla prova d'esame stessa.

Emozionante la consegna dei brevetti completi del libretto di licenza di pilotaggio virtuale sui quali speriamo di potervi annotare i successivi voli che effettueremo, come se fosse un vero libretto di volo.

Ancora un vivo ringraziamento a tutti coloro che hanno partecipato all'organizzazione dei corsi e in particolare al Presidente P.V.I. Giovanni Roli, al Responsabile della Segreteria P.V.I. Giorgio Palenzona, ai Comandanti Istruttori ALITALIA Piero Caraccio, Francesco Costantino, Giovanni Finocchio e al responsabile delle pubbliche relazioni ALITALIA Dott. Marco Rudan.



Questi gli otto nominativi che hanno composto i quattro equipaggi partecipanti al 2° Corso di Pilotaggio Virtuale su MD80 ALITALIA:

*Antonio Barbieri- Pastorini Luigi
Roberto Cetta- Vito Tedeschi
Andrea Antonangeli-Gianluca Foschi
Ugo Spaziani- Carlo De Vita*

ALITALIA CONCEDE A TUTTI I SOCI PVI LA DISPONIBILITA' DEL VERO MANUALE MD80

I rapporti con Alitalia erano talmente solidi che riuscimmo ad ottenere che i soci, che non potevano, per varie ragioni, di lavoro o familiari, frequentare il Corso MD80 di Pilota Virtuale, né provare una sessione al Simulatore Alitalia di Fiumicino, potessero ricevere, per lo meno, il vero manuale operativo del MD80 usato dai piloti Alitalia.

Ho ritrovato la relativa comunicazione

Disponibile il manuale MD80 del corso di brevetto virtuale.

Alitalia ha reso finalmente disponibile per PVI la versione definitiva del manuale operativo, allestito appositamente dai suoi Comandanti istruttori per i partecipanti al Corso di brevetto virtuale MD-80 (vedi precedente comunicazione # 41).

Il costo e' di L. 50.000 e puo' essere ordinato anche da chi non partecipa ai Corsi. Poiche' pero' Alitalia accetta solo ordinazioni collettive e non singole, per favorire i soci abbiamo pensato di accollarci, come associazione, l'onere di organizzare le ordinazioni dei singoli e trasmettere poi ad Alitalia l'elenco collettivo degli ordinanti (10 per ogni elenco) versandole il corrispettivo.

LE SEDI DI PVI NEL 1998

A conferma dello straordinario successo di PVI, le Sedi regionali costituite in quell'anno erano numerose e attivissime, con l'unico handycap, come del resto per altre cose della vita, di dipendere dalla personalità e dedizione di persone che le fondavano e organizzavano.

La “volatilità” e il “turn-over” delle sedi regionali PVI e’ stato sempre causato da questa caratteristica, cioè della loro dipendenza da un eroico entusiasta che si sobbarca tutte le fatiche e, spesso, anche gli oneri.

Per cui, quando il martire si defila, anche la Sede regionale da lui curata spesso si atrofizza; ma per fortuna ne nascono subito altre.

Ecco in ogni caso quali erano le sedi costituite allora (quelle sottolineate erano in sostanza le più attive, giacché la sottolineatura rinviava a relazioni sulla loro attività).

Abruzzi (Pescara)

Calabria

Campania (Napoli)

Emilia 1 (Bologna)

Emilia 2 (Piacenza)

Emilia 3 (Parma)

Friuli (Pordenone)

Lazio 1 (Roma)

Lazio 2 (Viterbo)

Lazio 3 (Sutri)

Lombardia 1 (Milano)

Lombardia 2 (Mantova)

Marche (Ancona)

Molise (Isernia)

Piemonte (Vercelli)

Puglia (Brinidisi)

Puglia (Taranto)

Romagna (Villafranca)

Sardegna 1 (Cagliari)

Sardegna 2(Oristano)

Sardegna 3 (Sassari)

Sicilia 1

Sicilia 2 (Palermo)

Toscana (Arezzo)

Toscana 2 (Grosseto)

Umbria (Città di Castello)

Veneto 1 (Venezia)

Veneto 2 (Vicenza)

Il grado di attività e dinamismo di ciascuna sede era molto diverso e dipendeva anche dal numero di aderenti locali.

Le più attive allora si evidenziavano con dettagliati resoconti delle loro attività, come di seguito riportati.

LAZIO 1 - Roma

Roma Vittorio Capobianco
Carlo De Vita

Destra: Carlo De Vita



REPORT DELL'INCONTRO DI DOMENICA 13 DICEMBRE

NB Il report riferisce sull'inaugurazione di un altro "hangar" (dopo quello di Vitinia, che, per volontà del proprietario del locale, non era durato a lungo).

Questa volta l'hangar era stato reperito in un locale a vocazione sociale sulla Via Tuscolana.

Come vedremo non sarà neanche l'ultimo, a conferma delle difficoltà incontrate a Roma per trovare un sede operativa fissa, anche se bisogna dare atto ai vari responsabili romani di non essersi mai arresi davanti alle difficoltà.

C'è da tener presente che, in una metropoli come Roma, se non si ha la fortuna di trovare un'ubicazione centrale (come nel nostro caso, in cui tutti i locali reperiti erano situati nei sobborghi) l'arrivarci non era facile e comporta trasferimenti estenuanti. Ciò depone però a favore della passione dei piloti PVI romani, che, in ogni caso, sono sempre accorsi numerosi in tutte le manifestazioni svolte.

Anche se con molto ritardo, eccoci a scrivere della manifestazione simulatoria organizzata per la riapertura dell'Hangar dei soci romani.

Grazie all'abnegazione e disponibilità di Roberto Cetta, Roberto Fusi, Antonio Barbieri e Carlo De Vita e' stato possibile allestire in 9 PC in rete tutto il soft necessario . Un'improvvisa difficoltà (i monitor erano 14" vecchio tipo) ha impedito ulteriori allacciamenti e ha complicato le cose, ma tutto e' stato risolto.

La possibilista di avere a disposizione locali comodi e spaziosi con il PC dell'ATC in un'altra stanza contigua aggiungeva fascino al tutto.

E così alle 10 a.m. del 13 dicembre si sono ritrovati insieme i vecchi soci dell'Hangar e le nuove leve, ed e' stato tutto un fiorire di abbracci e pacche sulle spalle.

Un ringraziamento particolare a chi, venendo da fuori Roma come Paolo Cantani, Luciano Damiani e Raffaele Franzese, ha dimostrato come la passione possa superare anche le difficoltà oggettive, come anche Stefano Murgia che e' venuto da Nettuno, si e' dato un'occhiata intorno.....e si e' iscritto: benvenuto a bordo!!

Altro grazie a Giorgio Oliva che, nonostante gli impegni di lavoro, ha fatto un salto portandoci un godurioso malloppone di specifiche tecniche per MD11 che stiamo "digerendo" via scanner.

Dopo qualche messa a punto soft e hard si e' cominciata la prima tratta: Trapani - Pantelleria.

Come ATC, oltre al mitico "Chinook" Cantani, abbiamo avuto la lieta sorpresa di Luciano Damiani I-RIGO, entusiasta e preparato, e di Jacopo Vaccaro I-JMVA, altra sorpresa data la sua giovane età (e' stato eletto per acclamazione "mascotte" della sezione romana e di PVI).

Gli equipaggi più o meno erano (e ci scusino i non citati ma...sapete..l'età'.....)

Lito Consolo/Alberto Varano (altro nuovo iscritto: aribenvenuto!)

Carlo De Vita/Giancarlo Nicolosi

Roberto Fusi/Andrea D'Orazio

Andrea Antonangeli/Antonio Barbieri

Mario Rosati/Vittorio Capobianco

UgoSpaziani/Gino Mariotti

Roberto Cetta/Silvio Cecconi

Maurizio Marcheggiani/Antonio Lucidi

Il mitico Giorgio Palenzona , coadiuvato dalla sua deliziosa Segretaria Sig.na Paola alla quale vanno i nostri ringraziamenti per l'aiuto tecnico-burocratico continuo che ci offre, si aggirava ovunque per risolvere problemi e salutare amici.

Dopo la prima tratta si passava al pranzo: beh, questo e' un aspetto che dovremo perfezionare, ma nessuno nasce "imparato" ! Per la prossima volta stiamo pensando al "catering" volante.

Nel relax digestivo ne approfittavamo per scambiarci pareri e idee, e per preparare nuove "gesta". (sono ben accettati contributi scritti, come il delizioso "pezzo" che Luciano Damiani ha scritto per il Sito "Parresia" - accento sulla i - e che riportiamo per intero).

Alla ripresa nuova tratta da brivido Pantelleria/Cagliari e poi una fase interlocutoria di combat, in cui si e' visto che e' necessario darsi uno standard, incarico che si e' assunto Lito Consolo (applausi).

Purtroppo il tempo tiranno ci tirava per i giubbotti di volo e, dopo aver ringraziato il padrone di casa Dr.Giuseppe Scicchitano, Presidente della Cooperativa "Insieme 2000", raccattavamo il "mare" di cose che avevamo sparso in giro e ripartivamo, felici di avere finalmente un nuovo Hangar.

A presto.

Nota tecnica: i problemi incontrati per collegare le nostre cuffie con microfono (che finche' non si sara' collaudato Roger Wilco con le loro schede audio continueremo ad usare) sono stati causati dal fatto che con la modifica sugli interfonni abbiamo montato su questi due prese jack MONO (visto che l'audio e il micro lo erano). Le nostre cuffie hanno questa modifica, o sono compatibili. Quelle che vendono hanno l'attacco sicuramente stereo per le cuffie, e a volte anche il microfono ha un jack stereo, che a volte faceva massa sulla presa dell'interfono.

Attrezzatevi quindi per collegare le vostre cuffie (e il duplicatore di presa) con due prese jack mono.

Chi volesse altri "lumi" puo' contattare per E-mail "Manatee".

Carlo A. De Vita Vittorio "Manatee" Capobianco

Ecco l'articolo pubblicato da Luciano Damiani:

Inagurazione dell'hangar romano dell'associazione Piloti Virtuali italiana

di Luciano Damiani (destra)



Domenica mattina, ore 08:00, raccolgo le mie carte il mio joystick e quant'altro credo possa servire. Sto per incontrare i miei colleghi piloti e controllori di volo dell'area romana. No, non sono un pilota dell'Alitalia, sono un "simmer", un patito delle simulazioni, nel mio caso si tratta di simulazioni aeronautiche.

Da qualche tempo sono iscritto alla associazione "PVI" (Piloti Virtuali Italiani) e mi sono divertito facendo finta di essere un controllore di volo, in gergo "ATC", ma ora e' venuto il momento di conoscere de visu i vari I-ANTO, I-LITO ecc.. (sigle che indicano il nominativo del pilota). Oggi ci sarà l'inaugurazione dell'Hangar romano (sede) dell'Associazione.

Raccolto l'occorrente salgo in macchina, avvio il motore e mi dirigo con crescente curiosità verso Roma. Imbocco il GRA verso la consolare Tuscolana. Dopo 1 km. circa fuori dal raccordo c'e' un cancello che immette in un'area che ospita una officina, uffici ed altre costruzioni. Parcheggio, scendo e comincio a guardarmi d'intorno. Riesco a trovare l'ingresso giusto. Una sala affollata ospita al centro alcuni tavoli sui quali è sistemato un buon numero di PC già avviati ed occupati da persone intente a "smanettare" su programmi periferiche e via dicendo. Mi accoglie Vittorio, Segretario del ramo romano dell'associazione, un simpatico signore di mezza età. Sono Luciano I-RIGO in cifra, così mi presento, lui felice mi abbraccia come fossi un amico di vecchia data. Richiama l'attenzione degli altri, questi levano lo sguardo e mi fanno tutti un cenno di saluto per poi rituffarsi sui PC. Ricevo alcune notizie sul programma della giornata che prevede un rally aereo con un certo numero di piloti e di controllori. Intanto regna una sorta di confusione ordinata, ognuno è indaffarato per la sua parte di organizzazione. Personalmente non ho voglia di volare, mia intenzione è quella di conoscere di persona gli amici telematici di tante sessioni di simulazione "on line". Intenzione condivisa anche da Vittorio con il quale mi trovo subito in sintonia. Proseguono gli arrivi ed infine giunge Gipo, il segretario organizzativo di PVI, con dei borsoni pieni di materiale. Bisogna stendere la linea delle radio e collegare gli apparecchi che permetteranno le comunicazioni fra i controllori ed i piloti per cui subito è tutto uno stender di fili, voci che si ripetono: "prova prova postazione 1, mi ricevi?" "Positivo forte e chiaro!", "hai le cuffie?", "il microfono non funziona.", "serve una riduzione.", "passami il cavo" ecc.. ecc.. avanti così per una buona mezz'ora o forse più. In ogni caso in mezzo a tanta confusione qualcuno ci capisce visto che poi tutto è sistemato e collaudato. I capi equipaggio vengono chiamati per il briefing e ricevute le istruzioni inizia il rally. Io guardo. Dovranno partire tutti da Trapani, destinazione Pantelleria.

La confusione ordinata si e' tramutata nell'aeroporto di Trapani Birgi. Uno dopo l'altro i capi equipaggio consegnano i loro piani di volo ai controllori. Ecco le prime comunicazioni... i piloti, uno ad uno vengono autorizzati alle varie procedure ed uno dietro l'altro prendono il volo. Ne approfitto per girare tra i tavoli e vedere come procedono le cose. I PC sono tutti collegati in rete per cui tutti possono vedere tutti. Approfitto di un PC rimasto libero per vedere gli aerei che rullano e decollano mentre altri sono ancora al parcheggio in attesa delle autorizzazioni necessarie. Quando decolla l'ultimo, il primo è quasi arrivato, Hanno tutti scelto aeromobili di grandi dimensioni e la difficoltà della procedura di atterraggio "approach" su Pantelleria fa rimettere le penne a qualcuno ma altri atterrano felicemente. Un atterraggio perfetto scatena l'applauso generale. Terminato il crossing si va tutti a tavola.

Finalmente un discorso.. Gipo prende la parola ed esalta i valori dell'incontro e del lavoro svolto per mantenere l'attività dell'associazione, parla di passione e di rapporti umani, di amicizia e disponibilità reciproca, valori rari nel mondo reale ma presenti nell'associazione, non tanto come combustibile dell'associazionismo, quanto e forse

come valore principe. Dopo il pranzo ci riuniamo per discutere su iniziative future, per la comunicazione di novità e per i ringraziamenti a chi più si è dato da fare. Fra le altre cose ci comunicano che l'Alitalia sponsorizzerà le selezioni italiane per mandare due equipaggi italiani a Bruxelles per una gara a livello mondiale.

Tutti sono ansiosi di riprendere i comandi così presto si riparte da Pantelleria per Cagliari. Si prosegue come in mattinata, ma si è fatto tardi saluto calorosamente e mi avvio verso casa.

Durante il viaggio riordino le impressioni. Ho visto ragazzi e persone con i capelli bianchi, studenti e professionisti, forse anche qualche operaio, non so, però è assente l'altra metà del cielo, mi chiedo se il mondo dei simmers sia ancora più maschile di quanto non lo sia la Rete in generale. Sicuramente ho visto gente più appassionata di quanto non lo sia io, al limite della fissazione patologica, credo comunque che qualcuno si salvi. Ho visto una grande competenza, alcuni sono dell'ambiente anche nel reale, un giovane sedicenne sa già che da grande vuol fare il pilota e si impegna fortemente nelle attività simulatorie mettendo alla prova le proprie conoscenze delle procedure e quant'altro mettendo a frutto per il suo futuro. La competenza è tale che penso potrebbero operare quasi tutti con competenza e proprietà anche in situazioni reali. Non si tratta di un gioco, mi rendo conto come sia qualche cosa di più, non riesco però ad afferrare il senso intimo e profondo di tutto ciò, mi chiedo se sia il caso di farmi coinvolgere ancora di più in questo mondo per cogliere quel qualcosa che ancora non percepisco ma che credo in fondo ci sia.

INCONTRO DOMENICA 13 DICEMBRE

Cari amici dell'Hangar e soci di Roma,

dopo tanto penare siamo riusciti a trovare una nuova sede per incontrarci e per ricominciare a volare assieme come riuscimmo a fare per alcuni mesi tra fine 97 e inizio di quest'anno a Vitinia.

Grazie al prezioso aiuto di Antonio Barbieri, che ringraziamo, siamo riusciti a trovare casa anzi a trovare il ns nuovo HANGAR presso la COOPERATIVA INSIEME 2000 situata sulla via Tuscolana n.2068 (uscendo da Roma subito dopo il Raccordo anulare, quindi ben collegata da/per ogni direzione) dopo un distributore di benzina ERG sulla destra.



Sinistra: Antonio Barbieri

Gli amici lì ci danno la disponibilità di una sala attrezzata con 11 PC in rete nei quali possiamo mettere (e lasciare) in maniera stabile i ns programmi. Abbiamo dato la disponibilità di tutti noi soci PVI ad assistere i nostri padroni di casa della Cooperativa, con modalità che dovremo definire insieme con voi, insegnando loro un po' di videografica simulatoria ed altro.

Nella sede dell'Hangar potremo testare nuovi programmi e pannelli, effettuare scuola di pilotaggio con il confort di essere assistiti dagli amici piu' esperti, potremo senza timore confessare di non sapere tante cose sulla simulazione e ci sara' qualcuno tra noi che sara' in grado di spiegarci i ns interrogativi.

Destra: l'Hangar di Via Tuscolana

Si potranno finalmente riprendere i rallies controllati dai ns validi controllori, come amici molto bravi fanno per via telematica (il lunedì sera, o il venerdì in Crossing Italy) ma con il conforto fisico dei vicini.

Si potranno fare tornei Combat, chi non ricorda lo scorso anno quando venne a Vitinia il mitico

Bigmama direttamente da Cuneo? (rectius Vercelli N.D.R.)

Il tutto a iniziare da dicembre, con frequenza da definire tutti noi: come inizio potrebbe essere una volta ogni tre settimane, ma poi vedremo cosa vogliamo. Il primo incontro è fissato per DOMENICA 13 dalle ore 10.00.

Se sei interessato alle attività qui segnalate e vuoi maggiori informazioni contatta i responsabili:

Vittorio Capobianco

Carlo De Vita



Emilia 1 - Bologna

Bologna

Giovanni Roli

Destra: Giovanni Roli



INCONTRO DEL 14 FEBBRAIO CON IL COMANDANTE VIVONA

grazie al recente gemellaggio con l'associazione Blue & Green Meeting Point, presieduta dal comandante Giacinto Zito, ieri, 14 febbraio 1998 si e' tenuto presso la sede PVI di Bologna un'incontro con il comandante Antonino Vivona ex pilota della P.A.N.

Scusate ma il racconto sara' fatto molto in prima persona perche' tante sono state le sensazioni che ho avuto nelle tre ore trascorse assieme.

L'incontro

Appena arrivato, c'erano gia' tutti, questo in virtu' del mio proverbiale ritardo, (anzi questa volta ero puntuale, erano gli altri in anticipo:-)))), ho stretto la

mano ad Antonino Vivona che mi ha subito detto: "Noi ci conosciamo già?". Infatti penso di avergli già stretto la mano almeno una decina di volte nelle varie manifestazioni aeree che ho visto con la P.A.N. presente. Non nego che la cosa mi ha fatto molto piacere.

La Storia

Antonino Vivona entra in Aeronautica Militare con il 95esimo corso A.U.P.C. e fa tutta la trafila classica per conseguire il brevetto di Pilota Militare. Corso a Latina con SF260AM, brevetto a Lecce con MB339A, corso avanzato ad Amendola con G91T poi destinato al ruolo caccia quindi corso a Grosseto con F104T e F104G e quindi destinazione al reparto operativo a Grazzanise con F104SASA. Tre anni passati sul cacciatore di stelle, macchina bistrattata della carta stampata, ma molto amata da coloro che l'hanno conosciuta. Ecco alcune frasi del suo racconto riguardante questo periodo:

"A seconda del carico alare ci si trovava di fronte ad aerei completamente diversi dal punto di vista delle prestazioni." "Il motore J79 era incredibile, poteva ingoiare due gabbiani e comunque non ti lasciava mai a piedi." "Un giorno ci alziamo in volo per uno scramble per intercettare due F14 partiti da una portaerei americana al largo dell'Elba e diretti verso Pescara. Eravamo senza radar e tutte le informazioni ci venivano date dai centri radar a terra. A vista li intercettiamo sopra Perugia e ci posizioniamo in mezzo a loro. Questi non ci avevano neanche visto, rimangono di stucco. Sicuramente potevamo anche abbatterli se quella fosse stata la missione."

Quindi la richiesta di entrare nella P.A.N., una serie fortunata di circostanze e quindi entra a far parte del 313 gruppo addestramento operativo. Due anni come riserva insieme a Guzzetti (ex solista) e poi entra a fare parte della formazione con il n. 5 secondo gregario destro nel 1987. Nel 1988 ad Agosto incidente di Ramstein. Molto toccante il racconto tecnico/personale che ci ha fatto dell'accaduto:

"Ivo Nuttarelli (solista) aveva invitato la moglie ed eravamo andati a cena assieme quella sera. Tutto era tranquillo, alla mattina abbiamo fatto shopping nel mercatino americano della base e a pranzo abbiamo bevuto solo acqua. Nel briefing prima della manifestazione tutto

*tranquillo,
condizioni
meteo a posto.*

***Sinistra: i piloti della
Sede PVI di Bologna***



*Quando siamo
partiti a fare la
figura del
cardiode
(attualmente si
chiama "Big
Apple" ed e' la
figura
piu'ristrutturata*

nel programma della P.A.N. insieme alla Bomba) probabilmente i parametri della posizione orizzontale nella fase in cui la formazione sale prima di dividersi, non sono stati rispettati. Questo ha fatto sì che il solista si trovasse, alla fine del suo loopong, in anticipo rispetto alla posizione di incrocio delle due formazioni mentre invece doveva essere in ritardo di qualche secondo. Probabilmente Ivo se ne era anche accorto e questo spiega l'uscita dell'aerofreno, ma forse credeva di farcela lo stesso. Ho sentito un gran botto, ho visto l'aereo di Mario Naldini (capoformazione) cadere davanti a me, l'aereo di Ivo incendiato passarmi sopra. Ci hanno fatto girare sopra l'aeroporto per una decina di minuti e poi ci hanno fatto atterrare all'alternato. A terra ho constatato che il mio aereo aveva circa ottanta buchi sulla fusoliera il più grande delle dimensioni di un'arancia. Queste cose purtroppo fanno parte del nostro mestiere e le dobbiamo mettere sul conto. L'anno seguente ho preso il n. 3 primo gregario destro e poi ho fatto due anni con il n. 6 primo fanalino, che in pratica è il secondo capoformazione ed ha la responsabilità dei ricongiungimenti. Uscito dalla formazione sono rimasto due anni come responsabile all'addestramento acrobatico dei nuovi piloti che entrano ogni anno come riserve alla P.A.N. Mi sono congedato nel '95 e attualmente sono copilota di MD80 all'Alitalia".

Durante il suo racconto eravamo tutti a bocca aperta, e nei momenti più toccanti una certa emozione ci ha preso un po' tutti.

La prova al simulatore

Sono sincero, vedere volare un pilota vero al simulatore mi fa' un certo effetto, anche perché si vede la mano di colui che ha già esperienza di volo. Gli abbiamo fatto provare l'MB339 della P.A.N. ovviamente, e lui da bravo istruttore ha iniziato a provare tutte le manovre che erano previste nel programma P.A.N. Credetemi, eravamo tutti a bocca aperta, perché ci sembrava di essere sopra ad un vero aereo durante la manifestazione. Ha un po' criticato le prestazioni del modello di volo in quanto non sono molto rispondenti alla realtà, ma penso che la cosa gli sia piaciuta, tanto che forse potrebbe essere un leader della nostra pattuglia virtuale.

L'arrivederci

A conclusione di un simpatico pomeriggio trascorso assieme, ci siamo dati appuntamento a Rivolto base della P.A.N., per incontrare i piloti e coinvolgerli in questa sfida tra reale e virtuale.

ROMAGNA - Villafranca

Villafranca (FO)

*Denis Hofman
Daniele Vasi*

*Coordinatori:
Denis Hofman
Daniele Vasi*

(le loro immagini sono già state riportate sopra)

Nel primo trimestre '99 organizzeremo in collaborazione con Aviosuperficie Villafranca (FO) e AliSoccorso, un corso dal promettente titolo "Conoscere il volo con Flight Simulator". Stiamo mettendo a punto il programma didattico.

Organizzeremo poi un evento simulatorio in concomitanza con la manifestazione "ForlìVolo", che si dovrebbe tenere nel mese di maggio. In programma anche un rally a squadre miste (piloti, simmers e aeromodellisti). I dettagli saranno comunicati appena possibile.

COLLABORAZIONE CON CIRCOLO ARCI

è con piacere che vi comunico che PVI di Bologna è riuscita ad organizzare in collaborazione con il circolo ARCI Computer Club di Bologna (circolo di pluriennale esperienza nel campo dell'informatica e molto noto a Bologna, nelle scuole medie e superiori per aver gestito in collaborazione agli insegnanti e al CNR il progetto Kids-Link operativo su Interenet) un corso per principianti su FS98 dalle tecniche elementari del volo ad un supporto sufficiente alla radio navigazione.

Il corso è iniziato mercoledì 18 Novembre e avrà la durata di quattro incontri; si terrà nella sala corsi del circolo che dispone di 10 PC in rete oltre al mega-screen e un collegamento internet in rete dedicata. Sarà una iniziativa gratuita e aperta a tutti e abbiamo già avuto una ventina di iscrizioni. Abbiamo previsto al termine del corso un esame per il conseguimento di almeno il Primo Brevetto PVI che sarà formalmente rilasciato a coloro che si faranno o sono nostri soci.

Il corso avrà termine nella prima decade di dicembre e pensavamo di concluderlo con una iniziativa pubblica (probabilmente domenica 20 Dicembre) così articolata

*mattina, esami (se non sono ancora stati fatti) e incontro con gruppo insegnanti per discutere la possibilità di allargare l'esperienza nelle scuole Bolognesi
pomeriggio, dimostrazione piloti PVI e utilizzo pubblico di FS98 con assistenza ATC.*

IMPORTANTE !!!! P. V. I. !!!!

Sempre nel pomeriggio, avendo a disposizione il collegamento in rete stabile, si pensava di organizzare un 'raduno' virtuale sull'aereoproto di Bologna (Italy98) aperto a tutti. Possiamo installare un server SB e assistere con ATC i piloti che vorranno partecipare via rete; con una sessione di rete di FS98 potremmo visualizzare sul mega-screen gli aerei in atterraggio e a tutti i piloti intervenuti potremo recapitare via E-Mail un attestato PVI di partecipazione. Per rendere realistica la riproduzione dei mezzi occorrerà raccogliere preventivamente l'iscrizione dei vari piloti con i relativi files dell'aereo utilizzato, per cui sarà presto fatta una comunicazione in merito.

COMUNICAZIONI PRECEDENTI

Domenica 11 ottobre 1998 si terrà presso la Sede Romagna dei PVI a Villafranca (FO) un Fly In organizzato in collaborazione con la sede di Bologna.

Avremo 5/6 PC collegati in rete di cui uno equipaggiato con Procontroller per gli ATC. Il programma prevede voli sotto controllo radar sul territorio italiano, voli in formazione e probabilmente un'esibizione di volo acrobatico. Nell'intervallo di mezzogiorno prevediamo di andare a mangiare qualcosa in un ristorante della zona. Chi è interessato a partecipare può contattare me o Denis Hofman. Siete ovviamente tutti invitati!!

la Sede Romagna di PVI è situata presso l'aviosuperficie di Villafranca (FO)

Vi aspettiamo!!

Venerdì 24 aprile si è svolto, presso l'aviosuperficie di Villafranca (FO), un incontro tra una rappresentanza PVI e l'associazione ALI SOCCORSO. Erano presenti: per

PVI Denis Hofman, Renzo Chinaglia e Daniele Vasi; per ALI SOCCORSO il presidente Stenio Ravaioli, Renzo Rosetti (pilota acrobatico, istruttore e coordinatore dell'attività di volo) e alcuni consiglieri. Dall'incontro è scaturita la proposta, poi accettata, di utilizzare l'aviosuperficie come sede della Sezione Romagna dei Piloti Virtuali Italiani.

ALI SOCCORSO è un'associazione di volontariato che opera in collaborazione con la Regione Emilia Romagna, fornendo il supporto aereo alla Protezione Civile. Prima iniziativa del genere in Italia, si avvale di alcuni ultraleggeri e ha come base appunto l'aviosuperficie di Villafranca, attrezzata con Hangar, torre e una sede sufficientemente ampia. Tra le attività svolte, la sorveglianza antincendio in collaborazione con il CFS, il coordinamento dei soccorsi in caso di calamità, il monitoraggio fotografico in caso di eventi alluvionali o terremoti.

L'aviosuperficie di Villafranca è situata nei pressi di Forlì e anche se fuori città, è al centro della Romagna e facilmente raggiungibile dai principali centri della regione. Dispone di un'ampia sala, con vano cucina e bar ed è facilmente utilizzabile anche al di fuori di orari predefiniti.

Per quanto riguarda l'hardware, in sede è disponibile un PC PentiumII 266, con monitor 17", attrezzato di tutto punto (joystick, pedaliera, sk audio) su cui abbiamo già provveduto ad installare FS98 con tutti gli scenari, aerei e pannelli disponibili al momento. C'è in previsione l'acquisto di altre 3 macchine da collegare in rete locale.

Queste le attività in fase di studio e i cui dettagli saranno oggetto delle prossime comunicazioni:

1) Corsi di pilotaggio virtuale basico, VFR e acrobatico. Stiamo definendo i programmi dei corsi, tenendo conto sia delle limitazioni specifiche del volo simulato sia della volontà di rendere comunque i corsi il più possibile "reali". Stiamo comunque parlando di corsi che, anche se realizzati su Flight Simulator, sono tenuti da piloti brevettati e istruttori di volo.

2) Corsi di avviamento al volo ultraleggero con l'ausilio didattico di FS98, per chi desidera cimentarsi col volo "vero" su ULM. Abbiamo raggiunto un accordo per cui ai soci PVI verrà applicato un forte sconto sia sul prezzo del corso necessario a raggiungere il brevetto, sia sul costo delle ore di volo effettuate.

3) Rally aerei con personal collegati in rete e gare di volo acrobatico.

Le riunioni settimanali in sede sono già iniziate. Ci ritroviamo tutti i venerdì sera alle 20:30 e occasionalmente la domenica pomeriggio.

Per il momento è tutto, vi aspettiamo numerosi!

LOMBARDIA 1 - Milano

Milano Alberto Sangalli

(immagine non reperita)

Alberto Sangalli

Ciao a tutti,

sono Alberto Sangalli, nuovo responsabile della sede di Milano di PVI. Alcuni di voi mi conoscono già, anche personalmente, per altri sono invece un estraneo.

Con questo breve messaggio vorrei pertanto presentarmi a voi e proporvi la prima iniziativa che ritengo doverosa dopo l'apertura di una nuova sede un incontro per conoscerci. Stiamo organizzando affinché questa riunione possa avvenire prima di Natale, presso una sala del cral SEA all'aeroporto di Linate. In questa occasione potremo scambiarci tutte le impressioni, i commenti, le proposte ed anche i sogni legati alla nostra comune passione per il volo simulato.

Come responsabile della sede milanese, unitamente a Nicola Pallanza -coordinatore Lombardia-, prima di poter pianificare le possibili future iniziative, vorrei sapere di quali e quante forze disponiamo. Abbiamo davanti alcune scelte sia per ciò che riguarda l'ubicazione fisica della nostra sede, sia per quanto riguarda i programmi. Pertanto vi invito a comunicarmi fin d'ora la vostra disponibilità a partecipare all'incontro che si dovrebbe tenere sabato 19 dicembre, nel pomeriggio. Per ciò che riguarda i dettagli delle ore che trascorreremo insieme ed il modo per raggiungere la sede, ve li invierò appena possibile.

grazie quindi, ed arrivederci.

Alberto Sangalli

VENETO 2 - Vicenza

Vicenza

Paolo Bontempi

(immagine non reperita)

La sede principale del circolo e' in viale della Scienza, 36 - Vicenza, ma grazie alla disponibilita' dell'Aereo Club di Thiene e' attiva una sede distaccata nei locali della torre di controllo dell'aeroporto Arturo Ferrarin di Thiene.

ORARI E ATTREZZATURE

SEDE DI VICENZA

Giovedì e venerdì dalle 20.30 alle 22.30

Sabato dalle 16.00 alle 19.00

Simulatori disponibili: EF2000+Tactcom, FS98

Attualmente a Vicenza sono installate 2 postazioni collegate in rete locale; entro il mese di ottobre e' prevista l'aggiunta di una terza postazione e una quarta entro la fine dell'anno; i computer sono Pentium 200, monitor da 17", stick F15 Talon e manette CH.

Inoltre, e' disponibile una sala riunioni attrezzata per le attivita' didattiche e nella quale viene anche conservato il materiale di documentazione (libri, riviste a carattere aeronautico).

SEDE STACCATA DI THIENE

Sabato e domenica dalle 15.30 alle 19.00

Simulatori disponibili: FS98

A Thiene e' installata 1 postazione per il volo civile, dotata di cloche CH Pilot Pro e pedaliera CH; oltre gli scenari standard sono installati Italy98 e Venezia; la gamma degli aerei e' ampia per genere ed epoca e sono stati testati a parte, prima di renderli disponibili; per la gestione dell'hangar virtuale viene utilizzato JAB98; in loco sono disponibili materiali di documentazione, quali carte per la navigazione, report con le caratteristiche tecniche degli aerei installati, ecc.

*Si prevede a breve l'aggiunta di un secondo computer, utilizzabile anche come ATC .
Il circolo si occupa anche di aeromodellismo, statico e non.*

INIZIATIVE

E' prevista l'organizzazione di gite in aeroporti della zona: abbiamo già concordato i permessi per l'inizio di febbraio ad Aviano, ma e' ancora presto; quando sarà il momento manderò tutti i dettagli.

Siamo d'accordo con il webmaster che le circolari PVI vengano messe direttamente nella pagina delle comunicazioni

I membri del direttivo del circolo, con la carica, gli incarichi, le specializzazioni sono:

Liberalato Angelo, presidente, organizzazione e relazioni pubbliche, EF2000,

Cristofoli Giuliano, vicepresidente, responsabile settore modellismo, EF2000,

Consorti Massimo, segretario, tecnico hardware, FS98

Trevisan Fabio, consigliere, tecnico hardware, EF2000

Bontempi Paolo, consigliere, tecnico software - documentazione, FS98,

De Leo Giovanni, consigliere, tecnico hardware e software, FS98,

Facciamo a questi magnifici simmers, che uniscono alla passione anche la capacità organizzativa, le nostre felicitazioni e gli auguri di buon lavoro e di successo!

CAMPANIA - Napoli

Napoli Elia Lombardo

(immagine non reperita)

carissimi,

come già vi ho annunciato è partita l'iniziativa della sede PVI campana "Napoli Capochino Aeroporto Virtuale".

Purtroppo ahimè qualcosa non va!! Dunque i piloti che hanno intenzione di raggiungere Napoli abbiamo notato che sembrano seccati di volare in multiplayer. Avverto che questo è indispensabile per permettere alla torre di osservare gli atterraggi e destinare i velivoli al parcheggio o organizzare le operazioni di decollo.

Ribadisco la procedura che comunque a giorni verrà diramata in mailing list in forma ufficiale:

I piloti appena entrano in contatto con l'ATC di Napoli (Alessandro Mavilio) devono chiedere l'IP multiplayer, quindi da quel momento devono assolutamente volare in MP ripeto ASSOLUTAMENTE. Dopo devono attendere istruzioni fornite dall'ATC di Napoli e passare al controllo della torre (Elia LOMBARDO o Stefano MAVILIO) che osserverà il volo in MP.

Ripeto la procedura è in qualche modo questa ma nei prossimi giorni verrà diramata in forma ufficiale.-

Nei prossimi giorni Napoli Capodichino diramerà periodicamente anche i NOTAM dello scalo partenopeo e nei prossimi giorni sarà attiva anche Napoli GESAC per le operazioni di imbarco e trasbordo dai velivoli. Preghiamo i soci quindi di attenersi scrupolosamente a quanto sopra descritto, naturalmente per il buon andamento delle sessioni e per il divertimento comune.-

Grazie per l'attenzione ciao a tutti

COMUNICAZIONE PRECEDNTE

Nell'ambito di un lavoro di ampliamento di idee, la sede PVI di Napoli ha organizzato una serie di iniziative finalizzate al raggiungimento di un buon livello conoscitivo della disciplina aeronautica.

Tra le iniziative vi è quella della costituzione di un vero aeroporto virtuale nel nostro caso Napoli Capodichino.

Dal giorno 22.12.1998 chiunque vorrà raggiungere Napoli Capodichino dovrà contattare Napoli radar (Alessandro Mavilio) e volare in multipalyer. Napoli radar provvederà a fornire l'IP del momento all'atto del contatto radio.

Giunti all'aeroporto oltre all'ATC vi sarà anche Napoli Torre che con la funzione Multyplayer potrà coordinare tutte le fasi di atterraggio e decollo.

Più avanti sarà inoltre attiva "NAPOLI GESAC" pertanto gli aerei giunti al terminal potranno essere assistiti durante le fasi di imbarco e di trasbordo dall'aeromobile.

CROSSING ITALY

Nel 1998 PVI acquistò un altro preziosissimo talento. Paolo Cantani, era un vero pilota militare dell'Esercito Italiano di base a Viterbo e nella vita pilotava i giganteschi elicotteri CHINOOK .



Sinistra : Paolo Cantani

Innamorato del volo e non contento di quello che già praticava quotidianamente come lavoro, si unì a PVI dandole un poderoso contributo sul piano tecnico-professionale e su quello delle iniziative simulate.

Aveva una vitalità incredibile e una straordinaria capacità creativa di iniziative per PVI, che non ha paragoni.

E' sempre rimasto un mistero come facesse, avendo famiglia e avendo volato realmente di giorno, a stare per ore con noi la sera, davanti al PC

Ora che è passato tanto tempo ed è intervenuta la prescrizione , posso finalmente ringraziarlo pubblicamente per tutte le carte aeronautiche (declassificate) distribuite gratuitamente ai Soci (a cui allora non potevo rivelare la misteriosa provenienza) per tutto il periodo in cui rimase attivo in PVI.

Affidabile e leale, con lui mi trovavo bene anche sul piano umano, cosicché collaboravamo alla grande, quando veniva a trovarmi nel mio studio (che era anche la Sede di PVI) per progettare nuove idee da proporre ai nostri Soci.

Da uno di questi incontri nacque l'idea di Crossing Italy, che era uno sviluppo dei Fly-in, ma con maggiore strutturazione e tecnicismo e con un pizzico di competitività.

Per rendere l'idea, era una specie di IVAO, ma con valutazione, punteggi, classifica e premiazione finale.

In sostanza, ottenute le iscrizioni di piloti e ATC, agli iscritti venivano comunicate le tratte che sarebbero state coperte da ATC e che avrebbero dovuto essere volate in IFR e con fraseologia ICAO standard, previa compilazione ed invio del corretto piano di volo.

Al termine gli stessi ATC davano i punteggi ai singoli piloti.

Dopo alcune sessioni ci sarebbe stata una classifica con premi ai migliori.

Dal punto di vista organizzativo era però un'impresa impegnativa per la sua complessità. Bisognava infatti ricevere le iscrizioni e i piani di volo ed esaminarli uno per uno, ottenere la disponibilità degli ATC, distribuirli secondo le necessità, ottenere i punteggi, fare le classifiche, superare i capricci dei 2 servers che utilizzavamo. Il tutto con poche ore di anticipo sugli eventi e facendo lo slalom con le nostre normali attività lavorative

I Ci rendemmo conto che senza carte aeronautiche i piloti non avrebbero potuto partecipare e l'iniziativa avrebbe perso molto del suo fascino..

Mi ricordai però che la Sede romana di PVI aveva le carte Jeppesen degli aeroporti italiani (vincita del Rally di Bologna dell'anno prima) : ebbi così l'idea di scannerizzarle e distribuirle ai piloti iscritti.

Ma le carte erano centinaia, quindi dovemmo dividercele fra i soliti (pochi) volenterosi e il lavoro fu improbo, anche per rendere standardizzata e compatibile la scannerizzazione per l'eventuale stampa.

Appena approntate le carte, l'iniziativa poté finalmente decollare.

Destra: il Logo di Crossino Italy

Crossing Italy fu un'iniziativa simulatoria fra le più valide, ma dal punto di vista organizzativo Paolo ed io la ricordiamo ancora come un incubo.



Mi sembra interessante riportare la presentazione che ne facemmo allora, perché il suo contenuto è sempre attuale e valido per iniziative analoghe.

Che cos'è

Una nuova iniziativa per i Soci PVI per rendere più interessante e coinvolgente l'esperienza di volare insieme, organizzando i voli ed i controllori e sfruttando il server PVI ed i programmi Pro Controller e Squawk Box.

I piloti partecipanti riceveranno dei punteggi per la loro condotta di volo e, al termine del concorso, saranno premiati i vincitori.

Partecipanti

*I Soci che desiderano partecipare a "Crossing Italy" devono iscriversi inviando la propria adesione a **CUGAR** all'indirizzo airway@tin.it specificando:*

il nome del Pilota Comandante

l'indirizzo e-mail

quando possibile il numero UIN di ICQ

il nominativo degli eventuali membri dell'equipaggio.

Sono ammesse le iscrizioni durante il Concorso ma, ovviamente, i ritardatari non potranno usufruire dei punteggi conseguibili nelle tratte già svolte dagli altri.

I Piloti iscritti riceveranno via email o tramite l'FTP di PVI (precisare al momento dell'iscrizione qual'è il metodo preferito) il materiale necessario:

tutorial che insegna come affrontare un volo IFR

fraseologia ufficiale ICAO

moduli per i piani di volo e per i punteggi

Come si svolge

Crossing Italy si articola in 6 sessioni e una prova generale che si svolgeranno tutte ogni venerdì dalle ore 22.00

La prova generale (senza punteggi) avverrà venerdì 6 novembre p.v.

*Ogni sessione avrà luogo ogni **venerdì** alle ore 22.00 a partire dal 13 novembre p.v. e si concluderà quindi con l'ultima del 18 dicembre p.v.*

*Tutte le sessioni di Crossing Italy si svolgeranno sul **server PVI** (indirizzo **IP 194.243.116.151**) con tratte di volo solo sul solo territorio nazionale, da e per zone controllate da ATC.*

Le zone "coperte" dagli ATC saranno comunicate da CUGAR ai piloti iscritti con congruo anticipo: quindi i piani di volo compilati dai Piloti dovranno riferirsi alle zone "coperte" dagli ATC, come da comunicazione ricevuta da CUGAR

destra: una schermata del mitico programma Procontroller che per lunghi anni consentì agli ATC di seguire gli aerei collegati in Multiplayer (vedi oltre il confronto con un radar reale del Controllo Aereo)



CUGAR (Centro Unificato Gestione Aerea Rete)

CUGAR è l'Ente di coordinamento e di controllo di **CROSSING ITALY**.

*Eventuali rilievi inerenti le tratte e il concorso dovranno essere inoltrate dal Pilota Comandante a **CUGAR** all'indirizzo airway@tin.it che li valuterà e prenderà le relative decisioni.*

Compiti di CUGAR:

Definire la copertura delle zone di controllo e assegnarle agli ATC

Diramare un bollettino delle zone coperte da controllo agli equipaggi partecipanti

Ricevere i piani di volo dai Comandanti d'Equipaggio.

Valutare i piani di volo ricevuti e, se correttamente compilati, inoltrarli agli ATC competenti

Raccogliere i moduli valutativi degli equipaggi da parte di tutti gli ATC e stilare la classifica provvisoria

Redigere, al termine delle 10 sessioni, la classifica finale.

Punteggi

I punti agli equipaggi saranno attribuiti da ogni ATC che lo ha seguito per una certa tratta del piano di volo. I punti attribuibili vanno da -5 (gravissima infrazione) a +5 (prestazione perfetta ed eccellente). I punti dati dagli ATC per ogni tratta si sommeranno algebricamente per dare il punteggio finale di tratta.

*Le prestazioni principali prese in considerazione sono quelle riportate nel "**modulo per il punteggio**" distribuito agli ATC e, per opportuna conoscenza, anche ai piloti partecipanti.*

Per altre prestazioni eventuali, gli ATC potranno attribuire punti di penalità o di bonus (sempre da -5 a + 5) fornendo la relativa motivazione che sarà valutata da CUGAR per l'approvazione finale.

Comunicazioni

Tutte le comunicazioni devono essere fatte possibilmente in lingua italiana ed utilizzando il carattere minuscolo eccetto che per identificare procedure pubblicate (es.: autorizzato a ILS RWY 16L oppure: autorizzato a dest via ELB5A TEA ecc.)

E' consentito l'uso delle abbreviazioni purché siano in ogni caso comprensibili a tutti.

Vedi in proposito il Tutorial e la fraseologia ufficiale ICAO contenuti nel materiale distribuito ai partecipanti.

Compiti degli Equipaggi

Essere in possesso delle carte SIDs (Standard Instrument Departure) STARs (Standard Arrivals) e APP (Approach) delle zone dove prevede di volare : le carte per tutti gli aeroporti italiani classificati sono prelevabili dal sito FTP di PVI , directory "CARTE_NAVIGAZIONE" divisa in subdirectories con i vari aeroporti

*Pianificare per ogni sessione, una tratta di volo in IFR sempre diversa, scelta in funzione della copertura ATC che sarà preventivamente comunicata da **CUGAR***

*Inviare il piano di volo, secondo il modulo che sarà inviato ad ogni partecipante entro il mercoledì a **CUGAR** il quale provvederà a smistarlo agli ATC competenti.*

*Al momento del collegamento al Server, compilare anche il Piano di Volo di SB (Squawbox vers.1.5 scaricabile dal server FTP di PVI , il nome del file e' SB98V15.ZIP) utilizzando **solo le caselle riguardanti:***

Sotto: una schermata di un reale radar del Controllo aereo



il nominativo ICAO scelto

il tipo di volo (IFR)

Sulla riga del NO FLIGHT PLAN FILED (da cancellare) inserire:

FROM (nome dell'aeroporto di partenza) TO (nome dell'aeroporto di arrivo).

Es. FROM ROMA TO BOLOGNA.

Aver cura di lasciare in bianco tutte le altre caselle che non sono state citate.

Cosa devono fare i piloti all'inizio della sessione:

All'orario previsto collegarsi al Server e posizionare l'aeromobile sull'area di parcheggio dell'aeroporto di partenza

Disattivare la voce Ignore Freq. su SB al fine di ascoltare e comunicare solo con l'ATC competente, tenendo presente che:

E' buona norma attendere che l'ATC e l'aeromobile in frequenza abbiano terminato il loro scambio prima di iniziare una chiamata

E' obbligatorio ripetere tutte le autorizzazioni ricevute per evitare incomprensioni (vedi per i dettagli il Tutorial e la Fraseologia Ufficiale ICAO).

Connettersi con il server PVI almeno 10 minuti prima dell'orario previsto per il decollo.

Volare la tratta pianificata in accordo alle regole del volo IFR, nei tempi e modalità previste dalla pianificazione.

Eventuali varianti al Piano di volo saranno comunicate dall'ATC competente agli equipaggi durante lo svolgimento della sessione stessa.

Le varianti emesse dall'ATC sotto forma di istruzioni di volo devono considerarsi tassative al fine dello svolgimento del volo stesso e non comportano penalità.

La intenzionale e ripetuta mancata ottemperanza alle istruzioni dell'ATC comporterà l'immediata cessazione del "servizio" ATC per quell'equipaggio e l'esclusione dei punti attribuiti in quella sessione.

Il piano di volo, correttamente compilato, come da modulo inviato ai partecipanti deve contenere:

Nominativo ICAO.

Tipo di Velivolo.

Aeroporto di Partenza.

Orario di partenza espresso in ora locale.

Aeroporto di destinazione.

Tempo di volo stimato della tratta.

La SID (Standard Instrument Departure) scelta

La descrizione della rotta

La quota massima lungo la rotta

Il nome del Comandante

Problemi durante il volo ?

Avvisare, se possibile, l'ATC competente.

Se sono di natura personale il volo può essere "pausato" per non più di 5 minuti, scaduti i quali, termina il "servizio" ATC ed i punti accumulati per quella sessione saranno dimezzati.

Se sono di natura tecnica (decadimento della connessione) o di crash, la sessione per quell'equipaggio si considera conclusa e il punteggio accumulato durante quella

sessione sarà dimezzato (ciò per evitare la tentazione di eventuali "crash opportunistici" :-))

Compiti degli ATC

Essere in possesso delle carte SIDs (Standard Instrument Departure) STARs (Standard Arrivals) e APP (Approach) della zona a lui assegnata : le carte per tutti gli aeroporti italiani classificati sono prelevabili dal sito FTP di PVI

Pianificare le procedure di decollo ed atterraggio dei voli schedulati di sua competenza, utilizzando i piani di volo trasmessigli da Cugar.

Disattivare la voce Ignore Freq. sul proprio Pro Controller al fine di non avere interferenze da altre comunicazioni non riguardanti la propria zona di competenza

Connettersi all'ora programmata al Server di PVI utilizzando il Pro Controller 1.5 scaricabile presso il sito FTP di PVI e restare in servizio per il tempo necessario all'Hand Off dei voli di sua competenza.

Gestire i voli per quanto possibile in accordo alle pianificazioni ricevute ed alle autorizzazioni rilasciate. Può assegnare una SID diversa dal Piano di volo solo se in evidente contrasto di traffico con altri aeromobili, o non specificata sul piano di volo.

Verificare la rispondenza della corretta ripetizione delle autorizzazioni rilasciate e darne il ricevuto con la frase "è corretto".

Valutare gli equipaggi riportando i punteggi sul modulo di valutazione.

*Inviare a **CUGAR**, a fine sessione, il MODULO dei punteggi per ogni equipaggio seguito.*

Si sottolinea la complessita' organizzativa e la serietà dell'evento i piani di volo devono essere compilati entro mercoledì dagli equipaggi , che li mandano a Cugar, che li esamina e li approva (o li modifica) e li manda agli ATC competenti entro il giovedì, facendo, in funzione del traffico, anche le assegnazioni delle varie zone agli ATC entro il venerdì' (giorno della settimana in cui si svolge il Crossing)

I partecipanti a Crossing Italy:

L. Consolo	i-lito	MD82
C. Ombri	i-ombr	MD82
L. Bucciarelli	i-lapo	b737
L. Pastorini	az309	MD82
P. Traini	i-pitr	MD80
G. Sellitto	i-dast	L45
P. Bilotta	i-pipa	MD80
F. Aimasso	i-fran	B737
M. Cammerinesi	i-marc	md80
F. Stotani	i-fabr	c130

Ed ecco i bravissimi e disponibili ATC (notare che alcuni si sacrificavano coprendo più postazioni):

Settore NORD – Server IP - 193.76.98.60				Settore SUD – Server PVI IP – 194.243.116.151			
Sandro Tedeschi	VE_RAD	Venezia Radar	118.90	Jacopo M. Vaccaro	RM-RAD	Roma Radar	127.95
Aldo T. Mineo	GE_RAD	Genova Radar (Arr.)	119.60	Luciano Damiani	AN_TWR	Ancona Radar	118.15
Aldo T. Mineo	TO_RAD	Torino Radar	120.15	Roberto Parodi	NA_RAD	Napoli Radar	124.35
T. Stella	PI_RAD	Pisa Radar (Arr)	126.75	Roberto Cetta	BR_RAD	Brindisi Radar	118.40
Raffaele Franzese	OC_RAD	Ris. su chiamata	Se c'è	Roberto Cetta	LA_RAD	Lamezia Radar	118.80
				Roberto Cetta	PA_RAD	Palermo Radar	120.20
Fabio Vettorello	IT_RAD	Italia	125.45	Giorgio Palenzona	IT_RAD	Italia Radar	125.45

Conclusione di Crossing Italy e premiazioni

Crossing Italy termina alla fine della sesta sessione.

PVI mette in palio per l'Equipaggio che si classificherà primo la pubblicazione Jeppesen "Airway Manual" contenente tutte le cartine strumentali aggiornate del territorio nazionale, sud della Francia, Svizzera, Austria e Slovenia.

Al secondo Equipaggio classificato un set di Carte Jeppesen per l'Europa.

GLI AUTORI

Paolo Cantani "chinook" I-CHOP : ideazione, organizzazione, coordinamento generale come CUGAR ,redazione Tutorial , allestimento carte e altro materiale del Concorso

Giorgio Palenzona "gipodiablo" I-GIPO: aiuto organizzazione , redazione e traduzione Fraseologia ICAO , allestimento carte e altro materiale del Concorso, coordinamento operativo ATC come Italia Radar

Leonardo Querzoni I-QUER : Logo, organizzazione , allestimento carte e loro allocazione sul sito FTP

Luciano Iosa: I-LUCI :allestimento carte

Il vincitore di Crossing Italy risultò Luigi Pastorini che fu premiato in occasione del mega Contest “Cieli Virtuali del 3° Millennio” svolto presso l’Alitalia (vedi oltre)

L’ACCORDO CON I BELGI

La sede bolognese curava anche i rapporti internazionali, ottenendo il gemellaggio con i Piloti Virtuali Belgi, per svolgere insieme iniziative comuni nel campo della FS.

Denis Hofman fu incaricato di prendere contatti per i dettagli organizzativi.

Come primo risultato fu concordata la partecipazione ufficiale di equipaggi PVI al Rally di Volo Simulato organizzato dai Piloti Virtuali del Belgio, che si sarebbe svolto il 6 e 7 marzo dell’anno successivo, cioè 1999.

La selezione degli equipaggi PVI sarebbe avvenuta nel gennaio 1999, a Roma, in occasione di un colossale Rally che si sarebbe svolto presso la sede dell’Alitalia e per la cui organizzazione io stavo già lavorando intensamente a Roma, insieme a Rudan di Alitalia, mentre Roli curava i rapporti con gli sponsors e, soprattutto, doveva reperire il fornitore dell’Hardware della manifestazione.

I RISCONTRI DELLA STAMPA

Con tutte queste iniziative PVI si era ormai definitivamente conquistata il ruolo di associazione italiana leader nel campo della simulazione, ruolo che la Stampa le riconosceva, con ampi servizi sulle sue attività e successi.

Nota bene: la copia leggibile degli articoli è reperibile sul sito dell’associazione www.pvi.it alle pagine RASSEGNA STAMPA

Volare" - Ottobre 1998 - "MD 80: primi brevetti"



"Volare" - Agosto 1998 - "Rally con FS98 a Castelplanio"



"Volare" - Giugno 1998 - "Corsi virtuali per i brevetti AZ su MD80"



"Volare" - Marzo 1998 - "Volare sotto controllo"



ARTICOLO APPARSO SU "Volare" - Marzo 1998

I brevetti ? Così per PVI

Per i propri brevetti, l'associazione dei Piloti Virtuali Italiani (PVI) ha stabilito una serie di livelli e di standard qualitativi da soddisfare per ottenerne la concessione. Durante la prova di brevetto sono considerati errori gravi e irrimediabili i crash di qualsiasi tipo e la perdita dell'orientamento.

La prova pratica può essere eseguita in presenza dell'esaminatore che controlla i parametri del volo e le manovre, ma anche anche via modem, con il pilota che usa la modalità dualplayer di FS e l'esaminatore gli speciali programmi di collegamento che consentono il monitoraggio delle manovre e lo scambio dei messaggi.

I livelli di brevetto sono fondamentalmente sei e si distinguono per la progressiva maggiore difficoltà, perizia e conoscenza che richiedono. Più sofisticati ovviamente anche i velivoli da utilizzare.

Si parte con l'Allievo (aereo Cessna e calma di vento). Le manovre sono quelle fondamentali (rullaggio, decollo, salita, volo rettilineo e livellato, virate, discesa e atterraggio). Accettabili scarti di +/-10 nodi per la velocità, +/-100 piedi per la quota e +/-10 gradi per la prua, con contatto nel primo terzo della pista e sull'asse per gli atterraggi e buon coordinamento nelle manovre e in virata.

Standard un po' più severi per il Cadetto. In questo caso previste anche manovre con vento al traverso, volo lento e stalli, con pronto riconoscimento di uno stallo imminente e rimessa pronta e positiva. Per il Pilota (Cessna, Cavok, volo in VMC) entrano in gioco anche le prime emergenze in decollo e in atterraggio e la navigazione a vista.

Per l'Esperto si passa invece già al Lear, con volo notturno e persino in IMC, con elementi di strumentale basico e mantenimento delle rotte tramite radioaiuti. Al penultimo grado poi il Veterano, sempre su Learjet ma con la necessità di conoscere le procedure per gli avvicinamenti ILS, VOR e NDB. Ultimo gradino, infine, per l'Asso, con circuiti d'attesa su VOR e NDB, conoscenza di SID e STAR e voli di 150 miglia nautiche sotto vettoramento radar e con possibilità di malfunzionamenti.

ARTICOLO APPARSO SU "Volare" - Gennaio 1998

Festa grande per il team PVI

Festa grande domenica 14 novembre nella sede romana dei Piloti Virtuali Italiani presso l'"hangar attrezzato" di Vitinia (locale NIK NOK, via Copparo 1/B, davanti alla stazione ferroviaria). Per decisione del Direttivo nazionale, a tutti i piloti delle squadre che hanno partecipato al Rally di Bologna del 15-16 novembre scorso (vedi VOLARE Virtual/ dicembre '97) è stato attribuito il massimo grado di Brevetto PVI. Nel corso dell'incontro annunciato anche un accordo con l'ENAV per l'accesso dei soci a visite guidate presso centri e torri di controllo.

Queste ed altre informazioni sulle attività delle sezioni locali dell'associazione (in Lombardia, per esempio, è partita la scuola di volo per brevetti virtuali; per info 02 57408727 o 039-958265) sono rintracciabili presso il sito Web della PVI all'indirizzo <http://www.imp.it/pvi>. Presso il sito è disponibile anche un resoconto dettagliato del rally bolognese, con il testo completo dei programmi di brevetto in collaborazione con Alitalia (troverete il documento anche sul sito Web di VOLARE <http://www.edidomus.it/>)