

1999: L'ANNO DELL'APOTEOSI DI PVI

Con queste premesse, non deve quindi sorprendere che nel 1999 le iniziative ebbero un ulteriore incremento e furono talmente numerose e qualitativamente notevoli, che sarebbe troppo lungo descriverle dettagliatamente.

Ho preferito perciò una descrizione sintetica del complesso delle iniziative, soffermandomi solo su alcune che meritano un esame più particolare.

L A SINTESI DI QUELLO CHE PVI REALIZZO' NEL 1999

(come venne ufficialmente documentato e pubblicato nel periodico PVI News)

Nel periodico notiziario dell'Associazione non potevamo mancare di fare il punto sulle iniziative nazionali di PVI e sui suoi obiettivi, in parte già raggiunti, in parte in corso di realizzazione.

*Si evidenzia, in primo luogo, l'organizzazione dei previsti **4 meetings simulatori nazionali**, che costituiscono un'insostituibile e preziosa occasione d'incontro per i simmers.*

Benché molte delle attività simulatorie quotidiane si svolgono ormai su Internet, tuttavia l'incontro personale ed umano dei piloti virtuali appare ancora indispensabile, non solo perché nel confronto immediato c'è la possibilità diretta di arricchire la propria esperienza di volo e di colmare lacune tecniche, sempre in agguato nel campo informatico e telematico; ma soprattutto perché solo con l'incontro personale, si formano quelle conoscenze e quello spirito di amicizia e complicità che sono il fondamento essenziale della nostra Associazione, la quale, com'è noto, cura gli aspetti umani, al pari dei contenuti tecnici.

*L'anno si è aperto con il grandioso evento dei **"Cieli Virtuali del III° Millennio"**, svoltosi nella prestigiosa Sede dell'Alitalia, con 20 equipaggi su PC collegati in rete locale e con Internet, veri ATC al Controllo, veri Comandanti Istruttori Alitalia nella giuria, centinaia di simmers e di semplici spettatori: l'evento paragonabile solo a quelli realizzati in USA da Microwings ha avuto un'eco nazionale, anche su mezzi d'informazione televisivi.*

*Immediatamente dopo vi è stata la partecipazione, come unici rappresentanti dell'Italia, dei migliori piloti PVI, rigorosamente selezionati dalla manifestazione dei Cieli Virtuali, al **Rally Europeo tenutosi in Belgio.***

I “nostri” si sono fatti onore ottenendo un importante 3° posto e battendo agguerritissimi equipaggi di tutta l’Europa, confermando che l’attività di volo virtuale svolta da PVI è talmente seria da potersi confrontare tranquillamente con realtà internazionali.

*Il prossimo evento sarà a fine giugno, la **seconda edizione del meeting a Castelplanio**, delizioso paese delle Marche, in occasione del Palio della Mongolfiera organizzato dal Comune e dalla Regione.*

Oltre agli aspetti tecnici, c’è da rilevare che farà il debutto, in tale occasione, il giovane ma già agguerrito squadrone Combat di PVI, impegnato in una sfida ufficiale con i piloti di Combat Sim Italia. Seguirà poi il Classico rally civile in VRF e IFR, assistito da ATC.

Il meeting di Castelplanio c’è particolarmente caro per la sua peculiare caratteristica, di incoraggiare cioè la partecipazione dei familiari oltre che dei piloti, per trascorrere un week-end in serenità e allegria fra voli virtuali e balli in piazza, in un’autentica festa dell’amicizia.

*A settembre è poi previsto **un meeting a Thiene, con le Frecce Tricolori**, in collaborazione con l’Alitalia e, per la prima volta, con l’Aeronautica Militare Italiana. PVI è orgogliosa che le massime istituzioni aeronautiche, civili e militari, italiane abbiano compreso e apprezzato il serio apporto che la nostra associazione dà alla crescita della cultura aeronautica italiana.*



Nell’autunno è previsto un ulteriore meeting in località e con modalità da definire: le sedi di Milano e di Bologna si contendono l’onore di ospitarla.

Sinistra: I Soci PVI in visita alla Torre di Fiumicino, grazie alla Convenzione con l’ENAV

Numerose le altre iniziative nazionali già realizzate o in procinto di vedere la luce.

*Sorvolando sulla nascita di numerosi aeroporti virtuali, aperti pressoché quotidianamente su Internet, perché il merito va interamente ai responsabili delle sedi locali, meritano di essere menzionati sinteticamente, i voli VFR su Internet organizzati settimanalmente da **Luciano Damiani** e le visite all'ENAV e i Corsi di ATC realizzati da **Jacopo Vaccaro**.*

**Destra: I Soci
PVI in visita alla
Torre di
Fiumicino, grazie
alla Convenzione
con l'ENAV**



Pronta a partire è inoltre l'iniziativa di effettuare le prove per il conseguimento dei Brevetti PVI direttamente su Internet, per venire incontro a quei piloti che non hanno la fortuna di appartenere a sedi locali già organizzate con gli incontri periodici.

*Altra importante realizzazione già attuato è l'attivazione del settore Combat FS, grazie all'opera entusiasta di **Lito Consolo** che, insieme al Team Combat di PVI, ha già elaborato il regolamento delle sfide, della progressione di carriera, realizzando incontri multiplayer settimanali su Internet.*

Il problema nelle combat, che ne ha ritardato l'attivazione, è sempre stato quello della difficoltà di trovare un programma standard, utilizzato dai più, come è FS98 per il civile, perché vi è un notevole numero di diversi programmi, spesso con caratteristiche e "filosofia differenti".

Attualmente però la scelta si è ristretta, sostanzialmente, a 3 scelte: Combat Fs della Microsoft, Falcon 4 della Microprose e TAW (Total AIR WAR - upgrade di F22) della DID.

Poiché ognuno di queste simulazioni ha caratteristiche diverse, si è svolto il censimento dei vari gruppi di cultori dell'una e dell'altra, e il primo gruppo a diventare operativo, è quello di CFS, ma anche gli altri debutteranno fra breve.

*Anche in virtù della collaborazione con l'Aeronautica Militare, oltre che per il puro divertimento simulatorio, sta per realizzarsi **la Pattuglia Acrobatica di PVI**, con reclutamento e allenamento intenso dei piloti, una cui selezione, vero fiore all'occhiello di PVI, darà dimostrazioni pubbliche in tutti i più importanti meeting simulatori.*

*Altra iniziativa in preparazione riguarda i **Fly-in Multiplayer nazionali**, ripetendo la positiva esperienza di Crossing Italy, o anche internazionali, eventualmente con forme di collaborazione, su cui stiamo lavorando, con gli Enti che già operano egregiamente nel settore, come SATCO.*

*Fra le iniziative in continuo progresso, di cui andiamo particolarmente fieri, vi è l'accordo con **Virtualitalia**, che PVI ha adottato come propria linea virtuale e di cui si parla più diffusamente in altro articolo in questo notiziario (per i problemi sorti successivamente in riferimento a VirtuAlitalia, vedi oltre)*

*Prosegue inoltre il **potenziamento dell'hardware**, per il quale un particolare ringraziamento va a **Angelo Turetta (destra)** e **Leonardo Querzoni**: dopo l'attivazione del secondo server e la modifica del sistema operativo su entrambi, PVI ha reso possibile ai propri soci l'utilizzo della versione avanzata di Procontroller e Sqwakbox, consentendo inoltre l'interconnessione fra i due servers.*



*Sul primo server è stata installata sperimentalmente una **Base Station per Roger Wilco** con l'obiettivo di facilitare l'utilizzazione dei programmi per la comunicazione vocale nei fly-in di volo civile e combat.*

*Imminente è l'aggiunta di **un terzo server PVI**, per agevolare quanto più possibile i collegamenti multiplayer per il maggior numero possibile di piloti e ATC.*

*Motivo di particolare soddisfazione è anche essere riusciti a distribuire, in poco meno di 1 anno, ben **3 CD zeppi di SW**, selezionato e dedicato esclusivamente alla simulazione di volo, a cui farà seguito, entro l'anno, un quarto, realizzazione per cui dobbiamo ringraziare soprattutto Alessio Franceschi e Angelo Turetta.*

Il successo di tale iniziativa è dimostrato dal fatto che altri hanno cercato di imitarla, come del resto avviene spesso per le idee di PVI: ma questo c'incoraggia ad andare avanti con maggiore determinazione, perché se le nostre idee vengono imitate, ciò vuol dire che sono quelli migliori.

*I CD sono stati puntualmente accompagnati da **questo Notiziario**, realizzato, da ultimo, da Paolo Bontempi.*

*Sotto un altro aspetto, intendiamo **potenziare le Convenzioni** che offrano concreti vantaggi ai Soci. Oltre a quelle già ricordate in altre parti di questo Notiziario, stanno per essere concluse quella per l'acquisto, anche per corrispondenza, di **componenti Hardware per il PC e di prodotti Software**, anche per corrispondenza per agevolare quei soci che non hanno nelle vicinanze gli esercizi commerciali forniti di quel genere di prodotti.*

Tutto ciò è realizzato, è bene ricordarlo, grazie al lavoro collettivo di soci appassionati e disinteressati che, dopo aver pagato la quota sociale come tutti, dedicano all'Associazione il tempo libero e la loro attività, senza alcun compenso e spesso, anzi, rimettendoci di tasca propria.

I risultati di quest'incredibile scommessa, riuscire cioè a realizzare cose importanti e serie, nel campo della simulazione di volo, preservandone però il carattere di assoluta amatorialità

e amicizia, sono eccellenti: in appena 5 mesi *i nuovi soci sono aumentati del 30%* ed è prevedibile perciò che, alla fine dell'anno, saranno vicini al raddoppio, rispetto al 1998, il che costituisce indubbiamente un incoraggiamento a proseguire su questi obiettivi.

Interessante è *un'analisi della distribuzione dei Soci sul territorio.*

Fra le sedi locali, la Regione che ha maggior numero di soci (il 29%) è il Lazio, un po' perché è la "culla storica" dove è nata PVI, ma soprattutto grazie all'infaticabile capacità d'iniziativa dei suoi responsabili, Vittorio Capobianco e Carlo A. De Vita.

Seconda è l'Emilia (con il 17%) con i responsabili Giovanni Roli, Ugo Mariani, Daniele Vasi, Denis Hofman.

Insegue ad un'incollatura la Lombardia (il 14%) che è però in costante aumento, grazie ad Alberto Sangalli e Carlo Ombri.



Seguono poi, appaiati, Veneto e Piemonte (6% ciascuno) con Paolo Bontempi e Giuseppe Casilli

Sinistra: Giuseppe Casilli

e poi la sorprendente Toscana che nonostante il suo 5% non è ancora riuscita ad organizzarsi, mentre la Campania con il solo

3%, grazie alle iniziative di Elia Lombardo e Alessandro Mavilio, è ormai una realtà.

Per quanto riguarda la radiografia della distribuzione per fasce d'età dei soci PVI, essi risultano composti:

fino a 20 anni: 4%

fra 20 e 40 anni: 40%

oltre i 40 anni: : 56%

Questa distribuzione conferma, ancora una volta la profonda diversità del volo virtuale dai videogiochi, e come la sua pratica esiga notevole maturità, motivazione e applicazione.

Per quanto riguarda l'occupazione, l'analisi mostra che la passione per le Flight Simulations non fa discriminazione di sorta e rispecchia in sostanza la composizione di tutta la società italiana.

Infatti ad un gran numero di impiegati pubblici e privati, fa riscontro una pari presenza di lavoratori autonomi (professionisti, imprenditori e commercianti) e poi studenti, pensionati, alcuni veri piloti e, strano ma vero, anche un Sacerdote.

Sono invece pochissime e poco attive le socie: ma il tentativo di capire perché il mondo femminile sia poco attratto dalla simulazione di volo esigerebbe molto più spazio di quanto è consentito a questo Notiziario.

Eventi simulatori nazionali

A fine giugno si è svolto con successo **il meeting di Castelplanio**, che ha visto il torneo Combat fra CFS e il gruppo Combat di PVI, nonché lo svolgimento di 2 rallies, uno VFR (stile "caccia al tesoro") e uno tradizionale IFR.

A metà settembre si è tenuta a Thiene, con l'ottima organizzazione della sede PVI di Vicenza e del responsabile Paolo Bontempi, **il Rally "Cieli d'Europa"**, una gara di volo strumentale per la selezione degli equipaggi che avrebbe partecipato, in rappresentanza di PVI, all'European Flight Simulation organizzato dai piloti virtuali Belgi.

La classifica ufficiale del Rally IFR "Cieli d'Europa" che si è svolto il 18 e 19 settembre presso l'aeroporto di Thiene è la seguente:

1° PVI606 Alessio Franceschi, Ugo Mariani e Marco Pedani

2° PVI303 Elia Lombardo, Ivan Vitali, Cristian Vitali e Emanuele Papponi

3° PVI202 Franco Baratti e Alberto De Ruvo

4° PVI404 Mattia Stagni e Giuseppe Casilli

5° PVI101 Massimiliano Rega e Vincenzo Ramaglia

6° PVI505 Luca Lanti e Jacopo De Gioia

A causa della partecipazione al Rally del Belgio anche di una rappresentanza di Virtualitalia (la linea virtuale di PVI, di cui molti soci fanno parte) che comprende i membri dell'equipaggio arrivato secondo al Rally di Thiene, la selezione PVI che parteciperà al Rally del Belgio, sarà perciò composta come segue:

Capo Delegazione Il Presidente Giovanni Roli

Comandante : Alessio Franceschi

Ugo Mariani
Marco Pedani
Mauro Danielli
Franco Baratti

Designato a far parte della Giuria Internazionale il nostro bravissimo **Carlo Alberto De Ruvo (a destra).**

*A fine settembre una delegazione PVI è stata ufficialmente inviata , dal Maggiore Raffaele Pacetta della **Scuola di Volo Militare di Latina** e dal Dott. Damiano Zanderighi della **Microsoft Italia** a partecipare alla **presentazione ufficiale di FS2000 presso la base di Latina** sede del 70° Stormo dell'A.M.*

Negli interventi molte sono state le parole di apprezzamento ed elogio a PVI che per prima in Italia ha diffuso la passione per la simulazione di volo dandole professionalità e serietà.

Tutti i presenti, compresi i numerosi giornalisti, hanno avuto modo di constatare con quale attenzione e rispetto venivano tenute in considerazione le nostre osservazioni.

E' seguita poi la relazione del Maggiore Pacetta che ha ricordato l'esperienza iniziale con PVI al Future Show, affermando che il nostro entusiasmo e la nostra passione sono stati determinanti per la decisione di
INSERIRE LA SIMULAZIONE DI VOLO COME ELEMENTO PROPEDEUTICO ALL'ADDESTRAMENTO DEI PILOTI MILITARI.

Ha poi spiegato la collaborazione con la Microsoft che con l'aiuto di Lago ha realizzato uno scenario ad hoc fotorealistico del CTR di Latina (tra breve disponibile freeware nel sito dell' AM).

Ha poi preso la parola Damiano Zanderighi della Microsoft che ha raccontato la storia di FS, oramai maggiorenne, elogiando PVI e l'organizzazione della manifestazione "I Cieli Virtuali" alla quale ha partecipato come ospite.

*Alla fine e' stato **presentato FS2000** del quale sono stati evidenziati la Migliore risoluzione grafica, i nuovi pannelli, i nuovi effetti atmosferici: buona l'impressione riportata, salvo la lentezza.*

Alla fine del pranzo la delegazione di PVI è stata impegnata nelle interviste ufficiali da parte dei numerosi giornalisti presenti.

Al termine, rimane la consapevolezza che PVI, oltre ad essere ormai una realtà affermata, è riuscita anche a conquistarsi un'altissima considerazione in tutto il mondo



aeronautico istituzionale, questo è il risultato del lavoro, della passione e del serio impegno profuso da tutti i soci, vecchi e nuovi, in questi anni.

A fine ottobre riuscivamo così ad assicurare la presenza della **squadra ufficiale PVI all'European Contest del Belgio**, a cui altri soci partecipavano con la squadra di VirtuAlitalia.

Le due squadre italiane trionfavano, il Team PVI si classificava primo per la Crew Coordination il Cockpit Management (conseguenza della professionalità acquisita nei corsi per i brevetti virtuali MD80) e quella di VirtuAlitalia si assicurava il primo posto nella gara di volo strumentale (nella quale la squadra di PVI arrivava seconda).

Non c'è che dire: una consacrazione internazionale della professionalità e qualità dei simmers italiani, grazie al lavoro proficuo e alle iniziative svolte dalla nostra Associazione.

All'inizio di dicembre si terrà d'intesa con lo Stato Maggiore dell'A.M. **il raduno nazionale di PVI presso il Museo Storico dell'Aeronautica Militare Italiana di Vigna di Valle**. E' un'occasione importante per confermare gli ottimi rapporti di fiducia e stima che la nostra Associazione, unica fra tutte, si è saputa conquistare presso le più importanti istituzioni Aeronautiche del nostro Paese, come confermano le analoghe iniziative della nostra Sede Locale, per esempio quella di Vicenza.

Costituzione Squadrone Combat

Per rispondere alle richieste di molti soci a giugno è stato costituito, nell'ambito della Flight Simulation, anche il settore Combat FS. Il merito va riconosciuto all'opera entusiasta di **Lito Consolo I-LITO "Eagle"** che, insieme al Team Combat di PVI, ha già elaborato il regolamento per le sessioni (a squadre e a duelli singoli, in Multiplayer e in rete locale) e per relativa progressione di "carriera" dei piloti partecipanti a quest'interessante settore.

Il Regolamento lo potete trovare pubblicato sulla rinnovata pagina Combat sim del nostro sito, con il LOGO combat PVI, opera di **Leo Querzoni**, insieme agli splendidi aerei con livrea personalizzata PVI e con le insegne delle varie squadriglie, opera collettiva del team Combat PVI, che comprende, oltre a Lito Consolo, anche **Roberto Fusi I-TINO "Roby"** e **Marco Cammerinesi I-MARC "Viper"**.



Sinistra: Marco "viper" Cammerinesi

Attivazione Settore Operativo Brevetti On line

A fine settembre è stato finalmente reso possibile sostenere le prove per gli esami dei vari gradi di brevetto PVI su Internet, collegati direttamente in tempo reale con l'esaminatore.

Quindi anche i soci che risiedono lontano da sedi organizzative potranno ora conseguire il grado di brevetto collegandosi con l'esaminatore nei giorni ed orari concordati.

Il contenuto della prova e i parametri da rispettare nei vari gradi, sono esposti nella pagina Brevetti del nostro sito.

*Il TEAM degli esaminatori (tutti titolari di brevetto di VI grado) è in corso di formazione: hanno finora conseguito l'abilitazione come esaminatori **i fratelli Ivan e Christian Vitali**, a cui è stato anche affidato l'incarico di coordinatore questo importante settore nazionale di PVI.*

*E' previsto il coordinamento del settore Brevetti con quello dei flyin VFR, curato da **Davide Gaglione**, nel senso che i piloti alle prime armi saranno istruiti sulle nozioni basiche nei flyin VFR e, quando pronti, passeranno a sostenere l'esame di brevetto del° grado e successivi.*

Altri esaminatori stanno completando il corso di addestramento e vi daremo notizia della loro abilitazione man mano che la conseguiranno.

Voli on line VFR

*Affidati alla bravura di **Davide Gaglione**, si è dimostrato un settore di punta, specie per cominciare ad addestrare i nuovi soci e quelli meno esperti di volo.*

Il settore opera sia con "normali" sessioni collettive per voli VFR , sia con particolari gare di reperimento o avvistamento di specifici oggetti dello scenario, sia con lezioni dei basilari del volo.

Costituzione Settore Volo VFR

*Alla fine di settembre veniva ufficialmente costituito il settore, affidato alla passione e dedizione di **Stefano Ottavian**, è il settore che rappresenta, per così dire, "l'università" dei piloti virtuali, che riprende la tradizione dei Flyin periodici iniziati con "Crossing Italy".*

Sarebbe auspicabile il coordinamento degli appuntamenti IFR con gli aeroporti virtuali sorti nelle varie sedi per massimizzare la partecipazione ed il coinvolgimento dei piloti e ATC, al fine di realizzare la massima sinergia fra tutte le realtà operative di PVI

Come modello organizzativo per i fly-in verrà seguito quello già adottato per Fly Europe, vista la sua buona riuscita, cercando in ogni caso di seguire le regole dei rallies

nazionali in modo da abituare tutti i piloti alle procedure che si tengono nelle gare: una tratta aperta, più enti possibili che la controllano, slot e orari prefissati per i piloti che si prenoteranno.

Scuola di volo on line

A metà novembre nella prosecuzione del completamento del programma che c'eravamo dati per il 1999, PVI ha attivato la Scuola di Volo On Line.

Trovare la relativa pagina pubblicata sul nostro sito nel menu "Volare On Line" che comprende anche i Fly-in IFR e VFR, il tutto coordinato con la possibilità di effettuare le prove di Brevetto PVI on line (vedi relativa pagina).

*Come Responsabile della Scuola di Volo on line il Direttivo ha designato il socio **Paolo "chinook" Cantani I-CHOP** che è un vero pilota militare e che ha recentemente conseguito negli USA anche la licenza di pilota commerciale multiengine.*

I soci PVI troveranno istruttori on line che su Internet possono aiutarti ad apprendere i rudimenti del volo, a migliorare la loro tecnica di pilotaggio in VFR ed IFR e di comunicazione con forma italiana ed inglese.

Sostenere gli esami del brevetto PVI sarà così più facile e divertente.

Si possono anche richiedere specifiche lezioni mirate all'apprendimento di particolari tecniche di pilotaggio, a vista o strumentale, di pianificazione di navigazione ecc.

Per usufruire di una lezione di volo, il socio PVI può segnalare la sua e-mail al responsabile, precisando il tipo di lezione richiesta e la disponibilità di tempo e sarà al più presto contattato per accordi sul giorno ed ora della lezione.

*In data 17/10/99 **Paolo Cantani I-CHOP** (il quale, com'è noto è un vero pilota militare) e **Francesco Gola I-YODA** yoda@energy.it entrambi già muniti di brevetto di VI grado PVI, hanno brillantemente completato anche il corso per l'abilitazione al rilascio dei brevetti on line.*

Coordinamento dei settori operativi: nuovi brevetti conseguiti

L'aspetto organizzativo più qualificante che ci appaga dell'impegno operativo profuso è lo splendido coordinamento attuato dai settori operativi di PVI che consentono di istruire con la scuola i piloti, di farli allenare periodicamente con i fly-in VER, fino ad essere messi in grado di sostenere le severe prove di brevetto nei vari gradi ed essere così, infine, capaci di partecipare ai fly-in IFR e quindi ai Rallies nazionali e internazionali.

La conferma del successo della nostra organizzazione operativa è dato dal numero crescente di piloti in grado di partecipare ai Rallies nazionali, la cui qualità indiscussa è stata confermata dai risultati del Belgio.

Ulteriore conferma viene dall'improvviso aumento dei neo brevettati di questo periodo:

POTENZIAMENTI HARDWARE

All'inizio di luglio la nuova Base Station fissa, compatibile con l'ultima versione del programma di comunicazione vocale Roger Wilco, è stata installata sul server #1 di PVI cioè quello con IP 194.243.116.151.

In pratica, si tratta di un canale fisso per comunicazioni RW, sempre aperto e disponibile.

Per collegarsi, quindi, basta lanciare RW e cliccare il pulsante "join", mettendo l'IP sopraspecificato.

Si ricorda che E' GRATUITA la registrazione per ottenere l'ultima versione di RW (per il download andare al loro sito www.resounding.com).

A metà di luglio veniva realizzato il CD PVI #3 e il PVI News che veniva spedito a tutti i soci.

Per il CD, ringraziamo:

Alessio Franceschi, selezione e raccolta RW

Leonardo Querzoni, riproduzione carte VFR

Angelo Turetta, editing

Sony, stampa.

Per PVI News ringraziamo:

Paolo Bontempi, coordinamento redazionale

Angelo Turetta, impaginazione, editing e stampa

Un ringraziamento particolare a **Paola Corbucci della Segreteria Nazionale** per gli adempimenti organizzativi, che diventano sempre più pesanti man mano che aumenta il numero dei soci.

A metà luglio il circolo Ali Virtuali di Vicenza – sede locale PVI ha messo a disposizione dei soci PVI **il terzo server** di quello che ora può giustamente cominciare a chiamarsi il **Network PVI..... ☺**

Un ringraziamento particolare ad **Angelo Liberalato di Ali Virtuali**, a **Paolo Bontempi responsabile della Sede PVI di Vicenza** e ad **Angelo Turetta**, per il lavoro magnifico di configurazione del server.

A fine luglio, veniva finalmente messa in linea **la versione inglese del nostro sito WEB**, grazie alla dedizione dello splendido Webmaster , **Leo QUERZONI**

Dal log degli accessi al sito abbiamo infatti appreso che sono numerosi i simmers stranieri che ci visitano, ed era perciò arrivato il momento di pubblicare la versione inglese, per far meglio conoscere PVI dal mondo intero.

La qualità del nostro sito, già sottolineata dalla scelta di esso per la pubblicità di una grande società di telecomunicazioni, è stata ulteriormente confermata alla fine di ottobre, quando venivano superati di slancio i 50.000 visitatori e il loro numero s'incrementa giornalmente.

Per un'associazione amatoriale che ha aperto il sito da poco, costituisce indubbiamente un incredibile successo.

*Il merito è in primo luogo del Web Master **Leo Querzoni**, ma anche di tutti i soci PVI che con il loro entusiasmo e passione hanno creato le molte interessanti iniziative simulatorie che ci fanno apprezzare in Italia ma anche da tutto il mondo, come confermato dal log dei contatti.*

*A causa della rinuncia di **Alberto Sangalli**, dovuta a motivi personali (cambio di attività lavorativa) è stato dato l'incarico di organizzare e coordinare **la sede di Milano di PVI al socio Gianluca Collecchia** che ha dato la sua disponibilità e che ringraziamo.*

Destra: la “grinta” di Gianluca Collecchia

Tutti i soci di Milano e dintorni sono perciò invitati a mettersi in contatto con Collecchia per concorrere a realizzare le prospettive organizzative.

Siamo certi che al più presto la Sede PVI di Milano avrà un'organizzazione pari alla gran passione e competenza dei suoi numerosi simmers.

A seguito del consistente aumento dei soci della Liguria, è nata l'esigenza di costituire anche in questa regione un responsabile organizzativo.

*E' stato quindi dato l'incarico di organizzare e coordinare **i soci della Liguria a Gabriele Lojacono**, che è anche presidente del club Sanremo Costazzurra, che ha dato la sua disponibilità e che ringraziamo.*

*A fine ottobre si è costituita la **nuova sede locale PVI di Novara**, per iniziativa del socio **Tommaso Stella** che il Direttivo ha nominato Responsabile.*



Per la *Sede PVI di Civitavecchia* è stato nominato Responsabile il socio Arturo Sciacca, in sostituzione di **Luciano Damiani**, dimissionario per impegni di lavoro.

Ulteriori convenzioni per i soci

per alleviare la Segreteria Operativa dai molti compiti che attualmente deve svolgere, è stato affidato a **Carlo De Vita** il compito di curare i rapporti con le ditte presenti nel PVI SHOP e nella pagina della Convenzioni, con tutte le procedure connesse.

1) *Acquisto HW On Line*

Per venire incontro alle richieste dei Soci che chiedevano una convenzione per acquisti anche per corrispondenza di materiale HW, grazie ai responsabili della sede romana di PVI, siamo riusciti ad ottenere uno sconto per i soci sull'hardware distribuito da Zetabyte, un negozio di Roma con prezzi interessanti, che consegna in tutta Italia.

I prezzi della Ditta Zetabyte potete valutarli voi stessi, dato che ha il listino-prezzi aggiornato direttamente su Internet (www.zetabyte.com).

Nel listino sono comprese le migliori MB, schede video e quant'altro di "appetitoso" per degli smanettoni come noi.

Il negozio per la vendita al dettaglio e' a Roma, Via Tola 10.

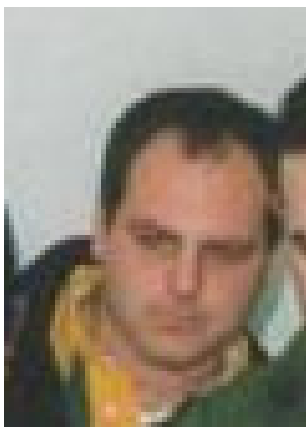
Considerazione importante per l'Associazione e' che spediscono in tutta Italia, e questo rende possibile venire incontro anche alle esigenze dei soci che non hanno negozi forniti di buon HW "a portata di mano".

La Convenzione prevede lo sconto del 4 (quattro) per cento sul loro listino, su presentazione della tessera PVI ovvero dando il numero della tessera, nel caso di acquisti per corrispondenza.

2) *Primi Brevetti reali di Pilota Privato con la Convenzione SISAV-ROMA Urbe/PVI*

La Sede Romana di PVI ha concluso e messo a disposizione di tutti i soci una Convenzione con la Scuola di Volo SISAV di Roma-Urbe per il conseguimento, a costi scontati, del brevetto REALE di Pilota Privato.

E' quindi con gran soddisfazione che possiamo annunciare che il primo socio PVI, **Gino Mariotti**, utilizzando la convenzione, ha conseguito il Brevetto di Pilota Privato.



Sinistra: Gino Mariotti

3) Convenzione per i cappellini PVI personalizzati

*Grazie al fattivo interessamento di **Lito Consolo**, che ringraziamo, PVI ha concluso un accordo con una ditta per la realizzazione di cappelli "Aviation" personalizzati col logo PVI sul frontale e il proprio codice ICAO o il proprio nick scritto sul lato destro.*

Il cappellino può essere realizzato in due versioni, quella COMBAT e la TEAM (quest'ultima é quella indossata del team PVI vincitore in Belgio, come si può vedere dalle foto che lo ritrae) in due colorazioni, BLU di cotone felpato e SABBIA di cotone leggero, a scelta dell'interessato.

Potete vederne le immagini sul nostro sito, dove sono state pubblicate anche tutte le istruzioni per ordinarli.

Ricordando tutto il lavoro fatto in questi pochi mesi, sembra impossibile che a realizzarlo sia stata un'Associazione amatoriale, fatta da appassionati che già hanno un lavoro reale e una famiglia cui pensare, e che a PVI dedicano tutto il tempo libero e tanto lavoro, non solo senza alcun compenso, ma spesso rimettendoci di tasca propria.

E' questo il miracolo di PVI che più ci affascina, perché ha fatto diventare realtà quello che a molti sembrava un'utopia.

Giorgio "gipodiablo" Palenzona

Segreteria Nazionale PVI

CIELI VIRTUALI DEL III MILLENNIO

I° MEMORIAL FABIO FANELLI

Come accennato, ci avevamo lavorato duramente già l'anno prima e, finalmente, alla fine del gennaio 1999 si sarebbe svolto l'evento più impegnativo e notevole che PVI avesse mai organizzato, per numero di partecipanti, per sponsors e presenze, ma soprattutto per il prestigio derivante dall'essere ospiti di Alitalia che ci aveva messo a disposizione il suo centro Congressi, con sale, catering, l'anfiteatro per le conferenze, l'ufficio stampa e quant'altro.

Ricordo ancora la grande tensione di quei giorni, soprattutto gli ultimi, che condividevo con Giovanni Roli.

Dovemmo superare problemi di ogni tipo, imprevisti, conferenze, incontri organizzativi, numerosi accessi in loco per organizzare gli spazi, per la messa a punto della regia e del maxi-schermo, nonché dell'ambiente fonico, resi questa volta ancor più complicati del solito perché il tutto doveva essere concordato e pianificato con Alitalia e, per es. gli impianti multimediali dovevano essere resi compatibili con gli impianti dell'anfiteatro Alitalia.

Un episodio particolare che molti ignorano fu quando, a pochi minuti dall'inizio del Contest, con tutti gli equipaggi pronti al decollo, la stampa e le TV che riprendevano l'evento e il pubblico e le personalità che assistevano, rischiammo la catastrofe.

Era avvenuto che, durante la notte, era stato rubato uno dei 20 PC, installati negli ambienti Alitalia la sera prima e che avrebbero dovuto essere custoditi e sorvegliati da Alitalia stessa.

Il Proprietario della Lemon, che era il fornitore di tutto l'Hardware dell'evento, s'infuriò (giustamente) a tal punto che ordinò al suo personale sul posto di smantellare immediatamente tutto e riportarlo nelle Marche, dov'era la Sede della Lemon.

Furono momenti di forte tensione a causa della quale sento che ho perso qualche anno di vita: gli parlavo al telefono per farlo desistere, riferendogli che eravamo assicurati e che in ogni caso PVI avrebbe rimborsato immediatamente il costo del PC, ma non voleva intendere ragioni, era veramente fuori di testa.

Poi a poco a poco si calmò, riuscii, non so come, a convincerlo e infine revocò l'ordine di sbaraccare tutto.

Mi sedetti, mi dicono pallido come un morto, bevetti un po' d'acqua e finalmente potei dare il via al Contest, non senza chiedermi chi me lo faceva fare, domanda spesso ricorrente nei Dirigenti PVI di allora e di sempre.

L'evento impegnativo e importante era stato preparato con la massima cura possibile, con un susseguirsi di comunicazioni ai Soci per stimolarne l'interesse e la partecipazione, giacché avvertivamo la sensazione che PVI doveva assolutamente essere all'altezza della sfida, che era ai limiti delle sue possibilità.

Comunicazione 74/98

Data: 30/12/98

Oggetto: Cieli Virtuali del III° millennio e assemblea PVI (30-31/1/99)

L'Assemblea Annuale di PVI si terrà a Roma il pomeriggio di sabato 30 gennaio p. v. e sarà importante, sia perché dovremo provvedere alla nomina del prossimo Direttivo dell'Associazione, sia perché saranno proposte modifiche statutarie, rese necessarie dall'esperienza operativa e dal grande sviluppo delle sedi locali, i cui rappresentanti vorremmo inserire più direttamente nella conduzione dell'Associazione.

Per celebrare questa grande occasione d'incontro dei simmers italiani, abbiamo organizzato un megaevento simulatorio, intitolato alla memoria dell'indimenticabile amico Fabio Fanelli, per le giornate del 30 e 31 gennaio, negli splendidi ambienti del centro Congressi dell'Alitalia, che ospiterà l'evento.

Maggiori informazioni su questo appuntamento da NON PERDERE nella apposita pagina: Cieli Virtuali del III Millennio

Comunicazione 1/99

Data: 8/1/99

Oggetto: Albergo convenzionato per "Cieli Virtuali del III° millennio"

PVI ha stretto un accordo con un albergo nelle vicinanze del luogo dove si svolgerà il meeting del 30 e 31. Leggete i particolari nella pagina di Cieli Virtuali del III Millennio

Comunicazione 3/99

Data: 16/1/99

Oggetto: Invito per "Cieli Virtuali del III° millennio"

Vi trasmetto l'invito per partecipare ai "CIELI VIRTUALI DEL III MILLENNIO" pregandovi di diffonderlo fra tutti gli appassionati o curiosi di FLIGHT SIMULATION .

Sara' un evento memorabile per la simulazione di volo!

Comunicazione 4/99

Data: 20/1/99

Oggetto:Anteprima "Cieli Virtuali del III Millennio"

Mentre mancano 10 giorni al grande evento, siamo gia' in grado di dare alcune anticipazioni su cio' che abbiamo preparato per i fortunati partecipanti ai "CIELI VIRTUALI" del 30-31 gennaio p.v.

Il CD-ROM PVI #2 con centinaia di mega di Software selezionato per la Flight Simulation, fra cui piu' di 500 carte per la navigazione aerea sull'Italia, in 2 risoluzioni, 100 e 300 DPI per consentirne la facile stampabilita' (solo questo ha un valore commerciale di circa L. 700.000)

Il nuovo numero di PVI NEWS

Numerosi premi ed omaggi offerti dagli operatori presenti . Ad es. la LAGO ha offerto 10 scatole di "The TRIANGLE" (avventure interattive nel triangolo delle Bermude) e 6 di ITALY98 e per gli altri.....venite a vedere

Arata in persona presentera' , e dara' una dimostrazione, dell'ultima versione del suo mitico pannello MD-80 che tutti stanno aspettando, e rispondera' alle domande dei "pannellisti"

Colapicchioni presentera' ufficialmente, e dara' una dimostrazione, di AIRLINE SIMULATOR 2, il simulatore per i veri intenditori del volo virtuale e ne parlera' con gli appassionati

YATES mettera' a disposizione di tutti per le prove il suo simulatore FLIGHT TRAINER 100 (cockpit e SW) caratterizzato da postazione grafica per l'istruttore posizionata all'esterno per una corretta gestione del training, equipaggiamento hardware certificato FAA, utilizzato da numerose linee aeree e enti aeronautici. Potremmo dirvi molto ancora, ma vogliamo anche lasciarvi il gusto della scoperta e della sorpresa.

E poiche' dovra' soprattutto essere, come diceva sempre l'indimenticabile Fabio Fanelli, la festa di PVI, raccomando a tutti i soci che gia' lo abbiano di non dimenticare il cappellino col logo PVI e la spilletta, da indossare per riconoscere la comune passione che ci lega.

Per chi ancora non li avesse, un certo limitato quantitativo sara' disponibile in loco, fino ad esaurimento.

omunicazione 5/99

Data: 23/1/99

Oggetto:Anteprima "Cieli Virtuali del III Millennio"

Mentre mancano 7 giorni al grande evento, siamo in grado di dare altre anticipazioni su cio' che troveranno i fortunati partecipanti ai "CIELI VIRTUALI" del 30-31 gennaio p.v.

Oltre al CD-ROM PVI #2 , al nuovo numero di PVI NEWS, a 10 scatole di "The TRIANGLE" , a 6 di ITALY98 , alla presentazione del nuovo pannello di Arata e di AIRLINE SIMULATOR 2, alla prova di FLIGHT TRAINER 100 (cockpit e SW), abbiamo

(.....rullo di tamburi.....)

Dalla MICROSOFT

N. 15 Flight Simulator 98
N. 4 Combat Flight Simulator
N. 5 Encarta 99 (la nuovissima enciclopedia Multimediale)
N. 5 Microsoft Sidewinder Force Feedback Pro
Dalla PILOTS

N 5 FS Global , con dedica a Fabio Fanelli nella prefazione della presentazione
Dalla DOMUS

50 copie dei 5 Volare Virtual + Rivista +Volare Sport
Dalla LIBRERIA DELL'OROLOGIO

1 calcolatore JEPPESEN con 60 conversioni di misure aeronautiche incorporato
Varie Carte JEPPESEN per l'Italia
Dalla LEMON

possibilita di upgrade Hardware a prezzi stracciati
Dall'AERONAUTICA MILITARE

un vero topgun italiano commenterà' in diretta analogie e differenze fra i simulatori combat e la realtà' del combattimento aereo
il Comandante di una scuola di volo militare ,che usa FS come introduzione al corso reale, spiegherà' l'utilità' di tale scelta
Dalle SCUOLE AERONAUTICHE

Docenti qualificati illustreranno le potenzialità' e le applicazioni didattiche dell'uso dei simulatori di volo nelle scuole
Altre sorprese sono in arrivo stand by su questo canale!

E finalmente, dopo tanto lavoro e patemi d'animo, decollò l'evento tanto atteso!



PVI organizzò un raduno di due giornate per il 30 e 31 Gennaio 1999.

Nelle 2 giornate si doveva svolgere il Rally di Volo Virtuale fra 15 equipaggi italiani e stranieri sotto il controllo di 4 Centri Virtuali di controllo del Traffico Aereo: furono utilizzati 20 computers collegati fra loro e con Internet, consentendo, quindi, la partecipazione di altri equipaggi da tutto il mondo. La regia proiettava sul maxi-schermo dell'Anfiteatro, capiente di 400 posti, commentandole per il pubblico, le immagini più significative degli schermi radars e dei aerei in gara.

Durante il Rally i rappresentanti dei più prestigiosi Enti Aeronautici, governativi e privati, tratteggiarono i contributi che il volo virtuale poteva dare al volo reale e le prospettive per il futuro.

Negli ampi spazi della hall del Centro Congressi Alitalia, furono presentati gli ultimi prodotti, software e hardware, per il volo virtuale da parte degli operatori economici specialisti del settore.

Ci furono inoltre conferenze, dibattiti, annunci di nuove iniziative di Alitalia e PVI e altre fantastiche sorprese...

Dove ?

Gli eventi si svolsero presso il complesso del centro Congressi Alitalia di Roma , dotato di ampio parcheggio, con grandi spazi per esposizioni e stands, 1 anfiteatro con 400 posti e maxischermo, un altro teatro per conferenze stampa , 2 sale attrezzate con 20 PC per il Rally, collegati fra loro e ad Internet

Logistica

Concludemmo una convenzione con l'Albergo a 4 stelle Airport Palace Hotel

Organizzammo anche il trasporto gratuito degli interessati al Centro Congressi Alitalia con pulmans che partivano e tornavano.



Al Centro Congressi installammo un punto di ristoro per i visitatori.

Destra: il memorabile cartello al centro Congressi Alitalia che sanciva l'intesa con PVI del vettore nazionale

GLI SPONSORS

La sola lista degli espositori, commerciali e istituzionali presenti, testimonia l'importanza straordinaria e irripetibile dell'evento, frutto della notevole e apprezzata attività svolta da PVI negli anni precedenti :





COMPUTER ONE

INFOSTRADA
ENTE SICUREZZA DEL VOLO DI ALITALIA
AERONAUTICA MILITARE
ENAV
CIVILAVIA
RAI (REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO)
AEROCLUB D'ITALIA
MICROSOFT ITALIA
LAGO
VIRTUALI
RETEITALIA
COMPUTER ONE
GRUPPO EDITORIALE JACKSON
TELECOM ITALIA
ALENIA
RIVISTA VOLARE

Come previsto, si svolsero i seguenti

Eventi

SABATO 30 GENNAIO (MATTINA ore 10)

- Presentazione e dimostrazioni di prodotti da parte degli operatori
- Cerimonia premiazione equipaggi vincitori Concorso di Volo Simulato su Internet "Crossing Italy" (svolto a novembre-dicembre 98 da PVI)
- Briefing per gli equipaggi partecipanti al Rally
- Relazioni di varie personalità sul tema " Volo reale e virtuale a confronto nel 2000"

SABATO 30 GENNAIO (POMERIGGIO)

- Presentazione e dimostrazioni di prodotti da parte degli operatori
- Svolgimento della 1a parte del Rally Selezione equipaggi Italiani
- Al termine: Assemblea Nazionale Associazione PVI

Relazioni di varie personalità sul tema " Volo reale e virtuale a confronto nel 2000"

DOMENICA 31 GENNAIO (MATTINA ore 9)

Presentazione e dimostrazioni di prodotti da parte degli operatori

Briefing per gli equipaggi partecipanti al Rally

Conclusione Rally Selezione Equipaggi Italiani (2° Parte)

Relazioni di varie personalità sul tema " Volo reale e virtuale a confronto nel 2000"

DOMENICA 31 GENNAIO (POMERIGGIO)

Presentazione e dimostrazioni di prodotti da parte degli operatori

Cerimonia di premiazione vincitori del Rally

Presentazione di VirtualAlitalia, la linea virtuale di Alitalia e PVI

Relazioni di varie personalità sul tema " Volo reale e virtuale a confronto nel 2000"

Sotto: il manifesto ufficiale dell'evento



Alitalia, l'Associazione Piloti Virtuali Italiani, Reteitalia.net e Lemon Computers

I N V I T A N O

la S.V. alla prima manifestazione italiana dedicata al volo virtuale denominata:

CIELI VIRTUALI DEL III MILLENNIO - 1° MEMORIAL FABIO FANELLI

(Rally di selezione degli equipaggi italiani per il campionato mondiale di volo virtuale e 1° Convegno Nazionale sul volo virtuale)

che si terrà il **30 e 31 gennaio 1999** presso il
Centro Congressi Alitalia - Viale Marchetti 111 Roma.

Programma

Nelle 2 giornate si svolgerà il Rally di Volo Virtuale fra 15 equipaggi italiani e stranieri sotto il controllo di 4 Centri Virtuali di controllo del Traffico Aereo: saranno utilizzati 20 computers collegati fra loro e con Internet, consentendo, quindi, la partecipazione di altri equipaggi da tutto il mondo.

La regia proietterà sul maxi schermo dell'Anfiteatro di 400 posti, commentandole per il pubblico, le immagini più significative degli schermiradars e degli aerei in gara. Durante il Rally irappresentanti dei più prestigiosi Enti Aeronautici, governativi e privati, tratteggeranno i contributi che il volo virtuale può dare al volo reale e le Prospettive per il futuro.

Negli ampi spazi della hall del Centro Congressi Alitalia, verranno presentati gli ultimi prodotti, software e hardware, per il volo virtuale da parte degli operatori economici specialisti del settore.

Lunedì

Gli eventi si svolgeranno presso il complesso del Centro Congressi Alitalia di Roma, Viale Marchetti 111 (Migliorena 10 e 31 del C.R.A. segue Indicazione "Centro Nazionale Alitalia") dotato di ampio parcheggio, grandi spazi per espositori e stand, 1 anfilatro con 400 posti e maxischermo, un altro teatro per conferenze stampa, 2 sale attrezzate con 20 PC per il Rally, collegati tra loro e ad Internet.

Stanza

Al Centro Congressi sarà disponibile un punto di ristoro per i visitatori.

Programma

Saranno presenti, con i loro stand, oltre che gli organizzatori Alitalia, PVI, Reteitalia, Lemon, anche:

Operatori del settore

Lap
Virtual
Vitalis
Mondadori Informatica
Jackson Libri
Volare
J.P.
Compuzone
Pilot
Granenburg
e altri ai quali attendiamo la conferma.

Rappresentanti di Enti e associazioni

Aeronautica Militare
ENAV
RAI (Regione Aeronautica Italiana)
Aeroclub d'Italia
Giuliana
Alenia
Ente Sicurezza del Volo di Alitalia
e altri ai quali attendiamo la conferma.

Eventi

SABATO 30 GENNAIO (MATTINA ORE 10)
-Presentazione e dimostrazione prodotti da parte degli operatori;
-Certificata premiazione equipaggi vincitori Concorso di Volo Simulato su Internet "Crossing Italy" (qualora novembre-dicembre 2000);
-Presentazione degli equipaggi partecipanti al Rally, briefing e preparazione per la gara degli aerei virtuali;
-Relazioni di varie personalità sul tema "Volo reale e virtuale: a confronto nel 2000".

SABATO 30 GENNAIO (POMERIGGIO ORE 15)

-Presentazione e dimostrazione prodotti da parte degli operatori;
-Giudicamento della 1° Parte del Rally Selezione equipaggi italiani;
-Al termine: Assemblea Nazionale Associazione PVI;
-Relazioni di varie personalità sul tema "Volo reale e virtuale: a confronto nel 2000".

DOMENICA 31 GENNAIO

(MATTINA ORE 10)
-Presentazione e dimostrazione prodotti da parte degli operatori;
-Briefing per gli equipaggi partecipanti al Rally;
-Conclusione Rally Selezione Equipaggi italiani (2° Parte);
-Relazioni di varie personalità sul tema "Volo reale e virtuale: a confronto nel 2000".

DOMENICA 31 GENNAIO (POMERIGGIO ORE 15)

-Presentazione e dimostrazione prodotti da parte degli operatori;
-Certificata premiazione vincitori del Rally;
-Presentazione di Virtualitalia, la linea aerea virtuale di Alitalia e PVI;
-Relazioni di varie personalità sul tema "Volo reale e virtuale: a confronto nel 2000".

Per ulteriori informazioni rivolgetevi alla SEGRETERIA OPERATIVA PVI (TEL. 06/224423 FAX. 06/210203) Via Cae Massima, 1 00132 ROMA (email: avvigator@pvi.it)

Sotto: uno scorcio della sala Alitalia con gli equipaggi in gara



Valutazione delle prestazioni

La valutazione avverrà secondo il metodo delle penalità. La classifica finale sarà determinata in funzione del minor numero di penalità.

1. Penalità iniziale: gli equipaggi composti da tre membri riceveranno una penalità di 30 punti.
2. Verrà definito un tempo standard totale per l'effettuazione di tutte le tratte. Tale tempo verrà calcolato dal block-off al block-on e basato sulla rotta ottimale tra gli scali. Nel computo verranno inclusi 10 minuti per il taxi iniziale sull'aeroporto di partenza della giornata e 5 per il taxi sull'aeroporto di arrivo della giornata. Sugli scali intermedi verranno considerati 25 minuti di turnaround comprensivi dei tempi di rullaggio. Agli equipaggi verrà attribuita una penalità di un punto per ogni minuto di ritardo sul totale.
3. Gli eventuali minuti di anticipo non comporteranno alcuna attribuzione di punteggio.
4. La richiesta di una procedura strumentale diversa da quella assegnata, ma comunque inclusa tra le disponibili, comporterà una penalità di 5 punti.
5. Il dirottamento sull'alternato senza giustificati motivi comporterà una penalità di 5 punti.
6. La valutazione delle prestazioni avverrà verificando le seguenti fasi di volo ed attribuendo un numero variabile di penalità da 0 a 5.

Pianificazione – rilevazione unica

Compilazione del piano di volo.

Calcolo carburante e scelta alternati.

Procedure di rullaggio – rilevazione unica

Velocità

Rispetto della taxiway assegnata e della segnaletica.

Decollo – rilevazione unica

Rispetto della SID assegnata dall'ATC

Quota (+/- 500')

Fix (entro 1 NM)

Velocità (+/- 10 kts)

Aerovia – rilevazione delle prestazioni ogni 10 minuti

Posizione (+/- 2 NM)
 Quota (+/- 500')
 Rotta (+/- 5°)
 Velocità (+/- 10 kts)
 Holding – rilevazione ad ogni holding assegnata
 Ingresso
 Quota (+/- 500')
 Rotta (+/- 5°)
 Velocità (+/- 10 kts)
 Avvicinamento – rilevazione unica
 Rispetto della STAR assegnata dall'ATC
 Rispetto della procedura di avvicinamento strumentale
 Quota (+/- 500')
 Fix (entro 1 NM)
 Velocità (+/- 10 kts)
 Comunicazioni – rilevazione ogni 15 minuti
 Rispetto delle procedure di comunicazione
 Correttezza e proprietà dei termini usati

Destra: l'anfiteatro da 400 posti del Centro Congressi Alitalia di Roma, durante una delle tante manifestazioni che vi si svolsero.

Si riconoscono a destra Pierpaolo Bilotta (sfoglia una pubblicazione) e , dietro di lui, Umberto Colapicchioni e Ugo Mariani. In primo piano, Lito Consolo



Gli equipaggi che parteciparono erano:

nbr.	crew members	country	callsign
1	Pierpaolo Billotta Andrea Antonangeli	Italy	VAZ0001
2	Stefano Murgia Lito Consolo	Italy	VAZ0002
3	Franco Aimasso Giuseppe Casilli	Italy	VAZ0003

4	Aldo Mineo Alfonso Visentin	Italy	VAZ0004
5	Elia Lombardo Alessandro Mavilio	Italy	VAZ0005
6	Gino Mariotti Mario Rosati	Italy	VAZ0006
7	Alessio Franceschi Ugo Mariani Emanuele Papponi	Italy	VAZ0007
8	Roberto Fusi Andrea D'Orazio	Italy	VAZ0008
9	Luigi Pastorini Antonio Barbieri	Italy	VAZ0009
10	Christian Vitali Ivan Vitali	Italy	VAZ0010
11	Silvano Primavera Angelo Turetta Mauro Danielli	Italy	VAZ0011
12	Francesco Gola Luciano Baccetti	Italy	VAZ0012
13	Davide Cutugno Antonio Lucidi	Italy	VAZ0013
14	Stefano Gazich Valseriati Luca Lanti	Italy	VAZ0014
15	Marc Van de Voorde Roel Van den Broeck Wim Roscam Jan Cuypers	Belgium	VAZ0015

Si noti (per ciò che diremo oltre in tema di VirtuAlitalia) che tutti gli equipaggi avevano VAZ come ID acronimo di VirtuAlitalia.

Infatti, d'accordo con Alitalia, proprio in occasione dei "Cieli Virtuali" era stata annunciata e lanciata l'iniziativa della linea virtuale PVI che avrebbe dovuto essere proprio VirtuAlitalia, connessa ad un sito Internet curato da Alitalia, in cui essa avrebbe pubblicizzato sue iniziative di merchandize commerciale.

All'evento era invitata e presente anche la vedova di Fabio Fanelli, che ricevette, a chiusura dell'evento, un omaggio simbolico, contestualmente alla premiazione di Luigi Pastorini come vincitore di Crossing Italy.

Sotto: il momento della consegna dell'omaggio alla Signora Fanelli, contestualmente alla premiazione del vincitore di Crossing Italy, Luigi pastorini



2° MEETING SIMULATORIO NAZIONALE PVI A CASTELPLANIO

Ecco l'annuncio con il lancio dell'iniziativa.

A seguito del grande successo conseguito l'anno scorso, comunichiamo che PVI ha organizzato una grande festa simulatoria che si svolgera' in 2 giornate , sabato 26 e domenica 27 giugno, a Castelplanio (AN) in occasione del Palio delle Mongolfiere (vere!) e delle varie mostre , di enologia, ceramica ed altro, organizzate da quel Comune, con cene e balli in piazza, gara del formaggio, gara delle mongolfiere, gite alle grotte di Frasassi o al mare (SENIGALLIA, SIROLO) o visite ai paesini medievali che contornano la Valle dell'Esino

La caratteristica peculiare di questo incontro simulatorio e' di incoraggiare la partecipazione anche dei familiari e amici dei simmers: mentre questi saranno impegnati con i voli combat e rally, i familiari potranno , se lo vogliono, divertirsi con tutte le altre manifestazioni della festa.

In occasione del meeting sara' distribuito ai soci presenti il CD PVI #3 che contiene , fra l'altro TUTTE le carte italiane per il volo VFR in 2 risoluzioni per facilitarne la stampa, e PVI News (agli assenti sara' inviato per posta , come al solito)

La partecipazione e' gratuita ed e' aperta ai soci e ai loro familiari e ai simpatizzanti

Sabato sara' dedicato alle combat e domenica al volo civile (vedi oltre i particolari).

Ai vincitori delle competizioni andranno premi offerti dagli organizzatori

Per l'HW LA C. & S. che ringraziamo ci mette a disposizione 7 PC MULTIMEDIALI PENTIUM CELERON 366 MHZ con 64M RAM , SCHEDA VIDEO 3DFX Banshee 16M E VIDEO DA 15"

Comunicazioni in fonìa mediante apparecchi radio ad onde convogliate e cuffie

Collegamento in rete con protocollo TCP/IP standard Windows.

Per i collegamenti Internet sono previsti 2 IP statici

PROGRAMMA

SABATO 26 GIUGNO

OSPITI

Si aprono in paese la mostra di ceramiche e maioliche e gli assaggi del vino della Valle dell'Esino (il Verdicchio e' nato qui!).

La splendida Abbazia del XVI sec. vicina al paese e' in restauro ma puo' comunque essere ammirata dall'esterno; per chi vuole, gite alle grotte di Frasassi, al mare e ai paesini medievali nelle vicinanze.

Si apre la mostra delle 16 mongolfiere decorate provenienti da tutta Italia.

La sera, cena e ballo in piazza

PILOTI

Nel teatro comunale allestito per l'occasione con i PC approntati per il volo simulato , la mattina prove di combat e dimostrazioni da parte di piloti esperti delle varie simulazioni, sia in duel sia in pattuglie contrapposte, comunicazioni in fonìa e collegamenti in multiplayer su

Internet con altri piloti.

Il pomeriggio la sfida dello squadrone di piloti PVI contro quello di CFS , sia a singoli, sia a squadre.

PRENOTAZIONI COMBAT

Per le modalita' d'iscrizione, il regolamento e altri particolari delle combat rivolgersi a Lito Consolo

DOMENICA 27 GIUGNO

OSPITI

Oltre alle attività già menzionate per il sabato, si svolgeranno nel centro storico il "Gioco del Formaggio": un'incredibile gara di origini medievali di lanciatori di forme di formaggio su un percorso dove serve precisione e potenza.

Assaggi gratuiti, guidati e commentati da esperti sommelier, dei vini della Valle dell'Esino accompagnati da prelibatezze locali create appositamente dal forno "Otello" (N.B. Un assaggio equivale a vino+stuzzichino :-))

Seguirà il "Lancio delle Mongolfiere" (misure 4,6 e 8 m di altezza per 9,12 e 18 m di circonferenza) dedicate al Santo Giuseppe come la leggenda vuole (vedi particolari sul manifesto del nostro sito) su di un prato avanti all'Abbazia del XV sec.

PILOTI

Per celebrare degnamente la presenza delle carte VFR del Cd PVI #3, la mattina e' previsto un rally VFR.

Nel pomeriggio, partirà invece il rally IFR, il tutto con 6 equipaggi e 1 ATC

Le tratte verranno assegnate dagli organizzatori e si svolgeranno sul territorio italiano.

Le regole e le tratte saranno comunicate sul posto: come orientamento generale, per il rally VFR ci saranno "prove speciali" analogamente a quanto avviene nei meeting multiplayer che già si svolgono su Internet, mentre per l'IFR saranno gare di correttezza nel seguire le regole della navigazione aerea, su tratte con difficoltà meteo crescenti, tipo quelle dei "Cieli Virtuali".

PRENOTAZIONE RALLY FS VFR

Rivolgersi a Luciano Damiani

PRENOTAZIONI RALLY FS IFR

Rivolgersi a Giovanni Roli

PER CONSIGLI LOGISTICI E ORGANIZZATIVI

Rivolgersi a Luciano Bucciarelli

PASTI E BALLI (!)

Per i pasti si potrà usufruire dello stand della festa nella piazza e di una locanda nel paese.

Sia il sabato che la domenica le cene in piazza saranno allietate da musica, perciò chi vuole potrà pure ballare in piazza, a sua scelta, sia con la partner, sia con le indigene :-)))

CONCLUSIONE

ANCHE QUESTO FA PARTE DELLO SPIRITO PVI !!

i dirigenti di CSI Italia Renato Gasparotto "bigmama" e Christian Martini "migeat"



Di conseguenza da marzo 99 il Corso di Pilotaggio si svolgerà integralmente (cioè sia le lezioni teoriche, sia quelle al simulatore) a Roma-Fiumicino, in cinque fine settimana intervallati di quindici giorni l'uno dall'altro, con il seguente svolgimento di massima:



ore 13.30-19.30

Gli orari potranno variare secondo la disponibilità dei simulatori e dei voli di rientro dei partecipanti.

Al precedente programma e' stata aggiunta una lezione sui Cockpit System Simulator, per compensare l'aumento di spesa dei trasferimenti a Roma.

Il partecipante proveniente in aereo dalla propria città, potrà usufruire di cinque biglietti aerei a/r scontati del 50% della tariffa applicabile e cinque pernottamenti al prezzo di favore concordato con l'albergo "Satellite" di Ostia.

Onde facilitare l'affiatamento durante il Corso tra PILOTA1 e PILOTA2, formanti l'equipaggio di base previsto dall'addestramento, sarebbe auspicabile, ma non e' in ogni caso indispensabile, che ogni partecipante ne trovasse un altro nella propria città o provincia per potersi allenare insieme.

Prima di ogni lezione pratica al FFS saranno distribuiti il piano di volo e le cartine di rotta e di aeroporto per preparare la missione programmata.

In linea di massima si prevede di iniziare il quinto Corso, a metà marzo, inviando i manuali ai partecipanti entro la fine di febbraio.

Gli interessati si affrettino ad iscriversi perche' il Corso inizierà appena ricevute le 8 iscrizioni, in ordine di arrivo.

BREVETTO VIRTUALE MD-80 1999

INFORMAZIONI E CONDIZIONI DI PARTECIPAZIONE

Il corso è rivolto a persone passionante di volo virtuale che siano interessate ad imparare ad usare in maniera corretta e realistica un simulatore professionale di volo MD80 che Alitalia rende disponibile a pagamento.

Sono richiesti al partecipante l'impegno e la motivazione:

- *a sottoporsi al processo di apprendimento necessario ad acquisire nozioni e abilità atte a conseguire il brevetto di pilotaggio virtuale;*
- *ad adattare le proprie esigenze lavorative e personali agli orari e spostamenti previsti dal programma del corso;*
- *ad adeguarsi ad un approccio professionale e non amatoriale nei comportamenti individuali e nel trattamento delle materie di insegnamento;*
- *a confrontarsi ed integrarsi con gli altri partecipanti al Corso.*

In circa 45 ore, sotto la guida di un Comandante Istruttore dell'Alitalia, è offerta al partecipante la possibilità di:

- *assimilare le norme di comportamento del Pilota e la ripartizione dei compiti dell'equipaggio nel cockpit del simulatore;*
- *apprendere le norme e le procedure standard di volo simulato;*
- *imparare a programmare il volo simulato e ad usare la documentazione di volo familiarizzandosi con la lettura degli strumenti di volo e di navigazione dei simulatori;*
- *padroneggiare le tecniche di conduzione nelle varie fasi di volo simulato;*
- *leggere ed interpretare le tabelle ed i grafici di prestazione e di pista;*
- *compiere correttamente le manovre prescritte;*
- *essere sottoposto ad una prova teorico-pratica conclusiva.*

Il prezzo comprende:

- *Il materiale didattico, l'attestato e il tesserino d'identificazione;*
- *tre lezioni teoriche di quattro ore l'una;*
- *cinque lezioni pratiche di sei ore l'una;*

- l'esame di conseguimento del brevetto;
- il ristoro durante le lezioni a Roma-Fiumicino.

Per la partecipazione alle lezioni, Alitalia richiederà allo scalo locale Alitalia di emettere per i partecipanti biglietti scontati per voli di andata e ritorno da e per Roma in orari utili all'inizio ed alla fine delle lezioni.

Per i pernottamenti sarà prenotata una stanza singola, salvo diversa indicazione da parte del partecipante, nell'albergo Satellite di Ostia che è convenzionato con Alitalia e offre un servizio di navetta per l'aeroporto.

Prosecuzione accesso ai simulatori Alitalia per il 1999

A seguito del gradimento incontrato dal programma "Simulatori Alitalia", Alitalia e PVI concordarono la prosecuzione dell'iniziativa anche per il 1999.

DECOLLA IL GRUPPO COMBAT PVI

Come accennato sopra, verso la fine del 1998 il mitico "Bigmama" si ritirava dall'attività on line, con generale rammarico.

PVI ora doveva cavarsela confidando solo sulle proprie risorse.

Carlo Ombri, che aveva curato sin allora il settore combat con la sua assistenza, non se la sentì di proseguire da solo e diede forfait.

Per fortuna, il continuo sviluppo del settore combat aveva fatto emergere altri talenti, in particolare **LITO "EAGLE" CONSOLO (destra)**

Lito unisce alla capacità organizzativa e alla creatività inventiva, un carattere molto equilibrato, che tende a smussare i contrasti e a trovare soluzioni mediate, doti, queste, che sono indispensabili per tenere insieme un gruppo "focoso" per definizione, com'è quello dei piloti combat, senza però demordere dagli obiettivi che persegue.

In sintesi potremmo definirlo "un pugno di ferro in un guanto di velluto".

Lo proposi quindi con convinzione al Direttivo come nuovo coordinatore del gruppo Combat



Lito accettò quindi l'incarico di coordinatore del gruppo combat PVI, mettendosi subito al lavoro ed evidenziando un'altra sua qualità: la capacità di decentrare l'organizzazione, coinvolgendo altri in specifici settori.

sinistra: cockpit di un aereo CFS

Fraintanto le simulazioni combat avevano visto notevoli sviluppi.

Fino allora si era utilizzata quasi

esclusivamente EF2000 della DID, che lanciò sul mercato TAW- Total Air WAR, che si rivelò però deludente.

L'attenzione si spostò allora sia su Falcon4, che su Combat Flight Simulation della stessa MS.

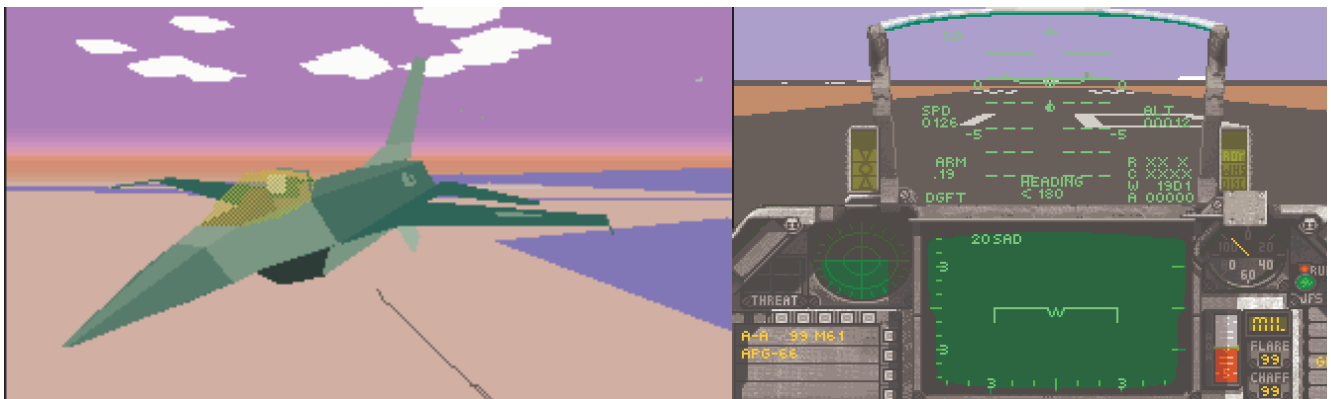
Quest'ultima usava lo stesso motore grafico di Flight Simulator ed era indirizzato sia ad aerei moderni, che storici.

Destra: un aereo CFS



Falcon4 era lo sviluppo di un precedente programma, **Falcon3**, orientato verso i moderni aerei da combattimento, che non aveva riscosso un grande successo, anche perché le possibilità dell'HW non consentiva di renderlo credibile.

Sotto: 2 rare immagini di come si presentava Falcon3 a metà degli anni '90



Falcon4 invece destò l'universale stupore per la fedeltà della riproduzione di apparati elettronici, armi e modelli di volo dei moderni aerei da combattimento, tanto che, sia pure con ritocchi e aggiunte di vari sviluppatori free, è tuttora considerato lo stato dell'arte della simulazione di combattimento aereo moderno, avendo conseguito il primato assoluto (8 anni, per ora....) di longevità di un programma di simulazione.

Sotto: 2 immagini di Falco4, da paragonare con le analoghe immagini di Falcon3, per apprezzare l'enorme progresso fatto in pochi anni, sia dello SW che dell'HW.

Notare che tutti gli innumerevoli bottoni e switches del cockpit (che ha altri 8 pannelli qui non visibili!) sono funzionali.



La Direzione del gruppo Combat fu quindi composta da **Lito Consolo**, da **Marco "Viper" Cammerinesi** e **Roberto "Roby" Fusi**, tutti appartenenti alla sede PVI romana.

Di quel periodo resta indelebile il ricordo di alcuni scontri in rete con altri squadroni in CFS e stupende alcune missioni miste realizzate con FS98.

Ovviamente furono curati in modo particolare i rapporti con l' Aeronautica Militare Italiana, che costituisce tuttora il principale riferimento "reale" del gruppo combat PVI.

A questo punto mi sembra opportuno lasciare la parola a chi è stato, ed è tuttora, il responsabile di questo importante e vitale settore della nostra associazione.

LA STORIA DI PVI COMBAT

di Lito "eagle" Consolo

L'ISCRIZIONE A PVI

Correva l'anno 1997 e da tempo la sera mi collegavo ad internet e mi ritrovavo con un gruppetto di amici, appassionati come me di Eurofighter 2000 della DID, un simulatore di EFA che consentiva per la prima volta di volare in multiplayer con l'utilizzo di armi aria-aria e aria-terra. Il gruppetto era capeggiato da Renato BIGMAMA Gasparotto, un pizzaiolo di Vercelli, che era una specie di mito, espertissimo di computers ed imbattibile nei combattimenti aria-aria.

Tra gli altri amici c'era Alessandro TBEAR Casadio di Ravenna, il mitico BEPINO di Genova ed altri ragazzi che conoscevo solo con il nickname. Ci si ritrovava on line tramite ICQ, uno dei primi programmi di messaggistica, con il quale potevi chattare ma non comunicare a voce.

Allora infatti ancora non erano utilizzati i programmi di trasmissione per la voce ed anche durante le sessioni multiplayer, per comunicare con gli altri, si doveva scrivere mentre si volava. Per la verità si volava molto poco, perchè il multiplayer era instabile e quindi si facevano le due di notte solo per fare tanti tentativi di connessione, spesso la linea cadeva dopo pochi minuti. Si viaggiava con i modem a 28.8Kbaud (mitico il mio US Robotics) ed il programma operativo era windows 95.

Un giorno (anzi una notte) mentre volavamo Bigmama ci dice che sarebbe venuto a Roma per una riunione con i Piloti Virtuali Italiani, una associazione che raggruppava un buon numero di appassionati della simulazione di volo. Mi invitò a partecipare alla riunione, dicendomi che avrebbe portato il suo cockpit virtuale. Io ovviamente accettai: per me era la prima occasione per conoscere di persona altri appassionati come me. Ricordo che era una domenica, ero a pranzo dai miei suoceri e nel pomeriggio io e mia moglie avevamo programmato di andare al cinema a vedere "The Jackall", un film con Bruce Willis e Richard Gere. Subito dopo pranzo prendo la macchina e faccio una corsa a Vitinia, dove c'era la riunione di PVI nel pub bar "Nik Nok" di cui mi ero segnato l'indirizzo.

**destra: immagine tratta dal sito
combat PVI**

Arrivato al pub entro e vedo tante persone vicino ai computers appoggiati sui banconi di legno del pub. Si avvicina un signore con la barba ed un cappellino azzurro, che sembrava essere il capo di tutti e con molta cortesia mi accoglie e mi presenta a tutti i presenti.

Era Giorgio GIPODIABLO Palenzona, uno dei fondatori di PVI e appassionato più di tutti, sia del civile che del combat. Incomincio a vagare tra le postazioni e faccio conoscenza con alcuni altri soci romani tra cui il biondo Roberto Cetta, Vittorio Capobianco, Roberto Fusi.

Bigmama aveva portato il suo catafalco: una struttura metallica sulla quale era montato il sedile di una FIAT 131, pedaliera, monitor, tastiera, manetta e joystick: ricordo che aveva uno dei primissimi Saitek X45, bellissimo all'avanguardia per quei tempi. Neppure il tempo per ammirare le evoluzioni di Bigmama sull'Eurofighter, che ormai era ora di scappare a prendere mia moglie per andare al cinema. Faccio l'iscrizione a PVI e scappo via salutando tutti.

NASCE PVI COMBAT

In quell'epoca i programmi di simulazione di volo per PC abbondavano e ne uscivano di nuovi continuamente. Io li compravo tutti (o quasi), molti simulavano aerei da combattimento: adoravo quelle scatole pesanti con manualoni da studiare, cartine degli scenari e nuovi aerei da scoprire. Ecco l'elenco dei simulatori più datati che ancora oggi custodisco nella mia raccolta:

- EF2000 (DID)
- Top Gun Fire at will (Spectrum Holobyte)
- Flight Unlimited (Looking Glass)
- Advanced Tactical Fighters (Janes)
- AH 64D Longbow (Janes)
- Flight Simulator per W95 (Microsoft)
- Super EF2000 (DID)
- Jetfighter III (Mission Studios)
- iF-22 (Interactive Magic)
- Hind (Digital Integration)
- A10 CUBA (Activision)
- Airwarrior 3 (Interactive Magic)
- F22 Lightning II (Novalogic)
- Comanche II (Novalogic)
- Flight Unlimited II (Looking Glass)
- Flight Simulator 98 (Microsoft)
- F/A-18 KOREA (Graphic Simulations)
- F22 (DID)
- Longbow2 (Janes)
- F15 (Janes)
- Mig 29 (Novalogic)



- *Combat Flight Simulator (Microsoft)*
- *Falcon 4 (Microprose)*
- *WWII Fighters (Janes)*
- *Flight Unlimited III (Looking Glass)*
- *Flight Simulator 2000 (Microsoft)*
- *USAF (Janes)*
- *F/A 18 Simulator (Janes)*



Sinistra: immagine tratta dal sito combat PVI

L'unico punto negativo era la rincorsa dell' Hardware al Software, per far girare degnamente i programmi si era costretti a cambiare frequentemente il computer: sistemi operativi, hardware e potenza dei processori, cambiavano continuamente, per la felicità del negozio di PC vicino casa. Avevo già fatto un pò di pratica con FS95 e mi piaceva volare soprattutto col Learjet. Il panorama era molto cubettoso però la scoperta della navigazione IFR mi affascinava e gli atterraggi ILS erano appassionanti. Dalla mailing list di PVI arrivavano un sacco di belle iniziative a cui spesso partecipavo: ricordo gli stupendi voli VFR organizzati da Luciano Damiani o il mitico "Crossing Italy" organizzato da Paolo Cantani.

Nel 1998 il settore combat di PVI era coordinato da Bigmama, con l'aiuto di Carlo Ombri: Bigmama però era , per così dire, monoprodotta, perchè si limitava a utilizzare il "vecchio" EF2000 della DID, trascurando Flight Simulator, ma

destra: immagine tratta dal sito combat PVI

soprattutto il nuovissimo Combat Flight Simulator. Così a fine 1998 Bigmama , che stava vendendo la pizzeria per dedicarsi alla sua passione e cioè i computers, lasciò PVI e Giorgio Palenzona, allora Segretario di PVI mi telefonò per darmi l'incarico di seguire l'organizzazione del settore combat di PVI.



I PRIMI PASSI

A fine 98 , appena ricevuto l'incarico di coordinatore del settore combat di PVI, invio una mail nella ML di PVI nella quale chiedo chi é interessato a questo tipo di attività. Subito ricevo una risposta da parte di Marco Cammerinesi e Roberto Fusi , entrambi di Roma; ma ricevo l'adesione anche di Fabrizio Stotani di Bracciano



Sinistra: immagine tratta dal sito combat PVI

(all'epoca tredicenne), Carlo Ombri di Piacenza (che già seguiva il combat con Bigmama), Giuseppe Casilli di Torino, Vincenzo Giagheddu di Bolzano, che si propose subito come webmaster per un nuovo e, per allora, innovativo sito dedicato.

Poi si uniscono a noi anche Claudio

Innocenti (famoso il suo nick I-DENT, perchè fa il dentista), Franco Colafigli, Massimo Santona, Gianluca Colecchia ed altri soci PVI.

Ricordo con piacere quel periodo (fine 98 - inizio 99) perchè per me fu come trovare tanti nuovi amici. In particolare con Marco e Roberto, non solo ci sentivamo via internet (era appena uscito Roger Wilco), ma spesso ci vedevamo la sera, per andare a bere una birra : non si parlava mai di donne o di calcio, ma solo della simulazione di volo, gli ultimi prodotti, le iniziative on line, l'organizzazione della squadra, le manifestazioni dal vivo, le visite al Museo di Vigna di Valle, le livree di Roberto...

Inoltre stavano uscendo due prodotti chiave per la nostra attività, il primo Combat Flight Simulator che aveva una stabilità on line mai vista per quei tempi, ed il mitico Falcon 4 della Microprose, che era un vero e proprio spettacolo di grafica e di realismo. Tra le manifestazioni dal vivo ricordo quella fatta al centro direzionale Alitalia ad inizio 99, dove io portai il mio computer da casa per fare una prima esibizione su grande schermo di Falcon4.

A differenza di molti squadroni virtuali che all'epoca nascevano e morivano in continuazione, soprattutto perchè legati solo ad uno specifico simulatore, noi utilizzavamo e sperimentavamo molti simulatori diversi (ancora oggi questa é una caratteristica di PVI combat). Non disdegnavamo neppure FS98, che ci consentiva di volare con i tornado durante i fly-in civili. Ma il top era Combat Flight Simulator, dove si riusciva a volare on line in tantissimi, anche con squadre diverse. L'unico neo era che, solo per il multiplayer, in CFS non funzionavano le armi aria-terra: ricordo che la missione tipica era la scorta al bombardiere. Due squadre si affrontavano e vinceva la squadra che riusciva a far atterrare per prima il bomber incolume sulla base nemica (non potendola bombardare...).

IL PRIMO RADUNO NAZIONALE PVI COMBAT

Il 1999 fu un anno eccezionale anche per le manifestazioni organizzate da PVI: ho già accennato a quella bellissima organizzata presso l' Alitalia a Roma il 30 e 31 gennaio, a mio avviso la manifestazione più bella organizzata da PVI.

Il 26 giugno 1999 fu organizzato a Castelplanio (nelle Marche) un meeting dedicato alla simulazione di volo con gare combat e civili (VFR). Ricordo che al sabato arrivò anche Bigmama, con la sua squadra di allora (CSI= Combat Simulation Italia) e tutta la notte ci divertimmo con dei dogfight in Falcon4. La domenica partecipai e vinsi il primo premio per il VFR organizzato da Luciano Damiani: ancora conservo la targa con la scritta "l'occhio cibernetico".

A dicembre del 99 organizzammo il primo raduno nazionale di PVI combat presso il museo nazionale di Vigna di Valle. La novità assoluta fu che entrambe le giornate furono dedicate al combat, un evento organizzato da noi e dedicato solo a noi. Per due giorni interi volammo con Combat Flight Simulator tra il Folgore e il P51 esposti a Vigna di Valle, in una sala briefing che si affacciava all'interno di un Hangar. Ricordo in modo particolare gli atterraggi di precisione con FS98, guidati da Paolo Cantani: una specie di ILS comunicato a voce costantemente dal controllo radar, che guidava senza un attimo di sosta il pilota, in condizioni di visibilità pari a zero. Partecipò anche il famoso Massimo Taccoli, che creava aerei militari italiani per Flight Simulator e CFS: io tenni una presentazione dei vari aerei presenti in CFS, con alcune livree disegnate da Taccoli.

L'ORGANIZZAZIONE DI PVI COMBAT

Tra il 1999 e il 2000 nasce l'organizzazione dello squadrone, che ancora oggi risulta diviso in vari gruppi.

Come già detto, la caratteristica principale di PVI combat rispetto agli altri squadroni è sempre stata l'utilizzo di diversi simulatori. Così sin dall'inizio abbiamo creato vari Gruppi, alcuni hanno avuto successo e sono tuttora attivi, altri sono rimasti in fase embrionale e non hanno trovato piena attuazione.

- Gruppo Folgore : raggruppa tutte le attività di PVIWarbirds, su simulatori dedicati ad aerei a pistoncini e come Combat Flight Simulator 1 e 2 della Microsoft, Aces High della Hi Tech Creations, Warbirds della I-Magic Ondine ed in tempi recenti Il-2 Sturmovik della Ubi Soft, con tutti i vari upgrade succedutisi nel tempo.

Destra: le insegne dei gruppi combat PVI (immagine tratta dal sito combat PVI)

- Gruppo Falchi : è il gruppo dedicato ai simulatori combat moderni, i Jetfighter. E' impegnato ad organizzare ed a coordinare gruppi di volo in multilink, attualmente dedicati all'impareggiabile Falcon 4 della Microprose.

Falcon 4 è il più preciso, il più realistico ed il più coinvolgente simulatore moderno disponibile sul mercato.

Grazie a Falcon ci si può cimentare in vari tipi di missione, dagli attacchi a bersagli terrestri alla difesa dello spazio aereo, fino alla scorta di un gruppo di volo, per terminare con un delicatissimo rifornimento in volo, sempre però sotto l'occhio vigile dell'Awacs.

- Gruppo Tornado : Il compito primario di questo gruppo è quello di coordinare la partecipazione di pattuglie militari nei fly-in civili di PVI, creare le missioni per il multiplayer, organizzare le pattuglie, stabilire il tipo di aviogetto in uso di volta in volta. Il simulatore usato da questo gruppo è Flight Simulator della Microsoft, nelle varie versioni succedutesi nel tempo.

- Gruppo Mangusta : dedicato ai simulatori di elicotteri da combattimento, nasceva all'epoca di Longbow2 della Janes, successivamente trasferitosi su Gunship! della microprose. Questo gruppo ha svolto diverse missioni, di cui si possono leggere i report sul sito combat. Oggi è in stand by, soprattutto per la mancanza di questo tipo di simulatori sul mercato (si trovano solo prodotti per PS2 poco realistici).

- Gruppo Calabroni : voleva essere un gruppo riservato a quanti preferiscono volare su aerei imbarcati su portaerei, fu costituito all'epoca del lancio di F/A 18 della Janes, bellissimo simulatore di F18 Hornet. Ha svolto solo poche missioni perché il simulatore ebbe una scarsa diffusione e solo pochi appassionati dentro PVI. Ad oggi il gruppo è inattivo, salvo qualche uscita su Harrier, che però viene effettuata all'interno del gruppo Tornado con Flight Simulator.

- Gruppo Quercia : è rimasta solo un'idea quella di avere un gruppo operativo formato da ATC militari e AWACS. In effetti questo servizio viene svolto da IVAO e PVI combat ne usufruisce quando vola sui loro servers.

LE INIZIATIVE ON-LINE e I RADUNI

Tantissime le iniziative on line, voglio ricordare le più importanti (di cui si trovano i report sul sito):

1° RAID STORICO, con Combat Flight Simulator a bordo Folgore e poi dei Veltro, abbiamo effettuato un lungo volo di trasferimento a tappe da Campoformido a Tripoli, attraversando tutta l'Italia. Le livree degli aerei erano tutte create da Roberto Fusi, che si atteneva scrupolosamente ai modelli storici.



TOUR DEGLI AEROPORTI MILITARI (T.A.M.), insieme al gruppo Ali Virtuali di Vicenza , capeggiato da Angelo Liberalato, abbiamo eseguito un tour a tappe con FS98, toccando i principali aeroporti militari Italiani.

Nel 2001 ci fu anche il seguito , denominato ENAT (European Nato Airfield Tour).

INDIA 43-21, con FS2000 volo di rientro da Goose Bay verso Piacenza di un gruppo di Tornado, attraverso l'Oceano Atlantico.

OPERAZIONE BROKEN ARROW , con FS2000 sulla base di Nellis alcune coppie di F-16 hanno dato la caccia ad un aereo stealth.



IL2 ON LINE ARENA, missioni di addestramento svolte tra le squadre di PVI combat e dell' AMVI, si utilizzava IL2, a quei tempi uscito da poco in commercio, ma che aveva sbalordito tutti per realismo e tenuta on-line.

Sinistra : immagine tratta dal sito combat PVI

ALLIED FORCE 3, con Falcon4 una bellissima serie che vedeva impegnati i Piloti di PVI e quelli di altre

squadre (69° - AMVI - VIAF) in una gara a punteggio. La corretta esecuzione delle missioni veniva esaminata attraverso il debriefing, per l'assegnazione di punti. Vincitore della gara l'ottimo Marco SHARK Cova di VIAF, mentre come miglior pilota si è affermato Giorgio GIPODIABLO Palenzona di PVI. Sul sito sono ancora pubblicate le tabelle e i grafici.

FUN DOGFIGHT TOURNAMENT Un torneo dogfight divertentissimo, organizzato da Alessio BADWOLF Ruggiero.

PILOTARE UN WARBIRD organizzato e diretto dal mitico Giulio BOBO7 Di Stefano, è stata una vera e propria scuola di volo on-line.

I corsi CAF1 e CAF2(CORSO ADDESTRAMENTO FALCON) ,inventati dallo specialista di Falcon4 GIPODIABLO (autore anche delle famose pillole di GIPO), attraverso i quali si sono formati piloti come Pippo CONDOR Mocogni, Luca LUPO Borghini, Luca SPEED Bongarzone (attualmente responsabile gruppo Falchi ed istruttore CAF)e tanti altri.

Per arrivare infine ai tempi odierni con la RED FLAG, MISSIONI STORICHE (mitico l'attacco a Pearl Harbor), corso ELITE, 366°.

Tutte queste attività on-line si sono intrecciate con le manifestazioni organizzate da PVI, che vedeva coinvolto anche il settore combat. Ricordo Grosseto nel 2000, con un intercettamento guidato da veri guardiacaccia dell'aeronautica militare.

Imola nel 2001, presso l'albergo di Sergio Lanzarini, vide il grande successo della gara di appontaggi, al cui vincitore è stato regalato un Hotas Cougar della Thrustmaster.

Forlì nel 2002, dove per la prima volta si esibì una pattuglia acrobatica virtuale, facendoci venire la voglia anche a noi di PVI: nacque infatti PVI Angels.

Forlì 2003, dove fu organizzato il Golden Falcon tra squadre diverse e PVI Angels tenne la prima esibizione dal vivo.

l'Ostia Air Show, dove PVI combat era presente con uno stand .

Forlì 2003, di giorno ci si diverte nello stand con gare di Velocità (vince Fabrizio RAPTOR Stotani), cooperative con Falcon4 , esibizione dei PVI Angels, ma la sera ci si diverte ancora di più a tavola con gli amici.

Forlì 2005 con la grande spettacolarità della gara di velocità , del dogfight e delle missioni con Falcon4, oltre al solito successo dei PVI Angels, con interviste in diretta dei partecipanti.

Lito "eagle" Consolo

Sempre nel settore Combat , diamo la parola ad un'altra sua colonna portante, BOBO7 alias Giulio Di Stefano, che testimonia un altro fenomeno incredibile , presente in alcuni soci PVI: Bobo7 è infatti un vero pilota di Elicotteri del Soccorso Aereo regionale e per lui il volo è un lavoro quotidiano, di cui, a fine turno, dovrebbe avere la nausea. Invece la sua professione non gli impedisce di essere anche un appassionato di simulazione di volo combat.

QUANDO SI DICE LA PASSIONE....

Di Giulio "bobo7" Di Stefano

Facevo i turni a L'aquila, in Abruzzo, come pilota di elisoccorso.

C'era un PC che per me era poco più che un mobile ingombrante, ma dove i miei più giovani colleghi tenevano situazioni, scaricavano la posta etc.

Arabo per me

.Poi un giorno un collega si mise a svolazzare con FS98, e la cosa mi sfiziò, anche perchè era di un realismo impressionante:facevamo le procedure strumentali come fossero vere, e , cartina jeppesen alla mano, ci divertivamo e ci allenavamo al volo strumentale.

Poi uscì Combat flight simulator e lì mi venne la febbre

.Sono sempre stato appassionato di storia e di storia dell'aviazione, specie quella che riguarda il periodo a cavallo della seconda guerra mondiale.

Destra:Giulio "bobo7" Di Stefano, ai comandi reali del suo elicottero

CFS fu un colpo di fulmine.

Stavo lì a fare campagne dalla mattina alla sera. e presi tutte le medaglie possibili

.Smontai il pc dell'ufficio e lo portai a montare una nuova e più potente scheda grafica con la complicità del mio giovane cognato che è un professionista dell'informatica.

E pensare che prima lo prendevo per matto.

Lui era convinto che mi sarebbe passata di lì a poco, ma non fu così

.Anzi, scoprii il combat in multiplayer.

Erano i tempi della gaming zone della Microsoft, e visto che il giorno dovevo volare davvero, non rimaneva che la notte per dare sfogo ai miei istinti da guerriero

.Una notte, durante un multy, piombarono in sala operativa i Carabinieri: erano le due di notte ed erano convinti che in ufficio, un prefabbricato attaccato all'hangar sull'aeroporto di Preturo, ci fossero i ladri

.Macchè.



E ti mancheranno le persone di qui,



Le pagine sono ottimizzate per la visione a 800x600.

Click  to enter

Era solo il pilota di turno, cioè io, che cuffiette in testa e joystick nella destra, cercava di tenere il suo hurricane in coda ad un avversario in una sessione combat in gaming zone.

Sinistra: immagine tratta dal sito combat PVI

Poi scoprii, non ricordo come, i PVI

.Compilai il modulo d'iscrizione ed il giorno dopo mitelefonò

Giorgio “gipodiablo” Palenzona , per darmi il benvenuto
 .Il resto è storia dei nostri giorni, anche se, con alti e bassi sono passati sei anni.
 Mia figlia, che nasceva in quei giorni, oggi va in prima elementare, ed io...sono diventato Colonnello e responsabile della sezione Folgore dei combat PVI
 .I miei colleghi, quando gli mostro orgogliosamente la roster dei Combat, a volte fanno i sorrisetti.
 Poi mi telefonano a casa e mi chiedono la copia di Falcon4.
 Anche Mario (Petrullo-NDR) fa parte di questa storia.
 Quante e-mail ci siamo scambiate e quante risate leggendo le sue esternazioni.
 Parlare di PVI e parlare di Mario è sempre stato tutt'uno. La sua mancanza ci ha avvicinato tutti un pò di più.
 BOBO7 Giulio Di Stefano

IL RADUNO COMBAT PRESSO IL MUSEO DELL'AERONAUTICA DI VIGNA DI VALLE

Come ricordato sopra da Lito Consolo, i rapporti con l'A.M.I. si concretizzarono con l'organizzazione del primo raduno nazionale di PVI Combat, tenutosi nel dicembre '99 presso il Museo Nazionale dell'Aeronautica Italiana di Vigna di Valle, articolato su due giornate che risultarono veramente esaltanti.

L'iniziativa fu facilitata dai rapporti che il padre di un nostro Topgun aveva con il nuovo comandante di Vigna di Valle.

Infatti, nei mesi di attività precedente, si era via via messo in luce, come insuperabile Pilota combat, Fabrizio “raptor” Stotani, un ragazzo giovanissimo, che dimostrava però di essere nato per il volo, avendo un istinto stupefacente, come dimostrò qualche anno dopo, venendo ammesso nell'Accademia Aeronautica in un Concorso che vedeva quasi 10.000 partecipanti.

Ma la storia di questo magnifico ragazzo è talmente affascinante e significativa per ogni pilota combat di PVI (che ha in fondo al cuore il sogno di diventare un vero pilota militare della nostra Aeronautica) che mi sembra giusto lasciare a lui la parola.

DALLA SIMULAZIONE DI PVI, ALL'AERONAUTICA MILITARE ITALIANA

Di Fabrizio “raptor” Stotani (sotto, quando era “solo” un giovanissimo socio PVI)

La mia grande passione per il volo nasce presenta a casa con un corposo fascicolo scritto “Imparare a volare” e, in allegato, civile. Inizio a studiare il manuale e piano successivo acquisto Airliner Simulator, la Poi arriva il momento della lunga serie FS98 continuo a volare “civile” ed è internet, che vengo a conoscenza de Piloti Subito capisco che PVI è l'associazione mi faranno iscrivere? La risposta arriva Giorgio Palenzona che col trascorrere posso diventare socio senza problemi, Compilo il modulo d'iscrizione e ricevo la lunga storia (d'amore?) tra me e splendida famiglia dove condividere la mia passione con persone di tutta Italia.



all'età di 10 anni quando mio padre si e un floppy disk, sulla copertina c'è c'è ATP un primitivo simulatore di volo piano la passione cresce così l'anno diretta evoluzione di ATP. dei simulatori Microsoft, con il mitico proprio nel 1998, navigando in Virtuali Italiani. giusta per me, ma essendo minorenne puntuale dal segretario (il mitico degli anni imparerò a conoscere bene), perfetto! tessera n° 1446. E' l'inizio di una l'associazione, che si rivela una

Il primo contest virtuale al quale partecipo è Crossing Italy, alla fine agguanto il 7° posto entusiasta dell'evento durato parecchie settimane che mi hanno visto "lottare" con mia madre poichè facevo sempre tardi la sera.

Il primo contest reale da spettatore invece è nel 1999 al Centro Congressi Alitalia, accompagnato dall'instancabile papà Roberto. E' la prima volta che conosco di persona i soci e finalmente posso abbinare ai loro nomi dei volti, primo su tutti il grande Giorgio che mi accoglie con gioia immensa.

destra: raptor, "di servizio" ad una manifestazione pubblica di PVI, fa da istruttore ad un giovane appassionato

Nello stesso anno intraprendo un'altra attività di volo questa volta reale.

Spinto sempre da mio padre ci rechiamo in un campo di volo per aerei ultraleggeri vicino casa. Ho solo 14 anni al mio primo volo, staccare le ruote da terra mi dà una tranquillità inaspettata, in volo tutti i problemi che hai sulla terra spariscono e non fai altro che divertirti e goderti il panorama. Anche mio padre incuriosito da questi aeroplanini inizia a volare e dopo il brevetto



acquista insieme a degli amici un aereo tutto nostro.

Per legge l'età minima per il brevetto è 16 anni così dopo qualche mese il mio sedicesimo compleanno posso finalmente sostenere l'esame.

Questa esperienza mi dà la possibilità di paragonare il volo reale con quello simulato ed entrambi mi aiutano a migliorare le capacità sia nel volo reale che in quello virtuale.

Sinistra: raptor vicino al leggendario DH 82 Tiger Moth ricostruito, sul quale ha volato con il mitico comandante Giancarlo Bonometti dei famosissimi RUSTY ANGELS

Con l'uscita di CFS1 capisco che è il volo militare quello che mi stuzzica di più il palato, così grazie ad un ristretto gruppo di soci "capeggiati" da Lito Consolo, Roberto Fusi e Marco Cammarinesi vedo sorgere la Sezione Combat.

La prima uscita combat è a Grosseto nel 2000 dove incontriamo i leggendari piloti del 4° Stormo, la manifestazione è un successo, le gare combat si svolgono in modo perfetto e arrivo primo nel torneo CFS, sicuramente un evento indimenticabile ma che è solo il primo di una lunga serie.

Con particolare affetto ricordo il contest svoltosi presso il Museo Storico AM di Vigna di Valle nel quale, nonostante le difficoltà organizzative, riuscimmo a trascorrere un fantastico fine settimana.

Successivamente divento responsabile del gruppo Folgore (il volo storico è quello che mi affascina di più) e continuo a partecipare e a collaborare alle varie iniziative di PVI.

La sezione combat cresce e le attività si intensificano, la particolarità della nostra sezione è la grande gamma di simulatori che viene utilizzata.

Dal più famoso CFS2 fino al più complesso Falcon 4 passando per i combat si specializzano in un'ampia gamma di combat sim.

Nel 2002 è la volta del Contest di Imola dove la sezione combat presenta un intenso programma fatto di gare e dimostrazioni che ha richiesto almeno 2 mesi di preparazione e addestramento.

In quest'evento mi classifico primo al Top Gun Team ed all'Hotas Cougar Race.

destra: raptor con il papà Roberto, all'Accademia Aeronautica di Pozzuoli



Nel dicembre 2002 nasce l'idea di creare una pattuglia acrobatica, le sorprendenti caratteristiche di IL2 permettono di volare in multiplayer con un realismo mai visto prima.

Sorge così la PVI Angels che mi darà molta soddisfazione in tutte le successive manifestazioni. Oltre ad essere uno dei piloti (precisamente il N°2, leader della seconda formazione) mi interessa anche della stesura del programma acrobatico che riceverà continui aggiustamenti.

L'anno seguente partecipo a tutte le manifestazioni dell'associazione, da Forlì ad Ostia fino a Novero, sicuramente il 2003 è stato l'anno più attivo in PVI per me.

Il 2004 invece è l'anno del cambiamento, finite le scuole superiori tento il concorso per entrare in Accademia Aeronautica come pilota (corso Eolo V), la selezione mi tiene molto impegnato e sono costretto ad allentare le partecipazioni alle attività PVI cercando comunque di non abbandonarle mai.



Sinistra: raptor e il SF 260AM sul quale ha conseguito il Brevetto di Pilota di Aeroplano (BPA), risultando il primo classificato del Corso

A fine agosto 2004 ricevo la lettera che mi conferma di essere tra i vincitori del concorso, così lascio casa alla volta di

Pozzuoli. A metà settembre sono a Latina per la selezione al volo sull'SF260 che poi si concluderà in modo stupendo, al termine dell'attività sarò il primo al volo del corso.

destra: raptor, a sinistra, con 2 colleghi piloti AMI



A causa degli impegni accademici non riesco a partecipare ai vari contest PVI anche se cerco di seguirli telefonando ai soci e agli amici presenti.

Ormai sono all'inizio del secondo anno e spero una volta terminata l'Accademia di poter tornare ad occuparmi di PVI e del settore combat a me tanto caro.

Fabrizio "raptor" Stotani

A proposito di sogni in fondo al cuore di ogni socio PVI, è doveroso ricordare anche il caso di Mauro Danielli, che ha cominciato come socio PVI ed ora è un pilota professionale di Alitalia, pur continuando a rimanere con noi per darci, con la sua usuale generosità, modestia e simpatia, un contributo tecnico preziosissimo, oltre che la sua amicizia.

Anche in questo caso, un normale socio PVI ha realizzato il sogno che ogni vero simmer ha: passare dalla simulazione al reale

A lui la parola.

* * * * *

DA SOCIO PVI A PILOTA PROFESSIONALE ALITALIA

di **Mauro Danielli**

La mia carriera di pilota virtuale inizio' ufficialmente nel 1994, anno in cui i miei genitori comperarono il primo PC con sistema DOS.

Facendo un rapido passo indietro, ai tempi del glorioso Commodore 64 - avevo circa 10 anni - Solo Flight mi tenne un po' impegnato per cercare di far "posare" quella striscia nera su una specie di H in mezzo al deserto verde. Da quell'esperienza ricordai che l'aereo andava appoggiato per terra con garbo mantenendo certi parametri altrimenti... "game over".

Poi venne l'Amiga e io rimasi quasi del tutto indifferente alle possibilita' simulate di quel computer, tranne giusto un simulatore militare (Birds of Prey se ricordo bene) che permetteva di pilotare tantissimi aerei tra cui il C130, con cui mi divertivo a fare le missioni di scarico truppe e/o armamenti. Senza saperlo stava facendo capolino la mia vocazione di "trasportatore" e non di "guerriero" :-)

Arriviamo quindi al 1994. Un 486 dx2 a 66mhz fece ingresso in casa mia senza sapere cosa avrebbe scatenato. Manca l'altro personaggio chiave della storia: il mio vicino di casa. Amicissimi da una vita, anche lui era passato al PC.

Un giorno mi "presto" " Flight Simulator 5.0 e io lo installai.

Sotto: Mauro Danielli, da “normale” socio PVI, svolge anche funzioni di ATC o di pilota ai nostri incontri pubblici

*Fu una sorta di amore a prima
A quei tempi, venendo dall'Amiga,
notte... Intuii che avevo davanti un
impegnato tantissimo ma,
volare con la fantasia per molto
Superato qualche scoglio iniziale
e ricordando Solo Flight e'
da quel momento quasi nessun
installato sui miei computer
simulazioni di qualcosa che si*

*Nessuno mi aveva mai insegnato
(appassionato pure lui) mi aveva
Flight trasmettendomi le poche
Ma poi feci tutto da autodidatta.*

*il funzionamento dello strumento OBS (l'antenato dell'HSI) dopo ore e ore di voli su Chicago Meigs Field.
Avevo capito uno strumento base della navigazione che mi apri' la strada per andare oltre.
Intanto la fantasia continuava a volare e Internet cominciava a diffondersi.*

Intanto avevo scoperto Italy Scenery per Flight Simulator 4. Era compatibile con il 5, la grafica era un passo decisamente indietro, ma fu un altro amore travolgente perche' il cuore volante pote' finalmente tornare a casa, in Italia (a quel tempo gli scenari europei di default non c'erano!!).

*Il tempo passa e Internet mi aiuta a trovare finalmente qualche
aereo diverso dai soliti; non pensate a quello che c'e' disponibile
ora... Tutto quello che trovavo era una sorta di Cessna o Learjet
"travestito", ma era gia' sufficiente ad alimentare la fantasia.*

*In tutto questo tempo - quasi tre anni - , non avevo la piu' pallida
idea di cosa fosse PVI.*

Destra: Mauro Danielli, a sinistra, vola in rete con altri soci, in un raduno PVI



*vista!
certa grafica me la sognavo di
qualcosa che mi avrebbe
soprattutto, fatto letteralmente
tempo.
(i tasti, il joystick analogico, ecc.)
scattata la molla della passione;
altro gioco e' mai piu' stato
(erano comunque sempre
muove).*

*nulla sul volo; solo mio padre
un po' aiutato ai tempi di Solo
nozioni che sapeva.
Ricordo che riuscì a comprendere*



*Finche' un giorno, leggendo il forum di Flightsim.com che a quel tempo era il mio fornitore ufficiale di materiale per Flight Simulator, lessi un messaggio di un Italiano, tale Carlo Brasca :-)
Dato che era il primo italiano che leggevo su Flightsim gli mandai un messaggio di saluto.
Lui fu molto gentile a rispondermi e mi invito' anche ad una sorta di manifestazione che si sarebbe tenuta nella mia citta' (Bologna) dopo qualche mese, per conoscerci di persona. Si trattava del Contest che PVI organizzo' al Novotel di Villanova di Castenaso. Era Novembre del 1997.
Incuriosito dalla cosa, scambiai qualche email con Carlo, e questi mi racconto' anche della gara, che avrebbe partecipato con la squadra di Milano e che se volevo potevo essere il loro "passeggero virtuale".
Cavoli! Un onore!*

*Della manifestazione ricordo quasi tutto: cose mai viste prima per me! L'automanetta sul 737, l'anteprima di Flight Simulator 98, "Bigmama" con la sua poltrona/aeroplano (un mito dei piloti combat!).
Ma ricordo anche tutto il resto: l'organizzazione, le tante persone che lavoravano per passione. E la squadra di Milano che mi aveva adottato come passeggero.
Ricordo che al microfono c'era un buffo personaggio con gli occhiali che non stava mai zitto un secondo e commentava le immagini degli aerei dei vari equipaggi. Imparai molti mesi dopo che era un avvocato ed era Giorgio Palenzona, uno dei fondatori di PVI :-)
E poi ricordo questo: ma quei Comandanti in divisa Alitalia erano veri o virtuali?? Veri. Cosa ci fanno qui? Lo imparai dopo, sentendo la loro presentazione del corso "Il pilota virtuale" sui simulatori dell'MD80 a Fiumicino. Erano il Com. Costantino e il Com. Finocchio.*

Pensai: tutto bellissimo ma io cosa potrei mai dire col mio Cessnino o poco piu' in mezzo a tutti questi adulti (avevo 21 anni) pazzi scatenati, con attrezzature spettacolari a disposizione?

Nulla. E infatti in quell'occasione non mi iscrissi a PVI.

Ma arrivo' la seconda occasione.

*Da parecchi anni frequentavo a Bologna una sala di un circolo Arci che metteva a disposizione dei soci una postazione computer collegata ad Internet. A quei tempi io viaggiavo ancora col modem a 14400 baud e quel ritrovo era perfetto per scambiare files, amicizie, vedere film, insomma socializzare.
Ma Flight Simulator non lo conosceva nessuno. Tranne un certo Silvano Primavera, che, una sera del 1998, chiese al gruppo PVI di Bologna di organizzare una sorta di presentazione dell'attivita' di PVI.
Alessio Franceschi, ai comandi di Mad Dog (per me era un'astronave!!) volo' una tratta Fiumicino-Bologna con un perfetto atterraggio a centro pista.*

*Era il momento. Presi il coraggio a due mani, andai dalle persone che mi ricordavo essere i "capi" del gruppo di Bologna e dissi loro: "Salve! Mi voglio iscrivere a PVI"
Giovanni Roli e Ugo Mariani mi risposero: "Benvenuto! Noi ci troviamo una sera alla settimana all'Aeroclub di Bologna".
Riuscii finalmente a far parte di un gruppo che aveva il mio stesso hobby e ad imparare una marea di nozioni sul volo, sugli aerei, sugli aeroporti, sugli ATC. Perche' c'era sempre qualcuno disponibile a spiegarmi tutto.
Capii anche definitivamente che c'era ormai un certo legame fra volo virtuale e volo reale perche' la tecnologia degli Home Computers stava correndo all'impazzata. E imparai anche a pilotare l'Astronave (Mad Dog di Rodolfo Arata).*

*Arriva quindi il Contest di Roma, nel gennaio 1999: Ugo Mariani, come Coordinatore della sede di Bologna, decise che avremmo partecipato con due equipaggi. Io ero con l'equipaggio 2: Silvano Primavera e Angelo Turetta; ovviamente i due esperti erano loro, ma io me la cavavo benino con l'Astronave e ci buttammo nella mischia di avarie, nebbie, venti e dirottamenti virtuali.
La fortuna ci aiuto' un po' e finimmo secondi assoluti. Fra le altre cose ricordo anche due simpatici fratelli gemelli (ma veramente uguali!), nostri vicini di postazione, che chiesero agli ATC di parlare italiano perche' all'epoca non capivano nulla di inglese... :-)*

*Avevo viaggiato fino a Roma, ero stato in compagnia di ottime persone conversando del mio argomento preferito, mi ero divertito un mondo e avevamo quasi vinto la gara!
Tornai a Bologna con la sensazione che prima o poi qualcosa sarebbe successo e che a Roma ci sarei tornato...*

*Non senza dimenticare le manifestazioni di Castelplano, Thiene e di Bruxelles (seconda volta della mia vita all'estero), arrivo quindi al dicembre del 1999.
La sede PVI di Bologna si era gia' spostata nella suddetta sala del circolo Arci.*

Un venerdì sera Ugo mi porta due fotocopie con l'articolo di un corso di pilotaggio (vero) organizzato da Alitalia. Il corso era piuttosto allettante, nonostante il costo, ed organizzato anche in modo da agevolare chi non avesse capacità economiche consistenti. Le varie prove teoriche e pratiche per essere ammessi al corso erano gratuite.

Aggiungo che da almeno un anno avevo la mezza idea di cominciare un corso di pilotaggio reale e stavo già mettendo da parte lo stipendio. Le cifre erano ancora inarrivabili ma... qualcosa si stava muovendo...

Alla fine di Dicembre del 1999 la Scuola di Volo Skymaster di Alitalia riceve una mia email (solo un'email) in cui chiedo informazioni sul corso e lascio qualche dato personale. Nemmeno i miei genitori sapevano nulla.

"Chissa' quando e se mi risponderanno" mi dico.

Giusto il tempo di far passare le feste... Il 10 Gennaio del 2000 (era un lunedì) ricevo una telefonata da un responsabile Skymaster che in breve mi dice che partirà un corso il 29 e ci sono ancora posti liberi. Da mercoledì (il 12) sarei potuto andare a Roma per cominciare l'iter di ammissione.



Sinistra: Mauro Danielli in divisa Alitalia

Non ero laureato. Avevo lasciato l'università ormai da un anno perché avevo umilmente capito che non faceva per me. In quel momento avevo un lavoro sicuro, a tempo indeterminato da pochi mesi; facevo l'operaio, mi andava anche bene e avrei avuto possibilità di fare di più'.

Ma niente. Mi ritrovai alle 6 di mattina del 12 gennaio alla stazione Termini di Roma (ero tornato...); dopo aver chiesto tutte le ferie e riposi possibili per una settimana e dopo una notte mezza insonne in treno.

E così via per altri 10 giorni di prove teoriche, pratiche e idoneità fisica; e Bologna-Roma-Bologna in treno. Alla fine fui ammesso. Il corso sarebbe partito dopo meno di una settimana. Mamma? Vado a vivere a Roma.

Quello che è successo dopo è già storia più recente (più o meno). Dopo due mesi di corso ero ancora più convinto che avrei avuto buone possibilità di fare il pilota civile. Dopo 5 mesi di lezioni per 6 ore al giorno senza aver mai visto nemmeno un pezzo di aereo e ancora di più dopo i primi positivi esami teorici, ero convintissimo di fare il pilota.

Il 4 luglio del 2000 sbarco in America per toccare finalmente con mano un aereo. L'impatto dei primi voli è notevole: all'inizio l'aereo vero non è Flight Simulator, più che altro per il fatto che si muove tutto e tu ci sei dentro. Per di più in un posto sconosciuto (La California) e con gente che non parla italiano. Fortunatamente vedo che tutti i miei compagni di corso hanno le stesse identiche difficoltà, anche chi aveva già qualche esperienza di volo vero, per cui mi sono detto: "Bene, tutto normale allora"

Infatti. Dopo circa 150 ore di volo sul Beechcraft BE36 Bonanza, torno in Italia per altri 4 mesi di corso teorico e 4 di corso pratico, con altre 100 ore circa sul turboelica Cheyenne.

Alla fine di Ottobre un volo col Cheyenne Genova-Alghero, con l'esaminatore sullo strapuntino, mi consegna il mio brevetto di volo commerciale. Un sogno quasi impossibile si era appena realizzato.

Da quel gennaio 2000 ho sempre mantenuto i contatti con PVI: purtroppo mi sono perso un po' di manifestazioni. Ricordo che verso la fine del 1999 con Ugo e altri amici della sede di Bologna andammo a fare un giro a Grosseto per vedere i locali dove si sarebbe svolto il Contest del 2000. Il Contest vero e proprio non lo vidi mai perché ero a Roma e non potevo muovermi. Di tempo ne avevo veramente pochissimo. Fortunatamente Internet era ormai cosa di tutti i giorni e ho sempre seguito tutto via mailing-list; anche in America ricordo i momenti passati a leggere di avvenimenti dei Piloti Virtuali a circa 10000 km di distanza!

L'11 settembre del 2001, quasi alla fine della realizzazione del sogno, colpisce anche noi Skymaster e presto capiamo che dopo il sogno ci vorrà ancora un po' di pazienza. Ma poteva andare peggio.

Arriva il 2002. Mentre "rendevo il favore" ai PVI con tutto quello che avevo imparato sugli aerei veri, sottoforma di serate alla lavagna, spiegazioni, racconti, e voli virtuali, ho preso anche l'abilitazione da istruttore VFR all'aeroclub di Bologna.

Siamo verso la fine. E' Dicembre del 2002 e sono a Forlì a organizzare con Vitaliano, Ivan e Christian la fiera dell'elettronica. Mentre sono lì che traffico con cavi di rete, periferiche e volantini, squilla il mio telefono cellulare. E' arrivata la chiamata ufficiale di Alitalia Express (che comunque aspettavo da un po' perché alcuni miei colleghi erano già stati chiamati). A Marzo del 2003 vengo assunto da Alitalia Express come pilota sull'ATR Family.

Ora e' Settembre del 2005 e sul mio computer e' ancora installato e utilizzato Flight Simulator 9, quando scendo dall'ATR vero.

Mauro Danielli

* * * * *

Dopo questo doveroso intermezzo, riprendiamo la narrazione dell'evento di Vigna di Valle.

Il caso volle che Roberto Stotani, cioè il padre di "raptor", conoscesse il subentrante nuovo comandante di Vigna e la sua proposta di una manifestazione di PVI combat nel meraviglioso ambiente del Museo dell'Aeronautica, fu prontamente accettata, sia ovviamente da noi che, soprattutto, ed era quel che più contava, dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Ricordo il sentimento di orgoglio quando fu comunicato a PVI che la manifestazione era stata, come d'obbligo, autorizzata dal Ministero della Difesa.

Questo orgoglio per l'importante riconoscimento alla serietà e passione dell'Associazione, fece sembrare sopportabili anche tutte le conseguenti formalità burocratiche (documenti dei partecipanti previamente visti e autorizzati, stop alla sbarra del Corpo di Guardia per il controllo dell'identità ecc.)

destra: Roberto Stotani ad una delle postazioni di Vigna



L'ambientazione di Vigna era davvero unica ed irripetibile: le postazioni dei PC erano allocate in una sala al 1° piano, la cui ampia vetrata dava direttamente sul Museo al piano terra.

Pertanto i piloti che sedevano alle loro postazioni avevano sotto gli occhi le leggende aeree e l'intera storia della nostra aviazione, che quasi si potevano toccare, semplicemente allungando un braccio: l'emozione che si provava era indescrivibile.

Sotto: le postazioni PC guardano direttamente nel sottostante Museo dell'Aeronautica Militare Italiana



L'atmosfera era magica, anche perché eravamo stati accolti alla pari nell'Aeroporto di Vigna: ci sentivamo quindi anche noi, in qualche modo, far parte dell'Aeronautica Italiana, sia pure per le 2 giornate della manifestazione.

In questo clima di accogliente ospitalità, il pranzo lo consumammo alla mensa dell'Aeroporto, insieme agli Ufficiali e ai Graduati, che ci accolsero come camerati, scambiando con noi impressioni e notizie.

Tornati alla manifestazione nel Museo, oltre all'usuale Torneo combat, furono eseguite dimostrazioni di aerei storici italiani creati da Fusi, che venivano proiettate su Maxischermo e adeguatamente commentate per il pubblico da Lito Consolo.



Sinistra: la presentazione al maxi-schermo con il commento per il pubblico di Lito Consolo (seduto in prima fila)

Fu con vero dispiacere che arrivò troppo in fretta la fine

della giornata: ma avevamo la consapevolezza che il Gruppo Combat avesse fatto, con la manifestazione di Vigna, un importante passo in avanti nei rapporti con l'AM, a cui tutta PVI attribuiva grande importanza, come non mancammo di sottolineare a più riprese nel commiato finale.

E infatti quella del 1999 non fu che la prima di una serie di manifestazioni che avvennero negli anni successivi.

Destra: Presidente e Segretario PVI ringraziano il Comandante di Vigna di Valle per aver ospitato la manifestazione combat.



LA QUESTIONE VIRTUALITALIA

Il progetto VIRTUALITALIA-Vaz nacque durante il primo Corso “Il Pilota Virtuale” sui simulatori MD 80 dell’Alitalia, organizzato da Alitalia e PVI, a coronamento dei loro ottimi rapporti e delle iniziative realizzate insieme.

L’obiettivo era di dare un seguito alla positiva esperienza, che tanto entusiasmo aveva suscitato fra i soci PVI, creando , nell’ambito delle iniziative nazionali di PVI, una Compagnia aerea virtuale che si richiamasse alla nostra Compagnia di bandiera.

Tale progetto si concretizzò formalmente con un accordo del **28/11/98**, in un incontro tenutosi a Linate fra i rappresentanti dell’Alitalia, lo staff dirigenziale di PVI (**Alberto Sangalli, Daniele Vasi** componenti del Direttivo e **Giovanni Roli** – Presidente) e il rappresentante della Società ICom incaricata di curare, per conto di Alitalia, il sito web di Vaz.

VirtuAlitalia doveva essere quindi, nel progetto, la linea virtuale dell’Associazione PVI sponsorizzata da Alitalia, che avrebbe concesso l’uso del proprio Logo, per il rapporto di fiducia e collaborazione positivamente sviluppatosi sino allora e con l’obiettivo di avvicinare il maggior numero di appassionati al mondo del volo virtuale e incoraggiarli a praticarlo sempre più seriamente.

In vista di questo specifico obiettivo si concordò fra Alitalia e PVI che Vaz sarebbe stata aperta a tutti, accogliendo fra i suoi iscritti anche i non soci PVI. Condizione irrinunciabile per noi era, però, che la gestione operativa dovesse essere affidata alla medesima PVI, tramite l’impegno diretto dei suoi Dirigenti, che avrebbero prestato la loro opera per la conduzione e la direzione operativa di Vaz.

La nascita di virtuAlitalia fu addirittura **annunciata ufficialmente a Roma il 30-31 gennaio 1999 da PVI e dal dott. Rudan di Alitalia**, in occasione della Manifestazione “Cieli Virtuali del III° Millennio” organizzata da PVI e Alitalia presso il Centro Congressi Alitalia di Roma, tanto che a sigillo di tale accordo tutti gli equipaggi in gara, come già sopra rilevato, avevano come ID l’acronimo VAZ per Virtualitalia.

Nella stessa occasione veniva distribuito alla stampa e al pubblico, il PVI News di gennaio 1999 con un articolo di Alberto Sangalli che confermava:

" si sono avuti contatti con Mediterranea e PVI per giungere all'integrazione di tutte le forze nella nuova realtà. Nel corso di un incontro tenutosi all'aeroporto di Linate il 28 novembre 1993 cui hanno partecipato tra gli altri i presidenti di PVI e Mediterranea Giovanni Roli e Daniele Vasi, sono state definite le regole operative ed il regolamento di virtuAlitalia".

L’accordo prevedeva quindi che virtuAlitalia fosse gestita da PVI per quanto riguarda le attività operative simulate, e dalla stessa Alitalia per le iniziative di marketing e per il progetto d’immagine comunque legato alla diffusione del logo nella comunità degli appassionati, fornendo anche materiale utile per la simulazione, prelevabile tramite il sito web, curato da Alitalia stessa.

In sintesi, VirtuAlitalia, avrebbe dovuto essere, per la parte operativa la linea virtuale di PVI diretta dai propri Dirigenti, mentre per la parte marketing sarebbe stata una “vetrina” on-line di Alitalia, per l’immagine, e per l’avvicinamento dei giovani alla cultura del volo.

Questi erano gli accordi che, come si usa fra persone per bene e in buona fede, non si era sentita la necessità di mettere per iscritto.

E fu un errore, probabilmente dovuto, sia all’illusione che tutti condividessero quegli ideali di passione disinteressata che noi nutrivamo, sia al non aver capito che i successi conseguiti dall’associazione nel mondo della simulazione del volo potevano far nascere tentazioni di ben altro genere.

L’errore, a pensarci bene, è ancora più imperdonabile, perché eravamo già stati scottati dall’analoga vicenda Mediterranea, che, ideata da soci PVI e da questi annunciata ufficialmente (come sopra già riportato) ad una pubblica manifestazione, avrebbe dovuto essere la nostra linea virtuale, ma finì per realizzarsi al di fuori di PVI.

Nel caso di VirtuAlitalia avvenne infatti successivamente che, avendo Sangalli lasciato l’incarico per ragioni private, PVI affidò l’iniziativa ad altri 2 soci PVI, uno dei quali era fra l’altro coordinatore di una sede locale PVI.

I nuovi responsabili s’inserirono nel progetto a titolo personale, attivarono rapporti diretti con Rudan di Alitalia e, per dirla in breve, in poche settimane s’impadronirono dell’iniziativa stravolgendola nel merito e nei fini, diventandone titolari ed escludendone PVI.

Il fatto ci creò sconcerto e rammarico e causò un notevole pregiudizio per l’Associazione, perché venivano messi in crisi i suoi importanti rapporti con Alitalia, che sino allora avevano dato ottimi risultati.

Il punto essenziale e intransigibile per noi era che, se Vaz doveva essere, per la parte simulatoria, un’iniziativa sotto la responsabilità di PVI, allora, per gli stessi principi basilari descritti all’inizio di questa Storia, era PVI che doveva averne il controllo operativo, perché PVI non era in vendita.

Sotto un altro aspetto, veniva messo in dubbio un altro principio essenziale dell’Associazione, cioè il disinteresse personale, l’amicizia e la solidarietà, giacché lo “scippo” era avvenuto, non ad opera di un estraneo, ma di due soci, di cui uno addirittura responsabile di una sede locale, a cui PVI aveva dato piena fiducia e appoggio.

Il quesito che ci si poneva era: potevamo far finta di niente e, come si dice a Roma, “abbozzare”?

Considerati i principi in gioco, la risposta al quesito fu negativa e la reazione di PVI, con l’unanimità del Direttivo, fu perciò molto decisa, sospendendo i rapporti con il dott. Rudan ed espellendo i soci responsabili dell’accaduto.

Seguirono le immancabili polemiche, prevedibili e peraltro del tutto legittime in un organismo democratico come PVI: alcuni Soci, non condividendo o non capendo le ragioni della decisione del Direttivo, uscirono da PVI, non senza dispiacere e rammarico di chi rimaneva, me compreso, che vedevo allontanarsi persone che stimavo.

L’insegnamento che si può trarre, anche per il futuro, da questa vicenda, è che per assicurare l’integrità e la sopravvivenza dei principi fondanti di una realtà associativa, così peculiare ed unica come PVI, a volte si devono purtroppo prendere decisioni difficili e amare, pena la sopravvivenza stessa dell’associazione.

Il secondo insegnamento è che c’è sempre da stare attenti a quei personaggi (rari, per fortuna, ma pericolosi) che antepongono l’ambizione e la visibilità personale (quando non sono veri e propri interessi) al “gioco di squadra” disinteressato e allo spirito associativo.

La controprova dell’inevitabilità e della giustezza di quella decisione è che PVI superò anche questa vicenda e riuscì poi finalmente a crearsi, individuando le persone giuste di gran talento e passione, la sua linea virtuale (PAT-PVI Airlines Team, vedi oltre i particolari) continuando ad evolvere e progredire negli anni successivi fino ad oggi, sia in campo nazionale che internazionale.

Per la cronaca, il dott. Rudan andò poco dopo in pensione e di quei 2 soci (che , fra l'altro, poco dopo ebbero un diverbio e si separarono) non ricordo neanche più il nome.

I RISCONTRI DELLA STAMPA 1999

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

Brevetto online



Volare - Dicembre 1999

Trionfano in Belgio i Piloti Virtuali Italiani



Volare - Dicembre 1999

Non solo combat



Volare - Ottobre 1999

Ci vediamo sul Concorde

Piloti virtuali di tutto il mondo, allacciate le cinture: è arrivato Microsoft Flight Simulator 2000, la nuova versione del simulatore di volo civile che da ben 17 anni emoziona milioni di appassionati...

Specchio - Ottobre 1999

[Seque...](#)

PVI: operativo il settore Combat



Volare - Luglio 1999

Visite con PVI al CRAV di Roma

Volare con PVI al CHIA di Roma

Tra le compagnie italiane aeree, la PVI è stata scelta dalla CHIA di Roma per la gestione del servizio di trasporto aereo. La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei.

La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei.

Volare - Giugno 1999

Dal personal al brevetto all'Urbe

Dal Personal al brevetto all'Urbe

La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei.

La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei.

Volare - Maggio 1999

Nuovo consiglio nazionale PVI

Nuovo Consiglio nazionale PVI

La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei.

La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La CHIA di Roma è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei. La PVI è la più grande compagnia aerea italiana e ha una flotta di 10 aerei.

Volare - Aprile 1999

Esordio italiano ad Anversa



Volare - Aprile 1999

Un pilota alla cloche virtuale



Corriere della Sera - Marzo 1999

Nei cieli virtuali del III millennio



Volare - Marzo 1999

E il 'comandante' decolla dal salotto

