



LA STORIA DI PVI (1995-2004)

Scritta da Giorgio “gipodiablo” Palenzona



NOTA DELL'AUTORE

Dato il tempo trascorso (più di un decennio!) e la frammentarietà dei documenti, questa storia è un work in progress, nel senso che è stata ricostruita prevalentemente con i ricordi e gli archivi personali dell'autore, che potrebbero però essere talvolta inesatti o carenti.

Saranno perciò benvenute (e inserite nelle prossime versioni) tutte le aggiunte, le correzioni e i ricordi personali (specialmente i nomi dei soci rappresentati nelle molte immagini di questa Storia) di chi vorrà dare un contributo alla Storia di PVI.

Perché una storia di PVI?

E' la prima domanda che mi sono posto, quando mi è venuta l'idea di redigere questa storia.

Tutti quelli che hanno partecipato, in un modo o in un altro, a trasformare un sogno in splendida realtà- che dura ormai da più di dieci anni e si rafforza, anno dopo anno- presumibilmente avrebbero le loro proprie motivazioni, ognuna diversa dalle altre.

Perciò sarà meglio limitarmi ad accennare alle mie personali motivazioni, che sono, in sintesi, le seguenti.

In primo luogo perché, attraverso la storia di PVI, si ravviva il ricordo delle persone, anche quelle che ora sono sparite (in senso metaforico o, ahimé, reale), che su questo progetto hanno incrociato le loro vite, condividendo entusiasmi, fatiche, successi e, perché no? anche polemiche, inevitabili quando c'è autentica passione; ma soprattutto facendo nascere vere amicizie.

Non sembrano, quelli che saranno menzionati, un arido elenco di nomi.

Infatti, dall'opera collettiva di queste persone, di diversa provenienza, occupazione e formazione culturale, è stata costruita la nostra associazione che, superando anche momenti

Ognuna delle persone che ha contribuito alla storia di PVI ha quindi lasciato qualcosa di sé nell’“anima” dell’associazione, contribuendo a forgiare le sue caratteristiche e il suo successo.

Inoltre, lo confesso, c'è l'orgoglio di ricordare a noi stessi che PVI è stata storicamente la primissima associazione (come documentato con tanto di atto notarile!) per gli appassionati del volo simulato creata in Italia, l'associazione capostipite, quindi, che ha fatto da guida e modello, in tutte le iniziative attinenti al volo simulato, per tutte quelle che hanno seguito.

Infatti, come ha detto il poeta Unamuno, "quanto e' stupido l'uomo che non ha passioni né sogni".

Per capire meglio quanto fu straordinaria l'impresa di costituire un'associazione di appassionati del volo simulato negli anni '90, bisogna fare un salto indietro e riportarci all'epoca della fondazione di PVI. Oggi abbiamo processori ultraveloci, antialiasing, vertex e pixel shader, effetti nebbia, trilioni di operazioni al secondo per la ricostruzione grafica delle immagini e chi più ne ha più ne metta.

Per alcuni di noi questo è davvero incredibile, essendo stati testimoni di com'erano limitati i simulatori che hanno catturato per sempre il nostro interesse più di dieci anni fa.

A complicare le cose c'era anche un "framerate" penoso, in altre parole il simulatore si visualizzava a scatti, circa due frames al secondo.

Ciononostante, il decollo dalla mitica pista 36 di Meigs Field a Chicago era sempre un momento magico! (**immagine sotto**)



Era stupendo virare e dirigere l'aereo a destra e sinistra, osservando i grattacieli di Chicago (**immagine sotto**), mentre il problema grandissimo era, con i 2 frames al secondo, riuscire a toccare integri la pista.



La passione era però così forte che, nonostante tutte queste limitazioni, ha cominciato a svilupparsi un interesse per il mondo del volo, spingendo i computers di allora fino ai limiti delle loro possibilità, tentando di ricreare il volo di un aeroplano in conformità a metodi matematici.

In conseguenza di questi sviluppi, la tanto amata e odiata Microsoft acquistò la nuova versione 4 di FS del 1990, diventando da quel momento l'indiscussa star della simulazione del volo civile, fino ad oggi.

Ecco un esempio (**immagine sotto**) di una videata della versione 4.0b di FS che, ne sono certo, susciterà tanti commossi ricordi in qualche vecchio pilota di allora.

Con la introdotta la prima quei tempi) novità, diffusione dei primi possibile effettuare



versione 4 fu anche stupefacente (per correlata alla modem: era ora voli in multiplayer.



Sinistra: il cockpit di FS 4.0b

Si tratta della funzionalità che ha poi rivoluzionato il modo di utilizzare il simulatore, perché

volare in compagnia nei cieli virtuali era (ed è tuttora) un'esperienza davvero unica ed emozionantissima.

Oggi è normale routine partecipare su Internet a veri e propri raduni con più di cento piloti, ognuno con il suo aereo, monitorati, seguiti e in comunicazione vocale con decine di ATC e con gli altri piloti.

Negli anni '90 invece era possibile solo volare in due, previa chiamata telefonica con il modem (all'inizio la velocità massima era di 1500-3000 bauds!) connesso direttamente tra i 2 partecipanti e le comunicazioni erano solo testuali, mediante tastiera.

La versione 4 del simulatore di casa Microsoft realizzò una seconda rivoluzione, perché fu affiancata da un add-on che permetteva di realizzare scenari ed aerei aggiuntivi, il Microsoft Aircraft & Scenery Designer. Poiché lo scenario di base curava solamente cinque aree - New York, Chicago, Seattle, Los Angeles e San Francisco - e tutto il resto era completamente vuoto, un software aggiuntivo per creare altri scenari, come ASD, era una manna soprattutto per noi europei.

Dapprima, infatti, era stato commercializzato uno scenario che riproduceva però solo alcuni aeroporti delle città più importanti d'Europa: Londra, Parigi, Monaco.

Ma l'Italia era semideserta.

Qualcuno di buona volontà cominciò con entusiasmo, usando ASD, a raccogliere il materiale necessario e a realizzare i primi aeroporti italiani. Ma dove raccogliere il materiale? Tenete presente che allora non c'era la diffusione capillare della rete internet.

Finalmente nacque uno scenario italiano completo realizzato da un milanese, Stefano Figoni, cui dobbiamo essere grati, ancora oggi, per aver realizzato un così gran lavoro, dando inizio a tutta la serie di creatori successivi di scenari fino ad oggi, ma soprattutto perché, mettendo a disposizione degli appassionati un'area densa di aeroporti come quella italiana, ha dato un decisivo impulso per la crescita in Italia della passione per la navigazione e per il volo simulato.

Pensate che lo scenario aveva, oltre il software, anche le carte aeroportuali e perfino tante procedure strumentali: doppio merito, quindi, se si paragona lo scenario Figoni degli anni '90 con quelli carissimi d'oggi, spesso senza alcuna documentazione cartacea!

Proprio nel 1994, quasi contemporaneamente alla fondazione di PVI, usciva una patch della nuova e buggata (FS5) versione di Flight Simulator, cioè FS5.1 con una grafica notevole e con un framerate accettabile, il che rappresentava un consistente miglioramento rispetto a FS4.



Sinistra: il cockpit di FS5.1. Sulla parte alta dello schermo, compare il testo di un messaggio inviato in Multiplayer

Raccontare nei dettagli

l'affascinante storia di FS sarebbe troppo lungo e ci farebbe deviare dal percorso di questa storia: in ogni modo, chi fosse interessato, può approfondirla qui

<http://fshistory.simflight.com/fsh/start.htm>

IL PRINCIPIO: LA BBS S&IM

Questo era, in estrema sintesi, lo stato della simulazione del volo in Italia nel 1994-1995.

Allora Internet non era d'uso comune, e alcuni appassionati italiani, soprattutto romani, per parlare di FS frequentavano una BBS.

Per chi è troppo giovane per saperlo, una BBS era un programma che girava su un PC sempre acceso (un server, diremmo ora) e che si attivava alla ricezione di una chiamata telefonica via modem, con comandi rigorosamente da tastiera e schermate spartane in caratteri ASCII.

Ho ritrovato alcuni esempi delle schermate della mitica PVI BBS, che per la verità nacque più tardi dopo la fondazione di PVI, ma che danno in ogni modo l'idea del primitivo contesto informatico in cui si muovevano allora i simulpiloti.

Tenete conto che ora vedete le schermate come continue, che, in realtà, si susseguivano una per una, caricandosi lentamente con i modems a 3 o 14Kb.

BENVENUTI SU PVI BBS

Questa è la BBS ufficiale di PVI - Piloti Virtuali Italiani.

Il vostro Sysop è Andrea Damiani Cosysop Giorgio Palenzona

Controllo posta in attesa (S/n)? S

Controllo la tua posta personale nella tua casella

Non c'e' nuova posta nella tua caella

Premi (Enter) per continuare

Ricerca nuovi files (s/N)? S

Ricerca file dalla data: Premi P to Pause=femare, S per interrompere

Per la posta c'era un sotto-programma della BBS che bisognava lanciare, dopo aver combattuto con criptici settaggi. Notare (sotto) la patetica grafica a caratteri ASCII che

Ecco di seguito la schermata che riportava le varie categorie di files prelevabili.

Aree dei Files:

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| 1 . FS:Documenti e testi | 2 . FS:Suoni e .VOC |
| 3 . FS5:Aerei | 5 . FS5:Pannelli |
| 6 . FS:Utilities | 7 . FS:Adventures |
| 8 . Altri Simulatori e Demo | 9 . FS:Scenari Generici e Utilities |
| 10 . FS5:Scenari Europa | 11 . FS5:Scenari Italia |
| 12 . FS5:Scenari USA | 13 . FS5:Scenari America Sud |
| 14 . FS5:Scenari Asia | 15 . FS5:Scenari Fantasy |
| 16 . FS5:Scenari Francia | 17 . FS5:Scenari England |
| 18 . FS5:Scenari Oceania | 19 . FS5:Scenari Africa |
| 20 . FS5:Scenari Germania | 21 . FS:Drivers |
| 22 . TRACON e ATC | 23 . FINAL APPROACH |
| 24 . ATP | 25 . VIDEOS |
| 26 . Immagini,foto,pictures | 27 . FALCON 3 |
| 28 . FS4 Aerei | 29 . Varie (NON FS) |
| 30 . ATPVI | 31 . Bollettini |
| 32 . VARIE FS | |

In dettaglio il contenuto dell'area dei Pannelli prelevabili, per dare un'idea di quale SW disponessimo allora: a rivederlo oggi, non sembra poi tanto male.

FILES (FS5:Pannelli)

| | | | |
|--------------|-------|----------|---|
| FS5PNL.ZIP | 81561 | 29-09-94 | |
| LPNL02.ZIP | 48299 | 29-09-94 | |
| M80PN1.ZIP | 78226 | 29-09-94 | MD80 Panel for FS5.0a V1.00 english (C) by Peter Kruesi 14.09.1994 |
| M81PN1.ZIP | 32963 | 25-12-94 | MD81 Panel for FS5.0a, english V1.00 (C) by Peter Kruesi 03.12.1994 |
| M81PN2.ZIP | 92327 | 01-01-95 | MD81 Panel for FS5.0a, english V2.00 (C) by Peter Kruesi 30.12.1994 |
| R82PN1.ZIP | 7362 | 29-09-94 | Cessna RG182 Panel FS5.0a, engl. V1.00 (C) by Peter Kruesi 25.09.1994 |
| 727PAN.ZIP | 77121 | 11-09-95 | BOEING 727 FIRST OFFICER'S PANEL for Flight Simulator Version 5.1, SVGA mode |
| WARR-SHR.ZIP | 86081 | 11-09-95 | VIP (Visually Incredible Panel) #3 "PIPER WARRIOR Panel." (For SVGA FS5.1) "WARR-shr" - Shareware. (V1.0) |
| PNL_TOOL.ZIP | 56416 | 24-08-95 | Utilities for building Panels for FS5.0 and 5.1 |
| DKSOBI2.ZIP | 5853 | 12-09-95 | Final Approach |
| RACCTRL.ZIP | 1443 | 12-09-95 | Add the flight controls indicator to RED & BLUE's Panel. |
| B727_PNL.ZIP | 77141 | 19-09-95 | BOEING 727 FIRST OFFICER'S PANEL for Microsoft(R) Flight Simulator(TM) Version 5.1, SVGA mode |
| BOEING.ZIP | 30377 | 08-01-95 | NEW SuperVGA PANEL FOR LEARJET (or DC9...) (C) 1994 by Hardy Heinlin |
| BOEING2.ZIP | 32256 | 15-01-95 | BOEING PANEL No.2 for FS5 Learjet or DC9 by |

Come accennato, all'inizio della storia, vale a dire nel 1994, eravamo ospitati, per lo scambio di messaggi e di files, nel computer di un venditore di PC, che gestiva una BBS (S&IM) che si occupava

Questa BBS era stata un giornalista, tramite la "Computer" dedicata Pino Finizio

che scriveva articoli su FS per questo noto fra gli

In Italia non c'erano esclusivamente al volo avveniva, per esempio, negli USA e nella stessa Europa.



segnalata ai fans italiani di FS da Rivista per cui scriveva, "MP all'informatica: il giornalista era (nell'immagine)

su una rubrica apposita ed era appassionati di FS.

allora riviste dedicate simulato, al contrario di quanto

In Europa c'era una bellissima rivista francese, MICROSIMULAREUR, su carta patinata e a colori, nata sotto l'egida dell'associazione dei Pilotes Virtuelles de France; altre associazioni, analoghe a quella francese, erano attive in Olanda, Germania e Belgio.

In particolare, in Olanda vi era una BBS internazionale sul volo simulato che si chiamava FSfan e che costituiva il punto ufficiale d'incontro MONDIALE dei simulpiloti, sia per quanto riguarda le comunicazioni, sia per il materiale free disponibile creato dagli amatori, sia perchè su di essa s'incontravano i "guru" di FS di tutto il mondo.

Proprio da FsFan apprendemmo che sotto impulso di Kok, con l'assistenza del mago tecnico Schiratti e con l'appoggio dell'associazione di volo virtuale olandese, era stata organizzata un'ulteriore tappa di un evento competitivo di volo simulato della durata di 24 ore, presso l'aeroporto di Shiphol, denominato INTERSTATE, in cui vari equipaggi internazionali si confrontavano in rete in Multiplayer, comunicando con walky-talky con gli ATC, che li monitoravano su un particolare programma creato dallo stesso Schiratti.

Per i dettagli su FSfan e sulla storia degli Interstate vedi qui

<http://fshistory.simflight.com/fsfan/>

Fu un evento straordinario che fece sensazione e di cui noi italiani sentivamo però solo gli echi attraverso FsFan.

Gli italiani infatti, per la loro disorganizzazione e dispersione, non erano presenti, salvo, a titolo personale, Fabio Fanelli, che ne tornò entusiasta e ci raccontò i dettagli, avendo allacciato preziosi rapporti con i massimi esponenti internazionali del mondo della simulazione aerea.

28/02/95: NASCE PVI

A seguito di questi stimoli nacque in alcuni di noi (io, Fabio Fanelli, Andrea Damiani e via via gli altri amici della BBS cui descrivevamo l'iniziativa) l'idea che era arrivato il momento di costituire anche in Italia un'associazione degli amanti di FS: personalmente ero infatti convinto che gli italiani non hanno niente da invidiare alle altre nazionalità, una volta però superata l'iniziale pigrizia organizzativa.

Ritenevo quindi importante costituire un'aggregazione associativa , in modo che anche la comunità italiana di FS potesse dare vita ad eventi importanti come facevano, proprio in quel periodo, gli olandesi, ed essere così protagonisti, e non solo spettatori passivi, della comunità internazionale.

Ci occorreva però l'avallo di Pino Finizio, l'unico che, per le sue conoscenze e per il fatto di scrivere sulla rivista, avrebbe potuto diffondere la notizia presso una platea nazionale più vasta .Gli parlammo e si convinse della realizzabilità del progetto, anche perché gli offrimmo , per vincere ogni sua esitazione, la Presidenza della costituenda associazione.



Mi fu offerta la Segreteria, ma dovetti declinare l'offerta perché ero impegnato in politica e nelle istituzioni forensi, per cui non mi sembrava opportuno sovrapporre queste attività con quella ludica.

La Segreteria fu perciò assunta formalmente da Andrea Damiani (a sinistra)

e io ebbi la carica di Segreteria Operativa, con conseguente trasferimento della sede associativa presso il mio studio

professionale.

Ricordo come se fosse oggi la discussione per la scelta del nome dell'Associazione: Pino Finizio preferiva qualcosa come Federazione Italiana del Volo Simulato, abbreviato FIVS, che a me suonava però un po' burocratica e impronunciabile , mentre ero affascinato dalla semplicità ed immediatezza del termine PVF degli amici Piloti Virtuali Francesi ed insistetti per PILOTI VIRTUALI ITALIANI-PVI.

La mia proposta fu infine accolta e nacque così PVI che ebbe la consacrazione ufficiale per atto notarile del 28 febbraio 1995 (Notaio Rossi di Roma repertorio 48860) di cui ho ritrovato una copia.

Destra: la prima pagina dell'atto notarile costitutivo di PVI con i nomi dei fondatori: Giorgio Palenzona, Giuseppe Finizio, Andrea Damiani, Giovanni Baccaro, tutti di Roma

Studio Notarile Dott. Prof. Luigi Rossi - Via Crescenzo, 48 - Tel. 6540019 - 6876968

Repertorio n.48860

Raccolta n.8855

ATTO COSTITUTIVO

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno millenovecentonovantacinque, il giorno ventotto del mese di febbraio.

In Roma, nel mio studio in Via Crescenzo n. 48.

Avanti a me Dottor LUIGI ROSSI, Notaio in Roma, iscritto nel Ruolo dei Distretti Notarili Riuniti di Roma, Velletri e Civitavecchia, senza l'assistenza dei testimoni per espressa rinuncia concorde fattane dai comparenti, con il mio consenso, sono comparsi:

- PALENZONA Giorgio, nato a Cagliari (CA) il 26 gennaio 1942, residente in Roma (RM), Via Carlo Mario n. 7, avvocato;

Codice Fiscale PIN GRC 42A26 B354B;

- FINIZIO Giuseppe, nato a Milano (MI) il 16 gennaio 1941, residente in Roma (RM), Via dei Gracchi n. 6, grafico;

Codice Fiscale FNZ GPP 41A16 F205T;

- DAMIANI Andrea, nato a Roma (RM) il 15 giugno 1965, residente in Roma (RM), Via Donatello n. 15, professore;

Codice Fiscale DMN NDR 65H15 H501R;

- BACCARO Giovanni, nato a Napoli (NA) il 10 aprile 1928, residente in Roma (RM), Via P. De Cristofaro n. 40, ingegnere;

Codice Fiscale BCC GNN 28D10 F839M.

Detti comparenti, della cui identità personale io Notaio sono

ARTICOLO 1 - Denominazione, durata e sede

È costituita un'associazione denominata "Piloti Virtuali Italiani -P.V.I." con durata illimitata, per conseguire gli scopi di cui all'articolo 3.

L'Associazione ha sede in Roma.

ARTICOLO 2 - Ordinamento

La P.V.I. non ha fini di lucro ed è retta dalle Norme del Codice Civile Italiano, dalle altre norme applicabili e dal presente Statuto.

ARTICOLO 3 - Scopi dell'Associazione

La "Piloti Virtuali Italiani" ha come scopi:

- la promozione, la diffusione e l'approfondimento della cultura aeronautica, sia nei suoi aspetti tecnici che in quelli spirituali di solidarietà tra le persone, e di superamento delle barriere geografiche, politiche, razionalistiche, sociali e religiose che permangono nell'umanità;
- la promozione, la diffusione e l'approfondimento delle applicazioni informatiche, telematiche ed emulative delle attività aeronautiche, valorizzando l'aspetto disinteressato e ludico, quale strumento di comunicazione universale e di comunione interpersonale;
- il conseguimento di facilitazioni per la diffusione e la distribuzione del materiale software e hardware relativo ai

Toccò a me il compito di stendere lo Statuto di PVI, non solo per la mia professione di avvocato, ma soprattutto perché ero stato il più acceso e convinto fautore della sua costituzione.

Sinistra: la prima pagina dello Statuto PVI ricevuto dal Notaio

Nello Statuto mi sforzai quindi di inserire quelle idee, o meglio, quegli ideali che mi avevano profondamente

emozionato ed affascinato nei contatti col mondo di FS e che ritenevo dovessero costituire anche il fondamento della nostra associazione.

Sono quelli sintetizzati nel primo punto dell'art. 3 dello Statuto.

La "Piloti Virtuali Italiani" ha come scopi :

a) la promozione, la diffusione e l'approfondimento della cultura aeronautica, sia nei suoi aspetti tecnici che in quelli spirituali di solidarietà' tra le persone, e di superamento delle barriere geografiche, politiche, nazionalistiche, sociali e religiose che permangono nell'umanità';

La conferma della loro validità è data dal fatto che, nonostante gli anni passati e le modifiche subite dallo Statuto PVI nelle sue parti tecnico-organizzative, quel concetto è rimasto identico a quello di allora.

I PRINCIPI ESSENZIALI DI PVI

Vale la pena di ricordare quali sono questi valori che, al di là degli aspetti tecnici e ludici, permangono tuttora, costituendo ancora oggi uno dei tratti distintivi di PVI.

In primo luogo **il metodo democratico** per le decisioni e l'elezione della dirigenza: forse non ci avete mai riflettuto, ma PVI è fra le poche associazioni del settore in cui la dirigenza è eletta alla luce del sole, dai soci, in una pubblica assemblea, in cui tutti possono candidarsi.

Anche le decisioni prese dalla dirigenza eletta rispettano il principio democratico della maggioranza e della trasparenza.

Sembra ovvio, ma fatico a trovare altri esempi democratici nel nostro settore: per es. IVAO (grande realizzazione a cui va, sia chiaro, tutta la mia ammirazione e gratitudine) si

regge però su un sistema che tecnicamente si definirebbe oligarchico, perché le scelte dei dirigenti sono fatte, NON per elezione, ma per cooptazione da parte degli altri dirigenti e in cui gli aderenti, che non pagano alcuna quota, non hanno però alcuna voce in capitolo, dovendo solo uniformarsi alle decisioni prese dall'alto, non è neanche ben chiaro come, così come non è chiaro chi si accolli le spese che un'organizzazione del genere certamente comporta, se non altro per l'uso di numerosi servers sparsi nel mondo.

Altro valore fondante di PVI è il **totale disinteresse economico e l'assenza dello scopo di lucro**: principio molto sensibile, per conservare il quale PVI ha attraversato periodicamente pericolose crisi.

Il problema nasce dal fatto che condurre e gestire un'associazione con centinaia o migliaia di iscritti comporta un durissimo lavoro, perdite di tempo da sottrarre alla famiglia e al resto della vita e spese notevoli anche sul piano personale.

All'inizio dell'impegno, l'entusiasmo fa superare di slancio gli ostacoli, ma, col procedere, la fatica e i sacrifici si fanno sentire, specie se la dedizione all'associazione è totalizzante, per cui s'impone una scelta; o continuare il lavoro associativo, trascurando quello abituale, il che comporta però che il lavoro associativo deve garantire una giusta retribuzione; oppure rinunciare all'impegno nell'associazione.

Nella storia di PVI queste due tendenze si sono spesso confrontate, anche duramente, ma alla fine ha sempre prevalso il mantenimento del disinteresse economico e dell'assenza dello scopo di lucro, favoriti dal metodo democratico che assicura il ricambio "umano" per chi è preda della inevitabile stanchezza.

Infine il valore **dell'indipendenza e autonomia economica**, conseguita con le quote associative, con eventuali contributi di sponsors e con altre iniziative dell'associazione.

Anche questa, se ci riflettete, è un punto cruciale: l'alternativa infatti all'autonomia economica dell'associazione è costituita dalla presenza di "mecenati" che ne finanzino l'attività.

Non c'è niente di male in questo, ma il problema con i "mecenati" è che, da una parte, la vita dell'associazione viene a dipendere totalmente dalla loro permanenza, perciò se il mecenate per qualsiasi ragione si stanca, viene a morire anche l'associazione (come abbiamo visto, anche di recente, accadere ad altre realtà della simulazione aerea); dall'altra che un "mecenate" che finanzia interamente un'associazione, difficilmente riesce ad astenersi da interferire nelle sue scelte ed è difficile contrastarlo, considerato che è da lui che dipende la stessa sopravvivenza dell'associazione.

Ricapitolando, **i principi essenziali** su cui è fondata la nostra associazione e che spiegano, a mio parere, la sua validità e pluriennale longevità, sono:

carattere democratico, rifiuto dello scopo di lucro, indipendenza ed autonomia economica, prevalenza dei rapporti umani e di creazione di vere amicizie.

Pensare che si tratti solo di parole astratte, senza risvolti concreti, sarebbe un errore, come è provato dal fatto che, proprio per preservare questi i valori fondanti, PVI ha attraversato alcune gravi crisi che misero a rischio la sua stessa sopravvivenza, come spiegherò oltre; e come è altresì provato dai numerosi esempi, anche recenti, in cui l'assenza di questi valori fondanti ha portato rapidamente alla scomparsa di realtà, nell'ambito simulatorio, che pure avevano pregi e qualità.

I PRIMI PASSI DI PVI: 1995

Costituire PVI era solo il primo passo, perché ora dovevamo raccogliere i Soci in tutta Italia e i fondi, ma soprattutto cominciare a realizzare le iniziative per cui era nata.

La prima manifestazione fu perciò una specie di assemblea o conferenza stampa a cui invitammo, non solo gli amici della BBS, ma molti dei personaggi di punta del volo simulato italiano.

Si tenne a Roma, qualche settimana dopo la fondazione, nel maggio del 1995, ed erano presenti qualche decina di amici di tutta Italia.

Ricordo con tenerezza che dovemmo procurarci, io e Pino Finizio, le sedie per gli invitati, trasportandole personalmente con le nostre auto da tutta Roma.

Se non mi sbaglio, a quella riunione c'erano, oltre a me, Pino Finizio e Andrea Damiani, che eravamo gli organizzatori, molti amici della BBS (Querzoni, Spada, Capobianco, Fanelli, Gasperetti, Baccaro, Cetta, Zanolotti...), personaggi "nazionali" quali Moneta, Gavioli, Migliola, Colapicchioni, Figoni, Roli, Grandolini (allora fondatore e proprietario della Lago) e molti altri che vi chiedo di aiutarmi a ricordare.



sinistra: Ugo Grandolini, fondatore e (allora) "patron" della Lago

Esponemmo le nostre idee e i progetti di sviluppo e di sinergia con tutti i "creativi" italiani.

Si parlò anche di dare vita ad una rivista italiana del volo simulato.

Fra le novità presentate, c'era il sistema dei Brevetti di volo simulato e un programma creato da Andrea Damiani che si chiamava "ATCPVI", il quale in sostanza consentiva di monitorare in multiplayer la posizione di un aereo su un certo scenario e di registrarne le manovre, come su un rudimentale radar: una sorta di IVAO ante-litteram, per intenderci, che per quei tempi era una importante novità.

Fu un gran successo perché l'idea di un'associazione dei piloti virtuali italiani suscitò grande interesse.

La notizia della nascita di PVI fu adeguatamente pubblicizzata da Pino Finizio nella Rivista su cui scriveva e cominciarono ad aderire i primi soci.

Quella che segue è una lista indicativa, nel dicembre 1995, dei frequentatori della PVI BBS, molti dei quali erano anche soci PVI.

Scorrendola, riconoscerete molti nomi che sono ancora fedeli archittravi di PVI, come Marco Spada e Vittorio Capobianco, e del volo simulato italiano, altri che sono spariti nel nulla ed altri ancora che ci hanno lasciato per sempre, come Fabio Fanelli.

Una curiosità: il valore CALLS rappresenta quante chiamate il nominativo aveva sino allora fatte alla BBS, mentre il valore della RATIO che compare accanto ai frequentatori, rappresenta il rapporto fra le dimensioni dei files prelevati e di quelli uploadati.

Una RATIO alta significa che quel nominativo aveva, in sostanza, donato alla BBS di PVI più materiale di quanto ne avesse prelevato.

| Name | Location | LastOn | Calls | Ratio |
|--|---------------------|----------|-------|--------|
| AA | | | | |
| alessandro antonini | Ponte a Elsa(Fi) | 23-12-95 | 08 | 00 :00 |
| nino baccaro | Roma | 30-12-95 | 24 | 00 :00 |
| pino finizio | Roma | 26-12-95 | 39 | 32 :00 |
| walter gasperetti | Roma | 29-12-95 | 24 | 00 :00 |
| giorgio palenzona | roma | 29-12-95 | 283 | 14 :00 |
| leonardo querzoni | Roma | 26-12-95 | 98 | 34 :01 |
| alessandro zanobetti | pisa | 26-12-95 | 97 | 06 :00 |
| franco aimasso | Torino | 26-12-95 | 19 | 02 :00 |
| giuseppe aleo | Gorizia | 25-08-95 | 02 | 00 :00 |
| bruno ambrosetti | Palazzolo(Bs) | | 00 | 00 :00 |
| roberto azzolina | Siracusa | 29-12-95 | 13 | 01 :00 |
| marco bagnoli | Ginestra(Fi) | 28-12-95 | 15 | 00 :00 |
| vittorio capobianco | Roma | 29-12-95 | 104 | 00 :00 |
| giuseppe cappelin | Roma | | 00 | 00 :00 |
| mario caputo | Messina | | 00 | 00 :00 |
| vittorio colliard | Verona | 07-11-95 | 01 | 00 :00 |
| gianfranco colognato | Roma | 25-10-95 | 03 | 00 :00 |
| gianluca coloretto | Felino(Pr) | | 00 | 00 :00 |
| salvatore corso | Sezze(Lt) | 17-12-95 | 07 | 00 :00 |
| giampiero darrigo | Torino | - - | 00 | 00 :00 |
| simone degli innocenti | Marina di Carrara | | 00 | 00 :00 |
| matteo diana | Roma | 20-12-95 | 53 | 00 :00 |
| fabrizio donati | Ciampino(Roma) | 30-12-95 | 15 | 00 :00 |
| gabriele dotti | Milano | 29-12-95 | 10 | 00 :00 |
| franco fabiani | Monterotondo(Roma) | | 00 | 00 :00 |
| fabio fanelli | Roma | 30-12-95 | 94 | 24 :00 |
| fabio galbiati | Voghera(Pv) | 20-12-95 | 08 | 00 :00 |
| bruno innocenzi | Pescara | 06-09-95 | 02 | 00 :00 |
| davide la mendola | Agrigento | | 00 | 00 :00 |
| giampietro meneghelli | Verona | 29-12-95 | 21 | 03 :00 |
| maurizio moretti | Tivoli(Roma) | 12-11-95 | 08 | 00 :00 |
| gianluca paganello | Sassari | | 00 | 00 :00 |
| alfredo pelle | Roma | | 00 | 00 :00 |
| ignazio puddu | Oristano | 26-12-95 | 16 | 00 :00 |
| vittorio raimondo | Missaglia(Como) | | 00 | 00 :00 |
| angelo rinaldi | Pisa | 26-12-95 | 04 | 00 :00 |
| Marco Spada | Roma | 30-12-95 | 150 | 04 :00 |
| pietro traini | Ascoli Piceno | | 00 | 00 :00 |
| raffaele trama | Aprilia(Lt) | | 00 | 00 :00 |
| alberto varettoni | Borca di Cadore(Bl) | | 00 | 00 :00 |
| christian villano | Cucigliano(Pi) | | 00 | 00 :00 |
| Federico Montelli | milano | 18-12-95 | 41 | 06 :01 |
| Marco Brizzi | voghera | 03-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Paolo Della Mea | Marina Carrara | | 00 | 00 :00 |
| Marco Fantozzi | Lucca | 17-12-95 | 92 | 00 :00 |
| Luciano Iosa | Roma | 29-12-95 | 90 | 04 :00 |
| Giuseppe Russo | Torino | | 00 | 00 :00 |
| Paolo Zamparo | Tavagnacco(ud) | 29-12-95 | 141 | 02 :00 |
| Fulvio Cavallo | Genova | | 00 | 00 :00 |

| | | | | |
|-----------------------|---------------------------|----------|----|--------|
| Dario Panella | Roma | 29-12-95 | 69 | 08 :00 |
| Daniele Maffettone | Napoli | 30-12-95 | 08 | 00 :00 |
| Stefano Arena | Roma | 19-09-95 | 03 | 00 :00 |
| Patrizio Migliola | Massa Martana (PG) | 28-12-95 | 60 | 09 :00 |
| giampaolo baruchello | rovigo | 28-12-95 | 40 | 00 :00 |
| Giovanni Verdi | Voghera | 24-09-95 | 01 | 00 :00 |
| Fantozzi Marco | S.Salvatore Di Montecarlo | 28-09-95 | 05 | 00 :00 |
| Laura Adalberti | Roma | 25-09-95 | 02 | 00 :00 |
| Diego Tosato | Padova | 27-12-95 | 03 | 00 :00 |
| Mario Gaglini | Roma | 28-09-95 | 02 | 00 :00 |
| Alberto Panieri | Bologna | 29-09-95 | 01 | 00 :00 |
| Enrico Maschio | Turin | 21-12-95 | 29 | 00 :00 |
| Enrico Maiorino | Roma | - - | 00 | 00 :00 |
| Gianpiero Vaccario | Roma | 08-10-95 | 01 | 00 :00 |
| Fabrizio Riccioni | Rome | 08-10-95 | 01 | 00 :00 |
| Britti Gaetano | Roma | 30-12-95 | 14 | 00 :00 |
| Seneca Ing. Antonio | Roma | 18-10-95 | 01 | 00 :00 |
| Giampiero D'Arrigo | Torino | - - | 00 | 00 :00 |
| Luigi Clocchiatti | Udine | 24-10-95 | 03 | 00 :00 |
| Fred Monti | Milano | 27-10-95 | 03 | 00 :00 |
| Fede Montel | Milano | 27-10-95 | 01 | 00 :00 |
| Corrado Conforti | Rome | 26-11-95 | 05 | 00 :00 |
| Massimiliano Gianelli | Milano | 10-11-95 | 06 | 00 :00 |
| Alessandro Giordano | Milano | 05-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Roberto Cetta | Roma | 28-12-95 | 26 | 00 :00 |
| Diana Matteo | Rom | 08-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Fabrizio Giudici | Genova | 17-11-95 | 04 | 00 :00 |
| Gennaro De Luca | Roma | 29-12-95 | 37 | 00 :00 |
| Sergio Rossi | Roma | 11-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Arnaldo Martellini | Sabaudia (lt) | 27-12-95 | 54 | 01 :00 |
| Claudio Latanza | Roma | 28-12-95 | 13 | 00 :00 |
| Simone Martellini | Sabaudia | 17-11-95 | 05 | 00 :00 |
| Guido Meduri | Roma | 17-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Marco Di Mauro | Rome | 23-12-95 | 02 | 00 :00 |
| Donati Fabrizio | Ciampino,Rome Italy | 18-11-95 | 02 | 00 :00 |
| Giovanni Piccinini | Cento Fe | 19-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Vincenzo De Lisi | Roma | 20-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Carlo Priori | Napoli | 30-12-95 | 04 | 05 :00 |
| Giorgio Sibona | Rome | 21-11-95 | 02 | 00 :00 |
| Pappi Bianco | Milano | 20-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Raffaele Franzese | Carsoli (aq) | 05-12-95 | 05 | 00 :00 |
| Pietro Stochino | | - - | 00 | 00 :00 |
| Roberto Cetta | | - - | 00 | 00 :00 |
| Daniele Fontana | | 04-12-95 | 06 | 00 :00 |
| Pietro Bini | Città Di Castello | 29-12-95 | 30 | 00 :00 |
| Francesco De Vargas | | - - | 00 | 00 :00 |
| Luigi Ramunno | Piazza Armerina | 25-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Stefano Lunardi | Padova | 26-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Mario Rasini | Milano | 26-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Spelli Franco | Bergamo | 26-11-95 | 01 | 00 :00 |
| Germano Alemanni | Torino | | 00 | 00 :00 |

| | | | | |
|---------------------|---------------------|----------|----|--------|
| Roberto Bozzi | Teramo | | 00 | 00 :00 |
| Pierre Cremaschi | Aurigeno - CH | | 00 | 00 :00 |
| Antonio Giacinto | Erba (CO) | | 00 | 00 :00 |
| Giorgio Iodice | S.G. a Cremano (NA) | | 00 | 00 :00 |
| Franco Sacchetti | Vigevano | 29-12-95 | 06 | 00 :00 |
| Tommaso Giaccio | Grumo Nevano | 11-12-95 | 02 | 00 :00 |
| Gagliani Mario | Roma | 27-12-95 | 09 | 00 :00 |
| Riccardo Costantini | Perugia | 15-12-95 | 03 | 00 :00 |
| Drsoft | Rome | | 00 | 00 :00 |
| Beltrami Claudio | Milano | 05-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Antonio Uckmar | Genova | 06-12-95 | 02 | 00 :00 |
| Marco Pellegrini | Roma | 09-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Bruno Gorreo | Napoli | 09-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Guntram Strasser | Graz, Austria | 11-12-95 | 05 | 00 :00 |
| Giaccio Tommaso | Grumo Nevano (na) | 11-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Alessio Franceschi | Rome | - - | 00 | 00 :00 |
| Gianpaolo Fusarini | Roma | 14-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Mario Micalizzi | Rome | 15-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Filippo Cataldo | Novara | 16-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Antonio De Fazi | Rome | 16-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Daniele Dell'aguzzo | Roma | 18-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Alfonso Visentin | | - - | 00 | 00 :00 |
| Giancarlo Farina | | | 00 | 00 :00 |
| Mario Cascone | | | 00 | 00 :00 |
| Micalizzi Mario | Roma | 21-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Frediani Lorenzo | Empoli Fi | 25-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Franco Rossetti | Italy | 25-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Visentin Alfonso | Cordovado (pn) | 27-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Sergio Punzo | Rome | 28-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Luigi Pasqua | Rome | 29-12-95 | 01 | 00 :00 |
| Andrea Sibona | Roma | 30-12-95 | 01 | 00 :00 |



Pietro Traini, veterano di PVI, era presente fin dai primordi dell'associazione

Fra le prime iniziative di PVI ci fu l'organizzazione della partecipazione di soci PVI alla nuova edizione dell'Interstate #8 che si sarebbe dovuto tenere in Olanda.

Ho ritrovato il relativo annuncio:

Messaggio #209 - Flight Simulator Allievi

Data: 24-09-95 13:07

Da: Giorgio Palenzona

A: Tutti

Soggetto: squadra PVI per I8

Ciao Tutti!

Stiamo organizzando la squadra PVI che partecipi all'Interstate 8 che si terra' il prossimo anno ad Amsterdam.

L'Interstate e' una gara fra i simmers di flight Simulator che si tiene annualmente fra squadre nazionali.

Per sapere meglio che cos'e', leggete il mex di Fabio Fanelli e gli altri messaggi in area selezione di Fsfan.

Chi e' disponibile a partcipare ed e' disposto a farsi 'sta gita di 2 giorni in Olanda nel prossimo anno, lasci un messaggio a me o a Fabio fanelli, che e' incaricato di coordinare il gruppo.

Ciao,Giorgio Palenzona "gipodiablo"

20 Brevetto PVI

!

-----@===#@#===@-----

\ /

Altra iniziativa fu il lancio del sistema di brevetti di volo simulato con i relativi esami:

Messaggio #230 - Flight Simulator Allievi

Data: 24-09-95 23:18

Da: Giorgio Palenzona

A: Tutti

Soggetto: brevetto 1 livello (VFR)

Ciao Tutti!

Molti amici chiedono come si fa a fare i brevetti di pilota virtuale rilasciati da PVI.

In primo luogo dovrete avere lo scenario Italy 4.1 di Figoni (i settori radar dell'ATC che vi esaminerà sono disegnati su quello scenario).

Se non ce l'avete , potete prelevare in area ATCPVI il file VFRBREVE, se ce ne sono 2, prendete quello con un numero alla fine , comunque e' il piu' recente: c'e' tutto l'occorrente (compresi gli scenari)per fare il brevetto di primo livello , cioe' quello VFR (volo a vista su Roma o su Pisa).

Dovete concordare con me o con Andrea Damiani (avvertiteci con un mex e vi daremo in un mess. privato il telefono) un appuntamento per il collegamento con il modem.

Dovete avere gia' provato positivamente il collegamento con il modem nel DUAL PLAYER di FS5.1

Per i settaggi della stringa di inizializzazione del modem nel Dual Player, lascio un messaggio a parte indirizzato a tutti ,cosi' che anche gli altri amici possono profittarne.

I settaggi di FS5.1 sono quelli usuali normali, salvo che l'autocoordination deve essere off, e il realismo medio.

Comunque, prima del brevetto ci si sente a voce e si concordano le cose.

Ciao,Giorgio Palenzona "gipodiablo"

20 Brevetto PVI

!

-----@===#@#===@-----

\ /

Di seguito è riportato il regolamento dei BREVETTI PVI e i relativi certificati che venivano consegnati ai “brevettati”: l’originale iniziativa risultò molto gradita e rappresentò il primo successo dell’attività associativa, tanto che è continuata, con i necessari adeguamenti, fino ad oggi.

Sin dalla sua nascita uno degli scopi principali di PVI e' stato quello di riconoscere tramite un sistema di brevetti la capacita' dei piloti nel volo simulato. Il compito non era affatto facile, perche' nessuno, fino a quel momento, aveva mai tentato di dare delle regole ad una attivita' cosi' "giovane". A tutt'oggi abbiamo avuto notizia solo di un'altro tentativo negli States, ma con una formula che non assicura la serietà del controllo durante la prova per il conseguimento del brevetto.

PVI ha quindi stabilito diversi brevetti, ciascuno rispondente a diversi gradi di abilità del pilota, e delle severe regole per il loro conseguimento.

Il Brevetto puo' essere concesso ad un socio PVI da un esaminatore che sia anch'egli socio PVI (salva l'eccezione di cui al successivo punto 2) e che abbia i seguenti titoli: abbia conseguito un Brevetto di pari livello o superiore a quello che deve essere rilasciato.

Per il rilascio per la prima volta dei primi brevetti, ovvero di brevetti di grado superiore, sono autorizzati il Segretario o il Presidente di PVI ,ovvero altro socio o persona esperta anche non socio, da loro delegato.

Il Brevetto viene rilasciato se il candidato esegue correttamente, a giudizio dell'esaminatore, le manovre specificate per ciascun livello di Brevetto, come meglio indicato sotto.

Durante la prova di Brevetto sono considerati errori gravi ed irrimediabili ,che ne impediscono il rilascio, indipendentemente dagli altri risultati della prova gli stalli involontari, i crash di qualsiasi tipo (building, mountain, lower-gear crash, water splashes, ecc.) perdita dell'orientamento (cioe', non saper riportare la propria posizione con un'approssimazione di almeno 5 miglia).

La prova pratica di Brevetto puo' eseguirsi , o in presenza dell'esaminatore che da' le istruzioni al brevettando e controlla i parametri del volo e le manovre; ovvero anche tramite collegamenti telematici, usando programmi che consentano all'esaminatore il monitoraggio delle manovre e degli strumenti, nonche' lo scambio dei messaggi fra Pilota ed esaminatore .

L'esaminatore che, al termine della prova positiva, propone il rilascio del Brevetto ad un Pilota, lo deve comunicare, con una relazione sulla prova che ne specifichi tutte le modalita', alla Segreteria PVI, che proporrà la ratifica del Brevetto all'approvazione del Direttivo: solo dopo tale ratifica il Brevetto e' ufficialmente valido e la Segreteria inserirà il nominativo del Pilota nell'apposito registro ufficiale dei brevetti attribuiti.

Il Pilota che abbia conseguito un Brevetto puo' fregiarsene ufficialmente nella corrispondenza e in tutte le manifestazioni, nazionali ed internazionali, connesse con la Simulazione di Volo.

BREVETTO DI 1° GRADO: ALLIEVO PROP

ALLIEVO PROP [CAVOK - Calma di vento]

Descrizione delle manovre fondamentali richieste durante la prova:

Taxi

Decollo

Salita

Volo rettilineo e livellato

Virate

Discesa

Atterraggio

Orientamento visuale

Prestazioni accettabili minime per il superamento della prova:

Salita:

Velocità (+/- 5 nodi)

RPM (+/- 50 giri)

Prua (+/- 10 gradi)

Discesa:

Velocità (+/- 5 nodi)

RPM (+/- 50 giri)

Prua (+/- 10 gradi)

Livellamenti in volo rettilineo dopo salite e discese :

Velocità (+/- 10 nodi)

Quota (+/- 100 piedi)

Prua (+/- 10 gradi)

Atterraggio:

Velocità di avvicinamento +/- 5 nodi

Zona di contatto: Primo terzo della pista sull'asse longitudinale della stessa

Decollo:

Riconoscimento e utilizzo dell'assetto di decollo

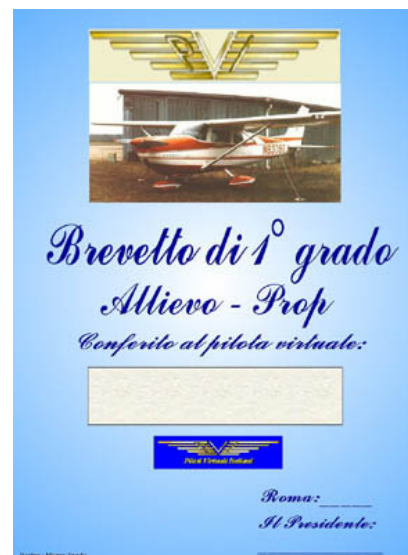
Virate:

standard a 15° e 30°

Rimessa dalle virate :

Prua (+/- 5 gradi)(*)

Quota (+/- 100 piedi)



Durante tutte le manovre la pallina di derapamento non si deve muovere dal centro per più di metà del diametro dell'indicatore

BREVETTO DI 2° GRADO: CADETTO PROP

CADETTO PROP [CAVOK - Vento presente]

Descrizione delle manovre fondamentali richieste durante la prova:

Manovre fondamentali con presenza di vento medio al traverso

Volo lento

Stalli

Prestazioni accettabili minime per il superamento della prova:

Manovre fondamentali (come brevetto di 1° grado)

Volo lento:

Quota (+/- 100 piedi)

Velocità (+/- 5 nodi)

Prua (+/- 10 gradi)

Stalli:

Pronto riconoscimento di uno stallo imminente

Rimessa pronta e positiva dallo stallo



BREVETTO DI 3° GRADO: PILOTA PROP

PILOTA PROP [CAVOK - VMC]

Descrizione delle manovre fondamentali richieste durante la prova:

Emergenze al decollo

Emergenze in atterraggio

Volo di navigazione a vista (VFR) della lunghezza di almeno 90 MN con atterraggio su un aeroporto diverso da quello di decollo.

Prestazioni accettabili minime per il superamento della prova:

Emergenze al decollo:

Pronto riconoscimento della condizione di emergenza

Capacità di impostare correttamente ed eseguire un atterraggio forzato

Emergenze in atterraggio:

Pronto riconoscimento della condizione di emergenza



Capacita' di impostare l'assetto che fornira' la velocita' di massima efficienza

Navigazione:

Stimato di arrivo (+/- 10 minuti)

Quota (+/- 200 piedi)

Identificare correttamente, a richiesta dell'esaminatore, la propria posizione e quella dei riferimenti visivi sul terreno

BREVETTO DI 4° GRADO: ESPERTO JET

ESPERTO JET [IMC]+[Notturmo e scarsa visibilità]

Descrizione delle manovre fondamentali richieste durante la prova:

Volo strumentale basico notturno e con scarsa visibilità:

Volo rettilineo e livellato

Salite, discese e livellamenti in volo rettilineo

Virate per prue assegnate a 30, 45 e 60 gradi di inclinazione, con corretta esecuzione della rimessa livellata

Mantenimento rotte tramite radioaiuti

Prestazioni accettabili minime per il superamento della prova:

Volo rettilineo e livellato:

Quota (+/- 100 piedi)

Prua (+/- 5 gradi)

Velocita' (+/- 10 nodi)

Salite, discese e livellamenti in volo rettilineo:

Quota (+/- 100 piedi)

Prua (+/- 5 gradi)

Velocita' (+/- 5 nodi)

Virate a 30 gradi:

Quota (+/- 100 piedi)

Prua (+/- 5 gradi)(*)

Velocita'(+/- 10 nodi)

Virate a 45 gradi:

Quota (+/- 150 piedi)

Prua (+/- 10 gradi)(*)

Velocita' (+/- 10 nodi)

Virate a 60 gradi:



Quota (+/- 200 piedi)

Prua (+/- 20 gradi)(*)

Velocita' (+/- 15 nodi)

Mantenimento rotte tramite radioaiuti:

Velocita' (+/- 5 nodi)

Prua (+/- 5 gradi)

L'ago dello strumento del radioaiuto in uso non deve mai arrivare a fondo corsa

BREVETTO DI 5° GRADO: VETERANO JET

VETERANO JET [IMC]+[Notturmo e visibilità nulla]

Descrizione delle manovre fondamentali richieste durante la prova:

Avvicinamenti VOR

Procedure ADF

Avvicinamenti ILS

Prestazioni accettabili minime per il superamento della prova:

Avvicinamenti VOR:

Velocita' indicata (+/- 10 nodi)

Velocita' variometrica (+/- 100 piedi)

Discesa non al di sotto dell'OCL

Procedure ADF:

Prua (+/- 10 gradi)

Quota (+/- 100 piedi)

Passaggio preciso sulla stazione

Avvicinamenti ILS:

Velocità (+/- 10 nodi)

Eventi che impediscono la concessione del brevetto:

Ago del localizzatore a fondo scala

Ago del GS a fondo scala

Virate ad "S" da un lato all'altro del localizzatore

Passaggi ad altalena sopra e sotto il GS

Discesa al di sotto della DH

Mancata o scorretta procedura di missed approach

BREVETTO DI 6° GRADO: ASSO JET



ASSO JET [IMC]+[Notturmo, visibilità nulla, emergenze ed avarie]

Descrizione delle manovre fondamentali richieste durante la prova:

Emergenze ed avarie

Attese su VOR

Attese su NDB

Volo di almeno 150 MN sotto vettoramento radar tra 2 aeroporti aperti al traffico IFR
(con possibilità di avarie ed emergenze)

Prestazioni accettabili minime per il superamento della prova:

Attese su VOR:

Corretta procedura di entrata

Buona intercettazione della rotta di avvicinamento

Buona correzione della deriva

Quota (+/- 100 piedi)

Velocità (+/- 10 nodi)

Attese su NDB:

Corretta procedura di entrata

Buona intercettazione della rotta di avvicinamento

Buona correzione della deriva

Quota (+/- 100 piedi)

Velocità (+/- 10 nodi)

Volo IFR:

Corretta effettuazione SID

Corretta richiesta autorizzazioni ed esecuzione istruzioni dell' ATC

Corretta effettuazione STAR

Corretta fraseologia ICAO in inglese con ATC

Esecuzione procedure a richiesta ATC

Naturalmente l'uso principale della BBS era quello di scambiarsi notizie e "dritte", proprio come avviene anche oggi sulla ML.

Ecco, ad esempio, l'annuncio di un nuovo scenario appena uscito, che faceva molto parlare di sé.

In area Scenari Asia il nuovo scenario freeware di Delhi!

*La recensione ufficiale a cura del Presidente e' sulle
pagine di MP Computer, ma nelle aree messaggi troverete
anche qualche suggerimento sull'uso dello scenario.*

*Ho provveduto a spezzare l'archivio (3.5 MB) in tre pacchetti piu' piccoli per facilitare il DL a chi ha
modem 14.4*

Era arrivato il momento di una manifestazione pubblica: organizzammo perciò un incontro di volo simulato in rete, in un locale di Via dei Gracchi a Roma.

Se penso alle tribolazioni che comportava far funzionare una LAN partendo dal Dos per poi farci girare sopra il simulatore, mi vengono ancora i brividi....

Ore e ore di preparazione e tentativi fatti da Querzoni, Cetta e Damiani, con esiti sempre imprevedibili: l'informatica, allora come oggi, anziché una scienza esatta, si palesava come una disciplina cabalistica, a tratti influenzata dall'astrologia....

Messaggio #485 - General

Data: 20-10-95 20:47

Da: Andrea Damiani

A: All

Soggetto: Dimostrazione PVI

Salve a tutti, e' il segretario che vi parla.....

Ci sara' a giorni una dimostrazione di uso del programma ATCPVI presso un locale ben attrezzato. Da momento che potremmo usufruire di quello spazio per rilasciare brevetti, e che sarebbe una bela occasione per incontrarci (alcuni di noi, potenza della telematica non si sono mai visti) ed anche per fare immagine rappresentando PVI, vorrei fare un piccolo sondaggio fra i soci della zona di Roma: chi sarebbe disposto a recarsi a via dei Gracchi una delle prossime sere?

Lasciatemi una mail in area 1 grazie.

Ciao

Andrea Damiani

Nonostante i limitati mezzi economici (all'inizio i "fondatori" dovevano in pratica anticipare tutte le spese!) volevamo dare un segnale tangibile dell'esistenza e della validità dell'associazione, segnale che individuammo, fra l'altro, nell'invio ai soci di un dischetto floppy con files selezionati di FS che contenevano scenari, pannelli, utilities, ecc. cioè un contenuto non molto diverso da quello che arriva ancora oggi con il doppio CD.

A parte la quantità del materiale e l'etichetta , in fondo non e' cambiato molto da allora sotto quest'aspetto.

Messaggio #497 - General

Data: 20-10-95 02:56

Da: Giorgio Palenzona

A: Tutti

Soggetto: pacchi welcome

Ciao Tutti!

la segreteria organizzativa (piu' precisamente, il povero walter gasperetti che si sta facendo un mazzo cosi') comunica che il pacco di benvenuto ai soci e' stato spedito: contiene del materiale utile e interessante che vuol essere il benvenuto di PVI e il segno che la nostra associazione , per quanto con mezzi economici ancora modesti, e' viva e vuole dare sempre di piu' e meglio nel campo del volo simulato.

Per i dirigenti di Roma, per poter risparmiare le spese di spedizione i pacchi saranno consegnati a mano: fatemi sapere come si puo fare per la consegna materiale; chi non freme dalla curiosita', potrebbe aspettare la riunione prevista fra poche settimane; altrimenti ditemi se preferite passare a ritirarlo da walter o da me (io sto in Prati), ma ditemelo prima , perche' ora i pacchi li ha materialmente walter e quindi, nel caso, dovrebbe portarmeli.

Ciao, Giorgio Palenzona "gipodiablo"

20 Brevetto PVI

!

-----@===#@#===@-----

\ /

Sulla BBS i nuovi soci apprendevano anche le istruzioni per gli usi più sofisticati di Flight Simulator, per es. per il dual player.

Messaggio #231 - Flight Simulator Allievi

Data: 25-09-95 00:36

Da: Giorgio Palenzona

A: Tutti

Soggetto: settaggi Dual Player

Ciao Tutti!

Come sapete, FS5.1 permette a 2 piloti la davvero fantastica ed emozionante possibilita' di collegarsi con il modem e di volare insieme, vedendosi e comunicando.

Di solito chi ci prova rimane pero' deluso perche' i modem fanno i capricci. Eccovi qualche consiglio (spero prezioso).

In primo luogo dovete concordare con l'amico in quale scenario vi incontrate (Magari Meigs, tanto per provare), certo e' che se state uno a New york e uno in Europa, non vi vedrete mai:-):-):-:-)

Nel menu Communications Preferences del Dual Player:

-COM PORT: Indicate la porta a cui e' collegato il vostro modem

-Baud rate: (e' un errore, non sono baud ma BPS, cioe' la velocita' modem-modem, non quella modem-pc) indicate la velocita' del modem, ma la massima accettabile e' 9600, se avete difficolta' riducetela a 4800 o meglio a 2400 (i dati trasmessi da FS5 non sono molti)

-telephone number: il telefono del modem che chiamate (se siete voi a chiamare, altrimenti, vedi sotto)

-se siete voi a essere chiamati: x su wait for ring

-busy retray: 5

-pause: 4

-wait for connection: 60

-dial command string: il solito ATDT o ATDP a seconda che la vostra centrale telefonica sia a impulsi o a toni (se usate il modem , lo saprete gia' no?:-):-)

-e ora veniamo alle cose serie, cioe' la Modem initialization string,

l'inizializzazione del modem. Il concetto fondamentale e' che se avete un modem

veloce con correzione d'errori e con compressione ,NON FUNZIONERA' IN FS5.1, ammenocche' non gli disabilitiate,appunto, la compressione e la correzione d'errore.

Come si fa? dando gli opportuni comandi nella stringa del menu (attenzione!FS5 "pensa" che voi stiate usando una tastiera americana , per cui & si ottiene con SHIFT-7, mentre \ si ottiene con u' (cioe' il tasto con l'u accentato), = si ottiene con i' (tasto con i accentato).

Controllate il manuale del vostro modem, ma di solito i comandi per disabilitare le 2 funzioni sono:

-AT&Q0 (occhio!l'ultimo e' uno 0 , non un O) disabilita il V.42, cioe'la correzione errori

-AT\N0 (occhio! e' ancora zero) disabilita la compressione dati

Ecco allora come potrebbe essere la stringa da scrivere nella casella:

AT &C1 &D2 X3 Q0 V1 S0=0 L2 M1 &Q0 \N0 (potete anche levare gli spazi fra un comando e l'ltro ,che io ho messo solo per maggiore chiarezza)

-Nel Modem Answer string (se siete voi ad essere chiamati) la stringa e' identica, SALVO PER S0=2, (anziche' s0=0)

Questo e' l'essenziale, cliccate su OK e tornerete nel menu principale di Dual Player dove ci sono varie opzioni accessorie, vediamole:

-Other Plane color:scegliete un colore brillante per riuscire a vedere l'altro aereo anche da lontano

-Autopilot lock to other plane:direi di lasciarlo disattivato

-attivate con la x "ADF track other plane " e anche "ADF e DME tracking" e mettete come frequenza dell'ADF (negli strumenti di FS5) la frequenza 000 oppure 001 (cosi', nel collegamento,l'ADF sara' puntato sull'altro aereo e la DME vi dara' la sua distanza , cose molto utili per ritrovarlo se lo perdete di vista)

-Other plane collision: ativatelo con la x, cosi' la cosa sara'piu' realistica e dovrete fare attenzione per non andare a fracasssarvi sull'altro aereo durante il volo.

- se siete voi a chiamare, cliccate su "dial e connect" (se state aspettando la ciamate dell'altro , aspettate di essere chiamati), incrociate le dita e , dopo vari fischi e rumori, dovrebbe apparire lo schermo normale di FS5, con la scritta "CONNECT e altri particolari sulla connessione".

La primacosa da fare e' scambiare un messaggio con l'altro pilota, e si fa cosi:

- si preme 0(zero) dalla tastiera e compare una striscia nel cockpit, ora potete scrivere il messaggio (non deve superare la lunghezza della striscia) e poi ENTER per inviarlo)

ATTENZIONE! Prima di scrivere un messaggio, assicuratevi di aver premuto lo 0, altrimenti FS5 pensa che i tasti del messaggio siano comandi della simulazione e , di solito, succede un casino:-(:-(:-(

-l'altro pilota sentira' un BEEP e il vostro messaggio gli comparira' nella sua striscia del cockpit;se vuole rispondervi, medesima procedura (0, messaggio, enter)

-noterete che il messaggio ricevuto rimane visibile, ma se vi da fastidio ESC e scompare (consiglio di farlo SEMPRE E SUBITO scomparire, altrimenti potete confondervi e battere un messaggio senza pero' aver fatto prima lo 0, da cui il casino sopra accennato)

-come ho detto, purtroppo le lettere dei messaggi sono quelle della tastiera

americana (anche se avete caricato KEYB IT nell'autoexec.bat, non c'e' niente da fare, FS5 non lo fa) in cui alcuni segni sono collocati diversamente da quella italiana, per cui dovete impararvi le corrispondenze, la piu' importante per i messaggi e il ? (per le domande) che si ottiene con il tasto -

Una volta che avete imparato come si fa, vedrete che e' semplicissimo (la stringa viene memorizzata da FS5 e non dovete piu ripeterla); inoltre sarete in grado di fare anche, i brevetti PVI, che si fanno con una connessione in DUAL Mode.

Credo di avere detto tutto : sarebbe per me una gran bella soddisfazione se qualcuno di voi mi comunicasse che , grazie a questi consigli, e' riuscito finalmente a collegarsi con un altro amico in FS5. Vi assicuro che e' un'esperienza , non solo divertente, ma addirittura emozionante, almeno per me e' stato cos' la prima volta che mi son collegato con un amico (e lo e' ancora adesso).

Ciao, Giorgio Palenzona "gipodiablo"

20 Brevetto PVI

!

-----@===#@#===@-----

\ /

Ben presto si sentì l'esigenza di affrancare PVI, dalla BBS S&IM che ci aveva sin allora ospitato e PVI ebbe la sua prima autonoma BBS, la PVI BBS appunto, da cui sono state estratte le schermate riportate in questa storia .



PVI BBS era collegata alla BBS Central Park di Alessandro Antonini, una fra le piu' dotate per materiale di FS esistente allora in Italia. Antonini (vedi immagine a sinistra) era un geniacco toscano, appassionato di FS che, oltre a gestire la BBS, era anche un autore apprezzato di programmi

free per la simulazione.

Tramite la sua opera, in seguito, verso la fine del 1995, PVI BBS si collegò per il prelievo dei files alla mitica FSfan .

Ho ritrovato il relativo annuncio

Date: 03-12-95 09:14

NOVITA' NOVITA' NOVITA' NOVITA' NOVITA' NOVITA' NOVITA'

Come promesso, e' stato realizzato, sempre grazie all'aiuto di Alessandro Antonini, il link automatico con le aree files di FSFAN.

Da oggi PVI BBS e' aggiornata ogni 48 ore con gli ultimi arrivi della rete mondiale dei simmers, sia come aree messaggi che come aree files.

Prego tutti gli amici di contribuire con loro creazioni, raccomando inoltre di NON effettuare su PVI BBS upload di files prelevati da Central Park, dal momento che si realizzerebbe una duplicazione d bollette senza alcun

vantaggio.

Nasceva anche la prima pattuglia acrobatica PVI, o almeno ci si provava.

Il nome era PAN-PVI (sotto, prima del decollo da Meigs , in una seduta di addestramento).



Ho ritrovato il relativo messaggio (sotto).

Come si può constatare, i problemi non erano molto diversi da quelli della pattuglia attuale, ma erano accentuati dalla povertà dei mezzi tecnici di cui allora si disponeva.

Message #611 - General

Date: 29-10-95 12:18

From: Giorgio Palenzona

To: Vittorio Capobianco

Subject: Dual play

In data Do 29 Ott 95 vittorio capobianco ha scritto a Giorgio Palenzona a proposito di Dual play :

vc> Ciao Giorgio!

vc> Grazie di nuovo per la esaltante esperienza del nostro volo in

vc> coppia!!

Grazie a te, contrariamente a quanto troppo modestamente sostenevi, sei molto bravo.

vc> Decisamente e' necessario avere delle rules molto

vc> precise (tipo numerazione schemi del football americano).

Si, hai ragione, o forse e' meglio battezzare le manovre, tipo "cardioide", "cobra", "doppio occhiale" eccetera.

Anzi,bisognerebbe cominciare a pensare a nuove manovre.

vc> soprattutto sento la mancanza di due cose: 1) la possibilita' di

vc> visualizzare contemporaneamente le viste laterali (anche con una

vc> vista nella View2 il frame-rate crolla a valori da schedina:

vc> benedetto Amiga!!);

Ho proprio ora selezionato messaggi di fsfan che parlano di questa possibilita', e' possibile, anche se non e' facilissimo.

vc> 2) la farraginosita' dell'invio dei messaggi

vc> che costringe, mentre si fanno manovre al limite dello

vc> strabismo, a virtuosismi sulla tastiera tipo Scherzi di Chopin.

vc> Appello agli esperti di software: non sarebbe possibile, con i

vc> nuovi modem-Voice (che includono nel soft la segreteria

```

vc> telefonica), avere finalmente la possibilita' di lanciare un
vc> "Roger" in un microfono?

Si hai ragione, per FS4 ricordo che c'era qualcosa di simile a quanto tu
suggerisci, si chiama "voice commander" ed e' presente anche nella nostra BBS:
sarebbe bello se qualcuno dei nostri amici genietti, riuscissa ad adattarlo a
FS5 , per utilizzarlo nelle comunicazioni della PAN-PVI o di ATCPVI.

vc> Ciao, e mai come ora "per aspera ad
vc> astra" (un giorno faremo la PVI-PAN?)

La PAN-PVI E' GIA' COSTITUITA, per ora solo da me e da te, ma il nucleo
iniziale mi sembra valido:-):-), vedrai che altri ci raggiungeranno: se
fossero molti, li potremo addestrare singolarmente, io e te, insegnando loro
quello che sinora abbiamo scoperto.

A propo', a quando la prossima uscita della PAN-PVI?

Ti e' venuta in mente qualche altra figura da fare , oltre a quelle che
abbiamo gia' svolto?


Ciao,Giorgio Palenzona "gipodiablo"
2ø brevetto PVI
!
*-----@===#@#===@-----*
\ /

```

**Come sopra accennato, Alessandro Antonini, era un toscano geniale e inventivo ,
ma dal carattere un po' "ispido", come dimostra il seguente messaggio inviato a tutti i
soci PVI.**

```

Date: 05-12-95 01:01
From: ALESSANDRO ANTONINI
To: ALL
Subject: Area recensioni
Replies: -> #1439

```

Questo messaggio per annunciare che ho disabilitato a tempo indeterminato l'area recensioni e annunci nuovi files sia sul mio BBS sia in echomail, rammaricandomi del fatto che i soci collegati qui da me hanno sganciato tutte le aree messaggi per l'offline reader tranne che l'area annunci nuovi files. C'e' tanto, troppo interesse per i files e poco o quasi nessun interesse per la posta, il dialogo e la vita dell'associazione in generale. Ho acconsentito a consociare la BBS con PVI e a PVI l'entrata in FsfAN e sto dando ai soci che me li chiedono maggiori privilegi rispetto agli utenti con livello da barboni anche perche' mi aspetto un certo 'feedback'. Il feedback, almeno per ora, non c'e'.

Beh, cari soci, fate un po' voi, pero' non mi va che si pensi al BBS (e anche all'intera associazione), godendo dei privilegi in qualita' di socio, solo per attingere files da una risorsa infinita. Ci deve essere una giusta contromisura per tutto perche' il frigorifero, a forza di essere aperto e trafugato, si svuota....

Meno anarchia, meno apatia e anonimato (io li odio), piu' spirito di complicita' e di comunicazione. Che tradotto in parole povere significa:

muoviamo i culi e collaboriamo di piu'.

Era la classica conferma della validità del terzo principio fondamentale sopra descritto: se un'associazione non ha la diretta padronanza dei propri mezzi, ma deve dipendere dagli umori mutevoli di questo o quel benefattore, prima o poi questi comincia a dettar legge.

A seguito di quest'episodio, convenimmo di togliere la PVI BBS da Central Park e gestircela in proprio come associazione.

Fisicamente il PC era a casa di Andrea Damiani poi venne spostato nella sede della Segreteria operativa, presso il mio studio professionale.

Nell'occasione abbandonammo finalmente il programma DOS con cui si gestiva la BBS e passammo al terminale grafico "Excalibur" che lavorava sotto Windows.

1996 ANNO CRUCIALE

PVI debutta pubblicamente al FUTURE SHOW DI BOLOGNA e allo SMAU di Milano ma sorgono divergenze sul suo futuro.

LA COLONNA PORTANTE DI PVI



Prima di proseguire nella storia di PVI, devo rendere omaggio alla persona senza la quale PVI non avrebbe potuto nascere e svilupparsi, cioè la mitica Paola Corbucci, detta "PaolaVola" (a sinistra).

Paola lavorava nel mio Studio professionale ed era perciò oberata da notevoli impegni .

Le parlai della mia intenzione di assumere la Segreteria Operativa di PVI e di che cosa questo avrebbe significato in termini di sacrifici e impegno di tempo sottratto al lavoro normale e agli altri impegni politico-istituzionali che allora avevo, spiegandole che da solo non potevo farcela e se se la sentiva di accompagnarmi in quest'avventura.

Prima di rispondere , mi chiese che cos'era PVI e io glielo spiegai, con tutta la passione e gli ideali che sinceramente provavo per quell'idea.

Forse contagiata dal mio entusiasmo la sciagurata accettò e mal gliene incolse, perché da quel momento e per i successivi 6 anni ebbe un doppio lavoro, il secondo dei quali non retribuito, un secondo lavoro che, fra l'altro, andò aggravandosi nella misura in cui PVI progrediva e si espandeva.

Ricevere le iscrizioni, archiviare i documenti, memorizzare i nick ICAO dei soci, tenere la contabilità, controllare i versamenti, raccogliere e trasmettere dossier e documenti per le iniziative speciali (Corso MD80 Alitalia ecc) rispondere al telefono alle mille richieste di informazioni, di soci e non, che provenivano da tutta Italia, preparare i manifesti, tenere i rapporti con la Stampa, spedire le comunicazioni e i floppies, seguire i dettagli organizzativi delle varie manifestazioni, eccetera, senza limiti di tempo e di orario; il tutto adempiendo contemporaneamente anche al lavoro totalizzante dello Studio professionale.

Quando, invaso da un senso di colpa, le chiedevo se ce la faceva ad andare avanti, rispondeva orgogliosa che PVI era anche un pò sua e che quello non lo considerava un la lavoro, ma un hobby.

Ed era tanto vero che volle essere presente ad alcune delle manifestazioni pubbliche che PVI fece in giro per l'Italia, perciò la vedrete spesso nelle relative immagini.

Si, Paola, avevi ragione, certamente anche tu hai avuto un ruolo importante nella nascita e crescita di PVI.

I SOCI PVI 1995-1996

Nel 1996 quelli riportati sotto erano i soci PVI: molti lo sono ancora oggi, avendo fedelmente accompagnato PVI lungo tutta la sua storia, fin dagli inizi, per un decennio.

A coloro che risultano ancora oggi fedeli Soci di PVI, sarebbe il caso, a mio parere, di dare un formale riconoscimento di gratitudine, nominandoli Soci Veterani, giacché costituiscono le basi umane su cui poggia la Storia di PVI.

Ciao a tutti,
facendo seguito al "prezioso"!!!! consiglio del GIPO, ecco l'elenco dei soci '95
e '96, completo di sigla ICAO.

Nell'elenco mancano alcune sigle e sollecito tutti a farle pervenire, alla
segreteria PVI, oppure lasciando un msg a me.

Alcune sigle sono state modificate dalla segreteria, e sono:

FAGIOLO Mauro da I-HAWK a I-HAKK

VACCA Davide da I-DAVI a I-DAVY

Elenco soci in regola con la quota '96 (compresi i rinnovi)

I-AGGG AGUGGINI Giovanni

I-FRAN AIMASSO Franco

I-RAZZ AZZOLINA Roberto

I-NINO BACCARO Nino

I-IAIA BAGNOLI Marco

I-GIAM BARUCHELLO Giampaolo

I-BGTN BRITTI Gaetano

I-BRIX BRIZZI Marco

I-SIMO BUSSO Roberto

I-VITT CAPOBIANCO Vittorio

I-H870 CAPUTO Mario

I-CASC CASCONE Mario

I-DEMR CETTA Roberto

I-COLL COLLIARD Vittorio

I-ZKUY COLOGNATO Emanuele

I-GICO COLORETTI Gianluca

I-ZYLL CORSO Salvatore

I-PCHI CREMASCHI Pierre

I-JUMP D'ARRIGO Giampiero

I-RINO DE LUCA Gennaro

I-SDVG DEGLI INNOCENTI Simone

I----- DEL TERRA Luca

| | |
|--------|-------------------------|
| I-MIKI | DONATI Fabrizio |
| I-HAKK | FAGIOLO Mauro |
| I-FABS | FANELLI Fabio |
| I-PINO | FINIZIO Pino |
| I-TASK | FRANCESCHI Alessio |
| I-EYES | FRANZESE Raffaele |
| I-GAMA | GAGLINI Mario |
| I-FABI | GALBIATI Fabio |
| I-WALT | GASPERETTI Walter |
| I-GEXS | GERACI Ferdinando |
| I-GTOM | GIACCIO Tommaso |
| I-LUCI | IOSA Luciano |
| I-GPVR | MENEGHELLI Giampietro |
| I-PAMI | MIGLIOLA Patrizio |
| I-MAUR | MORETTI Maurizio |
| I-LUCA | PAGANELLO Gianluca |
| I-GIPO | PALENZONA Giorgio |
| I-SEPA | PASTORINI Sergio |
| I-FRED | PELLE Alfredo |
| I-MFVM | PELLEGRINETTI Francesco |
| I-PETR | PETRANGOLINI Paolo |
| I----- | PUDDU Ignazio |
| I-LEOQ | QUERZONI Leonardo |
| I-VICT | RAIMONDO Vittorio |
| I-RALI | RINALDI Angelo |
| I----- | RODDA Luigi |
| I-RUSS | RUSSO Giuseppe |
| I-SEM1 | SABATINO Enrico Mauro |
| I-ADOC | SPADA Marco |
| I-OBBY | TRAMA Raffaele |
| I-DAVY | VACCA Davide |
| I-ALBY | VARETTONI Alberto |
| I-PZUD | ZAMPARO Paolo |
| I-ZANO | ZANOBETTI Alessandro |
| I-SNAP | ALEMANNI Germano |
| I-PACO | ALEO Giuseppe |
| I-SAAL | AMBROSETTI Bruno |
| I-ANTO | ANTONINI Alessandro |
| I-TTAP | BINI Pietro |
| I-BORO | BOZZI Roberto |
| I-KIPR | CAPPELLIN Giuseppe |
| I-486J | CAVALLO Fulvio |
| I-COLO | COLOGNATO Gianfranco |
| I-ZAPH | DAMIANI Andrea |
| I-DEVA | DE VARGAS Francesco |
| I----- | DELLA MEA Paolo |
| I-DMAT | DIANA Matteo |
| I-FLAP | DOTTI Gabriele |
| I-RFRA | FABIANI Franco |
| I-FANT | FANTOZZI Marco |
| I-MACI | FARINA Giancarlo |

| | |
|--------|-----------------------|
| I-TIGR | FONTANA Daniele |
| I-ANDA | GIACINTO Antonio |
| I-MASS | GIANELLI Massimiliano |
| I-BLUE | GIUDICI Fabrizio |
| I-HAWK | INNOCENZI Bruno |
| I-THAI | IODICE Giorgio |
| I-DAVI | LA MENDOLA Davide |
| I-CLAT | LATANZA Claudio |
| I-PVEM | MAIORINO Enrico |
| I-ARNY | MARTELLINI Arnaldo |
| I-MONT | MONTELLI Federico |
| I-RASH | PANELLA Dario |
| I-FRAS | SACCHETTI Franco |
| I-CIAK | SIBONA Giorgio |
| I-SD94 | STOCHINO Pietro |
| I-PITR | TRAINI Pietro |
| I-CHRI | VILLANO Christian |
| I-REAL | VISENTIN Alfonso |

Soci Onorari:

| | |
|--------|-----------------------|
| I-VIRT | COLAPICCHIONI Umberto |
| I-SIMU | FIGONI Stefano |
| I----- | SCHIRATTI Enrico |
| I----- | GAVIOLI Maurizio |

Un saluto e a presto

I-WALT----Walter Gasperetti -----PVI Roma



Destra: Walter Gasperetti



A Roma intanto si rafforzava l'attività della sede locale, grazie all'opera entusiasta e instancabile di Vittorio Capobianco (sinistra).

Dotato di un'umanità straordinaria, Vittorio aveva capito che l'essenza di PVI erano, oltre agli aspetti tecnici e organizzativi, anche e soprattutto l'amicizia ed i rapporti umani. Era quindi sempre il primo ad offrirsi quando c'era un compito rognoso da adempiere per PVI e il primo a sacrificare i suoi giorni di riposo per portarli a compimento (memorabili le sue Scuole di volo ai giovani inesperti nelle manifestazioni pubbliche di PVI) ma contemporaneamente s'inventava continuamente anche occasioni d'incontro che rinsaldassero le conoscenze e i rapporti, non solo dei soci , ma, cosa importantissima, anche dei loro familiari. .

Suo è il lancio della mitica PVizza romana, un incontro periodico che si svolge tuttora, di solito nelle feste natalizie, in una pizzeria, con tutti i soci disponibili , romani e non, ed eventuali familiari.

Destra: uno dei lati del quadrilatero di una tavolata della PVizza romana



Vittorio stipulò la prima convenzione a favore dei soci PVI e curò per anni la realizzazione del cosiddetto “Hangar PVP”, cioè, in pratica, una sede permanente attrezzata con hardware e software per consentire ai soci di incontrarsi personalmente e volare insieme in rete.

Mi sembra interessante riportare i messaggi relativi ai problemi per realizzare l’Hangar, perché sono quelli che sussistono anche oggi per chiunque volesse ripetere l’impresa in una delle Sedi PVI.

```
# Area : PVI General (PVI BBS: PVI General)
# Da   : Giorgio Palenzona, 81:700/17 (Ve 01 Mar 96 23:11)
# A    : Tutti
# Ogg  : airport PVI
Ciao Tutti!
```

Trovare un punto d'incontro PVI a Roma, attrezzato con diversi PC collegati, per fare esperimenti, scuola di volo, gare, brevetti, rallies, manifestazioni nazionali e internazionali e provare nuovo hardware, e' stata una delle nostre costanti preoccupazioni.

Ci rendiamo conto che sarebbe questa la vera spinta ad un ulteriore sviluppo reale dell'associazione, giacche' e' solo questa la differenza fra noi e gli agguerriti gruppi di simmers olandesi, tedeschi e belgi, perche' quanto a idee, creativita', conoscenze tecniche e qualita' degli uomini, non abbiamo davvero niente da invidiare a nessuno.

Le vie possibili sinora prese in considerazione sono state 2: trovare uno sponsor o autorganizzarci(e autofinanziarci, naturalmente).

Uno sponsor che s'era trovato (L'internet cafe' di Xplore) non ha dato seguito alle sue iniziali disponibilita'.

Poiche' PVI non ha ancora abbastanza fondi per assumere questo onere (che , fra l'altro, sarebbe discutibile, non potendo probabilmente essere sfruttato dai soci di altre citta'), si e' discusso di autofinanziarci, ma anche in questo caso ci siamo resi conto che la sola spesa per affittare un locale sarebbe stata proibitiva.

Dalle discussioni in sede di pizzata di giovedi' e' nata una variante: se si fosse trovato il luogo, poi l'autorganizzazione avrebbe riguardato solo le attrezzature, cosa assai piu' abbordabile.

In uno slancio simulatorio (incoraggiato forse da qualche bicchiere di vino :-)) ho offerto come luogo il mio studio: e' centrale, e' disponibile nei week.ends, non disturberebbe nessuno , ha tutte le prese elettriche ed un PC , e' diviso in 4 ambienti utilizzabili per le attrezzature simulative.

CONFERMO L'OFFERTA DI GIOVEDI', quindi potete considerare acquisito L'AIRPORT PVI.

Ora a questo punto e' necessario trovare almeno altri 2 PC, le schede, le

tastiere ,i monitors e soprattutto la RAM.

Mi rivolgo ovviamente soprattutto ai romani, ma anche i soci di altre citta', che avessero la possibilita' di liberarsi di qualche pezzo che non gli e' piu' indispensabile, sarebbero benemeriti.

Lancio l'appello fiducioso, perche' E' COSI' CHE ABBIAMO COSTRUITO QUESTA BBS, lo dico per chi non si ricordasse la storia: proprio cosi', una CPU e una scheda da Walter, il cabinet da Pino, il monitor da nino, la Ram, il modem.

La generosita' degli amici e' stata taleche , chi non aveva un pezzo che gli avanzava, lo comprava e faceva finta che se lo trovava in piu': e quando proprio non si trovava un pezzo, una bella colletta e via.

E' il momento di ripetere quella stupenda storia di passione e disinteresse : il risultato sara' un luogo stupendo dove coniugheremo Flight simulation e amicizia fraterna.

Le offerte (in natura o denaro) potete lasciarle qui ,indirizzate a me.

Prima di Pasqua, ce la dobbiamo fare e alloranon avrete piu' scuse per non aver fatto il brevetto :-):-:-)

Ciao,

Giorgio Palenzona "gipodiablo"

20 Brevetto PVI

```
=====# Area : PVI Mailbox
(PVI BBS: PVI Mailbox)
# Da : Giorgio Palenzona, 81:700/17 (Do 26 Mag 96 20:54)
# A : Vittorio Capobianco
# Ogg : colletta per la sede di roma
```

Ciao Vittorio! Come vedi le tue idee alla fine sono vincenti!

Mi riferisco all'idea di fare una colletta fra i piu' volenterosi per attrezzare un hangar PVI a Roma, dove ci si possa incontrare , volare insieme, fare prove e gare e allenamenti oltre che sperimenti, insomma, divertirci con il nostro hobby, fra e con amici che lo condividono e che non ti guardano strano. Visto che l'idea sponsor tarda a realizzarsi e considerato che , anche se ci fosse, temo che ci sarebbero fastidiose limitazioni e altri inconvenienti, sono arrivato alla conclusione che avevi ragione.

Mi dai una mano a realizzare il progetto? Come luogo, per risparmiare , ho messo a disposizione lo studio e 1 PC 486dx66 gia' installato. Sarebbe disponibile nei week-ends, sabato e domenica cioe', senza limiti d'orario. Occorre almeno un altro PC in rete e attrezzato, meglio ancora 2, ma per ora facciamo il passo secondo la gamba.

Il preventivo ottenuto da Andrea (che e' d'accordo con l'iniziativa) e' il seguente:

```
AD> ecco il preventivo: la ditta e' la INFOWARE S.r.l. e si trova a via
AD> M. Boldetti 29 (traversa di via Lanciani).
AD> PENTIUM 75:
AD> motherboard con chipset Triton e process. INTEL 256 Kb cache
AD> 4 slot ISA + 3 PCI RAM 8 MB 72 pin
AD> HD 1.275 GB E-IDE Floppy 1.44
AD> Coontroller, seriali on board SVGA Cirrus 5430
AD> Tastiera + mouse + cabinet con alimentatore (desktop o minitower)
AD> Monitor 14" Low Emission
AD> L. 1.450.000 + IVA
AD> Supplementi:
AD> CD ROM Mitsumi 4x + 85.000
AD> Scheda video S3/765 2MB +100.000
AD> Sound Blaster 16 P&P +140.000
AD> Altoparlanti + 50.000
AD> -----
AD> Totale 375.000 + IVA
AD> Totale generale 1.825.000 + IVA
AD> IVA 346.750
AD> -----
AD> TOTALE 2.171.750
```

AD> A quanto ho scritto mancano le schede di rete (80.000 per quelle scarse e 150. per AD> quelle buone) ed il cavo di rete (non so il prezzo, da chiedere a Roberto Cetta.

AD> Non ho considerato i Joystick, direi che stiamo sulle 60.000 per una cosa discreta.

La somma in totale e' insomma circa L. 2.400.000, per 2 PC 4.800.000.

Pensavo a 24 quote di Lire 200.000 ciascuna, considerando che i soci di Roma sono all'incirca in quel numero li'. Volevo sapere se sei anche tu della partita e, se si, se ci dai una mano a raccogliere i fondi, contattando altri amici, tramite mail-box per ora, perche' prima di diffondere la cosa e' meglio vederne le possibilita' concrete.

Se i disponibili alla colletta fossero di piu' del minimo, si potrebbe pensare al quarto PC; se fossero di meno, si potrebbe iniziare con uno solo (piu' il mio fanno gia' 2), oppure si potrebbe fare che i pochi "all'avanguardia" anticipano un po' di piu', e man mano che arrivano

altri, si fanno rimborsare la quota anticipata.
Spero con tutto il cuore che parteciperai, la cosa e' molto importante, come puoi intuire, non solo per l'obiettivo in se', che e' essenziale per noi simmers, ma anche per ridare slancio all'autentico spirito amatoriale di PVI, che ultimamente mi e' sembrato un po' appannarsi e burocratizzarsi.

Ciao,
Giorgio Palenzona "gipodiablo"

Ed ecco il messaggio della prima convenzione in assoluto stipulata da PVI a favore dei suoi Soci:

Oggi sono stato alla Libreria all'Orologio di Roma (via del Governo Vecchio 7 - tel. e fax 06/68.80.66.59).

Chiunque sia appassionato di volo a Roma credo la conosca: opera nel settore da almeno 40 anni e tra le specializzazioni che vanta possiamo citare:

Pubblicazioni ed articoli per aviatori - Marina - Esercito - Uniformologia - Collezionismo - Cartografia aerea, nautica, stellare e topografica.

Ha anche qualche programma per PC (io ho preso tra l'altro anche un manuale di volo per FS5 in italiano - "FS5 segreti e strategie" - che usero' da prestare agli amici che voglio iniziare alla nostra passione.

La proprietaria ed animatrice, Sig.na Mafalda Zappolini, una celebrita' nel settore, e' rimasta entusiasticamente affascinata dalla nostra iniziativa, ed ha accettato di fare uno sconto del 10 (dieci) per cento su TUTTI gli articoli ai soci PVI dietro presentazione della tessera (ragazzi, le e' piaciuta molto anche la tessera e l'opera grafica del nostro Presidente e - udite Pino e Walter! - gradirebbe avere un manifesto sulla falsariga della grafica della tessera con le caratteristiche e gli scopi dell'Associazione, da poter esporre nel negozio!!
Le ho lasciato comunque la stampa della nota informativa che e' in BBS.

Ch' a vvulite 'e 'cchiu' ?

Ciao da Vittorio Capobianco

**Nel frattempo i più
e recensioni ai neofiti. Fra le
interessante riportarne una di
apprezzatissimo anche oggi : il**



**esperti elargivano consigli
tante mi è sembrato
un amico notissimo e
mitico Marco Spada).**

In questo messaggio Marco dava consigli tecnici , sempre molto attuali, per la sua specialità: la costruzione di pannelli.

Area : PVI Recensioni (PVI BBS: PVI Recensioni)
Da : Marco Spada, 81:700/17 (Lu 29 Gen 96 21:06)
A : All
Ogg : panels

La struttura dei pannelli in FS5.1

Metto di nuovo in linea in linea questo documento, aggiornandolo alle novita' introdotte da Flight Shop, ed anche per metterlo a disposizione per chi lo aveva "perso" in occasione dei trascorsi guai con le aree causati dal mancato funzionamento di Blue Wave.

Mi auguro che possa essere utile per tutti coloro che vorranno cimentarsi

nella modifica e (spero) anche nella creazione di nuovi pannelli.

Soltanto alcuni autori, in ambito internazionale, sono riusciti, fino ad adesso, a realizzare cose di un certo livello: mi riferisco a Kruesy che ha disegnato i primi pannelli modificati per il Learjet e successivamente tutta la serie "MD-80" disegnandoli direttamente con un programma di paint. Ci sono anche Kerr, Russel e Heinlyn che hanno realizzato bellissimi pannelli per il Cessna (152 e 182 e piper warrior) e per il Jet (B-727; MD-81, e Boeing2).

Per adesso sono riuscito soltanto a capire come funziona il meccanismo della realizzazione dei pannelli soltanto, diciamo, al 70%, perche' manca ogni tipo di documentazione e non sono esperto di programmazione per cui vado per tentativi. Allora: cominciamo!

I files che individuano i pannelli si trovano nella directory c:\fltsim5\panels e sono:

1)- Panelset.fs5 che e' il file di testo editabile con qualsiasi editor che individua l'abbinamento tra i quattro aerei di default ed i rispettivi pannelli ed i nuovi aerei introdotti da Flight Shop, in particolare individua il cessna con il numero 0, l'aliante con il numero 1, il Lear con il numero 2, il Camel con il numero 3. Poi ci sono gli aerei aggiuntivi di FSFS individuati con le lettere da A ad H, da A a D quelli con motore a pistoncini individuati come "recip1" ad una elica, "recip2, recip3 e recip4" a 2, 3 o 4 eliche; da E ad H ci sono Jet1 per i Jet militari, Jet2 per i Jet a due turbine come ad esempio l'Airbus A 320 ed il Jet3 e Jet4 per i Jet a 3 o 4 turbine come i Jumbo 747. Per esempio, dove vedete scritto: S Lear_s significa che all'aereo n.2, il Learjet, e' assegnato il file chiamato Lear_s.pnl. Quindi volendo assegnargli un pannello diverso come ad esempio il Boeing, basta modificare la linea con: S Boeing2 (senza l'estensione *.pnl). Attualmente, invece di editare il file panelset.fs5 conviene utilizzare il programma di Andrea Damiani "Panelmatch" con il quale e' facilissimo abbinare aereo (individuato come recipx o come jetx) e rispettivo pannello.

(OMISSIS: Il documento proseguiva con varie pagine di istruzioni tecniche)

Buon divertimento e ... mettete in linea tutto quello che riuscite a capire in piu' oltre quello che vi ho scritto!

Marco Spada - P.V.I.

PVI ,con uno scoop importante, riesce ad assicurarsi la presenza ad un evento nazionale importantissimo, cioè il FUTURE SHOW che si teneva a Bologna in Aprile ed era seguito dai media nazionali e internazionali.

Era un evento di capitale importanza per lo sviluppo dell'associazione, perché costituiva il suo debutto pubblico sul palcoscenico nazionale ma era anche, per lo stesso motivo, rischioso: PVI doveva dimostrare di saper gestire l'evento sul piano umano, organizzativo e delle iniziative per il pubblico e per gli esperti, affrontando un impegno oneroso e faticoso che durava 6 giorni.

Le presenze dovevano essere certe, nonostante il sacrificio gratuito richiesto ai soci, che risposero però in modo commovente ed entusiasta .

Molti, per essere presenti, utilizzarono le ferie o chiusero gli studi professionali, altri, studenti a corto di contanti, furono aiutati con collette dai più anziani.

Fu il trionfo dell'amicizia, della solidarietà e dell'entusiasmo.

Area : PVI General (PVI BBS: PVI General)
Da : Giorgio Palenzona, 81:700/17 (Ve 22 Mar 96 22:40)
A : Tutti
Ogg : presenze Bologna

Ciao Tutti!

Come da incarico ricevuto dal Direttivo, riporto le presenze che mi risultano ad oggi per il Future Show di Bologna.

Se ci fossero errori, comunicatemeli.

Chi non e' nominato e invece viene, me lo comunichi egualmente, precisando i giorni in cui possiamo contare sulla sua presenza.

Sto aspettando ancora la conferma di Marco Spada

VENERDI 12

Pino Finizio

Walter Gasperetti

Leo Querzoni

Vittorio Capobianco(pomeriggio)

Gipo (sera)

SABATO 13

Pino

Walter

Leo

Gipo

Andrea Damiani

Vittorio

Roberto Cetta

Tommaso Giaccio (pomeriggio)

Alessandro Antonini

Gianfranco Meneghelli

Patrizio Migliola (+amici umbri:quanti?)

Angelo Moneta

DOMENICA 14

Fabio Fanelli

Gipo

Fabio

Pino

Walter

Leo

Andrea

Vittorio

Tommaso

Roberto

LUNEDI' 15
Nino Baccaro
Fabio
Pino
Leo
Tommaso (mattina)
Roberto
Alessandro Zanobetti (+gruppo amici Pisa:quanti?)

MARTEDI' 16
Fabio
Pino
Nino
Leo
Roberto

MERCOLEDI' 17
Pino
Nino
Leo
Roberto
dario
Panella

Ciao,
Giorgio Palenzona "gipodiablo"
2ø Brevetto PVI
!
-----@===#@#===@-----
 \ /

I risultati dell'impegno furono eccezionali e ci ripagarono dei sacrifici. PVI debuttava come la prima, unica, seria associazione amatoriale di volo simulato in Italia.

L'enorme stand PVI si articolava su 3 spazi:ecco (a destra) come si presentava prima dell'ingresso del pubblico. La rete finalmente funziona, così come le postazioni ed il maxi-schermo: le "invenzioni" di allora sono tuttora utilizzate nelle manifestazioni pubbliche di Volo simulato, ma allora era la prima volta che qualcuno le "inventava" in Italia





La Scuola di volo, gestita da PVI, era suggestivamente allocata dentro la carlinga di un vero aereo (sinistra).

A destra come si presentava lo Stand di PVI dopo l'ingresso del pubblico. Da sinistra in primo piano, Giorgio "gipodiablo" Palenzona (allora con baffi), Leo Querzoni, laureando in Ingegneria e "mago" delle reti di PVI e Alessandro Antonini (seduto)



(sinistra) L'indimenticabile Fabio Fanelli con altri soci e visitatori ad una postazione



(Sinistra) Un gruppo “storico” di PVI nella postazione del Future Show, che comprendeva anche la carlinga di un Jet. Identificati dai numeri: #1 : Patrizio Migliola, #2: Giorgio “gipodiablo” Palenzona, #3: Fabio Fanelli, #4 : Pino Finizio, #5: Vittorio Capobianco. NB: dell'identificazione degli altri soci non sono sicuro, perciò attendo le relative precisazioni per poterla inserire nelle prossime

versioni di questa Storia

Ed ecco le relazioni di Vittorio Capobianco, Fabio Fanelli e Andrea Damiani dopo l'evento:

Area : PVI General (PVI BBS: PVI General)
 # Da : vittorio capobianco, 81:700/17 (Ma 16 Apr 96 20:50)
 # A : Tutti
 # Ogg : PVI-Show a Bologna

Ciao Tutti!

Sono appena rientrato da Bologna (in anticipo sulla chiusura e con molto rammarico). E' stato tutto al di la' di ogni piu' rosea previsione: grande interesse del pubblico, gran numero di simmers entusiasti di trovare altri "come loro" (c'e' chi raccontava di essere visto con aria strana in famiglia....), molte nuove adesioni.

Il rally e' stato seguitissimo dal pubblico, grazie anche ad un maxi-schermo ed al commento avvincente di Leonardo Querzoni. Molto seguite le lezioni di teoria di Giorgio Palenzona e la creazione di scenari di Alessandro Antonini. E' stato molto faticoso (sabato l'orario della mostra e' stato 9,00-24,00 !!) ma l'interesse del pubblico ci ha dato una carica incredibile.

Il Presidente Pino Finizio passava da un'intervista all'altra: un successone. Se qualcuno ha visto servizi su di noi vorrei pregarlo di comunicarmi data, rete e ora se possibile: forse potro' recuperare altro materiale per un piccolo servizio VHS che prepareremo. Sara' anche disponibile un servizio fotografico. Per ora a risentirci.

Ciao,
 Vittorio

Area : PVI General (PVI BBS: PVI General)
 # Da : fabio fanelli, 81:700/17 (Me 17 Apr 96 21:02)
 # A : Andrea Damiani

Ogg : PVI al FuturShow

:

Hi Andrea,

sono stato anche io a Bologna e devo dire che ci sei mancato! Pazienza , sara' per la prossima volta. Comunque e' andato tutto magnificamente bene , almeno fino a Lunedi' quando io sono partito. Pino, Roberto, Leonardo, Vittorio, Angelo, Giovanni, Gipo, Azzolina, Nino, Gabriella, Patrizio, Zanobetti ed i Pisani, tutti hanno chi piu' chi meno aiutato alla riuscita della manifestazione, con particolare soddisfazione dei visitatori dello stand. Le gare sono state divertentissime !!!

MI sembrava di essere tornato all' I7:-):-)

Comunque e' stato sicuramente un ottimo lancio per la P.V.I

Bye bye!

Fabio

Area : PVI General (PVI BBS: PVI General)
Da : Andrea Damiani, 81:700/17 (Gi 25 Apr 96 05:43)
A : All
Ogg : PVI cresce!
Hello All.
Soltanto poche parole per fare il punto della situazione e capire chi siamo, e come stiamo crescendo.
Prendo spunto dall'avventura bolognese, che ha visto lo spirito della nostra associazione coinvolgere migliaia di persone, alcune delle quali, probabilmente, non avevano mai sentito parlare di FS5, e trasformarle in tifosi di... un rally di volo virtuale!
Ritorno allora con la memoria ad una sera di poco piu' di un anno fa quando quattro pazzi si incontrarono in pizzeria, e, anche a causa di un esagerato numero di birre, inventarono PVI. Quei quattro pazzi cominciarono a fantasticare di PVI-car, PVI-grattacielo con insegne al neon e cosi' via, ma in cuor loro avevano due certezze: da una parte, che la passione per la simulazione di volo e' capace di smuovere energie insospettite e di regalare soddisfazioni immense; dall'altra parte, che lo sforzo per far 'decollare' la nostra associazione sarebbe stato grande e, in un primo tempo, avaro di successi.
Ma adesso le cose sono diverse: lo spirito iniziale e' intatto, anzi, se possibile, l'entusiasmo cresce a vista d'occhio; i quattro pazzi sono diventati molti ma molti di piu', e poi c'e' stata Bologna!

A questo proposito, non suoni come rimprovero per gli amici dell'associazione, ma forse pochi hanno ricordato di ringraziare gli artefici di questo grande successo.
Mi riferisco, naturalmente, a tutti coloro i quali sono andati a Bologna (e sarebbe piaciuto anche a me essere della partita), con impegno di tempo ed energie, e, a quanto pare, hanno lavorato con estrema professionalita' ed in piena armonia.

Ora l'Associazione cresce, ed io credo che tutti i soci debbano dare una risposta forte ai risultati che il nostro Presidente ha ottenuto.
E' il momento di fare un salto di qualita' dal punto di vista dell'associazionismo vero e proprio: in tutta Europa si incontrano per organizzare voli di gruppo. Non pensate che tutti abbiano a disposizione sale giochi multimediali predisposte con schermo gigante: oggi, ad esempio, c'e' una piccola gara in Olanda(mi pare) basata sul concetto della cena in piedi (ognuno porta qualche cosa - i.e. un computer). Si tratta di sette equipaggi, hanno trovato ospitalita' a casa di uno di loro, dedicheranno un'oretta a montare il sistema (con Schiratti Commander e tutto il resto) e poi via! Il resto della giornata e' a disposizione per divertirsi insieme.

Ecco, credo che dovremmo riuscire ad organizzare qualcosa di simile. Ne ho parlato con Gipo, e mi pare che siamo sulla stessa lunghezza d'onda. Fatemi avere qualche risposta, magari potrebbe essere per me uno stimolo a scrivere, finalmente, la nuova versione di ATCPVI.....

E poi, sarebbe il caso di cominciare ad allenarci per l'organizzazione di un Interstate: con Bologna si e' gia' dimostrato che gli Italiani riescono in una settimana laddove il resto d'Europa fallisce per mesi, ma le questioni organizzative legate ad una gara vanno esaminate con cura e necessitano di un minimo di addestramento.

Chiedo scusa per la lunghezza del msg ed attendo fiducioso vostre idee.

Andrea Damiani

Il successo del Future Show fece aumentare l'entusiasmo e lo slancio organizzativo.

Appariva sempre più indispensabile costituire un punto fisso attrezzato con SW e HW dove potersi incontrare per volare insieme, sperimentare, conoscersi.

I problemi erano 2: il luogo e i mezzi economici.

Per il luogo , misi a disposizione il mio studio, per la moneta si pensava ad una colletta, che presentava però non pochi problemi, in previsione dei soci che avessero aderito all'iniziativa in un secondo tempo.....

```
# Area : PVI Mailbox (PVI BBS: PVI Mailbox)
# Da   : Giorgio Palenzona, 81:700/17 (Do 02 Giu 96 01:42)
# A    : Vittorio Capobianco
# Ogg  : colletta
```

Ciao vittorio!

Il Sa 01 Giu 96 mi hai scritto a proposito di colletta:

```
GP>> Mi dai una mano a realizzare il progetto?
vc> Con gioia, Comandante !!
Grazie Vittorio, la tua presenza "a bordo" e' molto importante, almeno per me ,
e tu non sai quanto mi faccia piacere.
```

```
vc> Non so se tutti i soci saranno d'accordo, e questo era uno dei motivi
vc> della mia idea iniziale di contarci PRIMA per POI dividere la cifra.
```

Si, hai ragione anche in questo, senonche' mi sono convinto che la cosa e' diventata di vitale importanza e deve essere realizzata al piu' presto, per ricreare quel lato ludico e amicale del nostro stare insieme, che negli ultimi tempi si e' in po' appannato nelle discussioni un po' burocratiche, di cui ne ho gia' abbastanza nella vita quotidiana. Per cui, le altre questioni diventano secondarie: vedremo come fare a suo tempo, magari inviteremo lo stesso che non ha contribuito, si divertira' con noi e poi, penso, si vergognera' e chiederà lui stesso di entrare in quota. La chiave di tutto e' nel "si divertira'", cosa che recentemente non mi pare sia avvenuta spesso :-)

```
vc> Per la mia quota mettimi gia' in nota. Per i contatti parto subito,
vc> anche se vorrai scusarmi per qualche problema di salute e di lavoro
vc> che mi costringera' a non essere assiduo come vorrei (quanto mi e'
vc> dispiaciuto non andare a Firenze!!). Per i contatti usero' molto il
vc> telefono. Anch'io intendevo in effetti cio' che hai detto, e cioe'
vc> che chi arrivera' dopo parteciperà con la sua quota consentendo un
vc> ricalcolo e quindi un rimborso ai primi soci o un aumento dell'hardware.
```

Esatto.

```
vc> Questo pero' vuol dire (e mi scuserai se lo preciso) che il concetto del "regalo"
vc> all'Hangar cozza un po' con questo riparto finanziario molto preciso (come
vc> valutare un vecchio modem 2400 o un HD da 105 MB?); ok ridare slancio allo spirito
vc> amatoriale, ma qui si tratta di un qualcosa di simile ad un abbonamento teatrale:
vc> o ci si abbona o niente spettacolo.
```

Si, ma all'inizio non c'e' bisogno di essere troppo fiscali: se uno viene, si diverte come un pazzo e magari si fa insieme 4 risate alla pizza finale, vuoi che non dica "ragazzi, voglio starci anche io alla prossima"?

Comunque, grazie ancora, sapevo che sei uno su cui si puo' contare per realizzare delle cose nuove: ti faccio sapere chi e' dell'equipaggio ,

Ciao,

Giorgio Palenzona "gipodiablo"
40 BREVETTO PVI:ESPERTO JET

```
# Area : PVI General (PVI BBS: PVI General)
# Da   : Vittorio Capobianco, 0:0/0 (Me 03 Lug 96 22:41)
# A    : Andrea Damiani
# Ogg  : Riunione PVI Roma
=====
:
```

```
AD> Dopo consultazioni frenetiche con alcuni disponibilissimi soci ho il piacere di
AD> annunciare il primo incontro PVI di Roma. Ho assunto pro-tempore l'incarico di
AD> coordinatore per l'area romana al fine di organizzare questo incontro ludico:
AD> voleremo insieme e cercheremo di divertirci e conoscerci meglio.
```

```
AD> L'incontro e' previsto per Domenica 14 Luglio presso lo studio di Gipo
```

```
AD> Per favore aderite qui in BBS: vorrei essere in grado di contare i partecipanti
AD> entro venerdi', dal momento che solo cosi' potremo avere un'idea dei numeri
AD> coinvolti ed organizzare le attivita' piu' indicate di conseguenza.
```

Riservami un posto (scomparto non fumatori).

Se occorre posso portarmi dietro una pedaliera Thrustmaster, un Joy Logitech Extreme con grosse crisi di identita' ed un Joy CH normale che uso come manetta

(e anche pedaliera finora). Avete il cavo a Y ?
Naturalmente porterò anche il blocchetto degli assegni.....

Ciao,
Vittorio

Intanto Fabio Fanelli continuava a lavorare per la nostra presenza al prossimo Interstate , l'8°, che si doveva tenere in Germania in novembre.

Riporto il relativo messaggio di Fabio, sia perchè è di indubbio interesse storico, trattandosi dell'organizzazione del primo , in assoluto, evento del genere in Italia, ma anche perché consente di confrontare la progressiva evoluzione dei regolamenti di eventi simili.

Area : FORUM GENERAL (PVI BBS: Forum General)
Da : Fabio Fanelli, (Me, 09 Ott 96 22:01)
A : All
Ogg : Interstate 8

Vi rimetto qui di seguito il messaggio che Kok mi ha mandato riguardo la prossima Interstate che si svolgerà il prossima novembre in Germania.
Mi piacerebbe molto fare una squadra Italiana (Kok ci tiene molto) !! Invito tutti gli associati PVI a farci un pensiero sopra, perché è una esperienza unica, divertente, emozionante. Non è importante vincere, ma essere lì con persone provenienti da tutto il mondo aventi la nostra stessa passione...il volo!!
Esistono molti problemi da superare e per questa ragione si ha bisogno di persone che sappiano gestire una rete ...altrimenti non si vola! Date una letta al messaggio e fateci un pensiero sopra. Eventualmente se non saremo in numero sufficiente per costituire una squadra ci possiamo associare a qualcun altro.
Saluti
Fabio
cut ----- cut ----- cut ----- cut

Preliminary document, version 0.91 published for your information

Eighth European Flight Simulator Championship and Exhibition 23.-24. November 1996
Dorint Sport & Country Hotel Krefeld, Germany

The Interstate 8, also known as the Open European Championships will be flown in Germany this year. With this document we like to invite visitors, vendors, publishers of flightsim products and above all crews.
If there is any information missing please contact us.

Visitors

Visitors make our events, we provide the show you provide the atmosphere. We will use two video beams to show the people who visit what's is happening. Presenters will explain the events and we will do our best to make sure every guest understands what is going on. There will be several members of the organisation who will be able to explain the procedures in more detail to individuals. Entree fee will be 5 Marks and the hall will be open from Saturday morning until Sunday evening (exact times not yet decided) so the race will be open for public during the nightly hours. Although this is a high end affair where we reach the limits of what is possible in Flight Simulation we do our best to make attractive to a broad public. Even if you're not really "into" flight simulation and only take Fs up for a spin once in while you will still like the event. The special atmosphere and the feeling of being amongst friends with similar thoughts and hobbies make it worthwhile. The hotel bar and restaurant will be the centre of the flightsim community during this weekend. The prime opportunity to meet your Online buddies! Contact Mathijs Kok for more information.

Exhibitions and shops

There will be many presentations made by major vendors and free/shareware authors and you will be able to buy their products during the event. There will be several new products shown. If you have something to present are want to book a stand write to Enrico Schiratti.

Workshops, discussions, meetings.

There will be some workshops organised by us. Others can be organised by third parties and we will provide the room for that. So if you want to talk with some people about a big project feel free to contact us. This might be the prime opportunity to get a new project going. There will be a few publishers/developers only meetings where early developments will be shown. Contact Mathijs Kok for information.

The hotel and the party

The Dorint Hotel is a very nice sports hotel. You can book rooms for a reduced price if you say the magic word while booking (of course the word is 'Interstate'). Friday evening we will host a party for everybody who is already there. This party is called "The Not Only Shake Your Hand Party" because during other events there is so little time to talk and make friends. Most people who will stay in the hotel will arrive Friday evening and leave Sunday evening. Contact Enrico Schiratti for more information.

Hotel information

The Dorint chain is known for its quality, and this is normally a sentence which makes you think it is gonna be expensive. Well, if you use the codeword "Interstate" when making your reservation, you will be able to book a room for the following prices.

Single 120 DM per person
Double 85 DM per person
Triple 70 DM per person

Please contact the Dorint Hotel at +49 2151 956 0, Fax is +49 2151 956 100, the earlier you move, the better. Remember, use "Interstate" for the prices mentioned above.

Address:

Dorint Sport & Country Hotel Krefeld
Elfrather Weg 5
Am Golfplatz
47802 Krefeld-Traar

It is easy to reach via the highway A57, simply ask them to fax a description of how to reach it.

Teams.

You can enter this race by simply letting me know. In the weeks to come you will get the information you need. A team will have to have at least enough people to come to the race, build the cockpit, fly for 24 hours and demolish the cockpit and get back home. That means it can be done with two but you'll spend the next couple of weeks in Intensive Care. We think 6 people (two crews of three) is the sweet spot but you can do what you like. Do remember that it is supposed to be fun and that flying starts to get boring after 22 hours when you're back hurts and the screens start to swim in front of your eyes. A bigger teams gives you more time to have a drink, a talk and some sleep. It simply is more fun. But win it with two and you'll will be famous (and dead). Veterans can tell you that flying an Interstate is very different from flying at home! We will only communicate with teams by Email. Contact Mathijs Kok for more information. But please don't wait too long, we can only handle a limited number of teams!

Simulator

All simulators that can be linked into our network are allowed. These include ATP and Fs5.1 and possibly Fs6. We are working on that but have to careful not to promise something we can not deliver. Remember that Fs6 will only be out a few weeks before the race and that what we are doing is very complex. Contact Enrico Schiratti for more information.

Cockpits

Same story. We like big, complex cockpits because it's fun to fly in and make a hell of an impression on the crowds. But if you want to enter the race with your 486/66 and a 14' screen we'll let you. It won't be much fun but it is allowed. FMS is also complementary but we really think you will need it (and a crew member who can use it). You can use SC for a moving map. You will have about 6 hours to build the cockpit but we insist you have done it before. If it doesn't work at the start of the race you will be left behind. Contact Mathijs Kok for more information.

Networking

We will use a BNC network with COAX hub to make it save. Every team will get one cable into there space and will have to supply all the necessary networking on their machines themselves, including the end plug on the cable. Before the race we will give you a MASTER driver with a unique number. These driver will be 100% compatible with the master drivers included in SC. Contact Jeroen Arensman for more information

Plane

You are free to fly the plane you want but it needs to be compatible with a modern B737 in speed, landing requirements and endurance. In fact the whole race will be designed with a 737 in mind, so it is a pretty good choice. For Fs5 we advise the Jan Moons or the Stamatis Vellis models. We will want to look at the planes before you race to make sure it is not a simplified model. We need the file name, or the complete AIR file you are going to use, 7 days before the race. We will check it. Contact Mathijs Kok for more information.

Route

For this race we will fly a route over the major European airports (and some surprisingly small airports). This is mainly done to accommodate the ATP crews, they can use the new Europe scenery and for FS5 we will provide a complex scenery based on Europe 1 and Europe 2. You will have to fly many different approaches, some of which will be pretty complex. Others will be made harder by technical problems. Realism is the goal in this race so do not expect to be made to fly impossible airports. We don't need that, there are some very, very hard and complex procedures that exist and are flown daily. Contact Mathijs Kok for more information.

CompuServe SimGames forum

Already know as the place to visit the Interstate organisation will of course use the FlyOnline method to send this event to the people who can not join us in the hotel. People with access to CompuServe will be able to follow the complete race online. There will be even possibilities to join the race online so you and your team don't even have to be in Germany to participate. Contact Mathijs Kok for more information.

The Interstate Organisation;

Mathijs Kok 72604.3561@COMPUSERVE.COM
Enrico Schiratti 100137.457@COMPUSERVE.COM
Jeroen Arensman J.ARENSMAN@AMC.UVA.NL
http://ourworld.compuserve.com/homepages/mathijs_kok/inter.htm

Naturalmente andavano avanti anche le altre iniziative di volo simulato, fra cui il progetto di creare la pattuglia acrobatica PVI. Erano infatti intervenute delle importanti novità tecniche che avevano rinnovato l'entusiasmo affievolitosi a causa

degli insuperabili problemi tecnici rappresentati dal multiplayer di FS con connessione via modem. Un gruppo americano , DATAMAX, stava infatti mettendo a punto un programma, FLY-BY-WIRE, per consentire il collegamento multiplayer tramite Internet e PVI aveva avuto l'onore di essere stata scelta come Betatester

```
# Area : FLY BY WIRE (PVI BBS: Fly By Wire)
# Da   : Gipodiablo, (Gi, 17 Ott 96 04:59)
# A    : Tutti
# Ogg  : datamax notizie
Ciao Tutti!
Quelli della datamax mi hanno assicurato che con il nuovo driver 1.11 la maggior parte dei
problemi di connessione dovrebbero essere risolti: hanno eliminato un grosso bug di cui non si
erano accorti prima e altri 4 minori. Mi hanno pero' detto che se ci sono amici che hanno
ancora problemi, di contattarli senza remore che li aiuteranno personalmente: hanno uno
speciale feeling con PVI.
Infatti mi hanno detto che, per ringraziare PVI che li ha colpiti per l'entusiasmo
dimostrato, appena completano il database degli aeroporti Usa, vorrebbero passare al database
degli aeroporti italiani, per avere il TEMPO REALE SU OGNUNO DI ESSI caricabile con FBW (si
ottiene il tempo reale su FS5 mandando, quando si e' collegati, lo speciale mex @WTR ).
Anzi chiedono se conosciamo un sito dove si possa prelevare il tempo reale quotidiano degli
aeroporti italiani: Patrizio mi ha detto che sta in inghilterra e che da il tempo di tutti
gli aeroporti del mondo, dandogli il codice Icao dell'aeroporto.Qualcuno conosce l'indirizzo
internet esatto?
Altra iniziativa: quando PVI va a mostre e manifestazioni, gli ho chiesto se possiamo dare
dimostrazioni di FBW, sempre che loro ci diano il permesso e i codici temporanei di accesso.
Quindi ,al meeting di Pisa potrebbe esserci anche questa attrazione, cosi' anche i non
internettisti potrebbero provare la meraviglia.
Zano hai ricevuto?
Puoi tener conto anche di questa attrazione , se puoi, nell'organizzare la cosa?
Ciao, Gipodiablo Palenzona "gipodiablo"
```

```

      *
      |
*-----@==<#>==@-----*
      \ /
40 BREVETTO PVI:ESPERTO JET
```

```
# Area : FLY BY WIRE (PVI BBS: Fly By Wire)
# Da   : Gipodiablo, (Gi, 17 Ott 96 15:19)
# A    : Tutti
# Ogg  : debug2.fbw
```

Continua la collaborazione con quelli della datamax. Ci chiedono di aiutarli nel miglioramento del driver, per evitare le cadute del collegamento. In pratica chiedono se possiamo usare, al posto di quello originale, lo speciale driver che vi uplo do con il nome DEBUG2.FBW. Funzionamento analogo a quello del debug1 (cambiargli nome in FLY-WIRE.FSO, creare un file di testo vuoto FBW.LOG ecc). La differenza e' che questo driver scrive il log quando e se perdetate la comunicazione: mandargli allora il file.LOG attached per email . Vi allego il lro mex originale, che e' piu' completo.

Gliela diamo una mano?
Se trovano il bug, ne avremo benefici tutti, perche' diminuirebbero le cadute del collegamento.

Ciao,
Gipodiablo Palenzona "gipodiablo"

```

      *
      |
*-----@==<#>==@-----*
      \ /
40 BREVETTO PVI:ESPERTO JET
```

Mi sembra ancora interessante riportare le manovre che erano state individuate per la PVI-PAN, per confrontarle con quelle attualmente eseguite dalle pattuglie virtuali.

```
# Area : FLY BY WIRE (PVI BBS: Fly By Wire)
# Da   : Gipodiablo, (Me, 23 Ott 96 02:05)
# A    : Tutti
# Ogg  : manovre pattuglia acroba
```

Abbiamo provato i primi allenamenti del volo in pattuglia e abbiamo capito che la maggior difficolta' e' il controllo della velocita' per consentire il wing-to-wing , che rimane l'obiettivo principale di una buona pattuglia. Qualcuno ha gia' cominciato a riuscirci , per periodi sempre piu' lunghi. Vero e' che su internet (a differenza del collegamento via modem su cui eravamo abituati prima) ci sono ulteriori problemi per il ritardo nell'arrivo dei pacchetti di dati, che con la loro irregolare ricezione fanno muovere gli aerei come nelle comiche. Per questo problema non c'e' altro da fare, allo stato, che continuare ad allenarsi, distinguendo il piu' possibile i movimenti reali da quelli artificiosi di

internet. A questo proposito, propongo di livellare a quote piu' basse (diciamo 600 piedi) per abbreviare i tempi per il livellamento e , quindi, per incominciare subito la "chiusura " sull'1 e la stabilizzazione della pattuglia, che e' la parte piu' laboriosa.

Contemporaneamente possiamo cominciare ora a provare qualche altra manovra :

CAMBIO DI FORMAZIONE ISTANTANEO (si, vabbe', quasi :-))

Dunque, la formazione che usiamo di solito (con 1 avanti al centro , 2 a destra e 3 a sin arretrati, 4 dietro 1) si chiama "DIAMANTE".

1)Allora la prima manovra , facile facile, e' il "SIDES SWITCH" e consiste nel 2 e 3 che passano ognuno al posto dell'altro, e ,per non scontrarsi durante la manovra , chi e' a DESTRA (in questo caso il 2) dovrebbe SALIRE durante lo spostamento di 50 piedi (per ora) e poi riabbassarsi all'altezza livellata, mentre chi sta a SINISTRA (in questo caso il 3) fa il passaggio simmetrico (da sin a destra) ABBASSANDOSI di altrettanto e poi riprendendo la quota livellata. L'1 e il 4 , non fanno niente, si godono lo spettacolo :-))

Dunque ricordare: nei sides switch , e' sempre quello che inizia la manovra dalla destra che si alza, mentre quello che la inizia dalla sin si abbassa.

Il "BACK SWITCH" consiste nel ripetere la manovra e ritornare nelle posizioni iniziali: e' sempre quello a destra che si alza, mentre quello a sin si abbassa .Quindi nel back switch, sara' il 3 (che ora sta a destra) che si alza, mentre il 2 si abbassa.
Grafico (penoso, lo so, me lo dico da me!) del primo "SIDES SWITCH"

```

              1
(SI ABBASSA) 3----->
              <-----2 (SI ALZA)
              4

```

b)"AXIAL SWITCH" e passaggio alla "FIOCINA"

Il 4 passa in posizione di leader, alzandosi e accelerando, superando l'1 (che non fa niente) per poi riprendere la quota livellata e la velocita' normale. Se il 2 e il 3 non fanno niente, si e' passati dalla formazione "DIAMANTE" alla formazione "FIOCINA".

```

              4(SI ALZA E SUPERA)
              ^
              1
              |
3            |            2
              |
              |

```

Nel " BACK SWITCH" la stessa manovra e' fatta dall'1 , che ora sta indietro , mentre il 4 non fa niente: rimaniamo sempre nella "FIOCINA".

3) "AXIAL SWITCH" con mantenimento del "DIAMANTE"

Mentre il 4 fa la sua manovra sopra descritta , il 2 e il 3 accelerano leggermente per andare piu' avanti dell'1 , arrestandosi pero' piu' indietro del 4 (che ora e' al posto dell'1), per rifare il "DIAMANTE"

```

              4(SI ALZA E SUPERA)
              ^
              |
              1
              |
(AVANZA LEGGERMENTE)3 ^      2 (AVANZA LEGGERMENTE)
              |      ^
              |      |
              |      |

```

Dunque, ricordare: nel passaggio da DIAMANTE a FIOCINA, IL 2 E IL 3 NON FANNO PRATICAMENTE NIENTE, SALVO PICCOLI AGGIUSTAMENTI PER "STRINGERE" LA FORMAZIONE. Per il mantenimento del diamante, il 2 e il 3 devono invece spostrarsi leggermente in avanti.

4)DAL DIAMANTE AL SERPENTE

Be' , lo dice la parola: la formazione a "SERPENTE" e' tutti in fila , dietro l'1, in ordine di numero , 1-2-3-4. E'usata per gli atterraggi in sequenza , anziche' in simultanea, oppure come formazione di "passaggio" per comporre altre formazioni .
La sequenza delle manovre dei singoli sono : il 3 E IL 4 RALLENTANO leggermente - si ottiene con fuori carrello -dentro carrello-(lo scopo e', per il 3 di creare spazio per il 2 , per il 4 di creare lo spazio per 2 e 3) il 2 vira a sin e si allinea dietro l'1, il 3 vira a destra allinenandosi dietro il 2 , il 4 non fa niente, salvo il rallentamento, perche' dovrebbe essere gia' allineato.

```

              1
              |
              2<---- (VIRA A SIN)
              |____>3(RALLENTA E VIRA A DESTRA)
              4 (RALLENTA)

```

Vi sarete accorti che l'1 raramente fa' qualcosa: e' proprio questo il suo compito, costituire il punto di riferimento (quota ,velocita', allineamenti) per la formazione, una specie di baricentro costante, su cui chi sta manovrando puo' regolarsi.

Per oggi credo che possa bastare. Proveremo pero' anche i touch-and-go in simultanea con formazione a diamante , o in sequenza con formazione a serpente.
Inoltre passaggi in diamante a bassa quota (100 piedi) su allineamento pista

Chi ha tempo si alleni intanto da solo con il VOLO ROVESCiato, soprattutto per il cambio di heading in rovescio, che e' la parte piu' difficile, perche' le prossime manovre lo prevederanno, cominciando con un passaggio rovescio a 100 piedi sull'allineamento pista e il clou sara' il passaggio SOTTO il ponte di S. Francisco o il Golden gate, in formazione a diamante ,rovesciati Scambiamoci le impressioni , i problemi incontrati , le scoperte e i consigli. Quello che ho scoperto io e' questo: bisogna togliere l'AP, bank deciso con soli alettoni in leggera cabrata (per compensare l'inevitabile perdita di quota che si verifica), MENTRE L'AEREO STA PER COMPLETARE IL ROVESCIAmento DARE 3/4 (TRE QUARTI) DI TRIM A PICCHIARE (eh gia', quando si e' rovesci i comandi sono invertiti) e livellare picchiando (comandi invertiti) abituandosi all'inversione dei comandi, REGOLARE IL TRIM perche' rimanga livellato. Per uscire dal rovescio, manovra analoga, TOGLIENDO IL TRIM mentre ruota l'orizzonte.

Intanto vi do' una notizia: ho chiesto alla datamax di creare la possibilita' di far emettere strisce di fumo agli aerei, cosi' da poterci vedere meglio noi e farci vedere dagli altri nelle esibizioni. Vi daro' le novita'.

Ciao,

Giorgio Palenzona "gipodiablo"

```

      *
      |
*-----@==<#>==@-----*
      \      /

```

I-GIPO

40 BREVETTO PVI:ESPERTO JET

Destra: prima del decollo i componenti della PAN-PVI si scambiano comunicazioni via testo



L'iniziativa ebbe notevole successo e la pattuglia PVI si sviluppò rapidamente, tanto che fummo presto in grado di codificarne la partecipazione e le modalità operative standard.

Area : FLY BY WIRE (PVI BBS: Fly By Wire)

Da : Gipodiablo, (Ma, 15 Ott 96 04:42)

A : Tutti

Ogg : regole e convenzioni pattugli acrobatica PVI

Questa e' la mia proposta delle regole e convenzioni da usare per il volo in pattuglia acrobatica. Ditemi che ne pensate e se ci sono correzioni e ulteriori suggerimenti da apportare.

PATTUGLIA ACROBATICA PVI (INTERNET-FLY-BY-WIRE)

CONVENZIONI E REGOLE PER PARTECIPARE

1)PREMESSA

Per volare in pattuglia, e a maggior ragione se si hanno intenzioni acrobatiche, le difficolta' sono molto maggiori rispetto a quelle del "normale" volo simulato su FS5.

Tutte le manovre devono essere sincronizzate al secondo ed eseguite alla perfezione; oltre alla bravura dei piloti (che e' data per scontata), bisogna che TUTTE le condizioni

della simulazione siano identiche per ogni pilota: numero di giri, velocita', banking nelle virate ecc.. Basta per es. che uno abbia un settaggio diverso (il tempo con vento diverso, l'autocoord. on/off, il baro drift attivato che gli da un'altezza diversa, che usi la TAS invece della IAS ecc.) e tutta la manovra fallisce.

Per non perdere tempo mentre si e' collegati, abbiamo stabilito un PROTOCOLLO dei settaggi di FS5 che ogni pilota dovrebbe usare, almeno all'inizio (poi il leader della pattuglia potra' via via modificare i settaggi aumentando gradualmente le difficolta').

Con l'esperienza abbiamo anche individuato alcune REGOLE particolari che si devono seguire rigorosamente durante le manovre, per superare le varie difficolta' di comunicazione (il collegamento avviene su Internet e i messaggi devono essere scritti da tastiera :-(-).

2) PROTOCOLLO DELLA CONFIGURAZIONE DI FS5

(vale solo per i primi allenamenti, poi il leader, d'accordo con i componenti della sua pattuglia, potra' modificarli e aumentare gradualmente le difficolta').

PILOTA: si presume che il pilota sia gia' esperto del volo su FS5 e conosca tutti i comandi e le opzioni del programma; inoltre si da' per scontato che conosca tutti i comandi e le opzioni di FBW. La pattuglia acrobatica e' una specie di perfezionamento per i veterani del volo simulato, se sei alla prime armi e' meglio che prima ti impratichisci: risparmierai frustrazioni a te e appallamenti agli altri ;-))

```
-AEREO (iniziale): IL CESSNA 182 di default
-DATE, SEASON E ORA: day, summer, ora le 12.00
-OPTIONS\PREFERENCES\GENERAL\WEATHER GENERATOR AT STARTUP=OFF
-                                \INSTRUMENT>display indicated airspeed
-WORLD\WEATHER> AREA GLOBAL>EDIT AREA>automatic weather generation=off
-                                CLOUDS>delete
-                                winds>delete tutti gli strati ( serve un tempo limpido e senza vento
                                per iniziare)
-                                BARO>PRESSURE=MILLIBARS 1013
-                                DRIFT=OFF
-                                VISIBILITY= grigia(non operativa)
-SIM>CRASH DETECTION>IGNORE CRASH=on
-                                >AUTOCOORDINATION=on
-REALISM & RELIABILITY>FLIGHT CONTROL REALISM=4
                                AIRCRAFT RELIABILITY=8 (IL MASSIMO)
                                ELEVATOR TRIM=OFF
                                GYRO DRIFT=OFF
                                AIRFRAME DAMAGE FROM STRESS=OFF ( inizialmente: nelle
                                acrobazie senno' crasha facilmente)
-Tutti gli altri (da engine stops a fuel tank=ON)
-PROP REALISM>TUTTE LE OPZIONI=OFF
-PROP ADVANCE=AUTOMATIC
-SCENERY>DYNAMIC SCENERY>tutte le opzioni delle view1 e view2 =OFF
-La finestra in basso=very sparse
Si puo' creare una situation a Meigs con queste opzioni, chiamarla
"pattuglia acrobatica #1" e caricarla quando serve.
```

3) LE REGOLE

da rispettare per chi partecipa ad una pattuglia acrobatica, sono le seguenti:

1) Chi vuol partecipare deve "iscriversi" alla pattuglia acrobatica, mandando un messaggio a me, GIPODIABLO o ad Alessandro Zanobetti., sulla BBS o su Internet. L'Identificativo che i componenti della pattuglia dovranno adottare su FBW, e'

lo stesso scelto al momento dell'iscrizione a PVI (quello che inizia "I-qualcosa", tanto per capirci), per permettere l'identificazione dei singoli. Verra' quindi assegnato ad una pattuglia e gli verra' comunicato il nome del Leader. Da questo momento i contatti saranno tenuti direttamente dal Leader, che gli comunichera' tutti i particolari, dai giorni degli allenamenti, alle particolari regole o convenzioni in uso nella sua pattuglia.

2)Il Leader potra' scegliere il nome che distinguera' la pattuglia in tutte le sue attivita'. Per far si' che tutti i componenti della pattuglia abbiano lo stesso grado di allenamento, e' necessario che si formino, via via che arrivano le iscrizioni,

diverse pattuglie, in modo che i componenti di una, abbiano pressapoco la stessa esperienza.

Una pattuglia che si allena da mesi, e' probabilmente talmente avanzata, che accogliere uno che deve cominciare tutto, da capo, sarebbe frustrante per il pivello e noioso per i veterani. Naturalmente pero' sta al leader e ai componenti della pattuglia decidere di accogliere un nuovo componente, anche se non allenato.

3)Nel volo in pattuglia, uno dei piloti deve assumere il ruolo di leader (non nel senso di comandante, ma di "direttore d'orchestra) e gli altri saranno i gregari: il leader sara' #1 nei messaggi e gli altri: #2 quello di destra , #3 quello di sinistra, #4 il secondo a destra, #5 il secondo a sinistra (supponendo per ora 5 piloti).

I numeri pari sono perciò sempre a destra del leader e i dispari alla sua sinistra, salvo il leader (numero 1) che sta al centro. I numeri (e quindi, la posizione in pattuglia) sono assegnati dal leader, sia volo per volo, sia stabilmente, a scelta della pattuglia.

4)In volo e' difficile capire chi e' il pilota di un certo aereo che si vede appena: si e' scoperto che il riconoscimento e' facilitato se i gregari usano un solo colore per l'aereo, (ognuno con un colore diverso da quello degli altri, naturalmente), mentre il leader e' l'unico che usa piu' colori per essere identificato con facilita', anche a distanza. Le prime volte i colori, con i numeri e la posizione, sono assegnati dal

leader, o preventivamente, o all'atto del posizionamento per il decollo.

5)Per essere un buon leader, bisogna aver fatto il gregario, e viceversa, perche' solo cosi' tutti possono capire come funziona la cosa e come bisogna comportarsi nei 2 ruoli. Dunque TUTTI a turno dovrebbero fare il leader e i gregari; in generale non ci

sono ruoli fissi, salvo all'inizio, quando si deve prendere confidenza, in cui e' bene che il leader del volo sia quello che ha curato l'organizzazione iniziale della pattuglia; sara' poi sua cura curare di far fare il leader, a turno, a tutti i componenti della pattuglia. Naturalmente la pattuglia sara' libera di decidere, con la conoscenza reciproca, se ci sia uno che e' il piu' adatto a fare il leader nelle gare e

nelle esibizioni davanti al pubblico.

6)Nei messaggi, per risparmiare tempo alla tastiera ci si puo' chiamare anche con il numero, es " 4 stringi di piu'" "1 ti ho perso, rallenta" o con il colore (" blu, vieni piu' avanti" ecc.)

7)i gregari (almeno agli inizi degli allenamenti, poi la posizione dipendera' dal tipo di manovra che si dovra' eseguire) devono stare, secondo il numero assegnato, a destra e sinistra del leader, un po' arretrati e un po' piu' alti(50 piedi dovrebbero bastare), in modo comunque da non perderlo mai di vista: all'allineamento per il decollo si mettono a destra e a sinistra , un po' dietro.

L'ideale sarebbe di riuscire a tenere il leader sempre nella view anteriore, per non perderlo mai di vista e poter seguire tutte le sue manovre.

8)il leader comunica PRIMA di decollare il piano di volo che DEVE comprendere:

-un check time (tutti dovrebbero avere la stessa ora sull'orologio di bordo, per poterla usare nella sincronizzazione delle manovre)

N.B Ricordo che l'azzeramento dei secondi sull'orologio di bordo, si ottiene cliccandoci sopra con il mouse

-le eventuali-se servono- frequenze dei com e nav aids che si useranno

-gradi di flap al decollo e speed di rotazione

-il rateo di salita e la speed di salita

-se la salita si fa a pieno motore o a quale potenza

-l'heading da seguire dopo il decollo

- a che altezza si levano i flaps
- la quota di livellamento
- la speed di crociera , che non deve essere alta , per consentire il ricongiungimento di chi rimane arretrato o si perde.

9)In VOLO il leader dovra' comunicare:

- continuativamente la propria velocita' (deve essere a unita' intere, per es. 80k, e non 83 o 87, perche' e' piu' difficile per i gregari manenere una velocita' intermedia sulle tacche dello speedometro) e gli RPM e/o (meglio) la pressione di aspirazione nel carburatore (manifold pressure, che e' piu' significativa degli RPM) nel Cessna, o la rotazione della prima turbina nei jets (N1) a cui mantiene quella data velocita'.
- il tipo di manovra (per es. circuito destro , con virate di 90 gradi, inizio a tot miglia del DME ecc.)
- i gregari devono cercare di rispondere con il roger a tutti i messaggi.

10)Dopo aver spiegato la manovra da compiere, il leader da' il via per l'esecuzione.

QUI VIENE LA PARTE PIU' IMPORTANTE CHE DOVREBBE ESSERE APPLICATA A TUTTE LE MANOVRE PER CERCARE DI OTTENERE UN'ESATTA SINCRONIZZAZIONE:

prima di eseguire una manovra, che ha spiegato prima con un messaggio (per es. "decollare ora"), il leader deve contare fino a 11, a partire da quando trasmette

il messaggio. Affinche' i secondi siano eguali per tutti, il metodo (usato anche dai veri piloti) e' di pronunciare ad alta voce, con cadenza normale (cioe', non pensandolo soltanto) "dico uno, dico 2, dico 3 ecc." anziche' solo "uno, due, tre ecc." I gregari, appena ricevono il messaggio, contano invece fino a 10 con lo stesso sistema, prima di iniziare la manovra. Il secondo di differenza dovrebbero servire a compensare i tempi del ritardo nella trasmissione-ricezione del messaggio, per cercare di sincronizzare le manovre; ma poiche' su Internet potrebbero esserci ritardi piu' lunghi, ecco l'importanza di non perdere mai di vista il leader: se lo si vede iniziare la manovra prima dei 10 secondi, vuol dire che c'e' stato un ritardo nella ricezione del messaggio, e quindi esegue immediatamente tralasciando il conteggio, ma comunque la cosa non crea grandi problemi, PURCHE' IL LEADER SIA SEMPRE IN VISTA.

11)Quando il comando riguarda una virata, il leader deve sempre precisare anche il bank con cui la esegue, oltre che il verso (destra-sinistra) e l'heading finale. Es.: "virare a destra di 90 gradi per heading 180, bank 15, confermare" Avuto il roger dai componenti ,trasmette "eseguo" ,conta fino ad 11 e comincia la virata.

12)Se un gregario perde il contatto visivo della pattuglia, il leader continua nello stesso heading (che comunica), se necessario rallenta la speed, anche mettendosi fuori il carrello, MENTRE E' IL GREGARIO CHE DEVE AUMENTARE LA SPEED E RICONGIUNGERSI.

13)Se ci si perde completamente, un buon sistema per ricongiungersi e' il seguente:il leader mette la pattuglia su una RAD di un VOR con DME su cui mette la prua (questo tipo di navigazione si chiama HOMING), la comunica al disperso e gli da in continuazione il DME, affinche' il disperso, che insegue, si metta sulla stessa radiale in homing e a quel punto puo' aumentare la velocita' e raggiunger il resto della pattuglia, trovandosi sulla stessa "autostrada" aerea. Pero' non illudetevi: per vedere un altro aereo come un solo pixel, bisogna essere almeno a 2 miglia di distanza.

14)Formata e stabilizzata la pattuglia "wing-to-wing", ci si allinea a una pista conosciuta (per avere un punto di riferimento) e si provano le varie manovre previste per quell' allenamento (per es. il looping, il cardioide dritto e il cardioide a volo rovescio - di tutti o solo di alcuni aerei- o l'8-orizzontale o l'8-verticale, la presenza e la manovra del solista ecc.),

15)Per l'atterraggio, analogamente, il leader deve prima riassumere tutti i parametri (il tipo di approccio, l'uso dei flaps, il rateo di discesa, la speed al touch-down ecc) e aspettare il roger dei gregari, prima di dare inizio all'esecuzione: tradizione delle pattuglie acrobatiche, anche se non strettamente necessario, e' infatti che l'atterraggio, come il decollo, avvengano simultaneamente e in gruppo. Quando riesce, comunque, anche il semplice atterraggio simultaneo della pattuglia e' altamente spettacolare!

16)La caduta del collegamento.

Se a uno cade il collegamento durante la PA, deve continuare a volare normalmente mentre riprova a ricollegarsi al provider; appena il leader se ne accorge- per es. perche' non riceve un roger o vede "sparire" l'aereo di un gregario-, sospende immediatamente ogni eventuale manovra e continua con heading, velocita' ed altitudine costanti : quando il "caduto" si ricollega, dovrebbe essere pressapoco nella stessa posizione, come se non fosse successo niente: prima cosa da fare, avvertire il leader del proprio rientro nel collegamento

4)-PREPARAZIONE PER FAR PARTE DI UNA PATTUGLIA

Per gli aspiranti pattuglisti si suggeriscono i seguenti 4 allenamenti fondamentali:

1)mantenere costante una certa speed ESATTA (per es. 100k), rallentare il piu' velocemente possibile ad 80k (usando tutti i mezzi, tipo gear out, flaps) SENZA CAMBIARE ALTEZZA; tornare a 100 k esatti, mantenerli costanti per un po' e poi portarsi a 105k esatti, mantenerli e poi DECIDERE (e non farsi portare dall'aereo) di andare a 110k, poi a 115 e via via a tutti gli intervalli di 5, annotare mentalmente o per iscritto i vari rpm (ma sulla clessna e' piu' indicativa la pressione del manifold) a cui la si tiene, poi ripetere, diminuendo la speed sempre ad intervalli di 5.

Lo scopo e' avere una padronanza assoluta del controllo della velocita'.

2)fare virate di 360 gradi, 180, 90, 270, ad un certo bank esatto e costante (per es 20 gradi) e mantenerlo costante per tutta la virata, SENZA PERDERE NE'QUOTA NE' VELOCITA' (anche se avete l'autopilot per l'altezza, non vi illudete, se non date motore anche con l'autopilot scenderete): il riallineamento sul new heading deve essere preciso e

sicuro, senza ondeggiamenti a destra e a sinistra, quindi diminuire il bank gradualmente prima di arrivare al new heading (ci sono delle formule per sapere quanto prima e quanto gradualmente, ma queste ve le insegnera' il leader negli allenamenti).

Annotate i tempi con cui completate le varie virate alle varie velocita' e banking.

Lo scopo e' di ottenere delle virate costanti, regolari e sincronizzate, con qualsiasi bank, senza perdere quota, con simultaneo riallineamento. I tempi vi serviranno in futuro per calcolare la sincronizzazione per i cambi di formazione e le altre manovre della pattuglia in volo.

3)l'autopilot e' fondamentale, soprattutto per consentire l'invio di messaggi con la tastiera, che e' una limitazione della simulazione rispetto al volo reale: quindi nessuna timidezza o vergogna ad usarlo il piu' possibile, senza pietà, tanto le cose sono già difficili anche con il suo uso. Impraticatevi con i suoi comandi da tastiera, oltre che per mantenere l'altezza (CTRL+Z), anche per mantenere l'heading

(CTRL+H); nonche' il bank (molto utile per holding di attesa su un punto) ed il pitch (indispensabile per mandare un messaggio mentre si sale o si scende e per mantenere un pitch costante in salita o in discesa), il cui comando e' CTRL+T.

Impraticatevi, perche' l'AP e' bizzoso, cioe' su FBW non sempre "stacca" la relativa funzione quando gli date il comando da tastiera, nel qual caso dovrete reagire fulmineamente, spegnendolo del tutto con Z.

4)su FS5 c'e' un giochino (nell'entertainment) in cui dovete seguire un altro aereo nelle manovre piu' spericolate: giocateci quanto piu' potete. Quando riuscirete a non perderlo e a non farvi staccare, allora siete sicuramente pronti per la PA.

Queste sono solo le regole scaturite dalle prime esperienze del volo in pattuglia. Con il procedere degli allenamenti, sono sicuro che troveremo altri sistemi migliori, e con l'apporto di tutti potremmo migliorare ancora tecnica, manovre e sincronizzazione.

L'idea sarebbe che, non appena una pattuglia comincia ad andare bene sul Cessna, passa allo MB339 di Moneta e comincia ad aumentare le difficoltà e il realismo.

Naturalmente saranno previsti gare e confronti fra le pattuglie, con premi alle migliori, nonche' dimostrazioni-esibizioni davanti al pubblico, nelle occasioni di presenza di PVI a manifestazioni ufficiali o a mostre.

Aspetto perciò le vostre iscrizioni e....Buon volo a tutti!

Ciao,

Gipodiablo Palenzona "gipodiablo"

*

|

-----@=<#>=@-----

\ /



Nuovi talenti che arricchivano PVI venivano acquisiti
Ecco l'annuncio dell'ingresso in squadra di Leo Querzoni (a sinistra)

Leo era uno studente d'ingegneria, che si laureò poi effettivamente qualche anno dopo, dando a PVI un contributo importante, sia per la creazione di nuovi modelli di aerei, sia nell'allestimento delle reti in tutte le manifestazioni pubbliche, sia, soprattutto, con la creazione e la gestione del sito Internet di PVI.

PVI ha il suo Ingegnere! Leonardo Querzoni (primo anno di Ingegneria) si è messo a studiare gli aerei di FSFS e ne ha costruito uno.

Da parte del sottoscritto tutto l'apprezzamento ed un paio di inviti.

1 - Prepara un ciclo di articoli su come si fanno gli aerei

2 - Organizza la flotta PVI.

Se Leo non si impegna a fare le due cose che ho scritto, verra' portato a livello 5.

In anteprima mondiale il patch per Flight Shop!

Inoltre, moduli aggiuntivi per ATC Workshop di Flight Shop.

Per finire, nuovi wav realistici per le adventures!

Da Fabio Fanelli e Leo Querzoni, tanti nuovi aerei!

Il Sysop

La possibilità di allestire una sede con il contributo dei soci era stata abbandonata, soprattutto perché la rapida evoluzione dell'hardware rendeva troppo complessa e faticosa la gestione economica collettiva, quindi ci si era orientati per una convenzione con un operatore economico dei primi Internet Cafe che venivano allora aperti, sulle cui macchine sarebbero stati installati, definitivamente, i programmi che usavamo.

L'organizzazione del primo evento costituì la prova generale dei ben più pesanti impegni organizzativi che avremmo dovuto affrontare dopo qualche mese, ma ancora non lo sapevamo.

A destra: l'invito a tutti i Soci PVI per partecipare all' "orgia simulatoria" da Xplore

In novembre finalmente avvenne l'inaugurazione ufficiale con 20 PC in rete, veri ATC a guidare il traffico aereo, piloti Alitalia ecc. il che costituiva anche la prova generale di quel contest internazionale da organizzare in Italia, che era in cima ai nostri progetti.

Date: Sun, 03 Nov 1996 13:14:58 +0100

Piloti Virtuali Italiani
 Roma, 8/11/1996
 Egr. Sig.
 Alessandro Aschi
 Via Ambrosini Attilio, 5
 00147 - ROMA

Caro Socio PVI,
 Ti comunico che abbiamo organizzato, insieme ad Andrea Damiani, la costituzione della Sede Romana di PVI, che avverrà ufficialmente
DOMENICA 17 NOVEMBRE P.V. ORE 10,30 IN ROMA - VIA DEI GRACCHI, 83 PRESSO L'INTERNET CAFE X-STORE
 (Metro: fermata Ottaviano - Aurelius 81-492-990)
 Nei nostri intenti dovrebbe essere l'occasione di un mezzogiorno di simmers per un'orgia simulatoria:
 - 20 PC collegati in varie configurazioni
 - Confronti fra Flight Simulator 5.1 con relativi Add-ons (FSFX, Adventures 1, Apollo SD, ecc.) e FS5 per WIN 95
 - Alla presenza di VERI piloti, voli collettivi guidati da VERI ATC, tramite il radar di Schiatti Commander
 - Un'esperienza emozionante: collegamenti a FBW per volare insieme su Internet, direttamente dal Provider, sullo stesso scenario virtuale, con piloti di tutti i Continenti
 E ancora:
 - Ogni socio che lo vorrà, potrà sostenere le prove per conseguire i vari gradi di Brevetto di pilota virtuale (il relativo Regolamento è presente sulla BBS in area Documenti con il nome BREVETVIZIP)
 - Scuola di volo
 - Esibizione della pattuglia acrobatica PVI (con piloti collegati in radio-foia)
 - Creazione mondi virtuali: dimostrazione di creazione di scenari
 - Ai Soci presenti verrà dato in omaggio un indispensabile strumento per il volo (fino ad esaurimento)
 - E altre sorprese che stiamo preparando.
 Saremmo lieti di poterVi incontrare e conoscere.
 Sino a gradi anche gli ospiti non soci: sarà la volta buona per far capire ai Tui familiari che Flight Simulation non è un giochino, ma un mondo nuovo di fantasia e amicizia senza confini.
 Dov'è l'incontro durerà dalla mattina al pomeriggio no-stop, per facilitare la presenza abbiamo organizzato un IN-FLIGHT LUNCH: sul posto (costo L. 10.000: chi desidera usufruirne me lo segnalni per tempo mediante Telefono, fax, internet e messaggio sulla BBS di PVI V. i numeri in casella)
 TeneteVi liberi, niente scuse! o il rammarico di non esserci stati Vi tormenterà per i prossimi mesi
 N.B. L'ingresso è gratuito, naturalmente.
 I soci sono pregati di portarsi i loro personali dispositivi di controllo (sticks, virtuali, Joys) escluse le pedaliere.
 Un abbraccio.....virtuale!

TEL. E FAX 06/5210885 (STUDIO)
 TEL 06/6626628 (CASA)
 PUNTO DI INCONTRO INTERNET: g.palenzenza@flashnet.it
 TEL PVI BBS: 06/8081753

Olcgio Palenzona "GIPCIABLO"
 4° Brevetto PVI Esperto JET

From: Giorgio Palenzona <>
Reply-To:
Subject: FESTA SIMULATORIA 17/11
DOMENICA 17 NOVEMBRE p. v. A ROMA, ORE 10.30

La costituzione della Sede romana di PVI sara' l'occasione di un megaraduno di simmers per un'orgia simulatoria.

20 PC collegati in varie configurazioni!

Confronti fra FS5.1 con relativi Add-ons (FSFX, Adventures 1, Apollo SD, ecc.) e FS6!

Alla presenza di VERI piloti , voli collettivi guidati da VERI ATC, tramite il radar di Schiratti Commander!

Collegamenti su Internet a FBW direttamente dal Provider!

E ancora:

-Ogni socio che lo vorra', potra' sostenere le prove per conseguire i vari gradi di Brevetto di pilota virtuale (allego il relativo Regolamento)

-Scuola di volo

-Esibizione della pattuglia acrobatica PVI (con piloti collegati in radio-fonia)

-Dimostrazione di creazione scenari

-E altre sorprese che stiamo preparando. Graditi anche gli ospiti non-soci: sara' la volta buona per far capire ai vostri familiari che FS NON e' un giochino, ma un mondo di fantasia e di amicizia.

Siccome l'incontro durera' dalla mattina al pomeriggio no-stop, per facilitare la presenza abbiamo organizzato un IN-FLIGHT LUNCH sul posto (costo L. 10.000, chi lo vuole me lo segnali per tempo).

Tenetevi liberi, niente scuse! o il rammarico di non esserci stati vi tormentera' per i prossimi mesi :-)))))))))

TUTTI I SOCI, DI ROMA E NON, SONO INVITATI (E GRADITI)

L'ingresso e' gratis, naturalmente.

Ciao!

Giorgio Palenzona "gipodiablo"

I-GIPO

PVI-Piloti Virtuali Italiani

Il primo megaraduno di simmers PVI fu il primo gran successo pubblico, superiore ad ogni attesa:

52 presenti, provenienti anche da fuori Roma, piloti e ATC reali, scuola di volo, brevetti, omaggio a tutti i piloti presenti di reali carte per la navigazione aerea, pranzo servito da hostess su vassoi, gare, presentazione della prima linea virtuale Mediterranea Airlines ecc. ecc..

La caratteristica principale era però la presenza anche di familiari dei soci, che partecipavano allegramente alle varie attività, il che rendeva l'atmosfera speciale e realizzava uno degli scopi fondamentali di PVI : incrementare i rapporti umani e la creazione di amicizie, conservando però la serietà e il rigore degli aspetti tecnici.

Un'esperienza faticosa ma positiva che avrebbe costituito il modello da seguire per tutte le occasioni successive.

Area : FORUM GENERAL (PVI BBS: Forum General)
Da : Gipodiablo, (Do, 17 Nov 96 21:55)
A : All
Ogg : riunione di domenica 17

Torno ora dal megaraduno di 52 simmers, che hanno costituito la sede romana di PVI.
Volevamo un'orgia simulatoria e lo e' stata davvero!

Ora sono troppo stanco per dare tutti i particolari, che vi racconterò domani, vi anticipo solo che e' stata una grandiosa e indimenticabile giornata di Flight Simulation.

Ci tengo solo a ringraziare, oltre che tutti i fantastici amici che hanno partecipato, anche i comandanti dell'Alitalia, Bucciario (Eurofly DC9-51), Valletta (MD11) e Bacci (B747), che con la loro presenza e attiva partecipazione al volo simulato e ai radar dell'ATC, hanno dato un tocco di affascinante realismo .

Un grazie commosso anche agli amici Andrea Damiani e Leo Querzoni, che in 3 giornate di fatica hanno installato tutto il necessario sui 20 computers e risolto centinaia di problemi tecnici per farli funzionare tutti come volevamo: senza il loro sacrificio, semplicemente non sarebbe stato possibile il megaraduno.

Ciao,
Giorgio Palenzona "gipodiablo"

```
      *  
      |  
*-----@==<#>==@-----*  
      \      /
```

I-GIPO
40 BREVETTO PVI:ESPERTO JET

Date: Tue, 19 Nov 1996 02:24:27 +0100

From: Giorgio Palenzona <>

Subject: sede romana (parte prima)

Ciao All!

il fantastico raduno di domenica 17 novembre ha fatto nascere la sede romana di PVI.

L'idea girava da parecchi mesi, ma quello che mancava era un luogo attrezzato con un certo numero di PC, su cui poter installare stabilmente i programmi che ci interessano per poterci incontrare facilmente in tanti (la sede romana e' la piu' affollata di soci) e poter realizzare tutte le nostre attivita' volatorie.

L'abbiamo trovato nel salone giochi di Internet X-plore, che con i suoi 20 (e non 2 come qualcuno aveva capito!) pc in rete, l'ampio salone, la zona centrale e il bar-tavola calda annessa per il ristoro dei piloti costituirà il luogo ideale e confortevole per i nostri raduni. Dobbiamo ora stabilire la periodicità degli incontri, fermo restando che e' a nostra disposizione anche per incontri di soci piu' limitati dei megaraduni.

Si potrebbe pensare di fare un raduno generale , diciamo una volta al mese,cominciando dalla domenica mattina , oppure stabilire il giorno volta per volta: fatemi sapere cosa ne pensate .

Presenti una cinquantina di persone, fra soci e familiari. La presenza di figli, figlie, mogli e fidanzate, oltre che dei soci, ha reso divertente l'atmosfera e ci ha fatto conoscere meglio anche sul piano umano: del resto, la presenza della zona ristoro, autonoma rispetto alla sala voli, ha consentito agli ospiti di intrattenersi piacevolmente, magari prendendo un drink (visto anche qualche pargolo e qualche signora che si dilettevano con DOOM, ma vista anche una incredibile consorte - non dico di chi - sbalordire i veterani con perfetti voli rovesci!).

La cosa che mi ha particolarmente colpito e' la presenza di molti soci PVI anche non romani: amici che hanno viaggiato e affrontato il tempaccio di domenica, venendo da tutta l'Italia per il piacere di partecipare.

Mi ricordo che c'erano (scusate se dimentico qualcuno):

Paolo Morini di Ancona

Remo Uncini di Iesi

Roberto Bozzi di Teramo

Piero Traini di Ascoli Piceno

Francesco Rocchi di Milano

Carlo Incoronato, Giuseppe Clarino e Tommaso Giaccio di Napoli (grande esaminatore per la concessione dei brevetti!) che dovrebbero costituire il nucleo della sede napoletana

A tutti loro un ringraziamento speciale.

Fra i romani , ricordo:

- Andrea Damiani(gia' ringraziato speciale in altro msg)
- Leonardo Querzoni (idem come sopra)
- Walter Gasperetti (un ringraziamento particolare per essersi interessato per far arrivare le radio dei pisani: se poi non sono arrivate, non e' certo a causa sua)
- Roberto Cetta
- Dario Panella (grazie per avere donato una cloche per la sede che sara' usata nei prossimi raduni)
- Gennaro De Luca
- Gaetano Britti
- Vittorio Capobianco (grande istruttore della scuola di volo per gli allievi e mitico I-VITT della pattuglia acrobatica!)
- Girolamo Panetta (grazie per avere donato una cloche per la sede che sara' usata nei prossimi raduni)
- per - Marco Spada (grazie per il trucco di FSFX su FS6 che ha reso gli scenari una bomba e tutte le altre scoperte sugli scenari che abbiamo utilizzato nel raduno!)
- Marco Di Terlizzi
- Enrico Maiorino
- Franco Fabiani
- Francesco Busdraghi (grazie per il supporto tecnico)
- Pino Finizio (grazie per essersi spostato dall'Umbria con quel tempaccio per essere presente)
- Angelo Giuliani
- Mario Gaglini
- Andrea D'orazio
- Nino Baccaro
- Roberto Pietrafesa
- Fabrizio Martella
- Giuseppe Bartoletti
- Umberto Broise (il mitico I-BETA della pattuglia acrobatica!)
- Il comandante Alitalia Valletta (MD11) che si e' cimentato nel volo simulato (concludendo, dopo il primo crash, che non e' cosi' semplice come pensava).

Nel raduno di domenica ci eravamo organizzati cosi':

- 4 PC con FS6 superaccessoriato (scenari spettacolosi alla FSFX, nuovissimi aerei, adventures convertite ecc)
- 6 PC in rete : 2 ATC (Schiratti) e 4 piloti
- 2 PC per scuola di volo (utilizzati non solo dagli ospiti :-)
- 2 PC per le prove di brevetto
- 2 PC per adventures
- 1 per costruzione e prove di scenari
- 2 PC liberi (con FS5.1 superaccessoriato) per voletti tranquilli
- 1 PC collegato ad Internet per collegamenti IRC con altri soci che non potevano essere presenti fisicamente, ma lo sono stati via internet (ricordo Luciano Iosa, ma Leo potra' dare piu' dettagli).

Come vedete mancano le iniziative FBW che avevamo progettato: non vi dico quali erano, perche' dovrete strabuzzare gli occhi quando riusciremo (presto) a farle.

La ragione per detta mancanza e' esclusivamente tecnica: il driver di FBW e' concepito per una connessione tramite telefono-modem-provider, e non prevede una connessione direttamente dal provider, qual'e' X-PLORE, che ha tutti e 20 i PC connessi direttamente a Internet.

Herbert della datamax mi aveva promesso che sarebbe riuscito a darci uno speciale driver in tempo per domenica, ma le difficolta' incontrate con la versione 1.12 del driver normale, glielo hanno impedito: lo ringrazio comunque a nome della sede romana di PVI per averci dato 10 codici gratuiti per l'occasione e per lo speciale driver a cui sta lavorando solo per noi.

Andrea e gli ingegneri di Xplore le hanno tentate tutte per vedere se si riusciva a trovare qualche trucco per collegarci con il normale driver, ma (per ora) non c'e' stato niente da fare.

Descrivero' ora qualcuno degli eventi.

6 PC in rete, con 2 radar ATC che guidavano 4 equipaggi, ognuno composto da pilota e navigatore.

ATC e navigatori comunicavano attraverso un sistema fonico ad onde convogliate a 4 canali collegati con un trucco inventato da Leo, che ha funzionato alla grande e che e' stata una delle cose piu' riuscite della serata: oltre che dare un'atmosfera assolutamente realistica e professionale, permettono infatti anche al pubblico di sentire le comunicazioni che venivano scambiate e quindi di partecipare agli eventi.

Al primo radar un comandante Alitalia di DC9-51 Eurofly, Fabio Buccero, che ha insegnato a tutti i simmers il modo corretto di svolgere le comunicazioni e si e' talmente appassionato da stare incollato al radar per diverse ore: assicura che non c'e' nessuna differenza dal mondo reale dell'etere aviatorio.

Al secondo radar Andrea Damiani, che ha sbalordito tutti con una professionalita' da controllore che non gli conoscevamo.

Ma anche gli equipaggi PVI non sono stati da meno: vero che alla cloche c'era anche qualche pilota vero, come Giuseppe Bartoletti, ma anche gli altri soci, dopo qualche minuto, hanno imparato a comunicare con una proprieta' di termini e con i protocolli reali, ricevendo i complimenti del comandante Bucciero.

E chi non partecipava direttamente al volo era comunque affascinato dallo spettacolo.

Con l'occasione sono stati felicemente testati i nuovi bellissimi scenari italiani (Italia centrale e Italia nord) creati dai nostri amici Marangon e Morini, con i voli Venezia-Linate (poi dirottato dai perfidi ATC a Malpensa) e Fiumicino-Genova-Ciampino e altri itinerari simili.

Leo e Andrea sono pregati di dare gli ulteriori particolari, gli scenari non sono il mio forte: li volo, li ammiro ma non ne sono un esperto.

Fra le varie iniziative c'era la postazione per il rilascio dei brevetti.

Istruttore-esaminatore il bravissimo Tommaso Giaccio, titolare del 4° brevetto-Esperto Lear, che e' rimasto alla postazione per ore, sottoponendo alle prove previste i candidati. Al termine della giornata, questi i brevetti concessi:

MASSIMO SABBI I-MASS: 1° livello-Allievo Cessna

UMBERTO BROISE I-BETA: 2° livello Cadetto Cessna

MAURIZIO MARCHEGGIANI I-MARK: 1° livello-Allievo Cessna

ANDREA D'ORAZIO I-ANDE: 4° LIVELLO-ESPERTO LEAR

FRANCESCO ROCCHI I-ROCK: 4° LIVELLO-ESPERTO LEAR

Tacciamo per discrezione le prove tentate e fallite da altri :-(

Secondo il vigente Regolamento per i brevetti di PVI, gli amici che hanno conseguito il brevetto possono menzionare il loro livello di brevetto in tutta la messaggistica PVI e in tutte le manifestazioni nazionali e internazionali connesse con Flight Simulation.

A seguito delle richieste degli amici brevettati si e' evidenziato per il futuro l'opportunita' che qualcuno degli amici creativi nel settore grafico, prepari un papiro

ufficiale che riporti il brevetto, da consegnare al brevettato: evidentemente e' un simpatico ricordo che i soci sembrano gradire (mi pare che a Bologna avevamo qualcosa di simile, ma poi non e' stato ristampato).

Inoltre, man mano che i soci raggiungono il 4° livello di brevetto (che sinora e' il piu' alto concesso fra i 6 conseguibili) si porra' prima o poi la questione di chi e' abilitato a valutare il 5° e il 6° livello.

La mia opinione e' che, siccome questi livelli comportano , fra l'altro, la corretta esecuzione di navigazione strumentale secondo le procedure previste (SID-Star ecc.) probabilmente avremo bisogno di una commissione composta da un comandante di linee aeree e da un ATC, collegati al radar e comunicanti con il sistema a onde convogliate, i quali hanno la professionalita' adatta per poter valutare la correttezza delle manovre.

Come da promessa, c'e' stato anche un omaggio- sorpresa offerto a tutti i presenti, che era stato preannunciato come " uno strumento indispensabile per la navigazione".

L'omaggio e' consistito infatti nelle carte di volo ATLAS usate realmente dall'Alitalia per i propri piloti, con tutti i fix, i vor, gli NDB, le frequenze, le aerovie, le zone di controllo, ATC eccetera, Carte HIGH, LOW, HI-LOW , APPROACH, MAPPE DI AEROPORTI, SID, STAR, ecc. Le piu' richieste quelle dell'Europa e, esaurite quelle, sono andate forte anche quelle USA, Africa, Medio Oriente, America centrale, Caraibi ecc.

Come da impegno preso con il comandante Alitalia che cura la loro raccolta (presente al raduno e salutato da un affettuoso applauso di tutti i presenti) su tutte le carte era stata apposta la scritta "PVI-Sede di Roma-Attenzione: da non utilizzare per il volo reale!" Cio' si e' reso necessario, perche' si tratta delle carte rese superate dalla modifica di un minimo particolare , importante per i piloti di linea, ma trascurabile per il volo simulato . Dalle domande poste dai soci mentre esaminavano le carte, e' venuta l'idea della necessita' di un approfondimento di questo importante strumento della navigazione aerea, su cui effettivamente siamo un po'digiuni.

Sono state presentate anche le linee virtuali organizzate da alcuni amici, Mediterranean il nome, con regole e spiegazioni.

Ma su questo lascio la parola a Leo, che e' fra i diretti interessati.

Simpatico l' "in-flight lunch". Graziose hostess e steward di XPLORE alle 13 esatte hanno servito su pratici vassoi 28 pasti ai piloti, che hanno potuto cosi' rifocillarsi, per i piu' accaniti senza neanche doversi staccare dalla cloche e continuando a volare.

Grande successo ha riportato anche la scuola di volo, retta dall'ottimo Vittorio Capobianco, che ha una eccezionale predisposizione per l'insegnamento del volo: sempre calmo e tranquillo, ma dotato di una notevole esperienza cominciata a Bologna, Vittorio e' capace di far riuscire a volare anche i mattoni piu' resistenti.

Soci e familiari si sono cosi' cimentati con i basilari del volo .

Dell'efficacia dell'insegnamento di Vittorio me ne sono reso conto quando, tornato dopo qualche minuto a vedere che ne era di una bella signora che gli avevo affidato, l'ho vista andare in volo rovescio, come se fosse una veterana della pattuglia acrobatica: diavolo di un Vittorio! e diavolo di una signora!

Cosi' mi immagino le mogli dei soci PVI :-):-)

Ciao!

Giorgio Palenzona "gipodiablo"

I-GIPO

PVI-Piloti Virtuali Italiani

Una particolare menzione merita però la creazione della prima Linea Virtuale italiana, creata dai soci PVI, Angelo Moneta, Francesco Trizza e Leonardo Querzoni capitanati da Daniele Vasi (a destra)

La gestazione fu lunga: il primo messaggio di Vasi che annunciava l'iniziativa e' del giugno 1996 e poi la presentazione ufficiale avvenne al megaraduno per l'inaugurazione dell'hangar romano, quindi il 17/11/96.



Il nome era “MEDITERRANEA AIRLINES - Compagnia Aerea dei Piloti Virtuali Italiani”

Ancora una volta PVI dimostrava di essere all'avanguardia in tutti i campi del Volo simulato.

Senza iattanza, ma solo per verità storica, si deve riconoscere che tutte le Linee Virtuali italiane che sorsero negli anni successivi non fecero che imitare le realizzazioni di PVI.

Ecco i messaggi preparatori e il documento ufficiale di presentazione e organizzazione operativa della Mediterranea del novembre successivo.

```
# Area : PVI General (PVI BBS: PVI General)
# Da   : Daniele Vasi, 81:700/17 (Lu 24 Giu 96 01:32)
# A    : All
# Ogg  : Mediterranea Airlines
```

Ciao a tutti,

si e' un po' parlato in questi tempi di Virtual Airline, ovvero della possibilita' di costituire una Compagnia Aerea Virtuale per i soci PVI ed eventualmente altri simmers che vorranno partecipare. Alcuni di noi si sono dichiarati disponibili a farsi carico di parte del lavoro necessario all'attivazione e si e' svolto, da qualche settimana, uno scambio di messaggi che ha consentito di abbozzare una prima proposta.

La presentiamo in area General fra i messaggi, in modo che ciascuno possa valutarla, esprimere un parere, formulare proposte, consigliare modifiche.
Vorremmo che fosse la "Compagnia Aerea dei Piloti Virtuali Italiani", ovvero che ciascun socio la sentisse un po' sua e quindi collaborasse alla sua nascita e al suo sviluppo.

Di cosa si tratta ?

Fondamentalmente della simulazione di una Compagnia Aerea per mezzo di simulatori di volo, nel nostro caso specificatamente FS5. Ne esistono altre nel mondo e alcuni di noi vi partecipano come piloti. Per citarne solo alcune: Noble Air, TradeWind Caribbean Airlines, WestWind, Air America, FSFan Global Airlines.

Il meccanismo con cui funzionano e' pressapoco lo stesso per tutte: ogni pilota riceve un certo numero di assegnazioni ogni mese (in genere un paio) insieme alla documentazione necessaria - piani di volo, mappe ecc...- e deve effettuare i relativi voli sul suo PC. Ad ogni volo compila poi un report e lo invia tramite e-mail o BBS alla Compagnia, la quale provvede a registrare i dati e a "pagare" il pilota. La prosperita' e il valore della Compagnia saranno dunque commisurate alla quantita' e alla qualita' dei voli effettuati.

La nostra Compagnia avra' una particolarita': sara' la prima Compagnia Aerea virtuale italiana. E sara gestita dai P.V.I.

Per i tempi di realizzazione e di attivazione... beh, c'e' parecchio da fare, pensiamo che potrebbe essere pronta in settembre, se tutto va bene. Quindi tenetevi pronti, dopo l'estate, a decollare per Mediterranea Airlines.

Se ne avete voglia, leggetevi queste note e fateci sapere cosa ne pensate. Ciao a tutti.
Daniele Vasi - P.V.I. - dvasi@linknet.it



MEDITERRANEA AIRLINES

PRESENTAZIONE

Mediterranea Airlines rappresenta il tentativo di coinvolgere gli appassionati italiani di simulazione di volo in una sorta di simulazione collettiva della vita di una vera compagnia aerea per mezzo di simulatori di volo.

Ne esistono altre nel mondo e alcuni soci PVI vi partecipano come piloti. Per citarne solo alcune: Noble Air, TradeWind Caribbean Airlines, WestWind, Air America, FSFan Global Airlines.

Il meccanismo con cui funzionano e' pressapoco lo stesso per tutte: ogni pilota riceve un certo numero di assegnazioni ogni mese (in genere un paio) insieme alla documentazione necessaria - piani di volo, mappe ecc...- e deve effettuare i relativi voli sul suo PC. Ad ogni volo compila poi un report e lo invia tramite e-mail o BBS alla Compagnia, la quale provvede a registrare i dati e ad assegnare al pilota, in base ai risultati ottenuti, compensi (virtuali s'intende) e avanzamenti di carriera.

La prosperita' e il valore della Compagnia saranno dunque commisurate alla quantita' e alla qualita' dei voli effettuati. La simulazione e' basata sul famoso programma Flight Simulator(tm) di Microsoft che, attualmente, rappresenta quanto c'e' di meglio nel campo della simulazione aerea civile.

LINEE E ADVENTURES

Sono previsti tipi diversi di voli, da effettuare progressivamente al crescere del numero di ore volate, e quindi del grado e della esperienza maturata dal pilota.

La documentazione fornita in ogni assegnazione comprende piano di volo, mappe sintetiche del percorso, approach plates, eventuali scenari aggiuntivi, situation gia' pronte per la partenza e, in alcuni casi, vere e proprie adventures per FSFS(tm). E' evidente che l'utilizzo di FSFS e di altri prodotti commerciali aggiuntivi e' facoltativo e non vincolante per la realizzazione dei voli.

Dato che ogni pilota si vedra' assegnati voli di difficolta' e lunghezza crescenti, e' evidente che la Compagnia sviluppera' per primi i percorsi nazionali, per estendersi solo successivamente agli altri. Sono previsti inoltre collegamenti con gli aeroporti sede delle altre Compagnie Virtuali. E' opportuno un buon lavoro di P.R..

Allo scopo di facilitare sia il lavoro di preparazione che il reperimento delle informazioni necessarie da parte dei piloti, abbiamo previsto una scomposizione della organizzazione di Mediterranea in varie Divisioni, ognuna operante in un particolare settore.

Servizi Turistici (Cessna 182RG, Beech C55 Baron)

Si tratta principalmente di brevi voli a bassa quota, generalmente VFR, sulle principali citta' italiane e su luoghi di particolare interesse turistico. I piani di volo riportano precisi obiettivi da sorvolare (chiese, monumenti, parchi, laghi, zone archeologiche, ecc...).

Servizi Tecnici (Cessna 182RG, SF260, DHA-3, elicotteri)

- Servizi di trasporto di personale tecnico, con particolari esigenze di precisione negli orari e con difficolta' aggiuntive

(atterraggi su campi erbosi e su piccoli campi in quota sulle alpi e altro).

- Fornitura di aerei e piloti per il servizio antincendio. Saranno preparati alcuni files .BGL con focolai di incendio da

individuare per completare le missioni.

- Trasporto di personale da e per le piattaforme metanifere in Adriatico, con l'utilizzo degli elicotteri di A.Moneta.

Sono solo alcuni esempi delle possibilita' offerte, col tempo svilupperemo altri servizi.

Servizi Business (Cessna 421, Learjet, JetStar II)

Voli di lunghezza variabile, a carattere sia nazionale che internazionale, per il trasporto di delegazioni commerciali,

managers, VIPs ecc.

Voli di linea Nazionali (ATR-42, ATR-72, Fokker 70, B737-300, ...)

Collegamenti giornalieri tra le principali citta' italiane. I voli da effettuare sono generalmente A/R o eventualmente triangolazioni, per cui il pilota conclude il volo all'aeroporto di partenza.

Voli di linea Continentali (MD-11, A-321, B737-300, B747, ...)

Collegamenti Tra gli aeroporti italiani e i principali scali europei e del bacino del mediterraneo. Il volo sara' generalmente solo andata, con eventuale scalo intermedio.

Voli di linea Intercontinentali (B747, ...)

Collegamenti Tra gli aeroporti italiani e i principali scali internazionali. Tra questi, prevediamo linee regolari tra la nostra

sede e quelle delle altre principali Virtual Airlines.

REGOLAMENTO

Ad ogni pilota viene assegnato un grado sulla base delle ore effettivamente volate per la compagnia. Sui piani di volo e' indicato il numero di ore che la Compagnia riconosce per quella determinata assegnazione. E' importante rispettare orari e tempi di volo in quanto sono previste trattenute commisurate all'eventuale ritardo accumulato.

Gradi

| | |
|--------------------------------|-------------------------|
| <i>Pilota</i> | <i>fino a 15 ore</i> |
| <i>Ufficiale di I° grado</i> | <i>da 16 a 35 ore</i> |
| <i>Ufficiale di II° grado</i> | <i>da 36 a 70 ore</i> |
| <i>Ufficiale di III° grado</i> | <i>da 71 a 100 ore</i> |
| <i>Ufficiale di IV° grado</i> | <i>da 101 a 150 ore</i> |
| <i>Ufficiale di V° grado</i> | <i>da 151 a 250 ore</i> |
| <i>Comandante</i> | <i>da 250 a 500 ore</i> |
| <i>Comandante Anziano</i> | <i>oltre le 500 ore</i> |

Pagamenti

I pagamenti saranno effettuati in Lire virtuali (V£) sulla base del tempo indicato sul piano di volo.

Bonus

Particolari bonus in V£ verranno dati in base al raggiungimento di eventuali obiettivi particolari specificati nel piano di volo; nello stesso verra' specificato l'ammontare del bonus.

Prevediamo, facoltativamente, l'utilizzo di un driver per FS5 che consente la registrazione dei parametri di volo e la successiva valutazione da parte della Compagnia.

Ai piloti che lo utilizzeranno e che si dimostreranno particolarmente precisi nel rispettare i parametri assegnati verranno attribuiti opportuni bonus aggiuntivi.

Classifica e altre comunicazioni

Con cadenza mensile verra' immessa nell'apposita area messaggi di coordinamento in BBS e sulla pagina web una classifica dei piloti con indicate le ore di volo e il capitale accumulato in V£. Verra' inoltre compilato un bollettino mensile col resoconto dell'attivita' della Compagnia nel mese appena trascorso ed eventuali comunicazioni per l'attivita' futura. Gli orari dei voli di linea, con le opportune variazioni stagionali, saranno anch'essi oggetto di un documento distribuito ai piloti e periodicamente aggiornato. Sara' gestita una rubrica su PVI news dedicata a Mediterranea.

Report

Al termine di ogni volo effettuato per la compagnia il pilota deve compilare un report utilizzando il modulo standard fornito dalla Compagnia.

Verra' fornito in seguito un apposito programma per Windows (attualmente in preparazione) che consentira' di compilare i report, gestire un archivio dei voli effettuati, memorizzare i dati personali, visualizzare le mappe ecc..

SCENARI, AEROPORTI, AEREI

Scenari

Qualsiasi scenario a disposizione del pilota puo' essere liberamente utilizzato. Nella compilazione dei piani di volo si terra' conto del fatto che non tutti sono in possesso di scenari commerciali aggiuntivi, per cui si utilizzeranno gli scenari standard di FS5 e quelli distribuiti freeware.

Aeroporti

Sono in preparazione, a cura di PVI e Mediterranea, gli scenari degli aeroporti italiani con hangar e costruzioni di proprieta' della Compagnia. La sede di Mediterranea si trova sull'aeroporto di Milano Malpensa.

Aerei

Su ogni piano di volo sara' indicato il tipo di velivolo da utilizzare. Sono in distribuzione, attraverso la BBS e internet, gli aerei di Mediterranea Airlines opportunamente modificati.

Altra notevole realizzazione, dati i tempi, fu l'accesso a Internet di PVI, con il relativo spostamento anche della BBS.

Contemporaneamente veniva fatto l'annuncio della prima assemblea pubblica dei soci, che si sarebbe tenuta a Cascina (Pisa), nel gennaio successivo.

Dal testo del messaggio traspare che erano cominciate ad affiorare nel Direttivo le prime discrepanze sul futuro dell'Associazione, che erano state temporaneamente superate, ma che da lì a breve sarebbero esplose drammaticamente.

Area : FORUM GENERAL (PVI BBS: Forum General)

Da : Gipodiablo, (Ma, 10 Dic 96 01:31)

A : Tutti

Ogg : PVI su internet

Ciao Tutti!

dopo le discussioni accese dei mesi scorsi, il direttivo tenutosi l'8 dicembre si e' concluso con decisioni importanti e soprattutto unanimi .

Capirete cosa questo significa: che pur essendoci diverse opinioni sul futuro di PVI, alla fine e' prevalso il senso di responsabilita', di attaccamento all'associazione e di rispetto per le posizioni degli altri, trovando soluzioni che danno risposta alle esigenze sentite dalle diverse "scuole di pensiero".

Per la verita' cio' e' stato possibile perche' Andrea ha trovato, con sacrificio personale di cui gli va dato atto e riconoscimento, una soluzione economica per la presenza di PVI su Internet alla portata delle nostre finanze.

Ora pero' e' fatta: non solo PVI sara' anche su Internet con pagine WEB di 2 mega, ma la stessa BBS sara' accessibile da Internet con possibilita' di 8 collegamenti in contemporanea, oltre che dal solito modem.

Possibili anche le pagine WEB private dei soci a 50k annui.

Quando?Presto, prestissimo, probabilmente gia' a Natale, dovremmo fra poco firmare il contratto.

Si e' inoltre ufficialmente decisa la prima assemblea generale dei soci, che si terra' a Cascina il 25 gennaio (sabato) e il 26 (domenica), curata da Zanolletti e dagli altri amici pisani.

Prevista una mega cena sociale sabato sera e programmi per i familiari dei soci per la domenica, quando noi saremo impegnati nell'assemblea, oltre che varie iniziative simulatorie anche aperte al pubblico, che non vi rivelo per non sciupare la sorpresa.

Arrivederci a Cascina allora, e che altro?

W PVI!!

Ciao,

Giorgio Palenzona "gipodiablo"

```
      *
      |
*-----@==<#>==@-----*
      \      /
```

I-GIPO

40 BREVETTO PVI:ESPERTO JET

Da : Sysop, (Sa, 14 Dic 96 13:08)

A : All

Ogg : BBS INTERNET

Un saluto a tutti gli utenti.

Come sapete, finalmente PVI BBS sta per andare su Internet: La settimana Entrante vedra', probabilmente, l'inizio di questa avventura. Ho aggiornato il software Excalibur, come gia' ho riferito in altro messaggio, e tutto sembra funzionare bene.

Oggi ho provato la connessione con un procedimento artigianale: ho chiamato col Modem collegato alla BBS il mio provider (MCLink) che mi ha assegnato un IP. Poi ho Chiamato lo stesso provider dall'altro computer, settando il terminale Excalibur con l'IP assegnato alla BBS. Ebbene, la cosa ha funzionato alla perfezione: sono entrato in PVI BBS tramite Internet.

Ora vorrei approfittare della collaborazione di qualche socio di buona volonta' Dotato di acconto Internet per provare di nuovo, magari domani (Domenica) sera dalle 20 alle 21. L'idea e' questa: chi vuole partecipare all'esperimento mi lasci un Msg in BBS completo di:Indirizzo EMail su Internet.

Rispondero' con un messaggio esplicativo sulla procedura da seguire (non Esattamente una passeggiata di salute, ma si puo' fare).

Ho attivato per ora 5 accessi Internet, quindi potro' accontentare soltanto i Primi 5 che si offrono. Sottolineo soltanto che e' richiesta una certa dimestichezza Col "mezzo".

Per quanto riguarda le altre cose, dopo un epico corpo a corpo con hardware e Software ho:

- acquistato 16 MB di RAM, un Floppy ed un Mouse nuovo per la BBS. Mi appresto Ad installarli, unitamente ad un CD ROM 4X.

- installato dopo lunghe peripezie il server di rete Compaq che portera' avanti La baracca

- installato Windows NT 4.0 SERVER
- configurato Internet Information Server e Front Page
- configurato la rete TCP IP sul mio network di casa con NT come Server.

Tutto sembra funzionare bene: manca soltanto la connessione Telecom e poi ci Siamo (mi dicono che non sono previsti ritardi, quindi dovremmo essere pronti attorno Al 18 - 19).

A questo punto e' possibile piazzare il sito PVI. Mi occorre un volontario che Venga qui a dare una mano.
Grazie a tutti, ciao

Andrea Damiani (vostro Sysop e prossimo WebMaster :-)))))

LA CRISI DEL 1997

Il successo dell'associazione e l'afflusso di nuovi soci, se da una parte confermavano che l'idea di un'associazione italiana degli amanti di FS era vincente, allo stesso tempo però fecero anche affiorare, nel 1997, divergenze nel gruppo dirigente circa il tipo di sviluppo futuro che avremmo dovuto dare a PVI e, quindi, su come utilizzare le, sia pure modeste, risorse economiche dell'associazione.

Potrei sorvolare su quest'aspetto cavandomela con qualche considerazione generica sull'inevitabilità delle differenze di idee in ogni raggruppamento umano.

Mi sembra invece interessante esaminarlo con più attenzione, perché le divergenze nascevano su aspetti dell'associazionismo che, fisiologicamente, tendono a ripresentarsi periodicamente, perciò è indispensabile conoscere dove si annida il problema per non trovarsi impreparati nell'affrontarlo.

Per sintetizzare, c'era chi, come il sottoscritto e altri, voleva preservare l'essenza amatoriale, priva di scopi di lucro, diciamo "romantica" per capirci, della nostra associazione e chi pensava invece ad una struttura economica imprenditoriale (incentrata, ad esempio, su una Rivista a pagamento, rapporti economici con degli Sponsors, attività lucrative, impegno retribuito di alcuni a tempo pieno ecc.).

Da questo motivo sostanziale, la divisione e la polemica si espansero a macchia d'olio su altri argomenti: dalle decine di messaggi sul tema si nota che si discuteva se PVI dovesse essere un'associazione basata su Internet o tradizionale, se avere rapporti con gli sponsors e, in genere, con gli operatori commerciali del settore e con quali limiti, se si dovessero riconoscere "rimborsi spese" e in che misura e con quali criteri, su collegialità delle decisioni o decisionismo, se PVI dovesse essere una federazione di sedi locali o un'associazione a carattere unitario e nazionale ecc. ecc.

Il dissidio fu aspro perché la passione sottostante era intensa e, come purtroppo avviene talvolta in questi casi, vennero pregiudicati anche i rapporti umani, tanto più che le polemiche dilagarono pubblicamente nella ML e coinvolsero quindi tutti i soci, anche chi (ricordo ad esempio Carlo Ombri) avrebbe voluto fare da mediatore.

Rileggendo i messaggi di quella polemica, i flames che talvolta investono oggi la nostra ML appaiono come garbati minuetti.

Il Direttivo era spaccato in due e il fatto che a capo dei 2 gruppi ci fossero il Presidente e il Segretario Operativo, entrambi fondatori di PVI e che gli altri fondatori si fossero anch'essi divisi, così come tutto il resto del direttivo, portò in breve la situazione ad un punto incandescente.

C'era fra l'altro un'assemblea imminente, che era la prima pubblica e che rischiava, in un clima di scontro, di essere anche l'ultima.

Personalmente ero pronto a portare la battaglia fino in fondo, perché avevo immaginato e fondato PVI con l'intento di realizzare il sogno, forse poetico e utopico, di un gruppo di amici che potesse scambiarsi disinteressatamente impressioni, emozioni, creazioni su un hobby comune. Un'utopia che fungesse anche da antidoto esistenziale nei confronti di un mondo reale, fatto spesso di brutture, grettezza, violenze e discriminazioni. Sui sogni non sono possibili compromessi ed io, quindi, non ero disponibile a farmi scappare, per perseguire l'idea di un' "impresa del volo simulato", un sogno che stava miracolosamente traducendosi in realtà.

Destra: Giovanni Roli, che sarebbe poi stato Presidente di PVI per molti anni



Questa determinazione, mia e del gruppo che condivideva le mie idee, era ben conosciuta, quindi si sapeva che la cosa non poteva finire a "tarallucci e vino".

All'Assemblea di Cascina del gennaio 1997 i due schieramenti misurarono il consenso che avevano fra i soci (ecco che si riconferma l'importanza del metodo democratico): se non sbaglio fu quella l'occasione per l'ingresso nel direttivo di Giovanni Roli che, insieme ai romani Capobianco, Damiani, Querzoni e me, rafforzarono il gruppo dei "romantici", per intenderci.



Sinistra: Alessio Franceschi, vincitore di molti Contest e fedele colonna di PVI

Seguì un periodo interlocutorio, in cui si provò la possibilità di una convivenza, come dei "separati in casa", ma presto ci si rese conto che questo tentativo in realtà aveva l'unico risultato di paralizzare l'attività operativa e le iniziative di PVI.

Allora si fece strada la convinzione che l'unica via d'uscita era che ognuno dei 2 gruppi proseguisse per la sua strada, perseguendo in autonomia gli scopi che riteneva giusti.

Alcuni pensavano che all'origine di tutto vi fosse, molto banalmente, la mia ambizione di fare il Presidente: ognuno vede infatti il mondo con gli occhi che ha e gli è difficile uscire dai propri schemi mentali per volare alto.

Non riesce a capire, ad esempio, che a me invece interessava difendere quella che consideravo la "mia creatura", PVI, il sogno utopico realizzato, che vale più di qualsiasi carica.

Quando le strade dei 2 gruppi , nel 1997, si divisero, rifiutai perciò decisamente ogni proposta ad assumere la Presidenza e per ribadire che a me interessava allora, come del resto oggi, la salute di PVI e non le cariche personali, convinsi personalmente Giovanni Roli ad assumere la Presidenza di PVI.

Quindi , dal nucleo di PVI, che conservò , e conserva tuttora, i caratteri e i principi originari pur avendo rinnovato e cambiato nel tempo i suoi Dirigenti , nacque un'altra associazione, con caratteristiche sicuramente diverse, incentrata sull'ex Presidente, che editò qualche numero di una rivista, sospesa poi nel 2001.

Fu indubbiamente la crisi più grave attraversata da PVI, ma il suo superamento credo che abbia avuto anche effetti salutarì, fornendo all'Associazione validi anticorpi per individuare in tempo fenomeni di analoghe derive "imprenditoriali" per neutralizzarli con decisione.

1997: L'ANNO DELLA CONSACRAZIONE INTERNAZIONALE DI PVI

La soluzione della crisi ebbe però anche l'effetto positivo di liberare finalmente tutte le energie, la fantasia e le capacità realizzative di PVI: liberi dalle polemiche e forti di un comune sentire potemmo finalmente dedicarci a nuove iniziative concrete, che furono in sostanza quattro:

- 1) un accordo di PVI con Alitalia per il Corso di Pilota Virtuale tenuto da Comandanti Alitalia veterani, comprensivo di varie ore al Simulatore di Fiumicino full motion, dal costo di vari miliardi, usato per l'addestramento dei piloti delle Compagnie aeree;
- 2) una gara internazionale di FS a Bologna con veri ATC, con arbitri esperti (Comandanti Alitalia) , premi, il tutto accompagnato dalla presentazione in stando di varie novità nel campo SW e HW;
- 3) la realizzazione di una sede operativa attrezzata stabile che rappresentasse il punto d'incontro dei soci ;
- 4) l'edizione di una rivistina, che venne chiamata "notiziario" per eludere i problemi burocratici connessi con la stampa di un giornale

Il tutto potenziando anche la normale attività associativa e le iniziative già in corso (dischi, ML, programmi e creazioni free, Linea Virtuale, pattuglia acrobatica, voli on line ecc.) .

IL CORSO ALITALIA-PVI "IL PILOTA VIRTUALE"

La Convenzione Corso origine da un incontro che ebbi PR Alitalia, con cui misi programma.



Pilota Virtuale con Alitalia ebbe con Marco Rudan, addetto alle personalmente a punto il relativo

In sintesi, i soci PVI potevano iscriversi al Corso, seguire le lezioni a Fiumicino presso il Centro addestramento Alitalia e superare l'esame dal vivo, dopo 16 ore di volo al simulatore di Fiumicino (**a destra, il cockpit del simulatore**): i costi (tutti a favore di Alitalia) servivano in pratica a coprire le ore di utilizzo del costosissimo simulatore, mentre PVI organizzava le presenze e raccoglieva le prenotazioni, impegnandosi a reperire un numero minimo di allievi.



(Sinistra) La vista esterna del simulatore Alitalia che evidenzia i potenti stantuffi idraulici per il full motion.

La simulazione era perfetta e in pratica indistinguibile alla realtà: ciò era conseguito sia dal fatto che la visuale del pilota era limitata all'interno del cockpit e alla vista "esterna" di 180°; sia dalle accelerazioni e movimenti del full motion.

(Destra) Altra vista esterna del simulatore Alitalia di Fiumicino.

Ricordo, per dare un esempio di che cosa ciò significhi dal punto di vista sensoriale, che durante una sessione avevo posato una borsa su un sedile posteriore: dopo il touch-down frenai

in modo un po' brusco, e la borsa volò dal sedile posteriore in avanti.

La scaletta permetteva l'ingresso nel simulatore da una rampa e poi veniva retratta durante la sessione.

L'iniziativa fu presentata congiuntamente da PVI e Alitalia durante il Rally di Bologna.



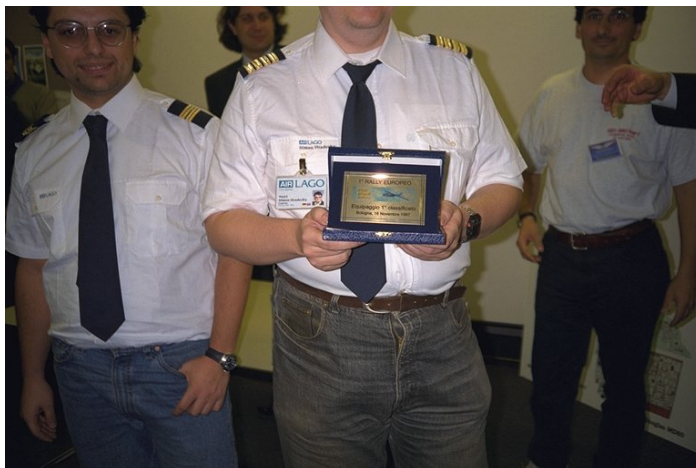
(sopra) Il momento della presentazione del Corso da parte di Gipo: alle sue spalle i 3 istruttori Comandanti Alitalia, Costantino, Pellegrino e Finocchio.



(Sinistra) Un altro momento della presentazione del Corso “Il Pilota Virtuale”: sulla destra il Presidente Roli, al centro il Dott. Rudan di Alitalia.

Nel 1998 il Corso “Il Pilota Virtuale” diede i primi risultati (vedi oltre, nel capitolo 1998)

IL I° RALLY EUROPEO DI BOLOGNA



(sopra) L’equipaggio della Air Lago riceve la targa PVI per l’equipaggio 1° classificato

La presenza di PVI al Future Show del 1996 aveva rappresentato la presa di contatto con il gran pubblico generico che, spesso, nemmeno conosceva FS: fu un’esperienza in ogni caso importante, giacché suscitare curiosità e interesse in un pubblico generico, significava portare molti a interessarsi e a farsi conquistare dal fascino di FS, per poi, magari, iscriversi a PVI.

(Destra) Come si presentava la sala del Rally .



Ora ci sentivamo pronti per un'altra sfida: attuare l'ambizioso progetto di una manifestazione molto "professionale" e tecnica, rivolta principalmente agli esperti e ai piloti internazionali di FS, a cui il pubblico poteva assistere, seguendo i momenti salienti proiettati su un grande schermo e commentati da alcuni di noi che si davano il turno.



(Sinistra) Il maxischermo per illustrare al pubblico le fasi del Rally

Si deve tener presente che iniziative di questo tipo non erano mai state realizzate in Italia e che nessuno di noi aveva esperienze pratiche precedenti di come si organizza un evento di tale complessità: tuttavia, la consapevolezza di essere i pionieri di FS in Italia e il fortissimo spirito di squadra ci diedero il coraggio di buttarci nell'avventura.

Ricordo ancora, come se fosse ieri, i salti mortali che facemmo con Vittorio Capobianco per creare un'uscita "cuffie" alle radio ad onde convogliate, che non l'avevano.

O anche il pomeriggio precedente alla partenza per Bologna, in cui io e il povero Fabio Fanelli, dovemmo girare tutta Roma come pazzi per trovare altre radio che avrebbero dovuto essere usate dagli ATC e dagli equipaggi durante il Rally, dato che quelle già acquistate non erano più sufficienti.

E il caricamento notturno della vecchia Ford Sierra con tutto il materiale da trasportare a Bologna

Decisive per il successo furono le conoscenze personali acquisite da Fabio Fanelli agli Interstate, un corso rapidissimo di come si organizza un Ufficio Stampa che dovette iniziare e concludere in 24 ore, istruito da un amico che lo faceva di professione, la possibilità di utilizzare qualche modesta risorsa economica di PVI in crescita di soci e il lavoro entusiasta e compatto del gruppo emiliano di soci intorno a Giovanni Roli.

Fu proprio quest'ultimo elemento a indurci ad individuare la sede della manifestazione a Bologna, presso la sala di un hotel, il Novotel, che PVI aveva preso in affitto, mentre uno sponsor locale, trovato da Roli, forniva l'HW.

Fa una certa impressione pensare che l'HW, il massimo per quei tempi, era composto da Pentium MMX a 200 MHZ e 32 Mega di RAM con monitors da 15" e che è con questi mezzi che mettemmo in piedi una rete di 20 PC e riuscimmo a realizzare il Rally.

(destra) Un'altra inquadratura della sala del rally durante il suo svolgimento.



Certo che di strada l'informatica ne ha fatto parecchia da allora.....

Ad ogni tavolo c'è un equipaggio in gara. Gli ATC erano appartati dietro un box separato, così come la Regia del maxischermo e quella di Satan

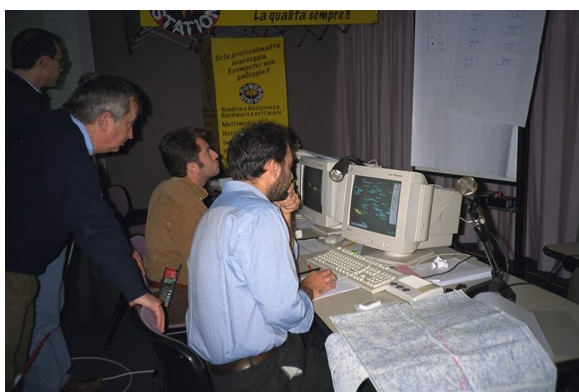
Il SW era quello "inventato" da Schiratti e collaudato da Kok agli Interstates, fra cui rimane memorabile il programma Satan, che poteva causare, a comando della regia, avarie improvvise e cambiamenti meteo agli aeromobili degli equipaggi in gara, impegnati a pianificare e a volare le tratte prefissate .



Sinistra: Kok e Schiratti , che avevano accettato il nostro invito a partecipare alla Regia del Rally, trafficano al tavolo di regia di SATAN

individuali e qualificati, fra cui diversi comandanti Alitalia. A destra, un arbitro-comandante Alitalia esamina i risultati dell'equipaggio di Bologna

Ogni equipaggio era seguito da giudici



Anche gli ATC (sinistra) erano veri professionisti , normalmente impegnati sull'aeroporto di Bologna.

LE REGOLE DEL CONTEST CONSEGNATE AL CAPO DI OGNI EQUIPAGGIO (l'originale era tradotto in inglese per la presenza di equipaggi internazionali)

Questo documento contiene informazioni importanti riguardo alle procedure che saranno usate durante la gara. Descriverà ciò che dovrà essere eseguito in certe situazioni durante il volo e vi darà esempi di radiotelefonia che dovrebbero essere usati.

Avremo un sistema radio possibilmente a 4 canali (torre, departure, approach, emergenze). Se questo non fosse possibile allora useremo il sistema di una frequenza unicom e ciò significa

che tutte le comunicazioni si faranno su una frequenza sola. Sara' sufficiente usare il nome corretto della stazione con cui s'intende parlare, es. Atlanta Ground, Glasgow Tower, Munich Approach etc etc.

A causa di un "bug" di FS5.1 (purtroppo FS98 non e' stato ancora testato per avvenimenti di questo genere e pertanto non possiamo rischiare) il pilota automatico vi farà' volare sempre all'altitudine scelta senza tenere presente della pressione barometrica in uso. Per questa ragione la pressione barometrica sarà'29.92in o 1013hPa per tutta la gara. L'altitudine di transizione sarà'5000ft e il livello di transizione FL60. Ciò' significa che fino a 5000 piedi Sara' altitudine 5000ft e da 6000ft in poi la chiameremo Flight level 60.

Avremo copertura radar durante tutta la gara e gli ATC faranno in modo di dare una separazione di 5nm enroute e 3nm in approach.

La separazione verticale sarà' di 1000ft ed al di sopra di FL290 Sara' di 2000ft. Ciò' significa che FL300, FL320 non sono abitualmente disponibili. Ricordate i livelli di crociera semi circolari?

Su una rotta magnetica da 000 a 179 si scelgono altitudini dispari, da 180 a 359 altitudini pari. FL310, 350, 390 sono da considerarsi pari e FL290, 330, 370 dispari. Alcune aerovie sono "one way", ed in questo caso si può' anche non usare questa regola. Fate attenzioni alle note sulle vostre cartine perché' potrebbero esserci altre limitazioni sulle rotte.

1) A terra.

La prima cosa da fare a terra e' presentare il piano di volo per la prossima "leg". Cercheremo di fornirvi dei prestampati da riempire. Una volta riempiti consegnateli all'ATC. Prestate attenzione al carburante ...

Quando sarete pronti al rullaggio, chiamate l'ATC per chiedere la Clearance. Otterrete la clearance per la pista, ma la strada la dovete trovare da soli (altrimenti chiedete assistenza).

Pilota: "ABC ground, AZ321 richiesta autorizzazione al rullaggio"
ATC: " AZ321, ground, autorizzati al rullaggio pista 34R"

Non e' richiesta autorizzazione avvio motori. Con la clearance riceverete anche "enroute clearance". Consiste in istruzioni sulla partenza e la rotta presentata, oppure una rotta alternativa se la vostra non e' applicabile. Attenzione! Questa non e' la Take off clearance...vi dicono solo dove dovete andare!

ATC: "AZ321 autorizzati per Madrid, dopo la partenza direzione 220, salire 5000ft, etc etc"

Arrivati alla pista non entrate! Chiamate la Torre ed informate che siete pronti alla partenza.

Pilota: "Fiume tower AZ321 pronti per la partenza, rwy 25"
ATC: "AZ321 vento 290/14 autorizzati al decollo"

2) Durante il volo

Dopo il decollo sarete invitati a contattare la departure, riportate i livelli di volo e l'altitudine assegnata. Potrete poi ricevere istruzioni per altitudini diverse o rotte diverse secondo il traffico.

Pilota: " Fiume departure AZ321 passa 2000ft in salita per 5000ft"
ATC: "AZ321 identificati, procedete per FL100...virate 180...clear direct to ELB"

Una volta arrivati sulla vostra rotta, dovete cercare di seguirla attentamente. Nel caso di cambio per motivi meteorologici, bisognerà' chiedere autorizzazione agli ATC. Se volate su un punto di riporto obbligatorio (fix) non dimenticate di riportare la vostra posizione.

Pilota: "AZ321 su Medal, FL150"

Non potrete cambiare altitudine a meno che autorizzati dagli ATC. Sarete però' voi a decidere quando cominciare la discesa ed a questo punto richiederete autorizzazione al controllo.

Pilota: "AZ321 richiede discesa FL 120"

3) L'approach:

Vi forniremo le cartine d'approccio per ogni singolo aeroporto. Potrete eseguire un approccio ILS oppure VOR/DME. Due metodi saranno usati:

a) prima di raggiungere l' IAF (initial approach fix, l'ultimo della vostra rotta) sarete autorizzati per un approccio standard così' come riportato sulla cartina. Se però' deviate da altitudine o headings in maniera esagerata allora vi si potrà' essere richiesto un "missed approach".

b) Approccio con vectors. Sarete diretti fino al percorso finale ed autorizzati all'approccio. Manterrete la vostra altitudine fino a quando stabiliti sul finale per poi continuare la discesa come da cartina (durante un ILS vuol dire stare sul Glide Slope).

ATC: "Autorizzati standard ILS approach rwy 34R"

Prima del touchdown gli ATC dovranno darvi l'autorizzazione all'atterraggio.

ATC: "AZ321, vento 340/8, autorizzati all'atterraggio rwy 34R"

Dopo il touchdown liberate la pista appena possibile verso la posizione di parcheggio, che sarà abitualmente vicino all'edificio principale.

4) Informazioni extra:

I piloti dovranno rileggere agli ATC le istruzioni (clearance, flight levels etc etc)
Gli ATC potrebbero chiedervi di riconfermare qualcosa.

ATC: "AZ321 confermate livello di volo assegnato FL 180"

Gli ATC potrebbero chiedervi di riportare qualcosa.

ATC: "AZ321 riportare livello di volo attuale"

Pilota: "Roma Controllo AZ321 FL150 in salita per FL210"

Potrete sempre richiedere qualcosa agli Atc.

State tranquilli non saremo "cattivi", vedrete che dopo un po' vi troverete a vostro agio, ma in ogni modo non e' un esame, stiamo solo cercando di divertirvi.
Pero' la maniera con la quale gestirete il rapporto con gli ATC avrà un peso sulla votazione finale. In caso di presenza di squadre straniere, le squadre italiane potranno continuare a parlare in italiano se i membri dell'equipaggio non hanno confidenza con l'inglese.

5) LE REGOLE

Questa non e' una gara di velocità bensì una gara di procedure ed abilità. Qui di seguito troverete delle parole che meglio spiegano cosa ci aspettiamo dai partecipanti:

- operare l'aereo nei suoi limiti
- completare le manovre con accuratezza e delicatezza
- applicare un buon giudizio
- applicare conoscenza aeronautica
- mantenere il controllo dell'aereo sempre, in maniera da dimostrare che il successo di una particolare manovra non sia mai in dubbio.

E' vero, non sarà facile giudicare, anche perché questa e' la prima esperienza italiana in questo campo. Pero' cercheremo di fare in modo che ogni giudice abbia avuto l'opportunità di vedere ogni singola squadra, in modo di evitare disparità nei giudizi. In ogni modo cercheremo di non farvi pesare troppo il fatto che comunque il giudizio porta alla vittoria finale. Non importa chi vince, importa che ci si diverta!

6) La Gara

Come già detto in precedenza useremo FS5.1 e Schiratti Commander.
Consigliamo il B737 300 con il modello di volo di Jan Moons (incluso nel pacchetto), con la livrea Air One oppure quella che preferite. SE preferite un altro 737 fatecelo sapere e valuteremo.

Ci aspettiamo che le squadre conoscano diverse procedure, come:

- procedure d'approccio (VOR DME, ILS, missed app...etc etc)
- Jeppesen Maps (SID/STARS/enroute/approach)
- intersections
- holding patterns
- aerovie
- calcoli come, distanza, tempo, e angolo di correzione del vento.
- limiti di velocità sotto o sopra FL 100

Il crash e' ammesso, ma bisognerà ricominciare come descritto nel capitolo Problemi.
Un aereo che fa' il crash otterrà il massimo della penalità, mentre un "go around" od un "missed approach" non saranno causa di penalità.
In ogni caso le squadre in dubbio possono chiedere assistenza.

7) Pianificazione del volo e ATC

Innanzitutto ricordate che tutto ciò che e' detto dagli ATC e' legge. Dovrete obbedire fino a quando, a vostro giudizio, le loro istruzioni potrebbero portare pericolo all'aereo o all'equipaggio.

Non permetteremo che 2 aerei occupino la stessa pista

o lo stesso spazio aereo contemporaneamente.

La separazione tra gli aerei sarà mantenuta.

Il piano di volo dovrà essere consegnato agli ATC almeno 20 minuti prima della partenza.

Quindi verrà controllato e, se del caso, accettato.

Ogni tratta durerà tra i 60 ed 120 minuti. Tutte le rotte dovranno essere volate su aerovie pubblicate sulle cartine che vi saranno consegnate.

Solo gli ATC potranno deviarvi da queste rotte.

Gli ATC si assicureranno che ci sia sufficiente separazione sia orizzontale che verticale tra gli aerei.

Le squadre dovranno sapere cosa s'intende per pressione barometrica al di sopra del livello di transizione.

Non dimenticate di settare la giusta pressione barometrica quando s'inizia la discesa.

Gli equipaggi dovranno riportare la posizione su ogni punto di riporto obbligatorio, che si riconosce da un triangolino scuro sulla cartina.

I triangolini chiari non sono punti di riporto obbligatori, nessuno vi vieta di riportare la vostra posizione quando vi trovate su questi punti.

Riportare una posizione potrà' essere qualcosa come.: "AZ321, riporta intersection Medal"
Otterrete quindi una conferma da parte degli ATC.
Vi chiederanno anche dove riportare la prossima volta.
Mentre riportate un passaggio su un'intersection potrete anche informare gli ATC riguardo al prossimo waypoint e alla stima dell'orario d'arrivo su quel punto.
Non sarà permesso, come già' detto, lasciare la vostra altitudine assegnata senza autorizzazione degli ATC.

8) Tratte veloci

Una tratta della gara potrà' essere una gara di velocità'. In questo caso dovrete arrivare dal punto A al punto B il prima possibile.
Le normali procedure saranno applicate ma se richiedete agli ATC una clearance speciale (approcci ad alta velocità', direct headings...), loro autorizzeranno ammesso che il tutto avvenga nei limiti della sicurezza.
Non vi aspettate quindi approcci a 450 nodi con un'altitudine di 500ft sopra un centro abitato.
Se l'approccio è dal mare, allora potrebbe essere autorizzato.
Potrete arrivare al limite strutturale dell'aereo ma senza overspeed o danni strutturali.
Questa gara servirà a vedere come vi comporterete in condizioni poco normali.

9) Penalità'

Tutte le violazioni saranno punite con penalizzazioni.
Ogni squadra potrà' denunciare un comportamento poco sportivo di un'altra squadra.
Le squadre non potranno assolutamente sabotare le altre squadre, nemmeno se è per scherzare.
Le squadre però' potranno confrontarsi, sfidarsi e scommettere sul successo finale.

10) Le squadre

Ogni squadra dovrà' avere un solo comandante.
Durante le tratte, 2 piloti dovranno essere a bordo in ogni momento.
IL comandante dovrà' essere al comando dell'aereo durante l'ultima tratta e dovrà' portare giù' l'aereo.
E' possibile avere passeggeri non paganti a bordo.
La gara durerà' 8/9 ore ed iniziare' la domenica mattina all 08:00 in punto.
L'organizzazione convocherà' gli equipaggi per un briefing il sabato sera (orario da decidere).
Ogni squadra dovrà' avere almeno ITL 80,000 per il carburante (salvo cambi all'ultimo momento).
Ogni crewmember è gentilmente invitato a collaborare per mantenere pulita la propria postazione.

11) Eventuali Problemi

Dopo un "crash" si potrà' ricominciare da una STN creata precedentemente dall'equipaggio oppure da un'offerta dall'organizzazione.
Consigliamo di salvare situazioni molto spesso.
Cercheremo di gestire i problemi tecnici al meglio.
Se un equipaggio avrà' dei problemi, ci dispiace ma "the show must go on", e cercheremo di rimettere tutto a posto per la tratta successiva.
Dovrete considerare il fatto che un problema tecnico potrebbe rimanere irrisolto per tutta la gara, quindi siate preparati a quest'evento.
Sostituzioni di parti, riparazioni, ecc. potranno essere fatte soltanto dopo l'atterraggio.
Atterraggi di emergenza potranno essere eseguiti in ogni spazio adatto.
Sicuramente non nel centro di una città', ma una spiaggia andrà' bene. Dovrete riportare l'emergenza agli ATC i quali cercheranno di seguirvi fino al touch down.
Se la procedura di emergenza sarà' eseguita bene, la squadra sarà' autorizzata a ripartire da quel punto.

12) Hardware e Software

P.V.I., grazie allo sponsor Digibyte, fornirà' i PC in rete pronti per l'uso. Potrete però' usare una vostra cockpit oppure aggiungere PC per avere viste laterali.
In questo caso sarete responsabili di queste installazioni e PVI vi fornirà' solo il cavo di accesso alla rete.
Nel pacchetto troverete l'FMS demo di Schiratti.
Sarà' possibile usarlo durante la gara, tenete presente che lavora su un PC a parte che dovrete procurarvi.
Però' è uno strumento molto funzionale quindi ve lo raccomando.
Portate yokes, pedaliera, strumenti e programmi di navigazione...tutto quello che pensate vi potrà' essere utile, purché' sia collegato all'aviazione.
I PC saranno pronti per l'uso con scenari e programmi, eccezion fatta per quelli opzionali (FMS)
Sarà' vostra responsabilità' non cambiare le configurazioni predefinite dall'organizzazione.
Tutti i programmi add on disponibili sono utilizzabili (pannelli, gpws etc etc)

13) IMPOSTAZIONI FS

E' molto importante avere le impostazioni corrette per la gara, quindi controllatele prima di iniziare e non cambiatele!

Features di Fs5.1 proibite

- time compression
- land me function
- slew function
- weather,time,season functions

- pause function
- EFIS & CFPD display functions
- mini controls
- Map (autorizzata durante il rullaggio)

Opzioni di realismo

- flight control realism su 8 (max)
- reliability set to 10 (max)
- elevator trim ON
- Gyro drift off
- Airframe damage from stress ON
- engine stops when out of fuel ON
- Instrument light ON
- Lights burn out ON
- choose fuel tank selector ON
- Fast throttle ON
- Flameout ON

Crash Detection

- Detect and reset ON
- Show damage ON
- Off runway crash ON
- CRash when hit object ON

Scenery display options

- select haze driver
- text presentation CONTINUOUS
- Ground scenery shadow ON
- Textured ground ON
- Textured building ON
- Textured sky ON
- cloud thickness ON
- Wispy cloud effect ON
- Gradient horizon OM
- Smooth transition view ON
- Image smoothing ON
- Textured water ON

Map display options

- Map ground texture ON
- Map display AIRCRAFT ORIENTED

Country options

- Unit of measurements US SYSTEM

Instruments

- Display indicated airspeed ON
- 25khz com ON
- 100hz ADF ON
- Gauge update HIGH (On master PC)
- Gauge update SLOW (on slave PCs)
- Panel display PHOTOREALISTIC

Scenery Complexity

- Complexity VERY DENSE
- Stars in the sky ON
- Approach lighting ON
- Horizon only OFF
- Moonlight at night ON

Dynamic scenery options

- Dynamic scenery ALL ON and set to very dense

Aircraft Display Options

- Simple model OFF
- Aircraft texture ON
- See aircraft shadow ON
- See own aircraft from cockpit OFF
- See propeller OFF
- Landing lights available ON

LE REGOLE SEGUITE DALLA GIURIA PER ASSEGNARE I PUNTEGGI
(testo del manuale che era stato preparato per gli arbitri)

P.V.I. 1st European Rally
(Interstate 8.7)

Jury Briefing Sheet

Caro Amico,
innanzi tutto grazie per la tua preziosa collaborazione!
Questo documento ti dara' un'idea di come dovrai regolarti per dare un giudizio equo sulla performance degli equipaggi partecipanti. Non e' un esame, ed i partecipanti non devono avere la sensazione di essere sotto costante osservazione.
Sarai responsabile di un numero di squadre, ed al termine di ogni tratta di volo sarai pregato di fornirci i tuoi voti.

In particolare, le squadre dovranno dimostrare di essere in grado di:

- operare l'aereo nei suoi limiti
- completare le manovre con accuratezza e precisione
- applicare un buon giudizio
- applicare conoscenza aeronautica
- mantenere il controllo dell'aereo sempre, in maniera da dimostrare che il successo di una particolare manovra non sia mai in dubbio.

Le squadre potranno guadagnare fino a 40 punti per tratta, oltre agli eventuali punti guadagnati nel gestire le emergenze.

Di questi 40 punti "normali", fino a 15 saranno attribuiti dagli ATC e fino a 25 dalla giuria "Volo".

Gli ATC daranno 3 punteggi, ognuno da 1 a 5 valutando:

- -routings
- -procedure
- -gestione ATC

La giuria "vagante" che valuta la condotta del volo, dara' 5 punteggi, ognuno da 1 a 5, giudicando:

- -Cockpit Management e procedure
- -navigazione
- -manovre in condizioni avverse (take off & landing con vento al traverso, turbolenza, avarie motore etc etc)
- -uso dell'aereo nei limiti (flaps, carrelli, velocita', AP)
- -varie (spirito di gruppo, gestione carburante, uso generale dell'aereo, sicurezza, uso delle cartine in dotazione).

La corretta gestione delle emergenze generate da Satan può far guadagnare da 1 a 10 punti extra, a discrezione degli arbitri.

.La squadra che non si comporterà' a dovere durante le emergenze non riceverà', ovviamente, alcun punto "extra".

Allegato a questo documento troverete un prospetto da riempire con i vostri giudizi. Alla fine di ogni tratta siete pregati di consegnarlo all'organizzazione per aggiornare lo "score" in tempo reale.

Di nuovo, grazie da parte di PVI e buon lavoro!

LE TRATTE E LA LORO "REGIA"

**Riportiamo di seguito le proposte iniziali di Fabio Fanelli, anche per dare un'idea dell'intenso lavoro di preparazione che ha preceduto il Rally.
Il testo e' in inglese perchè gli interlocutori erano internazionali.**

Dear guys ,
here some ideas about our routing for the race, the use of our intercom system and the "accidents" that will occur during the race.

First of all, I think we are going to use three channels.
I want to give a logic to the way the teams will contact ATC and perhaps we can do it as follows:

We will identify the ATC-stations by channel (no change in the 9 hours) and more dynamically by the name of it's function.

We won't need any clearance via radio because that will be given after the flight plan is accepted. This way the teams will know their SID ahead of time.

For the first leg the tower will be ground and tower (sometimes that happens in real life and it actually happened to me in Waco, TX). The 2nd ATC will be the Departure and the 3rd will jump in of course as the centre.

While enroute the tower and departure will take a break and will get involved again when the teams are entering a new FIR (from the Spanish one to the Rome FIR and so forth)

first working station: CHANNEL 1 -> Madrid (GND, TWR)
second working station: CHANNEL 2 -> Madrid Departure or New FIR
third working station: CHANNEL 3 -> Rome Centre (FIR)

Even though on break, the ATC men should be present at all times or at least plan when to take over e.g when passing from a centre to another.

A bit further on in the race channel 1 will become Barcelona Tower and ground, channel 2 will become Barcelona Approach .

Then for the upcoming leg we will start over again as in the beginning.

E.g.: during the emergencies we might use channel 4 for the extra capacity. For approaches with a big need for close radar surveillance (terrain) or radar-vectoring we might

feel the need to make it easier for the local controller and make him a real aerodrome-traffic-controller. We simply introduce a airport approach-controller. In fact we could do the same for departures, but communications-intensity will normally make this less important. I'm still in favor of two center-controllers, but I'm curious about other thoughts.

MADRID.SPAIN LEMD

BARCELONA.SPAIN LEBL
Landing : ILS RWY 07

starting leg, we let them get settled and try to make them feel good, no problems on this leg. Try to keep them together. Full ATC crew needed.

DEPARTURE
=====

runway: 36

SID CNJ 1R/S

ATC-stuff: use pretty short take-off intervals, it must be a rather standard, straight-on going of outbound aircraft. This will allow us to keep them really together, but therefore we must be careful in separation-monitoring (prepare for level- or speedchanges).

EN-ROUTE
=====

Most direct route looks to me the following:

CNJ - UG7 MLA

ARRIVAL
=====

STAR: Unfortunately I don't have to date a Star for LEBL however it looks like arriving from UG7 the MLA VNV and straight in on Rwy 07 is suitable. I will check again when when I get the Stars I am missing.
landing: runway 07 - procedure: ILS

BARCELONA.SPAIN LEBL
Landing Barcelona : ILS rwy 07

ROME.ITALY LIRF
Landing Rome : ILS Rwy 16L

This is one of the longest leg. It should last 1 hour and 30 minutes. We'll give some strong tail wind alofts in order to speed up the leg. Good visibility during the whole leg except for when starting the approach to Rome. Some turbulence (not that heavy) southerly cross wind and a ceiling of a 1000 Ft. 7/8 . Everybody think that November is still a warm and calm month in Rome ...it won't be like that on the 16th of November.
Enroute , we'll still try to keep them together and make them feel at home. The landing will be a low visibility landing.

DEPARTURE
=====

runway: 07

SID: SADEM Transition

EN-ROUTE
=====

Routings:
Sadem - UG23 - Valma

It looks to me like the most direct route. We'll see what they'll come up to..perhaps a better one!

ARRIVAL
=====

STAR: via Valma - TAQ (Tarquinia)

landing: runway 16L - procedure: ILS or LLZ/DME

ATC-stuff: low visibility landing (I would say lnm)

ROME.ITALY - LIRF
Landing Rome : ILS Procedure Rwy 16L

REGGIO CALABRIA.ITALY - LICR
Landing Reggio : VOR-SDF Rwy 33

The game starts here. we had to keep them together because we want them all at cruise when we give them a loud BANG and declare a decompression in the cabin. We'll all start gagging, yelling and making a spectacle out of it, bang on the tables and create a general panic. They should dive 'not exiding max speed' and fly on towards Reggio at a low alt. Below 10.00 is cool.

We need a full ATC crew at the emergency moment.

Perhaps Enrico , who know what SATAN can do, can give us a suggestion to replace this emergency. Also my PVI friends are welcome to pitch in with ideas. Thanks! J

DEPARTURE

=====
runway: 25
sid: Ponza 5B

EN-ROUTE

=====
Routing:
PNZ - UA1 - AGNIS - UW75 PIGER

ATC-stuff: expect in-flight emergency/urgency situation due to decompression failure - flights will descent into lower airspace

ARRIVAL

=====
STAR: for Reggio Calabria the STAR starts at Piger then onto RCA Vor where they 'll start the procedure. This landing is quite difficult therefore I don't want to give them any other difficulty. The jury must be quite stingy in giving high scores here.

REGGIO CALABRIA LICR

Landing Reggio: SDF VOR DME Rwy 33

OLBIA - LIEO

Landing Olbia : VOR/DME Rwy 24

During this leg we'll check their emergency procedure for one engine failure. At cruising altitude we'll shut off their engine and see what they do. Jury should check whether or not they follow any checklist at all to restart the engine, squack properly and contact emergency frequency. The engines will restart at first try.

DEPARTURE

=====
runway: 06
SID: PIGER 5A

EN-ROUTE

=====
Routing should be : Piger - UB35 - Quenn - UM22
ATC-stuff: weather gets worse the more to the north we get.

ARRIVAL

=====
STAR: direct to OLB vor and start the procedure.

ATC-stuff: bad weather conditions during approach and landing

OLBIA COSTA SMERALDA - LIEO

Landing Olbia : VOR DME 24

VENEZIA - LIPZ

Landing Venezia Tessera : rwy 04R 114/190 1073 6676

Bad weather, turbulence, shifting winds, bad visibility, only real cross wind landing in the whole race. Over the med we'll try to get them off course with severe winds. If we have time we'll give them strong head wind to see if fuel is suffucient.

DEPARTURE

=====
runway: 06
SID: Elba 5A

EN-ROUTE

=====
Routing:
ELB - UA12 - UR22 - CHI

ATC-stuff: expect severe weather conditions resulting in possible navigation-errors by the aircraft. Let's clear them exactly via the airways at least for some time to allow a serious checking on their capability of maintaining within the correct parameters.

ARRIVAL

=====

STAR: from Chioggia
landing: runway 04 R Procedure ?

ATC-stuff: expect some aircraft to be low on fuel, requesting an approach a straight-in as possible

VENEZIA.ITALY - LIPZ
Landing Venezia : ILS/DME Rwy 04R

MILANO MALPENSA.ITALY
Landing Milano : ILS RWY 35R

Planes fall to bits, all systems work bad, radio goes off line (just to see what they'll do). No nav aids during the whole trip, manual navigation, weather gets better over time.

DEPARTURE

=====

runway: 04R
SID: VIC 5A

EN-ROUTE

=====

VIC - SRN

ATC-stuff: serious problems with navigation and communications equipment with all flights. Expect errors in navigation. Prepare to stop answering their calls to simulate a communication failure (at least for their side). Check for their ability to follow specific radio communication failure procedures, if known (transponder change at least ??)

ARRIVAL

=====

From SRN to rwy 35R

landing: runway 35R procedure: ILS/DME (or visual)

ATC-stuff:

- position checks on request of ATC are common practice, their radar-equipment (if any) is probably very limited, may be only the primary radar stuff without the secondary radar - datalabels.... (Not only position requests, as much as requests of their ETA to the next Intersection/navaid. There is *NO* en route Radar coverage. None whatsoever, primary or secondary.)

MILANO MALPENSA.ITALY LIMC
Landing Milano : ILSDME 35R

BOLOGNA.ITALY LIPE
Landing Bologna: ? (Giovanni? this is our turf!)

Last leg. Nothing will work at intervals. Radios, nav radios (close to the airport) , one engine failure on approach. I would this a visual approach. At a certain point ATC and us will become nice , radio will work again and all planes will be vectored to final destinations.

DEPARTURE

=====

rwyt: 35R
SID: PAR 5A

EN-ROUTE

=====

PAR - ODENA - BOA

ARRIVAL

=====

Vectored by ATC. Need to maintain , if we have time , enough separation

Per la cronaca vinse il Contest l'equipaggio della Lago, di cui faceva parte anche un (allora) giovane Umberto Colapicchioni (primo a sinistra)

Nell'immagine a destra, il Comandante Finocchio e il Presidente Roli consegnano la targa PVI all'equipaggio primo classificato.

L'equipaggio romano, che era stato in testa per tutto il contest, sbagliò l'ultimo atterraggio, forse per l'emozione, piazzandosi al 2° posto.

C'è però da rilevare (e se chiedete ai vecchi soci romani, la cosa brucia ancora) che

l'equipaggio della Lago volava eccezionalmente con un simulatore (AS-Airline Simulator) diverso da FS della Microsoft, mentre i romani usavano il classico FS5.1, perciò, data la maggior stabilità del simulatore della Lago, ancora oggi i romani si considerano i vincitori morali del Contest di Bologna del 1997: a conferma delle passioni che può suscitare la simulazione di volo.

A sinistra, l'equipaggio romano alla fine del Contest: si nota nelle espressioni dei visi la delusione per quell'ultimo fatale errore. In piedi, da sinistra, Luigi Pastorini e Maurizio Marcheggiani. Seduti: Andrea D'Orazio, Andrea Antonangeli e Alfredo Pelle



Nessun problema per l'allegro e affiatato equipaggio di Bologna (destra)



(sinistra) L'equipaggio tedesco



(destra) L'equipaggio e il team Mediterranea



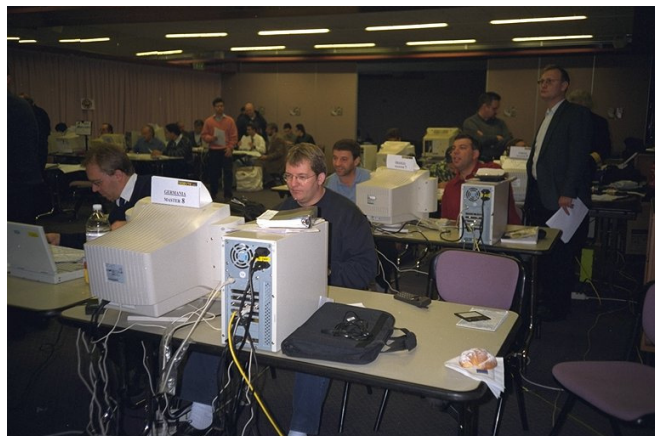


(sinistra) L'equipaggio "Brianza" (sulla destra il futuro Segretario di PVI, Carlo Brasca)

(destra) L'equipaggio di Casale, costituito da giovanissimi che frequentavano la locale Scuola di volo, ottenne un ottimo 3° posto.



(sinistra) Uno dei numerosi equipaggi stranieri: questo e' quello franco-tedesco



(destra) L'equipaggio di Torino capitanato da Franco Aimasso, uno dei "veterani" di PV





(sinistra) Gli organizzatori del Contest , Fabio Fanelli, Giorgio “gipodiablo” Palenzona, e il Presidente Giovanni Roli con l’equipaggio romano. Da sinistra: Fanelli, Roli, Capobianco, Marcheggiani, Damiani, Palenzona, D’Orazio, Fusi.

L’ECO DELL’EVENTO SUI MEDIA ITALIANI E INTERNAZIONALI

Dovemmo imparare velocemente dagli esperti un Corso rapido di..... addetto all’Ufficio Stampa, ma ne valse la pena, perché la risposta dei media all’evento fu strepitoso: PVI era sulla cresta dell’onda nazionale e internazionale.

MICRO SIMULATEUR
ÉVÉNEMENT

Premier Rallye Aérien Européen

Bologne, les 15 et 16 novembre 97

Cette manifestation du genre "Interstate" s'est déroulée au Novotel Bologna, avec dix équipages volant sur 737-300 et MD-80, une infrastructure de quinze postes en réseau, dont les contrôleurs ATC et le fameux trouble-fête "Satan", chargé des pannes, météo capricieuses et autres déconvenues, en la personne de Mathijs Kok. Le logiciel FS5 était encore une fois à l'honneur, devant l'absence du recul nécessaire pour apprécier la stabilité réseau du tout récent FS98. Le premier jour était consacré à plusieurs présentations. Citons celle du programme "Le pilote virtuel" de la compagnie Alitalia (représentée par M. Rudan, chef des Relations Extérieures, et trois Commandants instructeurs contrôleurs du centre de formation des équipages), en collaboration avec PVI.

Le but est l'obtention du "brevet de vol virtuel" après 16 heures de vol en tant qu'observateur et pilote, en utilisant les simulateurs du MD-80 à Rome-Fiumicino, accompagné d'un cursus théorique. Le coût de ce brevet devrait être compétitif, vu l'esprit promotionnel qui anime Alitalia. Souhaitons un franc succès à cette initiative, dont nous aimerions trouver un écho en France, bien sûr! Le public pouvait suivre sur un écran géant le déroulement de cette compétition riche en rebondissements, sous



l'œil certes intrigué mais séduit, encore que très professionnel, de pilotes et officiers navigateurs, dont les conseils furent les bienvenus. L'Autriche finira première, suivie de Rome, Casale et Bologne, une mention particulière étant accordée à l'équipe de Casale Monferrato, composée de jeunes de 14-16 ans. Saluons le mérite des organisateurs, dont Mme Flaminia Passeri, pilote virtuelle et organisatrice très efficace, et le président Giovanni Roli, dont les efforts soutiennent l'association des PVI, dans l'espoir de consolider les liens avec les autres organisations similaires européennes. En avril 98, se tiendra à Bologne le Futurshow, le plus grand salon multimédia en Italie, et les PVI feront tout leur possible pour être présents... Bienvenue aux pilotes virtuels français en visite!

Per noi fu una grandissima soddisfazione: in appena 2 anni e nonostante la crisi che ci aveva paralizzato per molti mesi, eravamo riusciti a realizzare cose che suscitavano l'ammirazione (e un po' d'invidia) dei maestri francesi, a portare l'Interstate in Italia, a siglare un accordo con Alitalia! La prestigiosa Rivista d'aeronautica JP4 (destra) mandò addirittura un inviato speciale che fece pubblicare un ampio reportage encomiastico.

1° Rallye Aéro Virtuel Européen

Si è svolto a Bologna, nei giorni 15 e 16 novembre 1997 presso il Novotel di Bologna, l'evento del 1° Rallye Aéro Virtuel Européen. La manifestazione è stata organizzata dal comitato direttivo dell'Associazione PVI (Piloti Virtuali Italiani), fondata nel 1995 da alcuni "meglio appassionati" di simulazione in particolare area con la sponsorizzazione di alcune aziende operanti nel settore del software di simulazione di volo, hardware e del supporto aereo.

Per la gara sono stati utilizzati dei personal computer completamente equipaggiati con clock, joystick, manette motore e software di simulazione di volo. Nulla è stato lasciato al caso o improvvisazione: i piani di volo sono stati progettati come nella realtà, così ad esempio il Borel-Milano-Linate-Bologna con scendere agli equipaggi di orientamento in un volo a proprio rischio aereo dove tempi di volo, procedure PFI ed altro dovevano essere rigorosamente rispettati sotto il "controllo radar" di veri e propri controllori del traffico aereo che normalmente gestiscono proprio l'aeroporto di Bologna. Proprio per mettere a due anni dopo i controllori del traffico aereo che loro prestano collaborazione è stata simulata con un apposito software una "ala radar" da dogliel, tramite veri comunicazioni radio, gli equipaggi sono stati guidati lungo tutta la volo fino alla destinazione.

Non un semplice gioco quindi, ma un evento serio come dimostrato dal fatto che, come giudice

vanti a quelle di Roma, Casale Monferrato, Genova, Bologna, Torino, Milano, Genova e Firenze, oltre a piloti virtuali, anche piloti reali, come ha detto Giovanni Roli, presidente della PVI, questo è stato un evento eccezionale anche perché in Italia una manifestazione del genere non c'era mai stata organizzata. Tra i piloti che hanno colpito maggiormente hanno aderito al loro presenza alla manifestazione, vi è stato, grande professionalità e preparazione.

Alcune immagini della "manifestazione", organizzata e coordinata da Giovanni Roli, presidente della PVI, sono state pubblicate su JP4, rivista di aeronautica, che ha eschiamato molti operatori.

La gara è stata divisa da tutti gli equipaggi presenti. Certo ne è passato di tempo da quando anni or sono uscì il primo software di simulazione di volo per Home Computer, da allora si sono fatti passi da gigante nel settore tanto è vero che oggi alcuni di questi software hanno ottenuto la "certificazione" CAGI, grazie a questa speciale evoluzione frutto non solo delle aziende operanti nel settore ma anche di appassionati, un segno come quello di Bologna è diventato realtà.

Christian D'Alto

JP4
Aeronautica

Comunicazione 1998

1° RALLY EUROPEO DI VOLO SIMULATO
A Bologna una "prima" per l'Italia
 Organizzato dall'Associazione Piloti Virtuali Italiani, ha avuto la "benedizione" dell'Alitalia.
 DI ROSSELLA CONTI E MARC VAN ZOEST

La prospettiva di una ristaccata con un solo propulsore in fase di discesa e a meno di 100 metri dal suolo dovrebbe essere sufficiente a far sudare le mani sul volante anche a un veterano di Compagnia. Figuriamoci a un giovane comandante e a un copilota al termine di una dura giornata con 4 telex. Ma ai piloti della Air Lago non è mancato il tanto freddo: ai comandi di un B 737-400 l'equipaggio italo-austriaco si è agguerrito il 1° Rally Europeo di Volo Simulato, competizione che - sotto gli occhi di un giudice di gara im-

parziale come il comandante Giovanni Pinocchio, istruttore Alitalia di MD 90, codiviso da altri due piloti (Ragusa e Schiratti) - ha visto a confronto a Bologna il 15 e 16 novembre una decina di equipaggi provenienti da tutta Italia e dall'estero. Organizzata dall'Associazione Piloti Virtuali Italiani (PVI) presieduta da Giovanni Roli, l'aspetto organizzativo è stato curato dalla sezione di Bologna, sorta all'interno del locale AeC, la manifestazione può considerarsi senza precedenti in Italia. Che il lavoro di volontari e appassionati abbia alla fine pagato lo ha dimostrato la presenza della stessa Alitalia. Da alcuni mesi a questa parte, scritti e piloti della PVI frequentano i simulato-

ri del centro di addestramento di Fiumicino per una familiarizzazione con i simulatori di MD 80 e 82. Da febbraio un passo ulteriore: la possibilità di ottenere un brevetto di volo vir-

tuale, e poi quella di accesso autonomo ai simulatori (dovrebbero essere presto disponibili anche pacchetti ore sull'A 321). I futuri corsi dovrebbero svolgersi presso le sedi regionali dell'Alitalia con presenza di comandanti "itineranti".

Ma veniamo all'evento bolognese. Nessuna concessione alle improvvisazioni: briefing per tutti la sera del sabato, segretezza sui piani di volo, rigorosi controlli pre-volo (le macchine, prestanti Pentium MMX a 200 Mhz, 32 mega di RAM, CD 20x, monitor da 15" eccetera, sono state fornite da uno sponsor, la bolognese Digibyte) e, soprattutto, rispetto assoluto di tutte le procedure del volo IFR.

Complessivamente si sono cimentati nella competizione dieci equipaggi. Accanto alle squadre dell'associazione promotorice (la sezione di Roma si

è classificata 2°), hanno gareggiato la squadra della LAGO (1°), una tedesca, una francese, un equipaggio della Meditteranea (la prima compagnia aerea virtuale nostrana), una squadra della Brianza e quella dell'AeC di Casale. Quest'ultima, in particolare, si differenzia dagli altri per la sua composizione: oltre ai piloti soci dell'AeC, alcuni ragazzi che gravitano attorno alla scuola di volo e sono ormai prossimi a ricevere la licenza di pilota privato. La scuola ha messo a tutto l'esperienza acquisita sui campi reali guadagnandosi un 3° posto e con esso anche un premio speciale per la giovane età dei componenti (Matteo Garancini di 15 anni, Riccardo Albani di 16 e Matteo Corti di soli 14).

Il Rally aereo, inserito in un circuito internazionale ideato da Mathias Kok ed Enrico Schiratti, ha utilizzato come programma base FS5 di Microsoft. Per la gestione dei voli - a opera di controllori di volo bolognesi - gli organizzatori hanno puntato su una versione speciale di Schiratti Commander (limitata a 4 velivoli), il programma speciale SATAN, sempre realizzato da Schiratti e in grado di supportare fino a 20 aerei.

A bordo di un Boeing 737-400 e in rete con FS5 che girava in ambiente DOS, tutti i concorrenti hanno affrontato quattro telex. La prima, Barcellona-Roma, è durata 95 minuti: a seguire, la Roma-Reggio Calabria, Reggio Calabria-Orlino e quindi la Orlino-Venezia, con dirottamento su Bologna. La gara è durata in tutto 6 ore. La giuria ha valutato fra l'altro

l'abilità nell'eseguire le procedure indicate, la precisione delle comunicazioni radio, la capacità di eseguire manovre accurate. Il Rally costituisce solo una delle iniziative cui i Piloti Virtuali stanno lavorando: in programma, accordi con l'ENAV per alcune visite guidate presso i centri regionali di Roma, Milano e Treviso.






VOLARE Virtual 16 Dicembre 1997

Ma l'apice del successo fu senza dubbio ottenere la pubblicazione di un ampio reportage su VOLARE (sinistra), cioè la massima rivista aeronautica italiana.

LA SEDE ROMANA ORGANIZZA L'HANGAR PVI

La consacrazione internazionale di PVI non faceva dimenticare l'altro obiettivo fondamentale per un'associazione come la nostra: riuscire ad organizzare una sede attrezzata nella quale i Soci e simpatizzanti potessero trovare un punto fisso di riferimento per incontri simulatori, conferenze, dimostrazioni ecc.

E' un problema di difficile soluzione che ancora oggi resta particolarmente ostico, anche se ha perso molto della sua urgenza, grazie alle possibilità attuali offerte da Internet.

E' in ogni caso interessante esaminare l'esperienza fatta perché possa servire di base per chi volesse affrontare il problema nel futuro.

Avendo il locale **X-plore** cessata l'attività, dovevamo trovare un'altra soluzione.

L'idea di un'auto-gestione era stata definitivamente abbandonata, dopo vari tentativi, per i costi proibitivi che essa comportava e per le complicazioni della gestione: in sostanza, i problemi principali di siffatta soluzione erano (e sono) il fitto del locale, l'acquisto dell'HW da aggiornare continuamente, i problemi per la ripartizione della spesa fra soci che contribuiscono economicamente alle spese, i soci che subentrano in un secondo tempo e i soci che eventualmente abbandonano dopo magari aver investito cifre cospicue, per non parlare delle licenze per il SW e le complicazioni burocratiche (autorizzazioni, ASL, Questura ecc) di cui in Italia siamo maestri. Rimanevano solo 2 opzioni: l'accordo a pagamento con un operatore di sale attrezzate per PC, ovvero una qualche convenzione con uno sponsor istituzionale che, utilizzando PC per i suoi fini, li mettesse però periodicamente a disposizione di PVI, in cambio di qualcosa. Mentre la Sede di Bologna percorreva questa seconda strada, quella di Roma, in mancanza di sponsor istituzionali, tentava con la prima. Fu quindi trovato, tramite il socio Panetta, un locale a Vitinia, sita alla periferia di Roma, tipo piano-bar/Internet-café, che era attrezzato con molti PC in rete, ubicati sui 2 lati del locale.

Nell'immagine: Lo "storico" gruppo romano all'inaugurazione del 1° Hangar PVI di Vitinia. In piedi da sinistra: Girolamo Panetta, Antonio Lucidi, ?, Andrea D'Orazio, Giorgio "gipodiablo" Palenzona, Andrea Damiani, Vittorio Capobianco, Maurizio Marcheggiani, Roberto Cetta, ? Accosciati: Roberto Fusi, Luigi Pastorini, ?, Andrea Antonangeli, Antonino Costa e Antonio Barbieri.



(sotto) I 2 lati dell'Hangar di Vitinia durante una sessione simulatoria di PVI, danno un'idea della vastità degli ambienti



L'accordo era che periodicamente (ogni 2-4 settimane) di domenica, il locale era riservato a PVI che aveva caricato i suoi programmi in modo definitivo sui PC .

Il costo dell'affitto della sala veniva ripartito fra tutti i partecipanti alla sessione.

(destra) Nell'hangar di Vitinia c'era anche la possibilità, fra una tratta e un'altra, di pranzare sul posto, il che costituiva, oltre ai fattori tecnici, un aspetto amicale-conviviale fra i più belli di quel periodo, coltivato soprattutto da Vittorio Capobianco.



L'hangar fu utilizzato con successo per numerose divertentissime sessioni di volo e i soci ne erano soddisfatti.

Non altrettanto soddisfatto era però il gestore del locale, che sosteneva che la cosa non era per lui molto remunerativa, considerato anche l'impegno festivo del personale.

D'altro lato, rendere la cosa remunerativa per il gestore, avrebbe comportato costi eccessivi per i soci PVI.

Dopo qualche mese anche questo tentativo fu perciò abbandonato, ma, senza farsi scoraggiare, i soci romani, capitanati da Vittorio Capobianco, si misero pazientemente alla ricerca di un'altra soluzione.

LA RIVISTA PVI-NEWS

Per venire incontro ai molti soci PVI che, pur seguendo le attività dell'associazione, non vi partecipavano fisicamente, proposi l'idea di realizzare una Rivista da inviare ai soci periodicamente insieme ai floppies contenenti files per FS.

L'iniziativa però presentava diversi problemi.

In primo luogo, le formalità asfissianti prescritte dalla legge per pubblicare un periodico: il nostro giornale venne perciò chiamato "notiziario riservato ai Soci" sperando così di

eludere i problemi burocratici connessi con la stampa di un giornale.

Per i costi, riducemmo all'osso la veste grafica (formato A4, bianco e nero), convinti che ai nostri piloti interessava più la sostanza che l'involucro.

Gli articoli erano tutti scritti dai soci PVI esperti in qualche campo del vasto mondo di Flight Simulator

Riuscire a sollecitare ai soci la scrittura dell'articolo, a editare la rivista, a raccogliere per tempo il materiale da pubblicare e da allegare ai floppies, per poi spedire il tutto alle centinaia di soci, era una fatica davvero improba, che si aggiungeva a tutte le altre attività che stavamo conducendo.

A ripensarci viene da chiedersi come diavolo



PVI News
NOTIZIARIO PER I SOCI DELL'ASSOCIAZIONE PILOTI VIRTUALI ITALIANI



Gennaio 1999

In questo numero:

- 1** Cieli Virtuali del III° Millennio
I° Memorial Fabio Fanelli
- 3** Su forza...
Internetizziamoci!!!
- 4** Vedi l'elicottero quanto è
"Bell"
- 6** Arriva VirtuAlitalia
- 8** Le comunicazioni di PVI
- 9** Airline Simulator
Sogno per Ingegneri
- 11** Usare Fs98
Come volare "Italiano"

Coordinamento Redazionale:
Fulvio Orlando

Hanno collaborato:
Alberto Sangalli
Alessio Franceschi
Giorgio Palenzona
Giovanni Roli
Paolo Cantani

PVI - Piloti Virtuali Italiani

Segreteria Operativa:
via Carlo Mario, 7
00192 - Roma

Telefono: ++39 06 3224488
Telefax: ++39 06 3210885
URL: <http://www.imp.it/pvi>
E-mail: pvi@imp.it

**Cieli Virtuali del III° Millennio
I° Memorial Fabio Fanelli**
(di Giovanni Roli)

Questi due anni passati alla presidenza di PVI rimarranno per me un ricordo indelebile. La passione e l'amicizia sono state il punto di forza che ha permesso, a noi che abbiamo lavorato in questo progetto, di realizzare cose che fino a poco tempo fa potevano sembrare impossibili. Organizzare una manifestazione come questa di Roma è senz'altro una tappa importante. Il ricordo di Fabio, sempre vivo in noi, c'è stato da stimolo e da guida per continuare quello che lui aveva iniziato.

È stata sua, infatti, l'organizzazione del I° Rally Europeo che si svolse a Bologna nel Novembre del 1997. Eravamo all'inizio del cammino e l'esperienza fu importante per darci coraggio e trovare la forza

per inventare nuove attività e nuove proposte per i nostri soci. Importantissima è stata la collaborazione con Alitalia. Prima con la disponibilità a farci utilizzare i simulatori del Centro Addestramento Piloti di Fiumicino e poi ad inventare il Corso per il conseguimento del brevetto di Pilota Virtuale sul velivolo MD80.

Non posso dimenticare tutti coloro che hanno collaborato con me nella realizzazione delle varie iniziative.

Primo fra tutti Giorgio Palenzona, I-GIPO come ci ha abituato a chiamarlo. Si è messo a disposizione personalmente, e ha messo a disposizione il suo studio professionale per PVI. Senza questa base operativa non avremmo saputo come fare e lui, con silenzioso impegno ha tenuto i contatti

facessimo a realizzare amatorialmente tutto questo, da dove venisse tutta quest'energia e che cosa ci spingesse.

Purtroppo non ho più ritrovato i primissimi numeri della Rivista, che continuò le sue pubblicazioni per vari anni.

Per dare però un'idea esemplificativa di come si presentava e quale contenuto avesse , sopra è riprodotta l'edizione del gennaio 1999.