

ANNO 2000: PVI consolida le attività

IL 3° HANGAR ROMANO DI VIA APPIA

I soci romani, nonostante le delusioni già incontrate nei due precedenti tentativi, non demordevano e si misero alla ricerca di un'altra sede operativa PVI dove poter organizzare gli incontri di volo in rete.

Questa volta, grazie all'interessamento di **Antonio Barbieri (destra)** la scelta cadde su una struttura sociale sulla Via Appia, assegnata ad un'associazione di volontariato, assegnazione che, curiosamente, rappresentava l'esito del sequestro penale dei beni della famosa banda della Magliana!

Ma in fondo, a pensarci bene, non c'era molta differenza, perché , ad una banda di fuorilegge, subentrava una banda di matti: i soci PVI.

;:-)).

A parte le battute, gli accordi prevedevano , al solito, l'uso periodico della rete di PC dell'associazione, in cambio di un nostro contributo economico.

L'inaugurazione della Sede PVI romana di Via Appia, dopo il solito calvario per l'installazione di tutti i programmi, degli accessori e della rete, fu spettacolosa e vide anche l'intervento della stampa e della TV, con interviste a me, come segretario di PVI, al Presidente Roli e ad alcuni piloti partecipanti al raduno.



Sotto: una panoramica dell'hangar romano di Via Appia, durante un meeting simulatorio



In occasione dell'inaugurazione dell'hangar, in cui erano presenti il Presidente Roli e altri membri del direttivo, si discusse di come risolvere la questione della Linea Virtuale PVI, trovando la soluzione

Sotto: un'altra inquadratura di un raduno romano nell'hangar di Via Appia



PAT- PVI AIRLINES TEAM : NASCE LA LINEA VIRTUALE DI PVI

Nonostante bruciasse ancora l'esperienza infelice della VAZ e, ancor prima, della Mediterranea, tutti pensavamo che in ogni caso PVI dovesse avere la sua LV.

Come già avvenuto in altre occasioni, la crisi, questa volta relativa alla VAZ, ci diede maggior grinta e determinazione ad andare avanti.

Ma dovevamo preliminarmente individuare la persona più adatta ad assumersi la responsabilità organizzativa e gestionale, un socio la cui fedeltà e dedizione a PVO doveva essere a prova di bomba, unitamente a competenza tecnica, serietà e affidabilità. .

La scelta cadde su **Antonino Costa (sotto)**

un socio romano che nella vita era con il brevetto di Paracadutista, appassionato della simulazione di

Da me preavvertito della proposta Direttivo, Costa, che aveva preso era già messo a studiare il progetto in Direttivo, aveva pronto il suo complesso, che prevedeva varie commerciali, servizio cargo, elicotteristico, ecc.) con regole per l'attribuzione delle ore di volo promozioni e i relativi aumenti di ovviamente!) oltre che tutta la organizzativa, sul modello già elaborato dai nostri per VAZ e di Mediterranea.



un Capitano dell'Esercito oltre che un grande volo civile.

che avrei fatto al la cosa molto sul serio, si e, quando ne discutemmo piano, molto articolato e branche (tratte servizio taxi aereo ed precise, serie e rigorose effettuate dai piloti, le stipendio (virtuale catena gerarchico-

Il concetto fondamentale della PAT era che le tratte da volare da parte dei piloti venivano assegnate periodicamente dallo Staff dirigenziale in adesione alle tratte ufficiali Alitalia.

L'iniziativa fu così approvata e fu anche scelta la denominazione ufficiale PAT- PVI AIRLINES TEAM

Purtroppo, nonostante l'impegno e la passione profusi da Costa, la PAT all'inizio stentò a decollare, certo non per demerito del Responsabile, che anzi vi s'impegnava al massimo.

Infatti s'iscrissero e svolsero attività di volo solo pochissimi, rispetto alle previsioni, soci, in genere quelli più esperti e motivati.

Le cause delle difficoltà erano infatti varie ed estranee al responsabile, in quanto derivavano soprattutto dai mutamenti del mondo della simulazione del volo che stavano avvenendo tumultuosamente, in particolare il fascino crescente che il Multiplayer, sempre più stabile ed affidabile grazie ai progressi del HW e del SW, esercitava sugli appassionati, rispetto al volo "in solitario" per di più appesantito da adempimenti burocratici per il riconoscimento delle ore di volo e da quella sensazione di "obbligo" di eseguire le tratte assegnate, che forse appesantiva troppo l'hobby.

Fra l'altro, nel frattempo erano sorte altre iniziative "concorrenti" più semplici, alcune basate sul VFR fatto in gruppo in MP, che attiravano di più i piloti "medi" ed erano più attraenti per la possibilità che offrivano di stare insieme on line "in scioltezza" senza obblighi, chattare e magari scherzare con gli amici.

Non è poi da sottovalutare l'attrattive di altre linee virtuali frequentate dai Soci, molti dei quali erano anche impegnati con IVAO, con la sua possibilità di un servizio di ATC disponibile in ogni momento.

Infine, probabilmente l'eccessiva complessità organizzativa e il rigore delle regole, scoraggiava gran parte dei Soci che erano ancora alle prime armi.

In sintesi, mi sembra di poter concludere che il progetto, senza dubbio eccellente, era forse troppo in anticipo sui tempi.

Costa restò molto amareggiato da quest'esito negativo dell'iniziativa e si ritirò, purtroppo abbandonando anche PVI.

Per fortuna di PVI, il metodo democratico di partecipazione ha sempre assicurato il turn-over dei talenti e, anche in questo caso, ci diede la soluzione del problema con l'accettazione dell'incarico da parte di **un altro "veterano" romano, Enrico Bonomi (destra)** a cui lascio la parola.

* * * *

LE MIE INIZIATIVE IN PVI

Di Enrico Bonomi PAT1015



Cercherò di ricostruire a mente quello che è stato fatto negli anni.

Entrai in PVI nel Dicembre 1998, e partecipai alla prima Pvi-pizza di Roma, organizzata da Capobianco (vedi immagine pag.....).

Cominciai a partecipare ai voli in rete in una iniziativa organizzata da un nostro socio toscano, Luciano Damiani (vedi immagine pag.....), con il VFR TOUR DELL'ITALIA.

Lì imparai moltissime cose, dal collegamento con SB, alle basi del volo VFR.



Ricordo che l'iniziativa durò qualche mese.

Nell'estate 99 organizzai il mio primo tour in rete, a cavallo di FS 98 -2000. Partimmo a Gennaio da Brindisi e, a secondo della lunghezza delle tappe, usavamo aerei di vario tipo.

I giorni canonici del volo in rete in Pvi erano il lunedì e il mercoledì.

Tutto il Tour si protasse fino al maggio 2000.

Durante il Tour si affacciò un nuovo socio, **Rosario Bellini** (vedi immagine oltre).

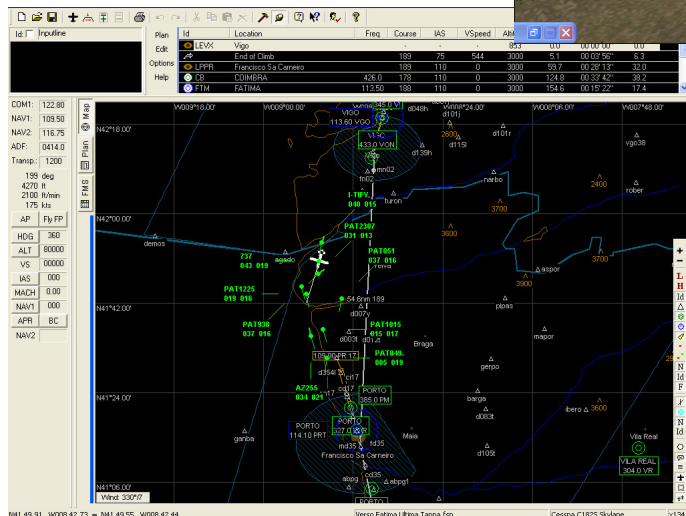
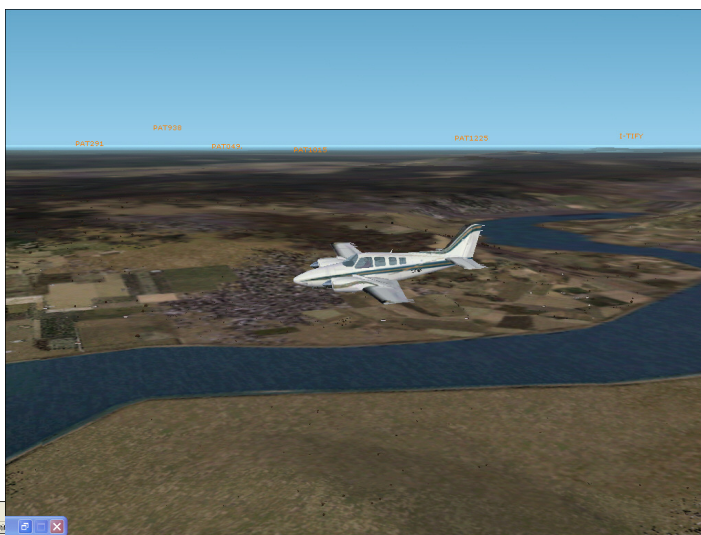
Finito a luglio il tour con buonissimi risultati di partecipazione dei sociPVI per questo modo nuovo di volare, cominciai a pensare ad un World Tour Pvi.

Tutta l'estate pianificai le tratte, con distanza umane per quei tempi, max 500/600 mn, all'epoca l'adsl era pura utopia e stare in rete collegati pesava non poco sulla bolletta telefonica.

Ricordo che nel Settembre 2000, un lunedì, ore 21.00 si partì da Meigs e molti soci Pvi erano pronti a partire per quello che forse è stato il primo giro del mondo online fatto con FS.

All'inizio del Tour fui affiancato da un altro socio, Massimo Vivarelli, molti lo ricorderanno, a cui spettava il compito di illustrare la tappa con gli usi e costumi e orografia del terreno delle zone sorvolate.

Tutto questo duro' 8 mesi, per tre giorni alla settimana: potete capire che forte impegno è stato per me che dovevo sacrificare molte volte le uscite serali familiari, per la causa Wold Tour Pvi, che fu quindi ultimato anche grazie alla mia comprensiva moglie.



Nel Dicembre 2000 arrivammo a Roma, dove sostammo per tutte le festività natalizie.

Un aneddoto: ricordo che arrivati in Brasile, a Rio de Janeiro, concessi ai piloti una libera uscita di qualche giorno, per far apprezzare le bellezze della natura, ma questo si rivelò un

gesto insano, dato che molti piloti non ne volavano sapere di ripartire.

Nell'Aprile 2001 il World Tour Pvi, dopo 8 mesi in volo per il mondo fra Vfr e Ifr, compie la sua ultima tappa, naturalmente a Meigs, concludendo così da dove eravamo partiti.

Il Tour aveva creato tali intensi rapporti umani, che decidemmo di incontrarci di persona in una grande festa, che si svolse a Bologna realmente, presso l'albergo di Sergio, dove passammo due giorni indimenticabili, compresa la visita all'aeroporto di Bologna.

In quei mesi in seno a PVI si stava discutendo della Virtual Airline che aveva una struttura molto articolata e "pesante" con sedi regionali, brevetti di volo, ecc. ecc.



Allora proposi al Direttivo, sotto la presidenza Roli, visto anche il successo delle mie precedenti iniziative, di creare una "costola" della VA, alleggerita dai molti balzelli che la VA ufficiale richiedeva.

La proposta fu accolta e a Settembre 2001 nacque la PAT-PVI AIRLINES TEAM.

Sotto il LOGO della linea Aerea Virtuale di PVI

Questo, mio malgrado, credò dei lavorando alla mastodontica VA VA ufficiale non se ne fece più dalla nostra PAT, oggi è più viva

A ottobre 2001 chiesi a Luigi Sud America (vedi sopra il suo diventò operativo.

Potete vedere le relative 8 tappe foto

www.webalice.it/luigi.pastorini/flyin/tour_sud_america/index.htm

Nel 2002 furono organizzate altre iniziative, consistenti in sostanza di tour italiani e esteri.

Col passare del tempo però le cose evolvono rapidamente nel mondo della simulazione, cambiano molte situazioni e la presenza dei piloti a questo tipo di volo cominciava a scemare. Avevo capito che un ciclo si stava chiudendo perché un tipo di volo così strutturato, non attirava più e c'era da tener conto di altre interessanti realtà simulatorie.

*Nel frattempo **Rosario Bellini (destra)** si era offerto di affiancarmi nella gestione della PAT.*

Così nel 2003 iscrivemmo la Pat nelle VA di IVAO: il resto è la PAT DI OGGI, con voli online che ognuno di noi fa, quando ha tempo e voglia, nella più totale libertà.



malumori all'interno di chi stava ufficiale, con il risultato che della niente, sostituita in tutto e per tutto che mai.

Pastorini di organizzarmi il tour del racconto-NDR) che effettivamente

sul sito di Luigi, con commenti e



IL GRUPPO COMBAT SI RAFFORZA e NASCONO I PVI ANGELS

Dopo circa un anno di attività molto intensa, nel 2000 lo squadrone PVI si era notevolmente ingrandito, per cui sorgeva l'esigenza di una nuova impostazione organizzativa per poter meglio svolgere le singole attività.

La 1st PVI squad era sciolta e al suo posto nasceva il 2° STORMO PVI.

All'interno dello stormo furono create 6 aree operative, a testimonianza della ricchezza di offerte simulate in questo campo e dell'entusiasmo, passione e competenza dei piloti combat PVI:

- 1° gruppo FOLGORE dedicato ai simulatori di volo storici.

GRUPPO FOLGORE

Il martedì sera si riuniva on-line per volare con IL-2, simulatore di volo della seconda guerra. Venivano organizzate sfide su internet con altri gruppi Italiani ed Esteri, oppure qualche dogfight su Hiperlobby, o una missione particolare in multiplayer preparata durante la settimana.

I PVI ANGELS

Pian piano, grazie anche alla stabilità e precisione del simulatore usato, si coagulava, all'interno del gruppo Folgore, una pattuglia acrobatica, denominata "PVI Angels", che cominciò a prepararsi con molto scrupolo per l'esibizione, in programma durante il successivo imminente raduno.



Sinistra: il logo di PVI Angels

Destra: uno dei primi aerei usati dai PVI Angels



La pattuglia PVI Angels ha una caratteristica peculiare: ad ogni esibizione dal vivo i ruoli s'interscambiano e, a volte, cambiano anche i componenti.

Sinistra: una delle primissime formazioni (da sinistra):

Lito EAGLE Consolo, Alessio BADWOLF Ruggiero, Antonello MALBORO Nardin (ora non più socio PVI), Stefano TIGER Maggi, Giuseppe HUNTER Casilli e Fabrizio RAPTOR Stotani.

Nel

(Novegro
sinistra si
Davide
Remo



tempo ci sono stati vari
cambiamenti:
nell'immagine a destra
2004) , da
notano le new entries
METEOR Gaglione e
BERT Bertani

UNA TIPICA ESIBIZIONE PUBBLICA DEI PVI ANGELS

Di Lito "eagle" Consolo

Il settore acrobatico é stato curato da Francesco Mix Missarino, che disponeva di un'ampia postazione con diversi computer in rete e un bel megaschermo. MIX ha invitato i PVI Angels ad effettuare la loro esibizione sia il sabato che la domenica mattina: debbo scusarmi con lui per non aver potuto rispettare i tempi , il sabato addirittura non abbiám potuto fare l'esibizione perchè impegnati nel seguire le gare combat. Inoltre tutta la pattuglia era legata dagli orari di uno dei membri, che partecipava anche al contest civile.

*Comunque sia,
verso le 12 siamo
coincidere i tempi e ci
joystick, cuffie e radio
anche il mitico
la regia audio: le
si eseguono meglio al
musica rock!
attaccare le periferiche,
livree rosse e il nuovo
pronti per il rullaggio.
stato dato l'annuncio
formata una folla di*

*Tra il frastuono creato
la musica di sottofondo
comunicazioni radio, ci
ordinatamente al
l'adrenalina a mille.*

"3 , 2 , 1 , TOP 30 per cento!" i cinque aerei partono per il decollo in formazione.

A guardarla dall'esterno l'esibizione é risultata molto gradevole e senza grosse sbavature, grazie anche all'accorta regia. Noi piloti che eravamo in volo però sappiamo che alcuni errori (non gravi) sono stati commessi e quindi voglio raccontarvi, anche per far capire le numerose difficoltà che ci sono in una pratica del genere.

Devo fare anche una doverosa premessa prima di raccontarvi com'è andata: in genere una manifestazione acrobatica viene osservata dal pubblico a terra , che si trova ad una notevole distanza. In tal modo molte



*domenica mattina
riusciti a far
siamo presentati,
alla mano. Con noi
Riccardo Borelli per
acrobazie si gustano e
ritmo di una bella
Giusto il tempo di
caricare le nuove
scenario, ed eccoci
Nel frattempo era
dell'esibizione e si era
spettatori.*

*dal rombo dei motori,
e la concitazione delle
avviamo
rullaggio con*

piccole sbavature non si vedono, la notevole distanza smussa tutti gli errori della formazione.

Noi di PVI Angels invece, forse per puro masochismo, preferiamo volare a stretto contatto d'ala (pochi metri), ci piace sentirci il fiato del compagno sul collo, con la regia che effettua riprese da molto vicino.

Questo ci espone talvolta in volo, con conseguente coinvolti (come purtroppo Novegro 2004).

quando il leader ha ma non ha prontamente ha corso il rischio di dal numero 2 che seguiva

Solo la bravura di Bert , pericolo, ha evitato il Una volta in volo tutto é meglio: la prima difficile e spettacolare andata benissimo.

separazione al culmine del looping con la contemporanea attivazione dei fumi. Il cuore é stato perfettamente disegnato nel cielo ed il solista l'ha trafitto sono una freccia al centro!

La seconda manovra (l'aquila) é stata pressoché perfetta: bellissimo l'incrocio in aria per disegnare le ali dell'aquila.

La terza manovra (doppio looping con formazione a bastone) é risultata fluida e veloce con il solista che passava tra i due cerchi disegnati in aria.

Così anche l'arizona é andata bene , anche se la seconda formazione si presentava all'incrocio a centro pista leggermente distanziata.

Nell'intervallo tra tutte queste manovre il solista ha intrattenuto il pubblico con passaggi spettacolari sulla pista, per non far annoiare gli spettatori tra una figura ed un'altra. Stefano Maggi era nella postazione affianco alla mia ed ho potuto constatare la sua tensione nell'eseguire le varie manovre.

Ricordo che ad un certo punto, mentre eseguivamo il circuito per presentarci con la nuova figura, Stefano ha fatto partire uno stallo con vite sulla verticale della pista. Ho guardato il suo monitor ed ho avuto paura io per lui: tutto ruotava vertiginosamente e la manovra mi é sembrata lunghissima.

Nel momento di recuperare il controllo dell'aereo l'ho visto attorcigliarsi fisicamente sul joystick ed ho immaginato il suo livello di adrenalina. In quel momento se avesse sbagliato qualcosa si sarebbe schiantato miseramente sulla pista e tutta l'esibizione sarebbe stata compromessa. Ho provato una enorme sollievo quando ho visto l'aereo smettere di ruotare e Stefano che, con grande maestria, l'ho ha dolcemente riportato in volo livellato , uscendo allineato rispetto all'asse della pista.

Destra: il Presidente PVI premia i componenti dei PVI Angels dopo una loro magnifica esibizione pubblica

Tutto questo in diretta , sotto lo sguardo di tante persone e con tante telecamere che riprendevano l'esibizione.

Un'altra fonte di ansia era il numero 3: Alessio é il più giovane ed il più bravo di tutti , normalmente se la cava benone in tutte le situazioni. Era nella postazione alla mia destra e, data la vicinanza, aveva rifiutato la radio "tanto sono vicino e ti sento" mi aveva detto prima di partire...le ultime parole famose.



a qualche contatto crash degli aerei é successo a E così al decollo chiamato l' 80% , eseguito lui stesso, essere tamponato vicinissimo.

che si é accorto del disastro in partenza. andato per il manovra, la più (cardioide), é Perfetta la



di partire...le ultime parole famose.

Durante l'esibizione il frastuono era enorme tra motori, musica, commento dello speaker e ordini che il leader impartiva via radio: già via radio....appunto! Comunque se l'è cavata magnificamente, ma alla fine mi ha detto: "avevi ragione , avrei dovuto usare la radio con le cuffie!".

La penultima manovra era la bomba, anche questa ben riuscita , col solista che saliva al centro mentre noi quattro scendevamo in picchiata con le scie attivate per quattro direzioni opposte. Anche l'incrocio successivo é andato bene, ormai eravamo

tranquilli , l'ultima manovra era la più semplice: passaggio lento in formazione sulla pista e atterraggio. Ed invece quanto meno te lo aspetti ecco che devi pagare il conto con la fortuna. Bert sbaglia il ricongiungimento dopo l'incrocio, scambia il solista per il leader e la frittata é fatta! Per fortuna se ne accorge presto ed é tempo di atterrare. Formazione a bastone, apertura ed atterraggio in sequenza per i 5 aerei.

IL SITO COMBAT

In quell'anno nasceva anche PVICombat.net , il magnifico sito combat PVI linkato a quello principale. Il sito Combat di PVI è merito del lavoro ammirevole, anche sotto il profilo estetico oltre che di contenuti, svolto dal webmaster **Vincenzo "Backdoor" Giagheddu** (a destra, in azione con l'Hotas). Vincenzo ha quindi grandemente contribuito all'obiettivo di far crescere l'immagine di PVI tra gli appassionati del settore e con l'intento di farla diventare un serio punto di riferimento per tutti i combat simmers Italiani.



L'abbiamo intervistato.

PVICOMBAT.NET : LA STORIA

Di Vincenzo "BACKDOOR" Giagheddu

Era una bella mattina di Febbraio 2000, quando nella mia casella mail giunse un messaggio dell'allora Presidente di PVI, Giorgio Palenzona. Il sito web della sezione Combat aveva bisogno di un nuovo coordinatore e di una persona che potesse dedicare più tempo al progetto. Visti alcuni miei precedenti lavori (amatoriali, s'intende), mi propose l'idea, che accettai con entusiasmo e gioia. Da allora l'entusiasmo è rimasto, la gioia anche ed il sito Combat gode di un discreto successo.

Sotto: la Home page del sito Combat di PVI



Prendendo spunto da quanto mi venne “consegnato”, almeno per i primi materiali, decisi di prendere un’account su Digiland, allora era di 50 Mega e cominciai alacremenente a costruire, volendo rispettare una richiesta del responsabile, Lito Consolo, di avere qualcosa da far vedere per la riunione programmata a fine mese allo Skies Master 2000 a Grosseto. In poco tempo e lavorando fino a tardi, allora avevo solo un vecchio 56k, riuscii a trasferire tutto ed a metterlo in linea terminando a notte fonda!



Poi, piano piano, le sezioni si allargarono e quando Digiland diventò “stretto” , senza chiedere autorizzazione alla Presidenza acquistai l’attuale dominio, www.pvicombat.net, nome che racchiude l’appartenenza a Pvi, la destinazione al Gruppo Combat e la terminazione .net per indicare la globalità del progetto e della Rete. Si aumentò il numero dei progetti, si aumentò la presenza a tutti gli eventi esterni a Pvi, si seguì sempre la riunione “plenaria” organizzata ad Imola prima ed a Forlì poi, si aggiunse una piccola sezione download (limitata in grandezza per precisa scelta, non è sempre utile fare da mirror con le limitazioni di banda) e si svilupparono tante iniziative ed articoli. Il nostro Gruppo fu il primo a pubblicare in forma visibile da chiunque i report di ogni volo, scritti dagli stessi protagonisti e corredato da screenshot. Fummo i primi a pensare ad una “Accademia Virtuale”, che poi non mettemmo in atto (anche se tra poco...sorpresa!). Fummo anche i primi a pensare ad un logbook e per un determinato periodo lo attivai nella scheda (visibile!) di ogni pilota che mi avesse inviato i suoi dati. Appunto, la scheda pilota, creata dalla prima versione del forum, visibile come detto a tutti senza limitazione, che contiene anche i nastrini e le medaglie che, manco a dirlo, fummo i primi ad adottare. Tante iniziative, iniziative che oggi sono sempre in evoluzione. Ed un progetto che grazie a questo sito è nato e vive ancora. Io ho fondato una piccola impresa di creazione siti web che, oggi, mantiene gratuitamente sia il nome di dominio che lo spazio del Gruppo e ne ospita diversi altri, alcuni gratuitamente, altri a pagamento. Pvi mi ha dato il coraggio e la spinta per coronare questo progetto. Non siamo e non vogliamo essere un sito-contenitore di raccolta, come ce ne sono tanti, ma essere un punto di riferimento competente per chi crede nella simulazione e nel realismo. Ed il sito web ne è testimonianza diretta e tangibile. Vincenzo “BACKDOOR” Giagheddu

Il sito combat viene tuttora alimentato da tutti i piloti combat PVI che inviano al webmaster il materiale da pubblicare: files utili e inediti, spesso creati dagli stessi soci PVI, avvincenti racconti delle missioni fatte con immagini stupende, le recensioni sui simulatori vecchi e nuovi, tutte le iniziative lanciate da PVIcombat etc.

L’IDEA DI FONDO DEL GRUPPO COMBAT PVI

Secondo i produttori di SW di simulazione, esistono due categorie di appassionati nettamente distinte: gli appassionati di simulatori di volo civili e quelli di simulatori di volo militare.

Fin dalla sua nascita, però, il gruppo combat PVI contestò quest’impostazione, perché i suoi piloti praticavano l’una e l’altra simulazione, con identica passione, dimostrando che si trattava solo di 2 facce della stessa medaglia.

Il cielo reale é di tutti i piloti, civili e militari, e così dovrebbe essere anche il cielo virtuale.

Il simulatore di volo ideale per PVI dovrebbe avere tutte le caratteristiche di Flight Simulator, con la possibilità di avere una riproduzione realistica del volo, degli scenari, delle radioassistenze, della possibilità di volare sotto controllo ATC. Ma, contemporaneamente,

anche tutte le peculiarità di Falcon 4, con le funzionalità complete del radar in modalità A/A o A/G, l'utilizzo delle armi, i mezzi terrestri in movimento, il vettoramento AWACS etc.

In aderenza alla simulazione militare, il Gruppo combat PVI è organizzato come un vero Stormo dell'Aeronautica, con i vari Gruppi che lo compongono, con una gerarchia basata sui gradi, con un comandante in capo, ma anche un collegio direttivo di tre membri che sovrintende alle decisioni più importanti.

I vari gruppi invece sono diretti da uno o più responsabili che, in modo autonomo, organizzano e seguono l'attività del gruppo stesso.

Ma tutto sempre secondo lo spirito di PVI, cioè la passione per il volo, l'amicizia, la collaborazione disinteressata e la lealtà reciproca.

IL MEETING DI GROSSETO CON IL IV° STORMO DELL'AM

Se il 1999 aveva visto l'apoteosi di PVI per il volo civile, con la manifestazione Cieli Virtuali del III° Millennio con e presso l'Alitalia, si può affermare che il 2000 vide l'apoteosi del volo combat.

Infatti riuscimmo ad organizzare, tramite i Piloti militari conosciuti nelle varie manifestazioni pubbliche e i nostri soci di Grosseto, quello che è il sogno inconfessato di ogni pilota combat-simulation, cioè misurarsi con i veri piloti top-gun militari, anche per verificare quanto la simulazione converge o diverge da volo militare reale.

In questo caso, però, facemmo di più, perché riuscimmo a concordare la cosa, non con "normali" piloti militari, ma con quelli che sono un mito per gli italiani amanti dell'Aeronautica Militare Italiana, cioè i piloti del 4° Stormo intercettori di Grosseto, la cui famosa insegna è il cavallino rampante e che allora volavano con gli altrettanto mitici F-104. E' da notare che attualmente il 4° Stormo, dismessi gli F-104, è fra i primi reparti europei ad utilizzare gli Euro Fighter, sempre nel ruolo di intercettori.

L'evento fu grandioso, non solo per i mezzi tecnici impiegati (25 PC, proiettori, Sistema vocale con Mike e cuffie ecc) ma anche perché alla manifestazione di volo combat, ne abbinammo anche una civile denominata "SKIES MASTER 2000". Le due manifestazioni, si svolgevano in 2 giornate distinte, il 26 e 27 febbraio 2000, con una super-organizzazione che prevedeva, per il civile, uno squadrone di ben 7 veri ATC, alcuni dei quali venivano direttamente da Roma e dal Centro di Controllo di Ciampino. Per il militare, intercettamenti guidati da veri guardiacaccia del 4° Stormo, dogfight PVI/4° Stormo e scontri a squadre. Come da prassi organizzativa ormai consolidata, erano previsti rallies civili sotto ATC, combattimenti singoli e a squadre, intercettazioni, premi e riconoscimenti.

Il 4° Stormo ci accolse solennemente, tanto che il suo Comandante c'invitò al comando della base militare di Grosseto.

A me, in qualità Segretario di PVI (il Presidente Roli arrivava più tardi) fu consegnato lo scudo di legno con l'insegna del cavallino rampante, che contraccambiai con il capellino PVI e le nostre spillette.

Dietro la riuscita delle manifestazioni, dei premi, degli eventi, complessi anche dal punto di vista tecnico (organizzare la rete, i PC, installare il SW, il sistema di comunicazioni ecc) c'era, come sempre, il lavoro, oscuro e spesso misconosciuto dei "soliti 4 gatti".

Ricordo, ad esempio, che per organizzare le sale separate dei Piloti e degli ATC, dovemmo prelevare, io, Roli, Franceschi, Turetta e altri, le sedie da tutti i piani degli uffici dell'edificio Comunale che ci ospitava e trasportarle nelle sale designate per la manifestazione.

Ricordo che anche in quest'occasione ci fu il rischio di un crash organizzativo: poco prima di dare inizio al Rally, ci accorgemmo che le prese elettriche dei PC erano di tipo "Siemens", mentre le "ciavatte" del cavo di alimentazione erano di tipo normale.

Il problema era: dove trovare, di sabato, a Grosseto, 25 adattatori, entro 30 minuti?

Ci guardammo con Roli e, ricordando il furto avvenuto in Alitalia prima di "Cieli Virtuali", non sapevamo se ridere o piangere: possibile che ogni volta di un grande evento, il Diavolo ci mettesse lo zampino?

Ci buttammo come disperati in macchina e ad ogni ferramenta o negozio di elettricità che incontravamo, compravamo i pochi adattatori disponibili.

Dopo un'ora avevamo girato tutta la provincia e temo che nella zona di Grosseto siano rimasti privi di adattatori Siemens per un bel pò.....Ma anche questa volta lo Show poteva iniziare alla grande.



Sinistra: il Comandante del 4° Stormo riceve da Gipo, Segretario PVI, per lo scambio di insegne

Destra: i 2 squadroni, reali (4° Stormo AMI) e virtuali (PVI) prima del confronto (per PVI, da sinistra, Cammarinesi, Consolo, Stotani, Gipodiablo, Roli)



Sinistra: lo "squadrone" degli ATC all'opera per lo Skies Master 2000. I primi 4 da destra sono veri ATC: in piedi Vittorio Palenzona,

rappresentante ENAV all'EuroControl di Bruxelles

Destra: Lito Consolo e Gipodiablo concordano con i piloti del 4° Stormo le “regole d’ingaggio”



Sinistra: una foto ricordo, sotto le insegne di PVI, con i nostri “colleghi” veri

Destra: il top-gun del 4° Stormo si misura in un dogfight su Falcon con il nostro campione Raptor. Per PVI si riconoscono da sinistra Giovanni Roli, Gipodiablo, Alessio Franceschi



sinistra: il dogfight si fa avvincente, una folla si accalca alle spalle del Maggiore del 4° Stormo impegnato nel dogfight con Raptor di PVI.

Dalle facce preoccupate dei piloti militari si capisce com'è poi finita.....

MARIO PETRULLO : I-MAPE

Nel 2000 s'iscrisse a PVI Mario una sua rara immagine ripresa 20/4/2002) uno straordinario e ci ha lasciato per sempre il 13

Per descriverne l'arguzia e la basta riportare due dei suoi tanti racconta la sua prima operazione, emerge la forza dello spirito che farsi beffe anche della più oscura



Petrullo (a sinistra, in al Contest di Imola il originale personaggio che agosto 2005.

tempra impareggiabile , messaggi: nel primo in cui, al di là dei dettagli, riesce ad esorcizzare e a paura, quella della morte.

Da: Mario Petrullo [mailto:dcwdotp@tin.it]

Inviato: lunedì 23 settembre 2002 18.59

A: PVI

Oggetto: [pvi] CRONACA DI UNA OPERAZIONE MINUTO PER MINUTO

A nessuno glie ne può fregare più di tanto ma in questo modo parlo una volta sola e in un certo qual modo ripeto il gesto di Ike Eisenhower che dopo un' operazione si è fatto scrivere sul pigiama " MORE BETTER. THANK YOU".

Tutto regolare fino alle ore 11 tranne una certa quantità di collirii vari ad intervalli regolari, fino a quando non sono venuti a prelevarmi e mi hanno trascinato assieme ad un altro paziente nell' anticamera dell' inferno dove ci hanno fatto sdraiare su un lettino. Vedevo sul soffitto uno stormo di pipistrelli e orrendi spettri che mi ridevano in faccia quando arriva un infermiere con in mano una enorme siringa più lunga del suo braccio. Prima l' altro e poi io..... tutto regolare, ma quando è arrivato un medico con un' altra siringa in mano non più diretto verso il fondo schiena ma verso la faccia mi sono alzato di scatto incuriosito. Ebbene glie la ha piantata due volte nell' occhio; prima nella parte inferiore e poi nella parte superiore. Pazzesco, oltrepassata ogni misura.

Avendo fatto la caccia grossa ed avendo affrontato leoni ed elefanti si presume che io sia coraggioso. Ma quando mai. Per qualche attimo ho pensato di annodare due o tre lenzuola per calarmi dalla finestra e scappare.

Scherzi della psicosi. La siringa mi sembrava una damigiana e l' ago un giavellotto ma onestamente non ho sentito proprio nulla come nulla ho sentito durante l' operazione finita la quale sono stato catechizzato a dovere. Niente computer per i primi giorni niente sforzi, evitare di abbassarmi perché un aumento di pressione avrebbe potuto creare complicazioni. Ai complimenti per il mio fisico ho risposto con la solita battuta "io morirò di morte subitanea. Una mattina sveglierò morto". Una infermiera molto arguta e perspicace mi ha fatto osservare "se lei muore non si sveglia, se si sveglia vuol dire che non è morto". Meno male che me lo ha detto altrimenti io non ci sarei mai arrivato. Uscito dal reparto incontro mio figlio con aria preoccupata ma il mio sorriso lo ha tranquillizzato. Gli ho subito detto che tutto era andato per il meglio solo che con un solo occhio mi mancava il senso della profondità. Percorrendo il lungo corridoio su una sedia a rotelle (solo per precauzione) da una stanza sbucca una specie di Sabrina Ferilli in camicia da notte con un conturbante spacco su un fianco ed un vertiginoso delcoltè. Ho avuto paura per il mio occhio temendo un aumento di pressione. Mi sono rivolto a mio figlio e ho detto solo "Duilio". Mi ha subito risposto "papà la profondità di campo non c' entra. Hai visto molto bene." E qui mi è venuta in mente una frase di Victor Hugo che parlando della duchessa Josiane disse: " non c' è niente di più poetizzante dell' aspetto di una donna in camicia". E chi se la sente di dargli torto. Molto meglio senza. L' aspetto di una donna ci guadagna moltissimo. La Maja desnuda di Francisco Lucientes Jose Goya ne è la conferma. Chi ha mai sentito parlare della Maja vestida? L' amico Giulio Bobo 7 Di Stefano ne ha notizia?

Le più rosee previsioni mi condannavano a due o tre giorni di degenza ma al momento del commiato ho raccomandato a mio figlio di farsi vedere spesso perché in quel posto io sarei morto.

Verso le ore 16 è venuta la specialista che mi ha operato e dopo qualche minuto mi ha annunciato che se volevo potevo tornare a casa. La mia fervida preghiera aveva raggiunto il cielo. Tirate le somme ho sofferto moltissimo ma solo prima e non durante e dopo.

*La vita è bella ma lo è ancora di più dopo qualche profondo patema di animo.
Un caro saluto a tutti e tante, tante grazie di cuore.*

Intonata con il personaggio, era la sua “firma” , in cui giocava fantasiosamente sui sinonimi del suo cognome nei vari dialetti e lingue:

G E R O N U L L O (per il Presidente ex)

T E R R U L L O (per il pres. ABX-ADV)

MARIO PETRULLO nel meridione,BRECCOLULLO nel Lazio,SERCIOLULLO a Roma

TOCCIOLULLU nell’Umbria, SASSULLO nel Nord, PARDOZZ in Emilia (omaggio Mac Laren)

GREBANULLO in Liguria ,PERDIGONULLO in Sardegna.

AHMED ABDULLAYUNY MUHASSES AFHANDY in Africa

I-MAPE PVI member

I-MAPE ADV member 539

I-MAPE AMBROAIR member

I-MAPE IVAO-ABX-NAPULEVOLA-ALIDITALIA-VIRTUALIROMA member

QTH Messina

PER ASPERA AD ASTRA WITH P.V.I.

Quello che segue è invece un suo resoconto tipico, di uno dei voli domenicali pomeridiani, che aveva organizzato stabilmente, con un’iniziativa, la "MULTINAZIONALE, seguita stabilmente da un gruppo di soci affiatati, che gli si affezionarono.

Sono le ore 16 (circa) di domenica 4. Un po' assonnato dopo la religiosa pennichella, salto dal letto e mi lavo la faccia. Ubriaco di sonno, ma non di passione, accendo il PC pensando di essere in ritardo e vedo collegati a TS2 tre sfaticati fannulloni. I soliti festosi convenevoli e poi chiedo un break per lanciare tutto quello che c'era da lanciare.

Intanto do un'occhiata al videoregistratore che stava lavorando per me alle prese con la formula uno. Quando lancio FSnavigator e mi collego vedo tante altre irrequiete zanzare parcheggiate sull'angusto piazzale di Zacinto.

Ma ce n'era un altro piazzato più lontano, forse in uno spazio privato di sua proprietà. Era SWR 217 Franco Sandoli.

Intanto mi arriva l'ordine perentorio ed autoritario di Fabio Fragiaco:

"elimina le casse altrimenti ci arriva l'eco e usa le cuffie".

E' sempre il solito brontolone; mi sembra quello che gli hanno rubato la marmellata.

(Scherzo Fabio).

India Papa Eco chiede permesso per pushback e accensione motori.

Permesso accordato; avvisare quando pronto a copiare: Squawk 7006;Transizione 7000'; Finale FL 280; QNH 1017; vento da 010°/9nm; pronto al punto attesa;allineato in pista per decollo immediato e via alla rincorsa di Salvatore

I-PICA decollato subito prima di me. L'ho visto avanti a me per tutta la tratta e questo modo di volare mi dà una sensazione di massimo confort e mi fa sentire in compagnia. Sulla verticale di Crotone ho salutato e ringraziato per l'assistenza l'ATC Josè per il suo ottimo lavoro e passo sulla frequenza di Trapani appr.

Sul VOR di PAL avrei dovuto trovarmi a FL 190, ma con mia sorpresa e anche di Mimmo ero ancora ad FL 280, quindi si rende necessaria una romantica holding per recuperare lo spazio necessario a perdere l'eccesso di quota.

Quando sono arrivato alla fase di approccio mi sono messo le mani ai capelli.

Eravamo tutti lì, nelle mani del povero Mimmo che però non si è perso di coraggio e con la sua solita calma, che poi trasmette anche a noi, uno dopo l'altro e senza spingere, li ha accompagnati fino al gate.

Da parte mia ho sempre il timore che l' ATC si dimentichi di me ed è per questo che ogni tanto ed inopportuno faccio qualcosa per attirare su di me l' attenzione.

Finalmente Mimmo mi prende in consegna ed il mio cuore si allarga. Liscio come l' olio mi ha portato sul sentiero e dopo l' atterraggio fino ai blocchi.

Nel frattempo si era conclusa la gara di formula uno e dopo aver salutato e ringraziato tutti, son passato ad ottemperare quest' altro mio obbligo morale.

Due osservazioni: Josè, devi fare qualcosa per rendere più efficiente il tuo mike perché la tua voce ci arriva sincopata.

Ad Andrea: non fare sempre il Machiavelli; ogni tanto proponi qualche volo con aeroporto munito di ILS: Dobbiamo pensare anche ai novizi.

E Q U I P A G G I:

1) I-PASK Cristiano Pasquini (il chierichetto al battesimo del volo)

2) I-PICA Salvatore Ponzio

3) I-SDAP Josè Da Palma (ATC)

4) I-MAPE Mario Petrullo

5) PAT 2808 Enrico Borioni

6) SRD 1212 Andrea Deplano

7) MIMMO Emilio Schiavetti (ATC)

8) PAT Gabriele Romanzi

9) PAT 938 Fabio Fragiaco

10) SWR 217 Franco Sandoli

Un caro saluto.

Mario.

PER ASPERA AD ASTRA

Per obiettività bisogna anche dire che Mario, a volte, non sapeva resistere al gusto di una battuta sarcastica, diventando anche polemico ed aggressivo.

Conseguentemente, come tutte le forti personalità, suscitava avversione in alcuni e attrazione in altri.

Da parte di questi ultimi, dopo la sua scomparsa, furono molti i messaggi di cordoglio e rammarico sincero, in particolare da parte di Tommaso Stella, Mauro Danielli, Cristiano Pasquini, Cosimo Pieri, Davide Vacca, Marco Spada, Andrea Deplano, Lito Consolo, Jose Da Palma, Gaetano Leoncini.

Emblematico è il messaggio di Pietro Traini che riportiamo :

Per ricordare il nostro Mario, affettuosamente Marione, mando le fotografie di un fine volo PVI sull'aeroporto di Malta ed i preparativi di un decollo da Heathrow eseguiti nel 2002 e ancora conservati nel mio archivio.

Sull'aereo fermo ai piazzali campeggia il suo nominativo Icao I-MAPE al quale non aveva mai rinunciato e che ora non vedremo più' durante le sedute domenicali della gloriosa Multinazionale da lui fondata e che mi auguro

venga mantenuta e frequentata in suo ricordo.

Nei voli simulati la nostra fantasia può sbrigliarsi e permetterci di fare cose come se fossero vere, ebbene, certamente io decollero' con un F 104 da LIPY (sono delle Marche) per raggiungere Messina, sorvolare e salutare

idealmente il mio caro amico con una arrampicata a post-bruciatore acceso disegnando poi nel cielo un' imperiale per scendere al minimo fino a sfiorare la città' ed il porto e poi concludere il volo all'aeroporto di Reggio Calabria dove lui aveva preso il brevetto negli anni della gioventù .

Qualche volta la sua fantasia e la sua voglia di dire hanno forse sfiorato un poco i limiti che possono essere accettati da una ML moderata come la nostra ma scriveva in un modo così spumeggiante e brioso che le sue mails andavano lette anche se l'oggetto potesse non interessare

Quante volte ho pensato che mi sarebbe piaciuto scrivere in quel modo!

La morte di Mario Petrullo mi ha davvero addolorato!

Ma ora voliamo anche per lui.

ciao a tutti Pietro Traini

Il ricordo di Mario si chiude con uno dei suoi ultimi messaggi, fatto quando era già ricoverato in Ospedale combattendo per quel male che lo avrebbe stroncato qualche settimana dopo: si sente, anche per la sua inusuale brevità, che il Nostro è allo stremo e ogni parola gli costa un'immensa fatica.

Sembra, quasi, che sentisse (inconsapevolmente?) avvicinarsi la fine e volesse dare l'ultimo saluto agli amici di PVI

Da: [Mario Petrullo](#) Data: 07/02/05 18:33:07 A: [PVI](#) Oggetto: [pvi] BREVE SALUTO

Breve e conciso prima che evapori questa lacrima di buona volontà ed in attesa che torni prorompente il vigore, la forza e la forma del Tyson dei tempi migliori anche se mi sta antipatico.

Un grosso complimento al nuovo Direttivo e bene avete fatto a lasciare il Bresidende dove stava visto che fino ad ora non si è macchiato di nessun crimine sanguinoso.

Mi ha fatto infinito piacere l'innesto di giovani virgulti come Gabriele Romanzi &c. che altro non potrebbero fare che bene perché solo questo sanno fare. Ho perso di vista I-MIMMO, Emilio schiavetti, ma penso che presto o tardi me lo vedrò davanti come ATC.

Alla presente devo naturalmente aggiungere i salutini per tutta la ABX-ADV ed in primis et ante omnia per Francesco RE che posso dire ha vegliato su di me contando i battutiti del mio cuore (sic). Affettuosamente mi rivolgo anche a Riccarda, Luca Lanti, Cap. Steve e a tutti quelli che hanno avuto un pensiero gentile nei miei confronti.

Un caro saluto a tutti.

Mario.

PER ASPERA AD ASTRA

Come saluto di PVI a Mario, nello stile e nei modi che, ne siamo certi, gli sarebbero piaciuti, fu organizzato un Fly-in su Messina, sua città natale, di piloti civili e combat, uno dei quali, si è staccato dalla formazione eseguendo il passaggio di onore "ONE LESS" in suo ricordo.

I RISCONTRI DELLA STAMPA ANNO 2000

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

Skies Master 2000



Volare - Maggio 2000

Più che navigare, sulla rete ora si vola



Class - Febbraio 2000

Presentazione simulatore di volo SF260



Rivista Aeronautica - Gennaio 2000

ANNO 2001: s'esaurisce la spinta propulsiva?

Dopo 6 anni di impegno continuo e crescente e dopo i successi esaltanti del 1999-2000 che avevano richiesto un impegno organizzativo totalizzante, era forse inevitabile che subentrasse un pò di stanchezza in quei Dirigenti, che più degli altri avevano retto per anni il peso e lo stress organizzativo.

Nel Direttivo alcuni erano esausti e chiedevano il cambio, ed io ero fra questi. Nei 6 anni passati, avevo dovuto rinunciare a vivere in prima persona l'hobby del volo, sia simulato che reale, che era stata la motivazione iniziale di tutta la vicenda. Invece di volare, ero costretto dal mio ruolo ad organizzarlo per gli altri, che non sempre si rendevano conto del dispendio di tempo ed energie che ciò comportava.

Inoltre, data l'età, non restava più molto tempo per coronare un altro sogno nel cassetto, cioè quello di prendere il brevetto di volo reale insieme a mio fratello, in ricordo di nostro padre, pilota militare insignito di medaglia d'argento per le sue eroiche azioni nei cieli della Sardegna contro la Flotta Inglese.

Improvvisamente sembrò che la stimolo propulsiva di PVI si fosse esaurita.

Le iniziative languivano, cominciavano a serpeggiare la stanchezza e il disimpegno, con le inevitabili polemiche.

Per giunta, in quell'anno, Giovanni Roli, il mitico Presidente PVI, per problemi personali si dovette allontanare dall'Associazione, che rimase senza guida.

Era arrivato per me il momento di verificare, senza possibilità d'appello, se questa Associazione poteva proseguire sulle sue gambe, anche senza il tutoraggio dei "padri fondatori", verificando dal vivo se i principi e la struttura democratica avrebbero funzionato per assicurarle il ricambio.

Diedi perciò le irrevocabili dimissioni dalla Segreteria Operativa, resistendo alle numerose richieste di ripensarci, perché, se la sopravvivenza di PVI fosse dipesa dalla mia sola presenza, significava che l'idea di base per cui l'avevo fondata era sbagliata ed io avevo fallito.

Ma l'idea invece si dimostrò giusta.

Si fece dapprima avanti Angelo Turetta che assunse la Segreteria.

Dopo alcuni mesi di “affiancamento” per impraticarsi del “mestiere”, agli inizi del 2001 venne da me a Roma a prendere tutto il materiale della Segreteria.

Ricordo ancora che era una serata da “lupi”, con pioggia e fulmini e le consegne al nuovo Segretario avvennero in un'atmosfera serena, anche se un po' malinconica; sul futuro di PVI non dicemmo neanche una parola, forse per scaramanzia.

Si doveva trovare un Presidente, che succedendo a Roli e senza il Segretario “fondatore”, non avrebbe avuto compito facile.

Ugo Mariani fu designato all'unanimità e accettò per spirito di sacrificio e di servizio: col senno di poi, possiamo dire che mai scelta fu più indovinata.

Per riorganizzarsi ci fu qualche problema: bisognava cambiare la Sede e modificare lo Statuto, trovare un nuovo Direttivo con i vari Responsabili, acquistare esperienza da parte del nuovo Direttivo.

Anche il tradizionale rally annuale, dedicato a Fanelli, sembrava che quell'anno sarebbe saltato.

Fra l'altro, occorreva organizzare un'Assemblea che raggiungesse, ai sensi dello Statuto, un certo quorum di presenze di iscritti, per procedere alle varie modifiche rese necessarie dall'avvicendamento.

Purtroppo l'assemblea convocata quell'anno, per la prima volta nella Storia di PVI non raggiunse il quorum e questo sembrò un brutto segnale negativo per il futuro.

Ma come nei migliori films, proprio nel momento che sembrava il più cupo, “arrivarono i nostri”.

Bisogna riconoscere che, in quell'anno nero, il primo segnale di riscossa venne dal Gruppo Combat PVI, e più esattamente dal nucleo Romano del gruppo, a cui va riconosciuto il merito di non essersi rassegnato all'aria di “tutti a casa” che si stava diffondendo nell'associazione.

VIGNA DI VALLE: RALLY PVI 3° TROFEO FANELLI

Sfruttando le conoscenze e i rapporti già instaurati con Vigna di Valle, fu organizzato nella base militare il Rally PVI -3° Trofeo Fanelli e una serie di manifestazioni Combat, alla presenza del mitico Comandante Costantino di Alitalia.

Non ho purtroppo trovato i resoconti dell'evento, dei vincitori, dei premi, ma solo queste immagini, che però parlano da sole.

L'organizzazione possiamo intuirlo, del resto non può essere molto diversa da quella degli eventi precedenti, anche se la partecipazione all'organizzazione di **De Ruvo (a destra)** assicura che si è trattato un evento di grande serietà e professionalità.



Quello che in quest'occasione è, a mio parere, importante cogliere, sono le espressioni degli amici ripresi nelle



immagini.

Guardatele con attenzione.

Nei loro visi a me sembra di leggere una gioia particolare, assente nelle precedenti manifestazioni.....

La felicità di ritrovarsi insieme con i nuovi e vecchi amici, dopo un'astinenza che è sembrata durare un'eternità.....



La gioia di constatare che PVI era, nonostante tutto, ancora viva, avendo ritrovato le nuove risorse umane e lo slancio, per riprendere il cammino e andare avanti.....



La presenza dei nuovi dirigenti, di nuovi talenti e di vecchi amici che si erano allontanati....

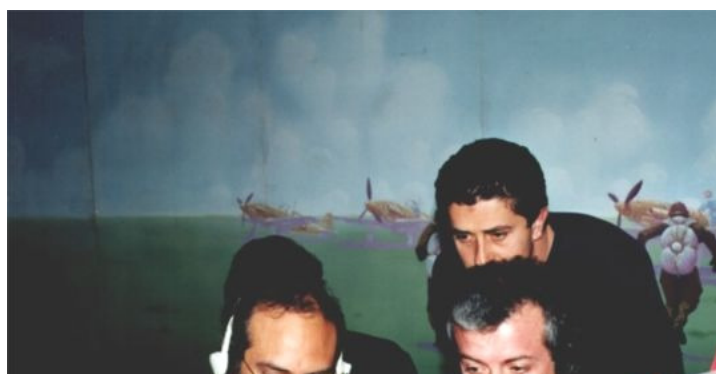
**Il tutto accompagnato dal
consueto successo di pubblico e
di appassionati.....**



**Ma senza trascurare la serietà
dell'impegno che questo nostro
meraviglioso Hobby richiede.....**



**Ancora una volta con quel joystick nelle
mani sudate per l'emozione**



sotto lo sguardo arcigno dei Giudici di gara.....

Giovani piloti e veterani.....



seguire le istruzioni dell'ATC sotto lo sguardo attento del comandante ALITALIA.....

ancora una volta davanti a quello
schermo, davanti a quel
cockpit.....



Era la prova tanto attesa: sì, PVI era ancora viva!

ANNO 2002: LA RISCOSSA DI PVI

Nell'assemblea del 2002, PVI riprende nuovo slancio.

Viene finalmente raggiunto il quorum: Ugo Mariani è il nuovo Presidente, Carlo Brasca il nuovo Segretario.



Sinistra: una panoramica dell'Assemblea. Si riconoscono alcuni soci, alcuni dei quali assumeranno responsabilità direttive per il rilancio dell'associazione : Bellini, De Ruvo, Tonon, Danielli, Borghini, Casilli

Destra: Traini, veterano di PVI, con la sua presenza all'Assemblea, garantisce la continuità ideale dell'Associazione



Sinistra: Mariani, Giusti e Turetta, al tavolo della Presidenza, illustrano il programma all'Assemblea

Riprendono anche le iniziative pubbliche con il lancio del

AIRLINES CONTEST: 4° TROFEO FABIO FANELLI DI IMOLA

che si tenne ad Imola il 20 e 21 aprile 2002 e rappresentò la ripresa piena della normale attività associativa, sia nel settore civile che combat.

L'ANNUNCIO DELL'INIZIATIVA E IL PROGRAMMA UFFICIALE

PVI Piloti Virtuali Italiani Onlus è lieta di organizzare il quarto Contest intitolato alla memoria del nostro indimenticabile socio Fabio Faneli, organizzatore dei primi Contest dalla nostra Associazione, prematuramente scomparso.

Il Contest sarà una gara di regolarità e abilità al pilotaggio effettuata da un massimo di quattordici Team. Verranno simulati voli di linea commerciali su tratte nazionali e/o internazionali.

Il software utilizzato sarà FLIGHT SIMULATOR 2002 della Microsoft, eccezionale piattaforma di base che si presta particolarmente bene ad essere impiegata con aerei e scenari aggiuntivi che conferiranno il maggior realismo possibile al volo; l'aeromobile scelto sarà il BOEING 737-400 nella versione Dream Fleet.

I controllori di volo saranno dei veri professionisti in servizio attivo presso l'Ente Nazionale Assistenza al Volo.

ORARIO DEI VOLI

Il primo volo si svolgerà a partire dalle ore 20:00 di Sabato 20 aprile. Le successive tratte si svolgeranno il mattino successivo dalle ore 9:00 di Domenica 21 aprile, senza interruzioni fino al termine.

La manifestazione si chiuderà nel pomeriggio con la cerimonia di premiazione e la consegna dei premi ai migliori equipaggi.

Boeing 737 - 400

MANIFESTAZIONE COMBAT

"TIGER MEET 2002"

L'evento consisterà in una esibizione molto interessante a cura della sezione Combat di PVI che mostrerà vari programmi con esempi di intercettamento e combattimenti aerei.

Il Programma sarà reso ancor più interessante dal fatto di essere proiettato sul maxi schermo e commentato in ogni

sua fase al fine di facilitare la comprensione del suo svolgimento.

Per maggiori informazioni e per conoscere le modalità di iscrizione alla nostra associazione

Visita il nostro sito internet www.pi.it

In collaborazione con:



In questo caso, in luogo del consueto report, riportiamo il servizio sull'evento, pubblicato sulla Rivista specializzata Virtual, sia perché il servizio è molto ampio ed efficace, sia perché conferma l'eccellenza di PVI nell'organizzazione di eventi simulatori pubblici.

Per renderlo leggibile, l'articolo è riportato per intero nelle prossime pagine.

VIRTUAL

PVI AIRLINES CONTEST

Piloti esperti, un B 737 "da sogno" e riattaccate in "manuale"



Navigazione con FMC, avarie, controllo procedurale: la gara di Imola non era certo indicata per i "pivellini" di FS...

Di Alberto Sangalli

Il miglior contest di simulazione di volo svolto fino a ora in Italia: in questi termini si potrebbe sintetizzare l'evento organizzato dall'associazione Piloti Virtuali Italiani, tenutosi ad Imola nei giorni 20 e 21 aprile. Fin dalla pubblicazione del regolamento, sviluppato da un team coordinato da

Carlo

Alberto De Ruvo, era apparso subito chiaro che la gara non era indicata per i "novellini" di Flight Simulator. Erano previste tre prove di volo su tratte che univano gli aeroporti tedeschi di Francoforte, Monaco e Dresda, da effettuarsi con un aeromobile Boeing 737-400. Questa macchina era stata scelta per poter utilizzare l'ottimo pannello "dream-fleet" (vedi la recensione nel numero di giugno; ndr) realizzato da Fligh 1

software per Microsoft Flight Simulator 2002 e verificando così in modo approfondito le capacità dei piloti nella gestione di un aeromobile di linea.

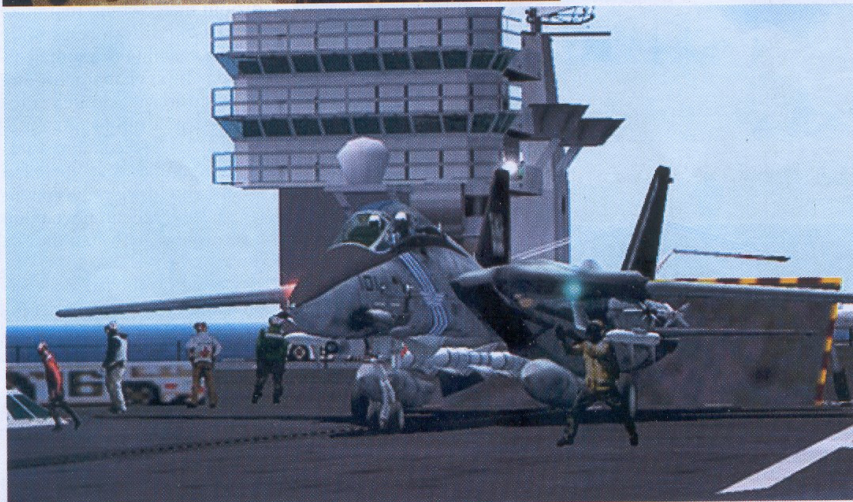
L'evento si è svolto nell'ottima cornice dell'hotel Olimpia di Imola: una sede sicuramente adatta a manifestazioni di questo genere. Tredici equi-





A lato, alcuni membri della sezione "Combat" di PVI, uno screenshot della gara di appontaggio (al centro) e, in basso, la consegna dei premi.

Emanuele Papponi e Lorenzo Beltrani. Al termine della manifestazione è stato anche premiato l'equipaggio più giovane composto da Sandro Oberoi e Roberto Lari, dell'Istituto Tecnico Aeronautico "Leonardo" di Bologna, che si è aggiu-



il punteggio ottenuto dai diversi equipaggi, a testimonianza del fatto che il livello generale è risultato veramente molto alto e simile per tutti. Ha vinto il contest l'equipaggio "Blue Sky" composto dalla coppia Alessio Franceschi e

Lucio Alfieri. Al secondo posto si è invece classificato un equipaggio di una neonata compagnia virtuale sarda - "Sardfly" - composto da Davide Vacca, Paolo Maroccu e Stefano Porro. Terzo classificato l'equipaggio "Blu 941" di

dicato una sessione di 4 ore al simulatore Alitalia.

L'attivissima sezione "Combat" di PVI è stata invece la protagonista della prima giornata della manifestazione. Il gruppo, coordinato da Lito Consolo, ha organizzato diver-

se attività tra cui una gara di dogfight - denominata "Top Gun Team", per squadre composte da due piloti - che ha visto confrontarsi numerosi partecipanti appartenenti a PVI e AMVI (Aeronautica Militare Virtuale Italiana). Vincitrice è risultata la squadra composta da Fabrizio Stotani e Franco Colafigli seguita da Nicola Veruno e Mauro Marzetti.

Il "Cougar Race 2002" era invece una gara di decollo appontaggio su portaerei ai comandi di un "Tomcat". Sfruttando alcuni effetti speciali recentemente sviluppati per FS, prevedeva una prova di volo ai comandi di un F14 imbarcato, con decollo dalla catapulta, circuito e atterraggio. Il tutto da effettuarsi nel minor tempo possibile. La classifica finale di questa gara (in palio c'erano i joystick "Cougar") ha visto al primo posto Fabrizio "Raptor" Stotani, al secondo Stefano "Tap Gun" Gazich e al terzo Ivan "Fulcrum" Salis.

I giudici di gara

La valutazione delle prestazioni degli equipaggi durante manifestazioni di questo tipo rappresenta da sempre un elemento abbastanza critico.

Durante il contest PVI, ogni equipaggio era affiancato da un "giudice di cabina". Il primo momento di verifica riguardava la pianificazione del volo, il secondo tutte le fasi di condotta del volo e il terzo verificava la capacità di interazione con gli enti di controllo.

La pianificazione del volo non lasciava molto spazio alla "soggettività": elementi come la definizione della rotta, il calcolo del carburante e la scelta degli alternati possono essere analizzati in modo molto preciso. Lo stesso dicasi per la valutazione della condotta in volo. La terza fase invece, quella riguardante l'ATC, richiedeva una valutazione mediante punteggi. Era questo forse l'unico "punto debole" che poteva lasciare spazio a interpretazioni. Ma non ci sono state contestazioni, grazie alla bravura e professionalità di tutti i giudici ma soprattutto grazie allo spirito della manifestazione, pienamente condiviso da tutti gli intervenuti. ■

Un altro riscontro della stampa locale



Articolo comparso sulla cronaca di Imola de Il Resto Del Carlino domenica 21 aprile 2002

- Aprile 2002