

ANNO 2003: SI CONFERMA IL RILANCIO

LA RIAPERTURA DELLA SEDE DI MILANO

L'anno si apre con un evento rilevante e di buon augurio per l'attività associativa.

Il 10 aprile un'importantissima Sede di PVI, quella di Milano, si riorganizza ad iniziativa di 3 "colonne" di PVI: Cosimo Pieri, Carlo Brasca, Carlo Alberto De Ruvo.

Ecco il loro simpatico ed ironico report.

Così si presentava la via Gerolamo Emiliani già dal pomeriggio di giovedì 10 Aprile per la folla che era venuta a conoscenza dell'apertura della Sede PVI di Milano (cortesy Foto Agenzia BN).

Grazie alla struttura multidimensionale della sede non abbiamo avuto però problemi e Tutti sono potuti entrare e partecipare alla calorosa prima riunione.

Si è scoperto che per un piccolo disguido del server di posta non erano infatti pervenuti i moltissimi messaggi di email che avrebbero potuto preannunciare i partecipanti.

Dopo l'indubbio sforzo concitato di sistemare i partecipanti e un primo dibattito tra i soci seniores su argomenti di storia dell'aviazione e dei contest di PVI si è entrato nel vivo e si è iniziato con grande entusiasmo il primo argomento, il piano di Volo.



A parte gli scherzi, che mi avete dovuto consentire, già in questa prima serata si è potuto realmente apprezzare l'efficacia di avere un luogo dove trovarsi e poter vedere insieme con efficacia e simpatia gli argomenti che ci stanno molto a cuore.

Indubbiamente solo il confronto con le esperienze di tutti gli altri può guidarci a progredire nella conoscenza e nella comprensione del volo e della simulazione.

Si possono confrontare esperienze di tanti di noi e poter avere le preziose indicazioni di quelli che vivono ed hanno vissuto realmente il mondo dell'aviazione!

Inoltre a breve sarà installato un computer dedicato nella sede e quindi saremo in grado di sperimentare ogni aspetto praticamente.

Si è anche già preso in considerazione di vedere insieme film e documentari sull'aviazione con il grande vantaggio di poter commentare insieme.

Siamo pronti ad accogliere tutti i soci e tutti quelli che desiderano partecipare anche se non ancora soci.

VI ASPETTIAMO NUMEROSI !!!

La prossima riunione è fissata per il 23 maggio secondo il calendario per ora fissato.

Ciao a tutti

- 23 maggio, Commenti e analisi sul contest dell'11 Maggio, e completamento argomento Studio/Ripasso di piani di volo
- 19 Giugno, Serata VFR, con esempi e prove pratiche
- Per luglio data e argomenti da definire da definire.

Le riunioni si terranno dalle ore 20,45 circa alle 23,30; la sede si trova Via Gerolamo Emiliani 5 , zona Piazzale Lodi a Milano , in vicinanza della stazione LODI della linea 3 della Metropolitana.
SUL CITOFONO SUONARE GARLANDINI ,

Cosimo Pieri , PAT 2307 , cosimo.pieri@fastwebnet.it **NUOVO INDIRIZZO EMAIL**

Ciao a tutti e a presto !

Cosimo Pieri, Carlo Brasca , Carlo Alberto De Ruvo

Il V° Contest Fanelli : Forlì 10 maggio 2003

L'avvenimento più rilevante dell'anno è, come da ormai consolidata tradizione, il raduno dell'associazione per celebrare il Contest civile dedicato a Fabio Fanelli, le varie attività Combat e l'annuale Assemblea: si svolse nei padiglioni della Fiera di Forlì , dove si svolgeva il

4° Flight Simulator Show di Ugo Mariani



***Sinistra: Antonio Ambrosino presidia
lo***

Stand PVI

Il più grande raduno del 2003 per gli appassionati di simulazione di volo nel nostro Paese avrà luogo nei giorni 10 e 11 maggio nei padiglioni della Fiera di Forlì.

Un evento aperto a tutti con un programma che prevede diverse attività di volo civile e militare, un contest

internazionale, momenti di incontro e spazi in cui il pubblico potrà

anche avvicinarsi per la prima volta al mondo della simulazione su PC.

Accanto alla gara indirizzata agli esperti di simulazione si potrà assistere ad una vera manifestazione aerea virtuale che vedrà la partecipazione di diverse pattuglie acrobatiche che daranno spettacolo sui megaschermi. L'organizzazione della manifestazione è curata da PVI Piloti Virtuali Italiani ed è resa possibile grazie alla disponibilità di Italfiere ed alla collaborazione di Olidata, Microsoft, Lago ed altri sponsor.

Nell'ambito del Flight Simulator Show verrà organizzato il quinto Contest Fabio Fanelli; sarà una gara di regolarità e abilità al pilotaggio effettuata da un massimo di 15 Team; ogni team potrà essere composto da un minimo di due ad un massimo di quattro persone che si potranno alternare nella guida dei vari aeromobili che ciascun team avrà scelto.

Ogni squadra dovrà affrontare una prova VFR utilizzando il Siai Marchetti SF 260 e tre tratte IFR alla guida di uno dei più realistici aeromobili che si possono trovare nel mondo della simulazione civile scelto fra il B737 DF, il B767 PIC e l'A320 PSS.

La partecipazione al Contest è gratuita: le iscrizioni saranno accettate fino ad esaurimento dei posti tenendo conto della data di presentazione.

Possono partecipare equipaggi in rappresentanza di tutte le associazioni e organizzazioni italiane o europee nonché tutte le linee aeree virtuali che operano nei nostri cieli virtuali.

I Controllori del volo che si alterneranno nella direzione del traffico aereo saranno in parte veri professionisti in servizio attivo presso l'ENAV e in parte controllori scelti fra i migliori in servizio nei Fly inn che vengono organizzati sia da PVI sia da IVAO; questa formula è stata già sperimentata durante il contest di Imola dell'anno scorso con ottimi risultati e grande soddisfazione per tutti.

Dal punto di vista tecnico possiamo dire che il Software di base sarà naturalmente il FLIGHT SIMULATOR 2002 della Microsoft, eccezionale piattaforma di base che si presta particolarmente ad essere impiegata con aerei e scenari aggiuntivi della LAGO che conferiranno il maggior realismo possibile al volo; l'hardware, composto da PC dell'ultima generazione in grado di fornire alte prestazioni e Monitor 19", sarà fornito dall'OLIDATA, una ditta che non ha certo bisogno di presentazioni; per le comunicazioni fra piloti e controllori verranno utilizzate apposite radio in grado di lavorare in maniera indipendente rispetto all'Hardware e al Software usato per il volo e che sono già state usate con successo durante altre manifestazioni che si sono svolte in passato.

Intorno al Contest di volo civile e alla grande Manifestazione aerea militare, ruoteranno tutta una serie di dimostrazioni di prodotti sia hardware che software; molte organizzazioni che gravitano intorno al mondo della simulazione italiana hanno già assicurato la loro partecipazione al 4° Flight Simulator Show di Forlì e molte altre sicuramente si aggiungeranno nei mesi che ancora ci separano dall'evento.

Con l'aiuto e il contributo di tutti i partecipanti vorremmo creare un evento destinato a crescere e ad assumere respiro sempre più internazionale nei prossimi anni.

Per finire vorrei fornire alcune informazioni su come ci siamo organizzati per accogliere i moltissimi appassionati che arriveranno a Forlì; abbiamo fatto una convenzione con due alberghi di Milano Marittima, che dista pochi chilometri dalla Fiera di Forlì; i prezzi concordati sono veramente interessanti e alla portata di tutti: il pernottamento con trattamento di mezza pensione sarà offerto a 31,50 €!

Per ulteriori informazioni potete contattare il nostro sito internet <http://www.pvi.it/>

O scrivere una mail a contest@pvi.it

Vi aspettiamo numerosi!

Ugo Mariani I - MARI

**Destra: Maura Linari al lavoro
nello stand PVI**



E' interessante riportare il regolamento emanato in quella occasione, per cogliere le differenze rispetto ai precedenti.

Si avverte infatti l'apporto di persone altamente qualificate, che si avvalevano anche dell'esperienza accumulata nelle precedenti occasioni, in uno sforzo teso al continuo miglioramento, fino a sfiorare la perfezione.

REGOLAMENTO DEL QUINTO CONTEST

“ FABIO FANELLI “

Forlì 10-11 maggio 2003

La PVI è lieta di organizzare il quinto Contest intitolato alla memoria del nostro indimenticabile socio Fabio Fanelli, organizzatore del primo Contest dalla nostra associazione, immaturamente scomparso.

Il Quinto contest si terrà nei locali della Fiera di Forlì in contemporanea con la Fiera dell'Elettronica di primavera e del Flight Simulator Show che si terrà nei giorni di sabato 10 e domenica 11 maggio 2003.

A destra: i ricchi premi in attesa dei vincitori

Il Contest sarà una gara di regolarità e abilità al pilotaggio effettuata da un massimo di 15 Team.

Ciascun Team potrà essere composto da un minimo di due ad un massimo di 4 persone che si potranno alternare nella guida degli aeromobili a loro piacimento.

Non saranno però ammesse le sostituzioni degli incarichi nel corso dei voli.

A differenza dei precedenti Contest la competizione attuale simulerà sia il tipo di volo VFR che il tipo di volo IFR.

Per il volo VFR verranno richieste due prove:

- la prima su veleggiatore che, trainato in quota da un aereo rimorchiatore, dovrà dopo lo sgancio raggiungere il campo di partenza nel minor tempo possibile sempre mantenendo i parametri di volo compresi nell'involuppo di volo normale che sarà comunicato ai partecipanti.

-la seconda su aereo monomotore ad elica che dovrà raggiungere, sorvolandoli od atterrandovi, vari campi fino al campo di arrivo finale; sarà ammessa la sola navigazione stimata con bussola, girodirezionale ed orologio senza l'ausilio di GPS e radioassistenze tipo VOR e ADF il tutto in condizioni meteo particolari ma tali da consentire il volo a vista secondo il regolamento europeo.



Per effettuare al meglio questa prova dovrà essere tenuto accurato conto del consumo di carburante perché un aereo leggero in partenza faciliterà atterraggi e decolli su piste di dimensioni limitate. La navigazione dovrà inoltre tener conto della declinazione del luogo; saranno distribuite carte VFR dei luoghi di sorvolo.

La prova sull'aliante comporterà l'impiego di un solo pilota del team, la prova sul monomotore ad elica comporterà l'impiego di un pilota affiancato da un navigatore.

Per il volo IFR verranno simulati voli di linea commerciale su tratte internazionali: per tali voli potranno essere impiegati l'assistenza dell'FMC e quella di tutti gli ausili alla navigazione IFR quali VOR ed ADF . Il comitato di giuria stabilirà in quali tratte autorizzare l'impiego dell'uno o l'altro degli ausili alla navigazione.

Come nella realtà non tutto potrà funzionare perfettamente e gli equipaggi dovranno adeguare la loro navigazione alle contingenze del momento.

Anche il meteo sarà variabile e verranno distribuiti bollettini meteo prima di ogni decollo.

le tratte di volo IFR saranno tre, poste in un triangolo di lati pressappoco equivalenti, in modo che da ogni aeroporto decollerà un determinato gruppo di partecipanti in contemporanea agli altri gruppi.

Ogni Team dovrà comunque decollare da un aeroporto ed alla fine del percorso ritornare sullo stesso aeroporto; l'aeroporto iniziale di partenza verrà assegnato per sorteggio.

Saranno distribuite le apposite carte di navigazione IFR nonché le relative SID e STAR.

Il piano di volo dovrà essere redatto da ogni Team prima del volo e presentato all'ufficio operativo.



Sinistra: Cosimo Pieri e Carlo Alberto De Ruvo nell'ufficio riservato alla giuria del Contest PVI

*Software di base sarà il **FLIGHT SIMULATOR 2002** della Microsoft, eccezionale piattaforma di base che si presta particolarmente ad essere impiegata con aerei e scenari aggiuntivi*

*della **LAGO** che conferiranno il maggior realismo possibile al volo.*

Tipi di aeromobili ammessi alla competizione.

*L'aliante sarà per tutti il tipo **Schleicher ASW 28** .*

*Il monomotore ad elica sarà per tutti il tipo **Siai SF 260 della RealAir Simulations***

L'aeromobile per le prove IFR è a discrezione di ogni Team purché essere scelto tra i seguenti tipi:

BOEING 737 DF

BOEING 767 PIC

A320 PSS

Per ragioni di equità non potrà essere apportata alcuna modifica alla versione originale degli aeromobili sia nel modello di volo che nella apparenza grafica: sarà cura del Comitato Organizzatore montare il software di questi aerei sui vari PC secondo la scelta di ogni Team che si farà premura di dichiararla non oltre il 9 di aprile.

Per ragioni fiscali ogni team dovrà portare con se il CD col software originale.

Partecipazione al Contest

La partecipazione al contest è gratuita: le iscrizioni saranno accettate fino ad esaurimento dei posti tenendo conto della data di presentazione.

Possono partecipare oltre agli iscritti PVI, anche quelli di altre associazioni italiane od estere, aerolinee virtuali ed istituti tecnici aeronautici.

Composizione dei Team

Come già anticipato, ciascun Team potrà essere formato da due a quattro componenti ognuno dei quali potrà alternarsi nel ruolo di pilota o copilota.

Prima della gara VFR dovrà essere dichiarato il nome del pilota dell'aliante e dell'equipaggio dell' SF260. Questi ultimi durante il volo non potranno intrattenere alcun contatto con gli altri componenti del Team che dovranno rimanere a terra pena la squalifica della tratta.

Per il volo in IFR i due piloti potranno assumere per ogni tratta la funzione di comandante o di primo ufficiale : questo ruolo non potrà essere modificato nel corso della tratta e dovrà essere chiaramente indicato sul piano di volo da consegnarsi all'Ufficio Operativo prima di ogni tratta.

L'equipaggio di condotta sarà composto da due persone ed i componenti del Team che eccedono questo numero, saranno lasciati a terra e non potranno intrattenere alcun contatto con l'equipaggio che vola pena la squalifica della tratta.

Ogni Team avrà un responsabile il cui nome dovrà essere comunicato, o confermato, all'organizzatore entro il 9 aprile.

Per quella data dovrà essere anche completo l'elenco dei componenti del Team .

Ogni Team dovrà avere una denominazione, anch'essa da comunicare al Comitato Organizzatore prima del 9 aprile, da cui sarà ricavata il call sign del volo

Hardware

I computers e i relativi monitor saranno messi a disposizione dall'organizzazione come pure i locali dove si svolgerà la manifestazione, muniti di proiettore su maxi schermo che consentirà di seguire le fasi più interessanti dei voli.

Sotto: Danielli e Vitali durante una dimostrazione al pubblico



A carico dei Team saranno i dispositivi di controllo (volantini, joystick e pedaliere) e le cuffie munite di microfono e di uno sdoppiatore per collegare le cuffie dei due piloti alle radio che verranno usate per le comunicazioni con gli ATC; nel caso che un Team impieghi solo il joystick esso dovrà essere del tipo idoneo a simulare la pedaliera poiché non si potrà volare in autocoordinazione.

Controllo e condotta dei voli.

Per i voli in VFR su aliante sarà operativa la biga del campo.

Per i voli in VFR su monomotore sarà operativo il Servizio Informazione Volo.

Per i voli IFR sarà operativo il servizio di ATC cui gli equipaggi dovranno rivolgersi usando la lingua inglese per consentire ai Team di provenienza estera di comprendere i messaggi.

Potrebbe anche darsi il caso che i controllori, per avaria su tutto il circuito di traffico aereo, non siano neppure in grado di monitorare i voli dagli schermi radar ma dovranno utilizzare le STRIPS avvalendosi delle indicazioni stimate degli equipaggi.

Ciò sarà comunicato ad ogni equipaggio con la frase: You are not under radar control [Non siete sotto controllo radar].

Ad esclusione della tratta coll'FMC sarà esclusa la possibilità di verificare la propria posizione sugli schermi EFIS o mediante GPS.

Si volerà sia di notte che di giorno con condizioni meteorologiche variabili: in funzioni di queste verrà consentito l'uso di ogni accorgimento che consenta un volo ed un atterraggio sicuro compatibilmente allo strumento tecnico impiegato.

Potrebbe essere anche consentito l'impiego dell'autoland, e questo verrà deciso dalla Giuria tramite i controllori di volo ma, ove ciò non accadesse, il FP dovrà staccare l'autopilota a non meno di 1000 piedi sul radioaltimetro.

Il go around, se correttamente eseguito, non darà luogo ad alcuna penalizzazione.

Non è garantito che in ogni momento tutta la strumentazione funzioni perfettamente.

Non è esclusa la possibilità che qualche volo sia dirottato per imprescindibili esigenze di traffico.

Orari di svolgimento dei voli.

La prova in VFR si svolgerà a partire dalle ore 12,00 del 10 maggio.

La prima prova in IFR comincerà subito dopo al fine della prova VFR; le successive alle ore 9,00 del 11 maggio.

Manifestazione Combat

Consisterà in una esibizione molto interessante a cura della sezione Combat della PVI durante la quale si mostreranno vari programmi con esempi di intercettamento e combattimenti aerei.

Lo show 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.

Orari di convocazione dei Team

I partecipanti si dovranno presentare al Contest nella mattinata di sabato 10 maggio entro l'ora che sarà comunicata in seguito.

Vincerà il Contest il Team avrà realizzato il punteggio più alto secondo le valutazioni di una giuria strutturata nel seguente modo:

Collegio giudicante..

Ogni Team verrà valutato da un collegio di giudici composto da:

Giudice di Cabina che volerà in cabina nei voli in IFR ed avrà la stessa funzione di un comandante anziano nell'esecuzione del check periodico.

Ogni Giudice di Cabina attribuirà un certo numero di punti in base ad un criterio ben preciso comune a tutti che terrà conto della coordinazione dell'equipaggio.

Non ci saranno punteggi negativi, il punteggio verrà attribuito solo se l'equipaggio supererà il livello minimo di eccellenza nell'esecuzione di una certa operazione

Il Giudice di Cabina cambierà in ogni tratta: nessun equipaggio avrà lo stesso giudice per più di una tratta.

Giudici Controllori di volo: attribuiranno un punteggio in base all'abilità di parlare in fonia e di rispondere prontamente ed esattamente ai loro ordini . Tale punteggio sarà relativo ad ogni tratta eseguita.

I giudici controllori di volo saranno dei veri professionisti in servizio attivo nell'Ente Nazionale Assistenza al Volo: cogliamo in questa sede per ringraziarli per il loro gratuito ed appassionato apporto che contribuisce in maniera fondamentale al successo della manifestazione.

Programma automatico di rilevazione dei parametri di volo: con la collaborazione della Lago, che ha messo a punto e commercializzerà il programma, stiamo sperimentando la sua applicazione durante il Contest; questo programma scaricherà i giudici di Cabina da molte incombenze e garantirà l'oggettiva valutazione di svariati parametri di volo in maniera assolutamente esatta.

Giudici dell'Ufficio Operativo: sarà loro compito attribuire punteggi sulla corretta esecuzione dei piani di volo, sul rispetto dei tempi di presentazione degli stessi , sul rispetto degli slot nonché sulla precisione delle manovre eseguite.Coadiuvati dal Segretario dell'Ufficio Operativo saranno loro ad emettere la classifica generale sommando al loro i punteggi indicati dai Giudici di Cabina e dai Giudici Controllori di Volo e dal Programma Automatico di Rilevamento.



Sopra: Il giudice Antonio Bianchini al lavoro durante una tratta del Contest

Abbigliamento di ogni Team e dei componenti la giuria e l'organizzazione.

Ogni partecipante alla Gara è libero di vestirsi come vuole.

Pur tuttavia sarà gradito un abbigliamento comune ai componenti di ogni Team nel senso che potranno indossare una stessa maglietta o una stessa camicia.

L'organizzazione fornirà, come in passato, un cartellino identificativo di ogni componente riportante il nome e il ruolo nel Team, se lo stesso sarà comunicato in anticipo al Comitato Organizzatore.

Non saranno ammesse in alcun caso, pena l'esclusione dalla gara o dai compiti organizzativi, nel caso di componenti delle Giurie e del Comitato Organizzatore, divise che possano essere identificate con quelle attualmente in uso da parte delle Compagnie Aeree; queste divise andranno riservate solamente ai veri Piloti di dette Compagnie che potranno essere invitati quali graditi ospiti dal Comitato Organizzatore.

Anche le varie aquile da pilota non sono gradite a meno che chi l'indossa sia un Pilota regolarmente brevettato.

Sarà viceversa oltremodo gradito che i soci Pvi indossino l'Aquilella distintivo dell'associazione; gli altri partecipanti potranno indossare spille e/o distintivi che identifichino la loro compagnia o associazione di appartenenza.

Reclami

Potranno essere presentati solo dal responsabile del Team ai Giudici dell'Ufficio Operativo i quali, sentiti i pareri dei Giudici di Cabina e dei Giudici Controllori di Volo, in accordo col Presidente della Giuria, saranno gli unici a poter decidere e la loro decisione sarà equilibrata ed inappellabile.

Criteri sui quali sarà basato il giudizio dei giudici

Le qualità che un equipaggio dovrà dimostrare, onde collezionare il maggior numero di punti, saranno le seguenti::

Crew coordination

Condotta di volo

Fonia aeronautica

Capacità di redigere in maniera corretta e professionale un piano di volo

Corretta tenuta del Flight Log

Ecco in sintesi che cosa si richiede:

Crew coordination

Consiste nell'affiatamento tra i componenti dell'equipaggio che devono dimostrare di poter eseguire i distinti compiti cui ognuno è predisposto in maniera coordinata e collaborativa.

La coordinazione dell'equipaggio deve essere evidenziata nella lettura delle chek lists, nei briefing pre volo, durante il volo e pre atterraggio, nella giusta azione di comando da parte del comandante e di monitoraggio da parte del primo ufficiale, nella gestione corretta dell'autopilota, dell'FMC, nella gestione delle emergenze, delle luci e degli impianti dell'aeromobile.

La base di riferimento del giusto comportamento dell'equipaggio sarà riferita allo stato dell'arte e sarà valutata dal Presidente della Giuria.

Condotta di volo

L'equipaggio dovrà dimostrare di saper condurre l'aeromobile in maniera regolare facendo attenzione continuamente al confort dei passeggeri o alla sicurezza dell'aeromobile.

Verrà valutata la sicurezza e la rapidità di inserimento dei dati nell'FMC nelle tratte dove ne sarà consentito l'uso.

Le virate dovranno essere il più possibile conformi a quelle di procedura, salite e discese regolari e senza sussulti, l'autopilota dovrà essere usato con l'esatto criterio, gli inserimenti nelle radiali non dovranno evidenziare overshootings eccessivi, gli inserimenti nelle holdings dovranno avvenire rispettando le relative regole e così pure le virate di procedura, gli avvicinamenti in arco DME, i circling to land, gli straight in landings, i missed approach.

Come già detto, il missed approach, se eseguito correttamente, non comporterà alcuna penalizzazione.

Non saranno ammessi guadagni di quota all'inizio di ogni discesa come pure non saranno ammesse perdite di quota all'inizio di ogni salita.

Non saranno ammessi perdite di quota nei primi tremila piedi di salita dopo il decollo

L'inserimento nell'ILS dovrà avvenire in maniera ortodossa, il flaring e la toccata dovranno essere dolci e progressivi.

Le aerovie dovranno essere percorse badando a non superare i limiti laterali di 5 miglia nautiche per parte dalla linea centrale di riferimento a meno di ordini contrari dei controllori di volo.

Il rispetto delle quote di volo è essenziale (verranno ammessi scostamenti non superiori ai 100 piedi in su o in giù rispetto alla quota assegnata.)

Il rullaggio sulle taxiways dovrà rispettare le velocità prescritte, non saranno ammessi in alcun caso rullaggi nei prati e fuori delle aree predisposte.

Dovrà essere posta cura nell'attraversamento piste, nell'arresto agli holding points ecc.

Le istruzioni impartite dall'ATC saranno tassative e dovranno essere rispettate alla lettera.

Il crash all'atterraggio, sempre che avvenga per imperizia dell'equipaggio, verrà penalizzato conteggiando Zero il punteggio della relativa tratta.

Destra: il team di ATC, al lavoro, ha anche una rappresentante del gentil sesso



Fonia

Verrà considerato positivamente l'impiego della corretta fonia aeronautica: come già detto maggior punteggio verrà attribuito agli equipaggi in grado di parlare in lingua inglese.

L'impiego della lingua inglese o della lingua italiana in fonia dovrà essere dichiarata sul piano di volo da ogni equipaggio: una volta fatta la scelta dovrà essere mantenuta per tutti il volo cui si riferisce.

La fonìa è appannaggio del Primo Ufficiale o comunque del Not Flying Pilot .

Redazione dei piani di volo.

Ad ogni equipaggio verrà consegnata, all'inizio di ogni tratta, una cartella dove saranno indicate: la tratta da percorrere e la situazione meteorologica degli aeroporti della zona da percorrere e di arrivo, le SID, STAR, carte di Aerodromo , carte strumentali di avvicinamento.

Sarà cura degli equipaggi l'approvvigionamento delle Low Level Enroute Charts n° 7/8 e 9/10

possibilmente di una versione recente.

Sulla base di queste indicazioni l'equipaggio dovrà preparare il piano di volo con l'esatta indicazione della rotta, della quota massima di volo richiesta , degli aeroporti alternati scelti secondo criteri reali, della velocità di volo, dell'autonomia , della durata stimata del volo.

Assieme al piano di volo sarà consegnato il Foglio Carburante sul quale ogni equipaggio dovrà precisare la quantità di carburante.. Il quantitativo di carburante sarà in Kg e dovrà essere previsto il carburante per la tratta e per tutti gli imprevisti ed aggiunte normalmente prescritte. Nel Foglio Carburante dovranno essere specificate in dettaglio le destinazioni d'uso del carburante richiesto.

Sarà indicato dal Giudice di Traffico il consumo specifico di carburante dell'aeromobile (sono in corso le prove di valutazione).

Il carburante sarà caricato sull'aereo presente il Giudice di Cabina che verificherà la corrispondenza del quantitativo con quello del Foglio Carburante.

Piani di volo e Foglio carburante dovranno essere consegnati all'Ufficio Traffico il quale li passerà all'ATC .

Il Piano di volo, a prescindere dalla sua esattezza, potrà essere approvato o modificato con comunicazione che sarà fatta dall'ATC all'equipaggio al momento dell'autorizzazione al taxi. L'operabilità degli aeroporti, per quel che riguarda le condizioni meteorologiche, non sarà dichiarata dall'ATC che si limiterà a dare le informazioni meteo, se richieste; sarà l'equipaggio a decidere, in base alla Categoria di Atterraggio dell'aeromobile e dell'aeroporto, se l'aeroporto di destinazione è operabile o no.

Il tempo disponibile per la redazione del piano di volo e la sua consegna all'Ufficio Traffico sarà determinato dal Giudice dell'Ufficio Traffico..

Ad ogni aeromobile sarà assegnato uno slot massimo di 15 minuti per poter richiedere la messa in moto

Se non sarà richiesta la messa in moto entro questo slot l'equipaggio riceverà una penalità.

Flight Log

Il Not Flying Pilot dovrà preoccuparsi di tenere aggiornato il Flight Log per essere in grado, in caso di avarie generali o parziali alla strumentazione di bordo o agli impianti a terra , di stabilire la posizione dell'aeromobile per poter impostare una rotta di emergenza. In ogni momento dovrà essere in grado di fornire uno stimato su richiesta del controllore.

Crash

In caso di Crash avvenuto per cattiva conduzione dell'aereo, il volo stesso dovrà riprendere dalla tratta successiva partendo da una piazzola che sarà assegnata dall'ATC.

Il piano di volo successivo non potrà essere consegnato prima che sia stato consegnato almeno un piano da un altro equipaggio che abbia terminato regolarmente la stessa tratta di percorrenza .

Comunque il Crash provocato dall'equipaggio sarà penalizzato considerando Zero il punteggio della tratta dove è avvenuto.

Il Crash provocato da difetti del software/hardware rientrerà nel caso illustrato al paragrafo " Difetti del software."

Fair Play

Ogni equipaggio sarà tenuto a rispettare le regole della buona educazione non danneggiando gli altri equipaggi in gara dai quali verrà comunque distanziato dall'ATC.

Sarà vietato fumare.

Verrà data anche molta importanza alla tenuta in ordine del cockpit il quale dovrà apparire sgombro di cose inutili ne più ne meno come potrebbe apparire un cockpit di un aereo reale. L'accesso alla toilet sarà ammesso solo nell'intervallo tra un volo e l'altro come pure l'accesso al bar.

Pertanto per nessun motivo ogni membro dell'equipaggio potrà spostarsi dalla sua cabina ed intrattenere colloqui durante il volo con altri che non siano il collega o il Giudice di Cabina.

Comunque il Giudice di Cabina non è tenuto a dar risposte a domande concernenti il volo, potrà viceversa intervenire in ogni momento del volo per richiedere delucidazioni ed ogni qual altra cosa ritenga necessaria alla sua valutazione

Il Giudice di Cabina dovrà sempre essere trattato con ogni riguardo ed il suo lavoro dovrà essere agevolato in ogni maniera.



Sinistra: il pubblico in attesa della premiazione

Piani di volo

Nella redazione dei piani di volo non sarà ammesso l'impiego di qualsiasi tipo di programma ausiliario tipo FSNAV , Flight Planner ecc.

Verrà consentito solo l'uso delle carte aeronautiche: Low Level Enroute Charts, SID, STAR, Area, Instrumental , Aerodrome e gli equipaggi dovranno dimostrare di

saperle leggere ed interpretare correttamente.

Per semplificare le cose verranno considerate valide le Low Level Enroute Charts anche per lo Spazio Aereo Superiore: pertanto gli equipaggi saranno esentati dal richiedere le Upper Airways.

Non sarà consentito neppure la lettura della Mappa Software dell'FS2002 e l'orientamento per il rullaggio dovrà essere fatto consultando esclusivamente la carta di aerodromo sulla quale verrà segnata la posizione della piazzola di partenza della prima tratta.

Non potrà a tal fine essere richiamata la schermata panoramica a meno che il Giudice di Cabina, per motivi legati all'organizzazione dei voli, lo richieda.

Nelle tratte successive la posizione dovrà essere ricordata e salvata dall'equipaggio stesso che avrà comunque parcheggiato nel punto indicato dall'ATC..

Solamente a giudizio dell'ATC , per necessità di snellimento del traffico aereo, potrà essere eseguito un vettoramento il quale però non potrà in alcun caso richiesto dall'equipaggio, a meno di non perdere punti.

Autopilota

L'impiego dell'autopilota avrà le seguenti limitazioni:

in atterraggio dovrà essere disinserito non al disotto dei mille piedi ground letti sul radioaltimetro.

(quest'ultimo dato sarà soggetto a variazioni che potranno essere comunicate al momento dal Giudice di Cabina)

L'impiego dell'Autopilota è viceversa tassativo in ogni altra fase del volo per aumentare il confort dei passeggeri, e per diminuire lo stress dell'equipaggio e delle strutture dell'aeromobile a meno che non si verificano anomalie di funzionamento che saranno comunicate dall'Ufficio Operativo .Automanetta

L'impiego dell'Automanetta è a discrezione dell'equipaggio purché si rispettino i valori di EPR o di NI adatti a ciascuna fase di volo

Aeroporti alternati

Ad ogni Team verranno consegnate all'inizio dei voli le condizioni meteo, sotto forma di Metar , degli aeroporti di partenza, arrivo e della zona interessata ai voli.

La scelta dell'aeroporto alternato dovrà tener conto di tali condizioni meteo, e dovrà essere fatta con il seguente criterio :

*Se l'aeroporto di arrivo è **operabile** al momento previsto per il decollo, potranno essere scelti i seguenti alternati:*

uno di Condizioni meteo b)

oppure

due di Condizioni meteo a)

*Se l'aeroporto di destinazione **non è operabile** al momento del decollo, dovranno essere scelti come alternati:*

uno di Condizioni meteo a) + uno di Condizioni meteo b)

Se le condizioni meteo dell'aeroporto di arrivo saranno superiori alle seguenti anche per una previsione ad un'ora dopo quella del momento del decollo(che sul Metar verrà evidenziata con la sigla NOSIG posta in fondo alla previsione dell'aeroporto di arrivo):

*5000 m visibilità orizzontale, 2000 piedi visibilità verticale,
non occorrono alternati.*

Le Condizioni meteo degli aeroporti sono le seguenti.

Condizione meteo a) : 50% in più dei minimi di visibilità per quell'aeroporto ma non meno di 200 piedi di visibilità verticale e 600 m di visibilità orizzontale

Condizione meteo b) : condizioni da circling to land

Destra: Ugo Mariani e Carlo Alberto De Ruvo, numi tutelari dell'evento



Consumi

Nei piani di volo i consumi verranno sempre indicati in Kg.

Difetti del software

Anche se software ed hardware hanno raggiunto perfezioni tecniche impensabili in passato, occorre tenere presente la possibilità problemi indipendenti dalla buona volontà di equipaggi ed organizzatori.

Perciò ogni equipaggio dovrà accortamente salvare il più frequentemente possibile le fasi del volo onde aver la possibilità di riprenderlo dal punto più vicino all'interruzione.

Se non avrà provveduto a questa occorrenza dovrà per forza ritornare al punto di partenza di ogni tratta

Comunque ogni inconveniente dovrà essere fatto presente al Giudice di Cabina che avrà l'ultima parola in merito.

Imbarco e sbarco passeggeri

Non saranno richiesti tempi per l'imbarco dei passeggeri che si intenderanno sempre pronti a bordo quando necessario: l'imbarco del carburante non comporterà lo sbarco dei passeggeri.

Messa in moto ed arresto

L'equipaggio riceverà l'aereo a motori spenti e lo dovrà lasciare alla fine di ogni tratta a motori spenti.

L'avviamento potrà avvenire con l'aiuto dell'APU o del carrellino a secondo delle esigenze dell'aeroporto e della localizzazione dell'aeromobile.

Settaggio del Flight Simulator

Ogni computer sarà settato dalla Giuria ed il settaggio non potrà essere modificato.

Validità delle regole

OGNI REGOLA SOPRASCRIPTA POTRA' ESSERE MODIFICATA FINO ALL'INIZIO DELLA GARA DANDONE NOTIZIA SIA SU INTERNET CHE CORSO DEL BRIEFING PRE VOLI.

Sistemazioni logistiche

Il socio Sergio Lanzarini , ormai benemerito per l'Associazione , metterà a disposizione dei partecipanti al Contest, dei loro accompagnatori e ad ogni socio PVI che volesse presenziare alla manifestazione, la sua organizzazione alberghiera a queste quotazioni:

Alloggio presso gli Alberghi Ausonia e Adria di Milano Marittima durante i giorni dell'evento;

1 giorno di mezza pensione (per il pranzo ci arrangeremo in Fiera)

€ 31,50

1 giorno a pensione completa € 35,00

solo pernottamento con prima colazione € 25,00

1 pasto extra € 8,00

I prezzi comprendono vino e bevande durante i pasti, e se il tempo sarà bello, anche spiaggia e piscina con ombrellone e lettini.

Nell'eventualità ci fossero bambini lo sconto verrà applicato in base all'età.

Come sempre abbiamo fatto in passato , ripetiamo che questa è una competizione sportiva il cui risultato non riflette il grado di bravura ed intelligenza di ogni singolo membro di un Team poiché è dato per scontato che chiunque si senta in grado di affrontarla sarà certamente bravo, intelligente e preparato al pari di tutti gli altri.

Sarà opportuno tener in massimo conto questa considerazione per poter accettare con serenità il giudizio dei giudici, quale che esso sia e far sì che questo avvenimento

rappresenti un motivo di crescita di conoscenza e di divertimento per ogni partecipante e per gli spettatori, che prevediamo numerosi ed interessati.

Il Comitato Organizzatore

Il Report per il Civile di Vitaliano Collini

**18° Grande Fiera Nazionale dell'Elettronica-4° Flight Simulator Show
5° Trofeo Fabio Fanelli
Forlì 10 e 11 Maggio 2003**

E' finita, ce l'abbiamo fatta!

Per chi, come me, ha vissuto in prima linea questa edizione del Flight Simulator Show allo scoccare della chiusura viene pervaso da una indicibile sensazione di relax ma, nel contempo, soffre di una dispettosa amarezza poiché avrebbe voluto che questa festa non avesse avuto fine.

Mesi di preparazione per bruciare tutto in poche ore!

Un lavoro intenso, quasi febbrile, iniziato a gennaio con un primo incontro a casa mia per mettere a fuoco quelle strategie necessarie per la costruzione di questa manifestazione. Ricordo che erano presenti il Presidente Ugo Mariani, Alberto Sangalli per Lago, Angelo Turetta, Denis Hofman, Daniele Vasi, Alessandro Casadio, Ivan e Christian Vitali ed il sottoscritto.



Fu un incontro decisivo e strategico, diretto magistralmente da Ugo, che andò a definire compiti e ruoli determinanti poi per il successo della manifestazione.

Sinistra: Vitaliano Collini intervista De Ruvo

Nelle settimane che seguirono cominciai a disegnare, col mio arrugginito autocad, la prima bozza del padiglione e man mano che giungevano le adesioni andavo a ricomporre come in un grande mosaico gli stand, la zona per il

pubblico, l'area del contest civile e quello militare e i mega schermi. A rendere tutto più complicato ci si mettevano anche Massimo e Laura di Italfiere che ogni volta mi spostavano da un padiglione all'altro. Sposta, copia, taglia, cancella, stira, cima, estendi...in breve tempo ero ritornato abilissimo nell'uso di autocad. Non saprei dire quante volte ho ridisegnato il padiglione. Indubbiamente l'esperienza triennale della manifestazione, la conoscenza dei moduli degli stand e di quelli del fabbricato e dei suoi impianti tecnici mi hanno agevolato non poco.

Ricordo l'entusiasmo di Ugo quando gli mandai la prima bozza definitiva (si fa per dire) il quale ebbe a rispondermi "ottimo Vitaliano! Proprio un gran bel lavoro..." Ecco la paga di chi lavora gratis!

Fra i tanti punti strategici che necessitavano per la buona riuscita della manifestazione ce n'era uno particolarmente importante: l'incontro con Olidata. E venne anche quel giorno.

Con Massimo di Italfiere, in largo anticipo rispetto le precedenti manifestazioni, andammo all'appuntamento armati di una fiammante planimetria del Padiglione dei Voli Virtuali, appositamente stampata in maxi formato per l'occasione e col titolo che esprimeva il concetto della più grande manifestazione di volo simulato che si sia mai fatto prima d'ora, non solo in Italia, ma non trova riscontri anche in Europa (il che, per quanto di mia conoscenza è assolutamente vero!).

Ricordo gli occhi stupiti ed esterrefatti del Responsabile del Marketing dell'Azienda mentre consultava la planimetria e ben presto mi resi conto che lo stupore non era dettato dalla magnificenza del disegno e della straordinarietà dell'evento ma dal fatto che, probabilmente, non erano in grado di fornirci i computer per la manifestazione!!!! Coosa?...Scherza? ...Una vera mazzata!!

Destra: Maurizio Anzà e Alfio Giugnuletti ai posti di comando



Massimo ed io uscimmo da quell'incontro con la certezza che avesse scherzato ma quando un paio di giorni dopo arrivò la risposta ufficiale, Massimo mi comunicò al telefono " non possono darci i computer". Mi sentii svenire e mi accasciai sulla sedia della scrivania e nella mia mente cominciarono a scatenarsi mille nefasti pensieri. Che dirò a Ugo se mi telefona per sentire se ci sono novità? Penso sia inutile avvertirlo subito e farlo soffrire con me, gli telefonerò entro un paio di giorni e nel frattempo vedo di trovare, con Massimo, una soluzione ma.... non faccio neanche tempo a pensare che il telefono suona: "Ciao. sono Ugo hai novità?"...(aaarrggghh!).

Gli comunico la novità e "vedo per telefono" lo sbiancare del viso di Ugo!

Bisogna assolutamente trovare i computer non possiamo, a questo punto, dire che abbiamo scherzato... altrimenti occorrono due biglietti aerei per ..l'esilio!l'alternativa è il suicidio!.

Un incubo che è durato 13 notti insonni ed una tensione indicibile ci ha accompagnato durante tutti quei giorni impedendoci di lavorare.

Sinistra: i soci Antonio Bianchini, Luigi Pastorini ed Enrico Bonomi in "divisa" PVI



Ma cosa era successo? Perché una decisione negativa di Olidata che ci aveva sempre promesso appoggio alla manifestazione? Niente di più semplice: nell'aver traslato il Fligh Simulator Show da dicembre all'edizione primaverile di maggio della Fiera dell'Elettronica, eravamo andati a scontrarci col periodo di maggiore impegno di Olidata, la quale, non essendo a conoscenza della

traslazione dello show, non aveva potuto programmare la produzione dei computer per la nostra manifestazione.

Cominciò allora una febbrile serrata di telefonate ai produttori nazionali di computer e da tutti ricevevamo un grande interessamento per appoggiare la manifestazione ma... per l'anno prossimo! Tutte confermavano che il trimestre primaverile è, in assoluto, il più intenso nel fornire computer a manifestazione di ogni tipo e tutte erano già sature.

Finalmente dopo un grande lavoro svolto da Massimo, Olidata ci comunica che è in grado di fornirci 24 computer. Ugo nel frattempo era riuscito a convincere l'amico di Computer Cash di Bologna a darci altri 10 computer in affitto a prezzo agevolato. Rimanevano scoperti solo i sei computer per il controllo che abbiamo rimediato dalle sedi del Flight Simulator Club Romagna e di PVI. L'incubo era finito!!!

E siccome l'esperienza insegna, abbiamo già impegnato Olidata per l'anno prossimo!

Passano i giorni e finalmente arriva la settimana di allestimento della fiera. Naturalmente il padiglione dei voli virtuali è il primo ad essere interessato ai lavori. Al martedì mattina, precedente il sabato di apertura, mi precipito in fiera e trovo gli operai intenti a montare le prime pareti che compongono gli stand. L'esperienza mi insegna che è bene non fidarsi e nonostante il disegno riesco a prevenire subito un errato montaggio delle cabine del contest civile e nel contempo modifico la sala ATC.

Velocemente il padiglione prende corpo e cominciano a delinearsi le zone del contest, del pubblico, dei maxi schermi e degli stands. Al pomeriggio, puntuale come un orologio svizzero, Olidata consegna i computer che andiamo subito a ricoverare in apposita sala blindata... (non si sa mai). Cerco e sprono subito Francesco, l'elettricista della fiera ormai diventato amico, ad iniziare subito l'allestimento dell'impianto elettrico poiché già fin dal giorno dopo avremmo cominciato a montare i computer sui tavoli. Invito Massimo a predisporre i tavoli e relative tovaglie e il giorno dopo li trovo puntualmente allestiti.

Il mercoledì mattina, in leggero anticipo sui tempi previsti, mi trovo solo e senza aiuti. Comincio allora a recuperare i computer dalla sala blindata: quattro carrelli alti tre metri e pesanti varie tonnellate ciascuno, così mi sono sembrati nel trainarli da solo, come un mulo, fino al nostro padiglione. Fortunatamente alle 11 arriva Ivan Vitali ad aiutarmi e nel pomeriggio, come da programma, arrivano Luciano Marchi ed Eros Giusti dalla sede di Bologna. E' un momento sempre bello sballare e montare tutto quel ben di Dio ma estremamente faticoso e alla sera eravamo distrutti ma felici.

Io lo ero in particolare modo poiché durante la giornata Massimo ed io eravamo riusciti a scongiurare un'altra disavventura. Colui (un nostro collega) che si era impegnato a fornire i video proiettori, i maxi schermi e l'impianto audio si era defilato senza avvisare! A tre giorni dalla inaugurazione della Fiera ci trovavamo senza i maxi schermi!!!

Telefonate febbrili e una umiliante figura hanno consentito a Massimo di recuperare l'ex fornitore che solo per caso aveva ancora in azienda tutto l'occorrente che ci serviva.

*Giovedì è un giorno decisivo su tutti i fronti; Riccardo di CSI di Cesena, incaricato da Italfiere, comincia a stendere i cavi di rete, recuperando in parte quelli dello scorso anno, collega gli hub e configura le reti stesse (sono ben tre le reti). Arrivano anche le macchine di Computer Cash ed arrivano anche gli amici softwaristi della sede di Bologna, **Alessandro Cinelli**, **Romano Ferrari** con a capo Lorenzo Beltrani che inizia, non senza difficoltà, a configurare un computer scaricando tutto il software occorrente per il contest. Povero Lorenzo! Tradito da qualche drive biricchino, da qualche computer irriverente e da frequenti crash dell'impianto elettrico che lo fanno veramente impazzire, accumola un incolpevole ma sostanziale ritardo sui tempi e si comincia a creare un poco di tensione. Comincio a pregare Lui ..Lassù! e lo invito a intercedere sulla buona sorte!*

Venerdì è l'apoteosi! Arrivano tutti, presidente Ugo in testa! Arriva anche Angelo Turetta e con lui la speranza di domare i computer ribelli; arriva anche lo staff di Lago con Alberto Sangalli in testa, l'Enav, Facoltà di Ingegneria Aerospaziale di Forlì, l'Istituto Tecnico Aeronautico, lo Staf di Takeoff, X-Plane Italia, I Presidenti Stefano Gazich e Luca Lanti rispettivamente di Air Dolomiti e Air Brixia, VirtuModena, Stefano Figoni della Bancarella Aeronautica, Alessandro Casadio col suo negozio, Umberto Colapicchioni di Virtuali di Milano, Michele Piu, accompagnato dalla graziosa e brava moglie, che ha smontato a casa e rimontato in fiera il suo simulatore doppio posto autocostruito, e poi arrivano anche i simmer militari di Viaf e quelli di Pvi con Lito Consolo in testa che prende subito possesso delle

postazioni per il contest militare e via via tutti gli altri che non riesco più a contare e ricordare! Napulevola col suo megaplotone arriveranno il giorno dopo in ben 15 persone! E arrivano anche i maxi schermi, gli interpreti più importanti per rapportarsi al grande pubblico. E' una vera kermess di frenesia e di piccoli problemi da risolvere, tutti impegnati al massimo per rendere possibile l'obiettivo prefissato: fare grande questa manifestazione!.

Arrivati a sera erano molto poche le persone in possesso di qualche residua energia.

E arriva anche il sabato, il fatidico giorno di apertura

Non nascondo la mia emozione ma anche la mia paura: ora se qualcosa non funziona tutto viene al pettine! E prego ancora Lui.. Lassù! Dai! ..ancora un ultimo aiuto.. please!

Si comincia. Il pubblico comincia a defluire nel padiglione, mi precipito al maxi schermo e per strada sequestro Mauro Danielli, il nostro gioiello diventato vero pilota di linea, che si pone subito ai comandi del 737 compiendo una serie di decolli ed atterraggi che io vado a commentare. Subito si raduna un foltissimo pubblico attirato prima dal rombo dei reattori e poi catturato da quelle splendide immagini che Mauro riesce a fornire a quello splendido "televisorone". Guardo i loro occhi, sono incollati alla mia stecca che va ad indicare uno dopo l'altro tutti gli strumenti del coopkit e dei quali illustro la loro funzionalità. E' un momento magico e gratificante, di colpo non senti più la stanchezza; l'interesse e l'attenzione che il pubblico dimostra che ti fa capire che li hai catturati e conquistati. Ai comandi del 737 si alterna anche Alessio Franceschi altro campione e pilota di gran razza di PVI e che non ha bisogno di presentazioni. Ad un certo punto noto, in lontananza, Massimo che con gesti e cenni cerca di catturare la mia attenzione. Comprendo al volo la situazione (ormai ci sono abituato) il Comitato D'onore che inaugurava la fiera stava venendo da noi! Stava per verificarsi il primo dei momenti clou della giornata.

Butto l'occhio sul pilota e noto una sedia desolatamente vuota! Tiro un moccolo (imprecazione a voce bassa)! Mi precipito allo stand del mio Club Romagna dove trovo Christian Vitali impegnato a far conteggi riguardanti la gara che di lì a poco doveva sostenere.

Destra: Fabio Fragiaco, veterano civile e combat di PVI



Alle 15,30 il computer più importante di tutto il padiglione era operante! .. e la RAI? Dov'è la RAI?

In attesa abbiamo ripreso le dimostrazioni standard al grande pubblico. Al commento mi alternavo volentieri con Alessandro Tonon poiché la mia voce cominciava a dare evidenti segni di cedimento.

Lo sradico da quella sedia e lo scaravento al simulatore. Appena in tempo! Massimo mi presenta il Presidente della Camera di Commercio di Forlì accompagnato da una codazzo di personaggi pubblici. Alti ufficiali della Finanza e dei Carabinieri, Senatori e politici di ogni tipo e con loro anche il Presidente del Corso di Laurea della Facoltà di Ingegneria Aerospaziale Prof. Ing. Franco Persiani e non so dire chi e quanti altri.

Ringrazio il Presidente per la visita e spiego loro che sono all'interno della più grande manifestazione di volo simulato che si tiene in Italia e sicuramente anche l'unica in Europa, e gli dico che la simulazione italiana è la migliore d'Europa, che ha vinto un Contest europeo battendo equipaggi francesi, belgi, tedeschi, inglesi, olandesi e tanti altri (forse ho un poco esagerato) e che all'interno di questa fiera di Forlì sono raccolti la crema ed il fiorfiore dei piloti virtuali italiani. Gli dico che non stiamo giocando ma esercitiamo una disciplina sportiva, la 7° in campo aeronautico e con la simulazione facciamo tutto (o quasi) quello che fa un vero pilota di linea, tant'è che è la stessa ENAV che si occupa della assistenza in volo

agli equipaggi impegnati nel contest. Dovevate vedere le loro espressioni stupite e compiaciute. Al mio invito a rimanere il tempo necessario per assistere ad un circuito col 737 sull'aeroporto di Miramare di Rimini hanno aderito con grande interesse. Naturalmente ho presentato loro anche il nostro Presidente Ugo Mariani che nel frattempo avevo fatto chiamare.

Il particolare feeling che ho con Christian nel fare queste dimostrazioni in pubblico e la sua abilità indiscussa di pilota che ha saputo condurre il 737 con pilotaggio manuale anche sul ILS hanno determinato una prova esemplare, da manuale! Con uno scrosciante applauso del Comitato al quale si è unito quello del pubblico si è concluso uno dei momenti importanti della mattinata. Il Comitato poi si è trasferito a lato, per assistere alla dimostrazione di Lito Consolo e la sua pattuglia, al simulatore militare ottenendo un altro grande successo.

Mentre il Contest civile seguiva il suo percorso di gara lo spettacolo ai mega schermi continuava. Eravamo in attesa della RAI alle ore 15, secondo grande appuntamento della giornata, quando il computer regia dello schermo volo civile ha...ceduto! Al suo capezzale sono accorsi molti esperti informatici presenti in loco i quali, dopo molte verifiche, radiografie, Tac, molte flebo e perfino una respirazione bocca a bocca hanno indicato, all'unanimità, l'unica terapia possibile: l'immediata sostituzione! Erano le ore 13,30... già, e la RAI? dov'è la RAI? Mentre si cercava il computer sostitutivo la mia mente cominciava a vacillare e i miei soliti pensieri assumevano forme nefaste! Il tempo passava inesorabile ed i miei occhi scrutavano l'orizzonte del padiglione nel timore di vedere comparire la troupe della RAI. Poi il mio pensiero si è rivolto ancora a Lui.. Lussù! Chiedo troppo se....grazie!

E di lì a poco è arrivato un nuovo computer che nuovo proprio non era ma aveva già pre caricato tutto quello che era necessario avere. Era il computer di PVI configurato ancora dall'ultimo Contest 2002 di Imola. Che cu..! Abbiamo solo dovuto sostituire la scheda video con quella destinata come premio per il Contest 2003 poiché serviva la doppia uscita video per inviare segnale al maxi cedimento.

Verso le ore 16,30 notai un cameraman dotato di una voluminosa telecamera. Era la RAI! È arrivata!

Anzi, a dire il vero era arrivato un solo cameraman della RAI 3 che girovagando qua e là effettuava delle brevi riprese volte ora ai megaschermi, ora al pubblico e agli stand per poi sparire nel nulla!!! Quale cocente delusione!!!

Pur avendo piantonato il Tg di RAI 3, non sono mai riuscito a vedere quali riprese potesse aver fatto!



Il pomeriggio ormai volgeva al termine e alle ore 18.00 l'altoparlante della fiera annunciava l'orario di chiusura. La prima giornata era terminata.

Sinistra: Fabrizio Stotani e Lucio Alfieri durante un'esibizione Combat

Domenica è stata per me una giornata...part time. Tutta colpa del mio Parroco!

Cosa centra il Parroco col volo simulato?....Il mio Parroco ha avuto la brillante idea di fissare nella domenica 11 Maggio la data di celebrazione della prima Comunione di mio figlio Giacomo (aarrgghh!)

Santa Messa alle ore 11 e pranzo alle ore 13.00 vissuto con la frenesia di tornare velocemente in fiera.

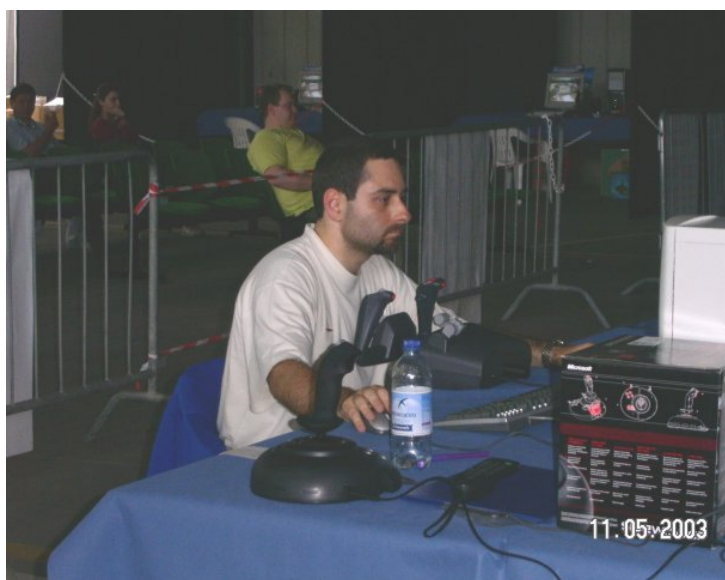
Alle ore 15 vengo informato da Laura di Italfiere (moglie di Massimo) che è arrivata, a sorpresa, la troupe di Canale 5! Per giove che notizia!! La mia smania cresce a dismisura e non riesco più a rimanere seduto e composto alla tavola dei commensali. Mia moglie, Santa Donna, si accorge del mio stato d'animo e della mia crescente disperazione e alle 15,30 mi "autorizza" a congedarmi dagli ospiti. Un bacio a mio figlio e scappo via, finalmente, verso Forlì. Divoro a 180 orari l'autostrada e giungo al padiglione alle 16.20. Cerco subito la troupe di Canale 5 ma... non c'è più, se né andata, ha già finito!!!! E allora il mio pensiero torna a quel (incolpevole) Parroco.....

Mi riferiscono che Canale 5, contrariamente alla Rai, ha fatto un intenso lavoro di ripresa ad ogni angolo del padiglione, intervistando numerose persone anche fra il pubblico e il Presidente Ugo Mariani e questo mi rassicura un poco.

Noto subito, però, che il mega schermo è desolatamente spento. Non credo ai miei occhi.

Chiedo il motivo e nessuno mi sa rispondere! Noto addirittura che il computer è stato tolto. Mi arrabbio non poco è il computer più importante del padiglione e non può trovarsi spento un'ora e mezza prima della chiusura per cui faccio allestire un altro computer in fretta e furia e lo spettacolo riprende.

Destra: Mauro Danielli



Fin dal mattino era arrivato in fiera, proveniente dalla toscana l'amico Silberio in rappresentanza del gruppo elicotteristico "Libellule". Silberio è personaggio straordinario. Scrittore sceneggiatore di film thriller, ha direttamente inserito nel suo dna la passione per l'elicottero e, preferendolo alla Ferrari, se lo è addirittura comperato.

Come promesso, ha dato una dimostrazione fantastica al maxi schermo. Caricando il Bell di default di Flight Simulator ha man mano svelato tutti i segreti e la tecnica di pilotaggio del suo "micione" come lui ama definirlo. Ho lasciato direttamente a lui il commento a microfono e grazie anche alla simpatia dell'accento toscano ha attirato l'attenzione del pubblico, divenuto foltissimo, che lo ha premiato uno scrosciante applauso a fine esibizione. A fine dimostrazione vengo informato dalla direzione di gara del contest che sono pronti per la premiazione degli equipaggi che ha vinto il contest.

Ecco il momento magico che tutti stavamo aspettando. Informo velocemente il pubblico attraverso gli altoparlanti mentre viene allestito il tavolo con le coppe e le targhe e passo subito il microfono a Carlo Alberto De Ruvo, che vedo molto stanco per l'immenso impegno profuso ma visibilmente soddisfatto per il positivo andamento del contest e a Ugo Mariani per il commento del caso.

Il mio sguardo va agli equipaggi che vedo in trepida attesa. Anche loro sono stanchi, e penso che deve essere stato un contest duro e veramente selettivo.

Il risultato ad oggi, ormai è risaputo e quindi non sto ad elencare classifiche, ma due primi posti e due terzi posti la dicono tutta sulla bravura e capacità dei nostri piloti. Dirò solamente che tutti erano soddisfatti e felici per avere partecipato e con la loro partecipazione hanno contribuito a far grande a questa edizione veramente straordinaria del



Flight Simulator Show che ha l'ambizione di diventare il punto di riferimento della simulazione italiana.

Sinistra: il vincitore equipaggio sardo durante la premiazione

Ringrazio tutti coloro che hanno lavorato e partecipato con grande impegno per la buona riuscita della manifestazione.

Ringrazio soprattutto Massimo e Laura di

Italfiere ,senza loro non sarebbe stato assolutamente possibile organizzare lo Show, ringrazio gli sponsor Olidata, Microsoft, Lago e Leader vere colonne portanti dello show.

Un ringraziamento particolare infine lo voglio fare al numeroso pubblico intervenuto poiché è ad esso che va attribuito il vero successo della manifestazione:

14.000 singoli grazie ai 14.000 visitatori della fiera!

Ho dimenticato qualcuno? Sì!!,

Un ringraziamento speciale lo devo e lo voglio fare, a nome di tutti, e con gioia a Lui...

Lassù:

g r a z i e !!

Vitaliano Collini

IL REPORT DI MAURO DANIELLI

All'appuntamento annuale della Grande fiera dell'elettronica di Forlì quest'anno PVI ha partecipato attivamente, contribuendo all'ottima riuscita dell'evento.

In particolare il sottoscritto si è dato da fare sin da martedì per aiutare tutta l'organizzazione a installare e configurare i 30 computer forniti da Olidata per le varie attività simulate.

Nelle giornate di venerdì, sabato e domenica, la costante presenza di soci delle sedi di Bologna o comunque dell'Emilia Romagna è stata determinante per consentire la presenza nello stand e contemporaneamente le dimostrazioni di volo in rete per divertire il pubblico.

Per quest'appuntamento il materiale a disposizione era veramente ottimo e ha consentito di far conoscere al pubblico quello che è attualmente la simulazione di volo in Italia: la Olidata ci ha fornito 30 computer della loro linea "game" (in sintesi, AMD Athlon 2,2 Ghz e GeForce4 Ti 4200) che non hanno avuto nessun problema a far girare fluidamente ogni tipo di aereo e scenario.

Il tutto esaltato da due megaschermi, uno per il volo militare e uno per quello civile.

Per entrare nel dettaglio sono stati installati i seguenti scenari: Roma Fiumicino e Bari Palese della Simflyers, Milano Malpensa e Genova Sestri della ISD Project, i TerraMesh Lago per l'Italia, Italy Landpack e Autogen di Mandelli. Il risultato complessivo è stato ovviamente

notevole e personalmente posso affermare che la sensazione di "esserci" anche in VFR e' quasi una realta'.

Non da meno e' stata la scelta degli aeroplani: 737 Dreamfleet, A320 PSS, Archer II e Cardinal Dreamfleet, Siai Marchetti SF260 della Realair; sono anche stati aggiunti i modelli di 737 della Ariane, veramente strabilianti quanto a realismo.

Per concludere, la ciliegina sulla torta: Active Camera Pro, piccolo modulo aggiuntivo che permette di ampliare le possibilita' di visione del proprio velivolo. Molto spettacolare la possibilita' di "simularsi" come pilota per scendere dall'aeroplano e eseguire il giro esterno: non vi dico lo spettacolo del giro esterno dell'A320 Alitalia parcheggiato al finger di Fiumicino con tutti i mezzi di assistenza... c'e' di che deliziare gli occhi e appagare la propria passione!

Tutto questo materiale e' stato continuamente utilizzato da me e da tutte le altre persone addette a "fare spettacolo".

E spettacolo e' stato: per tre giorni abbiamo catturato l'attenzione del pubblico con innumerevoli giri campo con il 737 e l'A320; nel pomeriggio di sabato e domenica abbiamo anche simulato un brevissimo volo di linea, comprimendo al massimo i tempi ma simulando tutte le normali procedure: e' stata fondamentale la presenza di due controllori ENAV della torre di Bologna per massimizzare il realismo.

Molto spettacolari sono stati anche gli atterraggi in categoria 2 e 3 che i nostri aeroplani simulati hanno eseguito perfettamente in autoland.

Il pubblico ha mostrato apprezzamento per lo spettacolo riempiendo costantemente i posti a sedere davanti al megaschermo dedicato al volo civile.

Da parte nostra l'impegno e' stato massimo per mostrare la simulazione di volo per quello che e': un passatempo, lo sfogo di una passione o anche l'occasione per l'inizio di una passione (chi scrive ne sa qualcosa...); comunque un qualcosa che puo' andare ben oltre il gioco...

Non da meno e' stato lo spettacolo della simulazione di volo militare: AMVI e PVI Combat hanno anche loro contribuito allo spettacolo; i due eventi notevoli sono stati la gara di appontaggio (tramite programmino Arrestor Cables e modelli di aerei militari per FS2002), organizzata da PVI Combat, e la PAV, Pattuglia Acrobatica Virtuale di AMVI.

Voglio spendere due parole sulla PAV: da molto tempo non rimanevo a bocca aperta vedendo degli aerei finti volare... Devo dare atto a questi ragazzi di aver lavorato sodo per creare uno spettacolo assolutamente imperdibile per gli appassionati di simulazione di volo.

Grazie al simulatore IL-2 che permette un multiplayer fluido e viste esterne spettacolari, tutti i visitatori della Fiera di Forli' hanno potuto ammirare 5 aeroplani simulati perfettamente pilotati in formazioni strette, manovre acrobatiche in formazione, e spettacolari figure in tutto e per tutto simili a quelle effettuate dalla nostra Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Incredibile veramente...

So che PVI Combat ha raccolto la sfida, auguro ai ragazzi di fare anche meglio!

Non resta che concludere con i doverosi ringraziamenti.

A Massimo e Laura della Italfiere SRL che hanno creduto alle possibilita' di spettacolo della simulazione di volo.

A Vitaliano Collini, Ivan e Christian Vitali, Gianni Biguzzi, Alfredo e tutti gli altri soci del Flight Simulator Club Romagna per l'impegno nell'organizzare tutto e l'estrema simpatia dimostrata.

A tutto lo staff di PVI a cominciare dal Presidente Ugo Mariani per continuare con l'equipaggio dell'aereo piu' pazzo del mondo (parlo di Maurizio Anza' e Alfio Giugnuletti...) per arrivare ai soci piu' recenti.

Ai sempre disponibili e pazienti Franco Staccioli e Antonio Conenna di Enav Bologna.

Ai ragazzi Lago: Sangalli, Temchenko, Ferrato, Finizio e tutti gli altri...

Qualche ringraziamento personale: a Rosario Bassi per averci portato in una trattoria spettacolare a Faenza; a Stefano Gazich e Luca Lanti per la piacevolissima serata nella suddetta trattoria, dove le chiacchiere di aeroplani simulati e non sono state accompagnate da tortelloni lasagne strozzapreti castrato mascarpone e vino rosso. Avviso per quelli che stanno sempre seduti davanti ai loro monitor col loro aeroplanino finto: la simulazione di volo e' anche una serata in trattoria con gli amici che condividono la passione del volo (vero o simulato ormai fa poca differenza...) io ve l'ho detto, poi fate voi...

Mauro Danielli

Il Report Combat di Lito Consolo

SABATO

La mattina del sabato ci é molto utile per fare , per la prima volta, delle prove in LAN con la pattuglia acrobatica. Finalmente tutti i componenti (tranne Bobo7) sono presenti e si può provare senza quella fastidiosa lag che spesso compromette la buona riuscita delle nostre figure. I computer sono potenti e stabili, Angelo Turetta ci consegna le sette radio complete di accessori e le livree preparate da Tbear sono bellissime!

Proviamo diverse figure e varie configurazioni, addirittura proviamo ad usare come riferimento la potenza anzicchè la velocità, "come si fa nella realtà" dice Tiger, uno dei nostri piloti che fa parte di una vera pattuglia, la Blu Circe.

Durante le varie prove si crea puntualmente un nugolo di gente che rimane a guardare le nostre evoluzioni sul grande schermo.

Il buon Vitaliano Colini ci fa da speaker, mentre Tbear si mette alla regia per le inquadrature sul grande schermo, mettendo in sottofondo una bella colonna musicale. L'impegno da parte nostra é al massimo, l'effetto scenico é di sicuro impatto.

Dopo le prove il mitico RAPTOR si mette al computer della regia e dà una dimostrazione al pubblico dei nuovi prodotti LAGO, il Tornado e l'FS FALCON. Esegue un paio di rifornimenti in volo con una tale naturalezza che la manovra sembra semplice. Io non ci sono mai riuscito a farne uno completo:-)

Nel frattempo verso ora di pranzo arrivano un bel pò di piloti della VIAF (Virtual Italian Air Force), che si presentano e iscrivendosi alla gara di Golden Falcon. Organizziamo due formazioni di sei piloti , una di VIAF ed una di PVI e ci diamo appuntamento subito dopo pranzo per l'inizio della sfida.

La gara consiste nell'eseguire alcune missioni di Falcon4 SP3, scenario Balcani, missioni da me create ed hostate dal computer della regia mentre, a bordo di un C130, riprendevo le scene salienti della missione proiettate sul grande schermo.

Inizia la VIAF con un briefing intorno alla postazione centrale, per dare spettacolarità e comprensione al pubblico che segue la gara. Il leader è EL DIABLO e pianifica con competenza e velocità la prima missione, uno strike su un complesso chimico nei pressi di KUKES. La missione é piena di imprevisti ed insidie, ma i piloti di VIAF riescono a cavarsela

con grande perizia, sempre consapevoli delle possibili minacce che ci possono essere. Veramente bravi , anche le comunicazioni radio sono avvincenti e confermano la sicurezza di ogni pilota. Il Falcone ci ha messo lo zampino anche stavolta, entrambe le missioni eseguite dal gruppo non riescono a concludersi totalmente per un crash di Falcon4 (che palle, anche in LAN...).

Per quanto riguarda la squadra di PVI , la formazione é ampiamente rimaneggiata, per l'assenza di alcuni piloti esperti come GIPO, BACKDOOR ,DENT ed io stesso, che non posso partecipare , essendo il creatore della missione. Addirittura dobbiamo impiegare piloti che usano per la prima volta il Falcone, come TIGER e BAD WOLF, che pure se la cavano egregiamente.

Destra: Luca Giusti e Pierpaolo Bilotta prima della premiazione

Comunque durante l'esibizione della squadra di PVI si é avuto un altissimo grado di spettacolarità, in quanto sono riuscito a sposare un abile regia col commento vigoroso di Vitaliano Colini. Ho visto una numerosissima schiera di spettatori che seguivano con interesse le varie fasi. La gara é stata vinta da VIAF e le premiazioni sono state fatte la domenica (non ci eravamo accorti che gli sponsor avevano chiuso tutto a chiave perchè era ormai tardi).



IL MITICO SERGIO LANZARINI AGGIUNGE UNA NUOVA DIMENSIONE AI RAPPORTI UMANI DEI SOCI PVI

Sotto:Sergio Lanzarini , in piedi, organizza la cena e , da sinistra, Alessandro Cinelli e Ugo Mariani

Grazie all'ospitalità del suo Albergo Ausonia, sito a Milano Marittima, praticamente tutti i soci partecipanti al Contest alloggiavano insieme nell'albergo e si recavano giornalmente ai luoghi di "combattimento".





Sinistra: Le signore Brasca e De Ruvo, Davide Vacca e Sergio Pastorini

Questa vicinanza ha naturalmente intensificato i rapporti umani e la conoscenza reciproca, rinsaldando vecchie amicizie e facendone nascere di nuove.

Destra: Alberto Sacchi, Pietro Traini e Alessandro Cinelli

Il culmine di questa nuova dimensione umana di PVI fu raggiunta la sera del sabato, con la mega-cena sociale presso l'albergo, che vide tutti i soci, insieme ai familiari, a commentare le vicende della giornata, a parlare di volo virtuale e a rinnovare le amicizie.



Sinistra: Alessandro Cinelli, Angelo Turetta e Ugo Mariani a tavola, degna conclusione di un volo impegnativo!

Presenti tanti soci, nuovi e vecchi, di PVI, molti con i familiari.

Destra: Carlo Alberto De Ruvo e signora



L'ampia sala del ristorante é totalmente dedicata ai piloti virtuali Italiani.



sinistra: Stefano Gasich, Alfio Giugnuletti e Lucio Alfieri

Dopo cena si svolge, in una sala interna, una riunione dell'assemblea e, a seguire, del Direttivo di PVI appena eletto.

**Sotto:
Tiziana Laura Letizia, Luca Giusti e
Pierpaolo Bilotta**

DOMENICA

La Domenica mattina piove , fa quasi freddo dopo il caldo soffocante patito il giorno prima. Appena giunti alla fiera, ancora prove della pattuglia acrobatica, in attesa che arrivino un pò di piloti esterni a PVI per organizzare il torneo di dogfight con Forgotten Battles. La giornata é interamente dedicata a questo stupendo simulatore, sia per la dimostrazione ufficiale della nostra pattuglia sia per dare la possibilità a tutti di conoscere e apprezzare questo stupendo simulatore. Purtroppo non ci sono molte adesioni al torneo di dogfight a coppie, quindi decidiamo di cambiare il programma.



Alle 12 e 30 partiamo con l'esibizione ufficiale di PVI Angels: appena HUNTER si libera dalla gara nel civile, ci raggiunge e dopo una rapida organizzazione partiamo subito. Come speaker stavolta si esibisce Alessandro Tonon, al quale illustro brevemente le manovre che andiamo ad eseguire, alla regia VLAD, che cortesemente si presta per aiutarci.

Con un pò di emozione si parte, il pubblico che si ferma a guardare é tanto, speriamo dentro di noi che vada tutto bene. Al primo passaggio , il LOOPING, qualche sfasatura nella formazione, causata forse dalla mia velocità e traiettoria che ha fatto trovare alcuni piloti al vertice della salita senza energia per manovrare (mannaggia...). Non ce tempo per pensare e recriminare, bisogna solo stringere la formazione ed andare avanti. Forse per la rabbia o per l'impegno, ma da quel momento in poi va tutto per il verso migliore.



Sinistra: i gemelli Vitali durante la premiazione

La bomba é quasi perfetta, così come il ventaglio e il passaggio tutto fuori sull'asse pista. Anche l'apertura e l'atterraggio vanno bene, tranne che per il 5 che all'atterraggio tocca un pò duro e rompe

uno dei carrelli. In generale siamo soddisfatti, anche se c'è ancora molto da lavorare e tante altre prove ci aspettano.

Dopo la pausa pranzo, ripartiamo con una esibizione di dogfight, con una carrelata di un pò tutti gli aerei presenti in FB. Continue missioni di bombardieri con scorta attaccano gli aeroporti avversari, difesi da caccia intercettori pronti a bloccare gli avversari. Al pilotaggio/regia stavolta c'è BADWOLF che con molta abilità cambia continuamente le inquadratura per seguire le fasi del dogfht, mentre io commento a beneficio del folto pubblico.

Destra: purtroppo l'evento volge al termine: arrivederci alla prossima!

Devo ammettere che alcune fasi sono state veramente avvincenti, come per esempio il perfetto bombardamento in picchiata con lo stukas, il lungo dogfight tra uno YAK e un FW190 (a un certo punto il pubblico dava consigli sulle manovre da effettuare per levarsi di coda il caccia), l'esibizione con l'HE111 ...

In chiusura Stefano Caporelli della PAV mostra uno stupendo filmato realizzato con la pattuglia acrobatica virtuale, commentando lui stesso le varie fasi e lasciandoci tutti a bocca aperta. Belle le manovre, bello il montaggio del video, belle le musiche...avremmo però preferito averli con noi dal vivo, per fare un vero e proprio air show virtuale. Sarà per la prossima: ormai si é fatto tardi, dobbiamo rientrare nelle nostre città , saluti abbracci e arrivederci alla prossima.

Voglio ringraziare calorosamente tutti coloro che sono intervenuti , con la speranza che si siano divertiti!

Ciao!

Lito "Eagle" Consolo

PILOTI PRESENTI:

Francesco DOBERMANN Torelli (VIAF)

Riccardo FOX HUNTER Landi (VIAF)

Enrico EL DIABLO Tomassini (VIAF)

Alan COOL HAND Locatelli (VIAF)

Alessandro FLYING WOLF Lazari(VIAF)

Francesco MIX Missarino (VIAF)

Stefano CAPO Caporelli (VIAF)

Davide JACKMALL Vellani (VIAF)

Mauro VLAD Marzetti (AMVI)

Andrea GRYPHON Artioli (69°)



Alex TBear Casadio (PVI)
 Antonello Marlboro Nardin (PVI)
 Fabrizio Raptor Stotani (PVI)
 Alessio Badwolf Ruggiero (PVI)
 Stefano Tiger Maggi (PVI)
 Giuseppe Hunter Casilli (PVI)
 Davide Asso Rea (PVI)
 Lito Eagle Consolo (PVI)

E tanti altri piloti che ho riconosciuto ma di cui non ricordo il nome...

31 maggio: Festa dell'aria a Ciampino



Giusto il tempo di disfare le valigie ed ecco che viene organizzata da PVI, sempre attenta a tutte le novità del settore, la partecipazione ad un avvenimento, nuovo nel suo genere, che esalta la vocazione aeronautica del quartiere di Roma che ospita il 2° aeroporto della capitale.

La novità risiede soprattutto nel fatto che, in quest'occasione, l'iniziativa scaturisce, non da Enti specializzati, ma dal locale Municipio, a conferma del sempre più stretto legame fra gente comune e amore del volo.

Ma per i "buongustai" di PVI, era previsto, a compenso dell'impegno profuso nella Festa dell'Aria, qualcosa di ghiotto: la visita all'importante Centro di Controllo ENAV di Ciampino, con una seria, dettagliata e interessantissima descrizione tecnica di come funziona il sistema del Controllo di Volo.

Nei giorni 31 maggio, 1 e 2 giugno 2003 si è tenuta nella cittadina di Ciampino la seconda "Festa dell'aria e dello sport", che il Comune ha voluto organizzare per riaffermare il legame della città al mondo del volo, (da qui è partito U.Nobile, l'aeroporto è stato ed è ancora uno dei più importanti, a Ciampino lo shuttle si è fermato sopra un 747 speciale.

Destra e sopra : locandine della manifestazione

La festa era particolarmente orientata alle future generazioni, erano presenti laboratori itineranti per la costruzione ed il lancio di aquiloni, erano presenti minimongolfiere che hanno portato in volo molta gente, naturalmente varie gare sportive (Calcetto, pallavolo, corse a piedi ed in bici ecc) ed infine la

nostra associazione PVI che ha presentato al pubblico incuriosito ed attento alcune esibizioni di piloti virtuali impegnati in voli VFR (molto apprezzate le tratte Ciampino-Castengandolfo su anfibi, e Ciampino-Guidonia e Ciampino-Urbe) nonché vari voli su 737 767 e 747.

Il tutto commentato dai nostri volenterosi soci, che, insieme ai piloti virtuali e non di MISTRAL AIR; hanno dato spettacolo.

Particolarmente apprezzate le illustrazioni che Alessandro Tonon e Andrea Nicotera (Mistral), dei vari momenti del volo , degli strumenti e degli emozionanti atterraggi .Tutti perfettamente riusciti!!

*“Ecco l’aereo che, dopo aver chiesto l’autorizzazione alla torre inizia a muoversi lungo le strade dell’aeroporto ,denominate taxiway e si allinea per il decollo!!...Questo strumento indica al pilota la velocità ,mentre questo indica la sua altezza barometrica (!?)...Ecco che il pilota si accinge ad atterrare ed inseriscelo strumento denominato ILS.....Ecco abbiamo toccato, abbiamo salvato non solo l’aereo ma anche i passeggeri (**Applauso**)....Ora andiamo verso i parcheggi detti anche gate ove faremo scendere i passeggeri dopo aver spento opportunamente i motori*

Molti ragazzi hanno voluto provare l’emozione di guidare un aereo e, opportunamente assistiti dai soci presenti di PVI , hanno felicemente decollato e, qualche volta, anche felicemente atterrato.

Ai più bravi sono state donate magliette col logo della manifestazione e,sul retro, quello di PVI!!

Roberto Fusy, con la sua consueta e ben nota abilità e disponibilità, ha presentato due simpaticissime livree per i Cessna 172 e 182 con il logo di PVI e della manifestazione di Ciampino. Richiedetele!

Alla manifestazione si sono avvicendati i soci :

Antonio	AMBROSINO(Napoli)
Giancarlo	BARALE
Antonio	BARBIERI
Enrico	BONOMI
Enrico	BORIONI(nuovo socio)
Fabio	FRAGIACOMO(Trieste)
Roberto	FUSY
Maura	LINARI
Pasquale	MAGLIONE
Ugo	MARIANI(“The President”) Bologna
Ciro	PAPA
Mario	ROSATI
Massimiliano	RUBEI
Emilio	SCHIAVETTI (nuovo socio)

Alessandro	TONON
	Futuri soci
Gino	MARIOTTI
Andrea	D'ORAZIO
Gianmarco	BETTIOL

La visita al centro di controllo di Ciampino (CRAV)

Riportiamo di seguito un resoconto della visita, che ha il pregio attualissimo di illustrare il complesso sistema di controllo di un importante centro italiano di Assistenza al Volo

I soci presenti hanno poi potuto visitare il Centro Regionale di Assistenza al Volo (CRAV) di Roma, che si trova , come noto nei pressi dell'aeroporto di Ciampino.

La visita è stata estremamente interessante, ed ha mandato in visibilio più di un socio.

Il CRAV di Roma è il più grande d'Italia e gestisce circa il 65% del traffico nei cieli italiani.

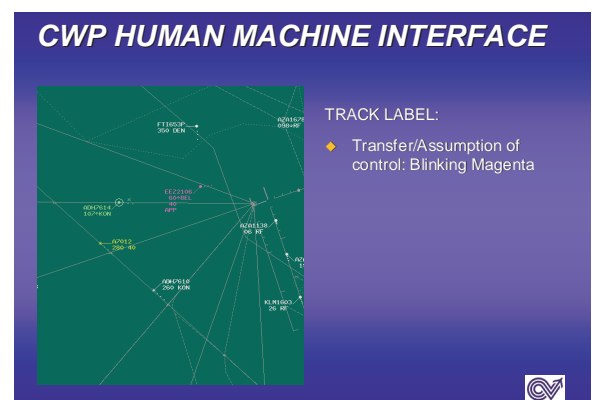
Il centro è stato rinnovato di recente, ed ha preso il posto del vecchio e glorioso "ATCAS", il primo centro automatizzato in Italia.

L'ATCAS iniziò la sua storia con un bando di gara del 1968 e venne inaugurato il 2 dicembre 1977: l'aumento del traffico la aveva messo alle corde e nel 1990 venne deciso di rinnovare completamente tutto il centro: venne costruito un nuovo edificio e venne realizzato dalla ALENIA (ex SELENIA) un sistema estremamente all'avanguardia: le console impiegano monitor da 2000x2000 righe con un dettaglio ed una capacità di presentazione molto elevata.

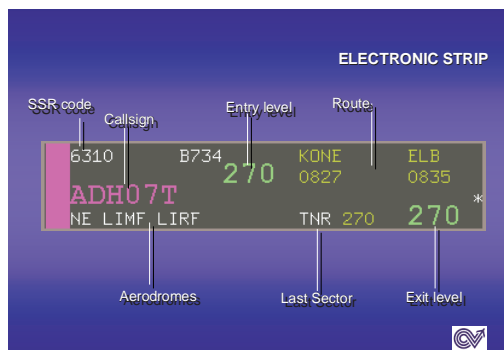
L'organizzazione del lavoro nella sala è ad "ISOLA", un gruppo in cui più operatori lavorano su una stessa area (SUD /ARRIVI/ Aree Terminali ecc.)

Un accurato studio è stato fatto dai sistemisti ALENIA insieme ad un gruppo di lavoro del personale operativo, sia nel corso dell'installazione che, dopo il collaudo, in un lungo periodo (circa 1 anno), chiamato "Valutazione Operativa" antecedente alla messa in operazione del sistema per scegliere le migliori soluzioni ergonomiche di sistema che potessero dare i risultati ottimali:

- *scelta dei colori delle tracce,*
- *modalità di inserimento ordini,*
- *presentazione delle aerovie,*
- *modalità di trasferimento dei dati,*
- *coordinamento*
-
- *funzioni di aiuto quali analisi dei conflitti, gestione della traiettoria,*



arrival manager, sequenzamento delle partenze



Sinistra: il sistema di strip elettroniche, che è all'avanguardia mondiale

Il sistema gestisce tramite una serie di liste (arrivi, partenze entrata nei settori) tutti gli aerei tramite il sistema di elaborazione dei piani di volo che vengono trattati automaticamente dal sistema.

Il sistema può gestire fino a 16 radar contemporaneamente che vengono trattati dal sistema Multi Radar Tracking (MRT): i dati sono convertiti, in tempo reale, su un piano stereografico comune, vengono "proiettati" a tempi uguali, vengono confrontati e di più tracce di uno stesso aereo visto da più radar, si "crea" una sola traccia la traccia di sistema che viene presentata con una cadenza fittizia "Tempo di sistema", svincolato naturalmente dalla rotazione del radar.

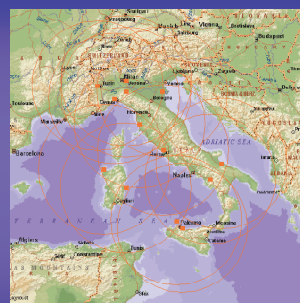
Destra: i radar collegati al CRAV di ROMA

Un'altra parte fondamentale è l'elaborazione legata ai Piani di Volo

Il sistema riceve i PdV dai vari enti ATS ed dalla elaborazione di questi può generare una serie di funzioni:

- Stampa delle strip
- Predizione della traiettoria
- Controllo di coerenza di rotta (Flight conformance monitor)
- Analisi dei Conflitti a medio termine
- Ecc

Implemented Radar Coverage



Connected Radar Station:

1. Fiumicino
2. Maccarese
3. Monte Codi
4. Ustica
5. Poggio Lecceta
6. Monte Stella
7. Ravenna (Spazi Aerei)
8. Peschiera (Spazi Aerei)
9. Monte Lesima (Spazi Aerei)
10. Napoli (Automazione Op. Ph. III)
11. Palermo (Automazione Op. Ph. III)
12. Fiumicino (Automazione Op. Ph. III)
13. Olbia (Automazione Op. Ph. III)

La visita insomma è stata veramente interessante.. per quelli che c'erano.

L'AIRSHOW NAZIONALE DI OSTIA

Il 20 settembre PVI partecipa ad un altro "classico" dell'aviazione

E' fatta! Il pubblico, una folla di dimensioni impressionanti, inizia a defluire lentamente, un po' per la quantità di persone intervenute, un po' per malavoglia, ma rincuorata da un Cessna che sorvola il lungomare di Ostia portando uno striscione con un "Arrivederci al 2004".

Quest'anno l'Airshow di Ostia ormai entra a pieno titolo tra le Feste dell'Aria più importanti ed attese: una ricchezza di contenuti mai vista, ed un successo incredibile di

pubblico: secondo le prime stime, oltre un milione e mezzo di visitatori hanno invaso le strade di Ostia per assistere all'Air Show, visitando lo scenario di stands, elicotteri, aerei, mezzi in genere, motoraduni, autoraduni ed uno straordinario spettacolo aereo. Il tutto condito da manifestazioni culturali, intrattenitive e comunicative.

La novità più assoluta e' che il volo virtuale, come scandito dallo speaker negli altoparlanti, e come confermato da organizzatori e pubblico, entra a pieno titolo nella manifestazione con pari dignità al volo reale, ed a questo strettamente collegato, e P.V.I. e Takeoff erano ben presenti a raccogliere questa impegnativa ma entusiasmante sfida. Un ringraziamento particolare naturalmente alla Microsoft Italia, che con la fornitura ufficiale di Flight Simulator 2004 ha potuto far provare al pubblico l'emozione del "volo", anche se virtuale.

Stanchissimi, ma soddisfatti, appoggiati alle transenne quasi divelte dalla pressione del pubblico, guardiamo inebetiti cio' che sembra lo scenario successivo ad una battaglia e ripensiamo a cio' che e' successo.

Destra: un'emozione che ad un pilota, reale o virtuale, non smette mai di far battere il cuore: il LOOP tricolore delle frecce



Tutto inizia giovedì 18 settembre: preparazione del campo di battaglia. Ostia si affolla di persone in divisa, in tuta, graziose hostess in tenuta varia; vengono piazzati gli elicotteri, gli aerei, gli stands, e tutto il loro...contenuto, umano e tecnico, le transenne e tutti gli accessori. Lo spettacolo, al termine della faticaccia, e' splendido, un turbinare di colori e di mezzi aerei e terrestri, mentre il pubblico gia' comincia a fare capolino. Tra i vari padiglioni, spiccano quelli delle Forze dell'Ordine, dell'ENAV, dell'Aeroclub di Roma, naturalmente di P.V.I. – Piloti Virtuali Italiani e di Takeoff, ormai praticamente...gemellati (eravamo vicini anche fisicamente), e molti altri.

Ed alle 18 si inaugura il Villaggio, parte la fanfara della Banda Municipale, seguita dalla Messa di benedizione della Festa dell'Aria. Seguono poi spettacoli di cabaret e musicali, il Villaggio si chiude a tarda notte.

Venerdì 19 prova generale dell'Airshow, che si apre alle 10.30. Il pubblico aumenta, visita gli stands, la curiosità cresce a ondate sempre maggiori. Lo stand di P.V.I. inizia a reggere l'urto del pubblico, le domande, le prove di pilotaggio virtuale, i bambini che praticamente si arrampicano sugli istruttori a stento trattenuti dalle mamme, incuriosite anche loro da questa magia virtuale e dalle emozioni che suscita nel pubblico. Il nostro stand P.V.I. e', a dispetto del programma, aperto forzatamente in permanenza, non riusciamo proprio a chiuderlo od a fare una pausa. Ogni tanto visitiamo i gemelli di Takeoff, cui spesso rinviando i visitatori quando ci chiedono una rivista che fornisca loro news fresche e informazioni dettagliate su questo fantastico mondo che permette a gente comune di provare con poca spesa l'emozione del pilotaggio e del volo.

Alle 10.30 le Bande allietano il Villaggio, quindi segue un convegno sul trasporto aereo, cui partecipano illustri esperti di aviazione. Alle 17 sorvolano Ostia una serie di velivoli storici e viene presentata la Flotta dell'Aero Club di Roma e Aero Club Laziali. La giornata, con il pubblico che cresce, si conclude con alcuni spettacoli di intrattenimento, una simpaticissima

degustazione delle Vigne del Lazio, che ci dà un po' di ... tono, cabaret, musica e a letto tardi.

Sabato 20 è il vero primo giorno di grande afflusso di pubblico. Le transenne si inclinano, la folla è enorme, ma tutto si svolge con il massimo ordine e senza incidenti.

Alle 11 fanfare musicali, seguiti da saggi ginnici, ed alle ore 16 via con le prove di volo! In realtà più che di prove è un'anteprima dello spettacolo aereo di cui appresso, impressionante per qualità e spettacolarità.

Durante l'esibizione c'è anche un rumoroso e spettacolare motoraduno di Harley-Davidson, con impiegati, professionisti e manager, per l'occasione vestiti di cuoio, borchie e tatuaggi



Al termine dello spettacolo, una bella sfilata di moda, per rinfrancare lo spirito, spettacolo musicale ed esibizione di volo notturno paramotore, con coreografie e vele illuminate. Domenica 21, giorno conclusivo e decisivo. L'organizzazione fatica un po' a contenere l'enorme afflusso di pubblico entusiasta, appena distratta dalla Fanfara dei Carabinieri.

Sinistra: l'incrocio mozzafiato delle Frecce

Gli stabilimenti sul lungomare affiggono cartelli "tutto esaurito". Gli elicotteri, gli aerei, i piloti, gli stands sono presi d'assalto, ed i Comandanti con grande pazienza cercano

di accontentare tutti quelli che vogliono sedersi nel cockpit. Lo stand di P.V.I. sembra Fort Apache, preso d'assalto da ogni parte, per fortuna che alcuni...indiani sono distratti dallo splendido filmato della Pattuglia Acrobatica Virtuale, a cura della Sezione Combat di P.V.I. e per fortuna che i soci P.V.I. intervengono in forze a fare da istruttori. A me stesso è capitato di fare voli d'istruzione con quattro bambini sulle spalle che volevano a tutti i costi staccare la cloche dalle mani del padre. Un raduno di Ferrari distrae un poco il pubblico.

Alle 15 ora locale l'elicottero della Polizia apre lo show sul mare! E' seguito dalla Finanza, Carabinieri, Municipale, Protezione Civile e Vigili del Fuoco. Spettacolare una dimostrazione di salvataggio in mare da parte dell'Aeronautica Militare. Un Embraer Regional Jet dell'Alitalia passa con una silenziosità ed agilità impressionante sul pubblico a bassa velocità, dimostrando il livello tecnologico raggiunto oggi dagli aerei di linea. Poi un gigantesco MD-11 che il Comandante pilota come un triciclo passa e ripassa sul pubblico con un rombo spaventevole, eseguendo virate impossibili per un gigante dell'aria.

Quindi una splendida esibizione del Canadair della Protezione Civile, che esegue manovre di spegnimento e caricamento (ma come farà a fare virate a coltello un aereo così grande?), ed addirittura un ammaraggio e decollo! Scroscianti applausi del pubblico. Arriva la pattuglia civile Yak Italia (su Yak-52), che esegue alcune splendide manovre acrobatiche, seguiti dagli straordinari Rusty Angels, con i loro aerei 1° guerra mondiale De Havilland con i quali eseguono acrobazie e nello stesso tempo romantiche stile Barone Rosso, mentre risuona una musica nostalgica.

L'entusiasmo cresce, alcune transenne non reggono, il pubblico e' seduto fin dentro il mare con il naso all'insù. Fortuna che la giornata e' stupenda.

Arrivano i galletti francesi della Reva Patrouille su Acroez, che amoreggiano in acrobazia, quindi l'applauditissima Irene Pasini, campionessa Nazionale di Volo Acrobatico, che con il suo Sukhoi 26 fa vedere i sorci verdi ai colleghi uomini (...e ti pareva) con delle acrobazie al limite dell'impossibile.

Nel frattempo lo stand P.V.I. non si e' affatto svuotato! Diamine, ci fate vedere qualcosa anche a noi? Macché, vogliono volare anziché vedere, e molti hanno già visto lo stesso spettacolo il sabato.

La Cartouche Dore' francese su tre bellissimi 3 TB 30Y da' grande spettacolo ed il pubblico sportivamente applaude anche i... cuginetti.

Ma sono i caccia italiani dell'A.M. a fare la parte del gigante, con manovre di intercettazione, picchiate, impennate e passaggi radenti sul pubblico. Applauditissimo l'incredibile spettacolo dei caccia a decollo verticale che arrivano velocissimi sulla riva del mare, rallentano, si fermano davanti al pubblico come elicotteri, fanno un giretto su se stessi, poi fanno un bell'inchino al pubblico e ripartono! Veramente al limite dell'incredibile.

Sotto: un'altra figura delle FRECCE TRICOLORI

Il pubblico e' letteralmente cappelli e di braccia, ma all'entusiasmo quando crescente delle Freccie coperto dall'urlo della arrivano elegantemente in smentiscono: loopings, destri, corteggiamenti, dell'Aquila, tonneau a eye e chi piu' ne ha piu' ne dell'esibizione, salutano delirio, grande passaggio fumo tricolore e rotta verso verso Pratica di Mare per il Abbiamo dovuto essere spazio: troppe cose e troppe persone dovremmo dagli organizzatori alle piloti ed al pubblico. Ma riassumendo, che e' stato



in delirio, sventolio di non c'e' limite arriva il rombo Tricolori, quasi folla. E le Freccie, che formazione, non si tonneau sinistri e ventaglio, apertura cigno, bomba, bull's metta. Alla fine salutati dalla folla in radente con il classico il sole per poi andare meritato riposo.

brevi per motivi di dovremmo raccontare citare e ringraziare, Forze dell'Ordine, ai meglio di tutto e' dire, un grande successo,

una magnifica festa di gente, volo, spettacolo ed amicizia per tutti, grandi e piccini.

Qui finisce l'Air Show di Ostia del 2003, ma arrivederci al 2004! E non finiscono le feste dell'aria: ci aspettano i primi di novembre Torino Virtuality 2003 e Milano Flight Simulator Show 2003 alla fine dello stesso mese, e saremo presenti anche li' per tutti voi.

A presto, dunque, per una nuova kermesse!

Luca Giusti

P.V.I. – Piloti Virtuali Italiani

LA COLLABORAZIONE PVI E TAKE-OFF

L'intervista col nostro Presidente Ugo Mariani segna l'inizio ufficiale dello stretto rapporto di collaborazione fra PVI e la Rivista TAKE-OFF

A colloquio con P.V.I.

In occasione dell'Air Show di Ostia abbiamo fatto una lunga chiacchierata, nel loro (come sempre) affollatissimo stand con Ugo Mariani, presidente della più importante organizzazione di piloti virtuali italiana.

TAKEOFF - Facciamo il punto ad oggi sulla simulazione di volo in Italia: manifestazioni come il 4° Flight Simulator Show a Forlì organizzato da P.V.I., il prossimo 1° Milano Flight Simulator Show 2003 organizzato con la collaborazione di Takeoff, ed in misura minore l'Ostia Air Show, dimostrano, con la loro affluenza di pubblico, che gli appassionati non mancano. Cosa serve quindi per elevare questa disciplina alla pari di altre attività e federazioni di volo?

P.V.I. – Non ho mai creduto al fatto che la simulazione di volo dovesse entrare a far parte ad ogni costo di strutture come l'AeroClub d'Italia o la FAI, e quindi imporsi come federazione a se stante; sostanzialmente i fatti mi hanno dato ragione: esperienze in questo senso sono nate e finite in breve tempo. Per ovvie ragioni naturalmente: non perché la nostra sia un'attività "minore", ma solo perché noi dobbiamo essere di supporto alle altre discipline di volo reale. Organizzazioni come P.V.I. devono e possono offrire collaborazione istruzionale a chi pratica uno sport in ambito delle federazioni esistenti appartenenti all'AeCI.

Sempre più spesso si iscrivono con noi piloti reali, sia di ULM che piloti privati o commerciali, perché la pratica e l'utilizzo di procedure di volo con Flight Simulator possono essere svolte a costi nettamente inferiori e con risultati praticamente uguali a quelli di un simulatore professionale. Pensate solo alla condotta di un volo in IFR, alle procedure di emergenza, alla semplice gestione dell'aeromobile, con la possibilità di riprovarli quanto si vuole e con l'assistenza costante di altri iscritti più esperti. Noi siamo disponibili in questo senso a collaborare con le sedi dei vari Aeroclub, con l'allestimento di sale, attività didattiche, seminari e corsi tenuti da piloti reali.

Questo è il futuro della simulazione di volo dal mio punto di vista: supporto alla vera attività di volo, ed in questo senso i soci P.V.I. possono offrire il massimo.

TO - Parliamo dei soci P.V.I.: come si sta sviluppando l'associazione? Si notano segnali di crescita, nuovi iscritti, ecc.?

P.V.I. – P.V.I. è un'associazione che gode oggi di ottima salute. Non solo per merito del consiglio direttivo attualmente in carica ma per l'apporto di tutti quelli che si prodigano affinché questo avvenga. E il successo avuto negli ultimi Air Show o manifestazioni dedicate al volo virtuale ne sono la conferma: l'affluenza di pubblico (semplici curiosi, ragazzini scatenati o appassionati di vecchia data) sono la dimostrazione che questa attività continua a riscuotere interesse come mai prima.

Nuovi iscritti si aggiungono continuamente (proprio ad Ostia abbiamo avuto parecchie adesioni), anche se parlare di numeri è ininfluyente e fuorviante: ogni anno c'è un ricambio fisiologico dovuto al fatto che alcuni non rinnovano l'iscrizione per problemi dovuti a fattori personali come il lavoro o la famiglia ma soprattutto perché la simulazione di volo è un'attività molto impegnativa a molti si rendono conto di non farcela. La stragrande maggioranza dei soci rinnova; chi trova utilità nelle varie attività rimane, altri che pensano di poter fare da soli se ne vanno credendo di riuscire a trovare la stessa disponibilità e voglia in altri posti... salvo ritornare l'anno dopo. Il saldo iscrizioni-defezioni rimane comunque ampiamente positivo.

TO- L'attività delle sedi locali: le più attive ed eventi particolari

P.V.I. – Questo è uno dei punti di forza di P.V.I.: anche se a prima vista avere associati e sedi provinciali sparse in tutta Italia può sembrare una frammentazione dell'associazione, in realtà questo porta ad una maggiore contatto tra i vari iscritti; il fatto che ognuno possa contare sull'aiuto pratico di altri soci, e che ci si possa vedere in una "sede sociale" dove poter discutere e risolvere i propri dubbi è un nostro punto a favore. Abbiamo anche iscritti dall'estero (italiani che risiedono in Germania, Spagna, Svizzera, ecc...) che dimostrano ancora di più come P.V.I. sia conosciuta ed apprezzata ovunque.

Non ci sono sedi più attive o migliori di altre, se non in relazione al numero di iscritti. Chiaramente le sedi di Milano, Bologna e Roma, potendo contare su un numero di soci maggiore, sono quelle che hanno migliori possibilità di sviluppo e che svolgono maggiore attività, ed è infatti grazie a loro (ed al notevole impegno dei vari responsabili) che è stata possibile la realizzazione degli ultimi eventi (Forlì è stata organizzata dalle sedi di Bologna, Ravenna e Romagna, Ostia dalla sede di Roma, Milano FS Show sarà curata dalla sede di Milano ecc..). Lo svolgimento di tali eventi è possibile grazie alla dislocazione su tutto il territorio nazionale delle nostre sedi locali.

In particolare la sede di Bologna dispone di una sede con pc collegati in rete, videoproiettore, linea ADSL; nei locali della sede ci si incontra a cadenza fissa settimanale per organizzare corsi ed effettuare sessioni online. Ultimo evento in ordine di tempo è stata la lezione tenuta dal nostro socio e amico Mauro Danielli (ora pilota di Alitalia Express, ma che ha mosso i primi passi nel mondo del volo virtuale proprio con P.V.I.).

A Roma, come ha pubblicato Takeoff nello scorso numero, i soci hanno da poco trovato una nuova sede dove potersi riunire, e non è escluso che ci siano altre sorprese in futuro.

Altre sedi molto attive, dove i soci si incontrano con regolarità, sono anche Cagliari, Genova, Ravenna e Piacenza. Comunque come già detto ogni sede promuove attività in relazione al numero di iscritti, quindi non è possibile ne tantomeno giusto stilare una classifica.

TO- Esperienze come RSCRA e VirtuModena con il loro 5° G.A.V. ed il rally parallelo reale/virtuale, la nascita di Takeoff con il Milano Flight Sim Show, PVI con il contest di Forlì: segnali che la maggior parte degli appassionati è disposta a privilegiare gli incontri reali, lo scambio di esperienze personali e la nascita di nuove amicizie, oltre alle funzioni per cui FS è nato, e cioè il volo con connessioni remote. Ma perché c'è ancora qualcuno si ostina a snobbare tutto ciò?

P.V.I. – Personalmente sto sviluppando questo concetto e cercando di portare P.V.I. verso questo obiettivo: la simulazione di volo deve essere una palestra di vita, il mezzo con cui si possono allacciare nuove relazioni, far nascere nuove amicizie e proseguire nella coltivazione delle vecchie. Il fatto di potersi anche guardare in faccia è importante, non si può rimanere una anonima voce in rete.

Senza contatti umani innanzitutto non ci sarebbe la stessa passione, e comunque la costanza e l'assiduità con cui si partecipa a determinate iniziative non sarebbe la stessa. Sentirsi online va bene, ma riunirsi anche una sola volta al mese o, meglio ancora, ritrovarsi poi ad un contest nazionale e alla cena che segue è meglio. Questo è il nostro traguardo.

Chi crede di poter fare da solo frequentando esclusivamente organizzazioni online si perde il fattore umano che deve comunque rimanere prioritario sul resto. Rimane solo l'aridità del contatto vocale, senza emozioni.

TO- Payware e freeware: l'eterno dilemma dei simmers. Due buoni motivi sul perché pagare una iscrizione ad una associazione o un abbonamento ad una rivista, o pagare per un determinato add-on quando in rete si trova – quasi - tutto.

P.V.I. – Questo è un vecchio discorso che ha sempre acceso discussioni e polemiche. Fermo restando che ognuno è libero di decidere come meglio crede, le cose che valgono e che offrono un servizio utile è giusto che siano pagate. Una rivista, voce ufficiale nel panorama della simulazione di volo, serviva veramente, e Takeoff ha finalmente colmato questo vuoto.

Da parte nostra avrà sempre tutto l'appoggio di cui necessita e che si merita.
SVIOLINATAAAA

Per quello che riguarda P.V.I. il costo dell'associazione serve a pagare le spese generali e di segreteria e tutto quanto incassato viene reinvestito. Le radio utilizzate nei contest, l'organizzazione dei contest stessi, il noleggio dei pc, la stampa e la spedizione dei CD per i soci, la gestione del sito internet e dei nostri server, i premi, i gadgets, ecc... sono tutte cose che possiamo avere grazie alle quote di iscrizione. All'interno della nostra associazione non esistono rimborsi spese: i viaggi, i soggiorni ed i relativi pranzi e cene sono costi che vengono pagati personalmente da tutti quelli che si spostano su e giù per l'Italia per partecipare alla vita dell'associazione.

P.V.I. mette a disposizione dei soci alcuni server dedicati, mantiene attivo il sito con le ultime news in fatto di flight sim, si attiva per gli sponsor delle manifestazioni; ai nuovi soci offriamo l'esperienza e la professionalità degli "anziani" P.V.I., sia a livello aeronautico che a livello informatico (hardware e software) per risolvere i dubbi più comuni e non. Aiutiamo chi non sa come installare un semplice add-on, chi non riesce a collegarsi in rete o chi ha qualsiasi altro problema e lo portiamo fino a diventare un buon pilota virtuale. Tutto questo si traduce in costi vivi che almeno in parte devono essere sostenuti dagli iscritti.

Con P.V.I. i nostri soci diventano parte attiva del mondo della simulazione tramite la mailing list, i voli in rete, l'addestramento e la formazione aeronautica, e tutti, dopo breve tempo, sono in grado di volare ovunque in rete in completa autonomia.

Per ciò che riguarda il software add-on per FS che si trova su internet il discorso è analogo: quando un prodotto è valido, la spesa è giustificata. Ormai si trovano aerei o pannelli aggiuntivi che sfiorano la perfezione, ed è giusto ricompensare gli sforzi (non solo economici) di chi si adopera per costruire tutto questo. Nei nostri servizi rientra anche la segnalazione sulla ML di quali prodotti sono degni di essere acquistati e di quali invece no.

TO- Curiosità: anticipazioni sul 5° Flight Simulator Show di Forlì del prossimo anno: novità, sorprese e miglioramenti, e cosa non ripetereste?

P.V.I. – Non abbiamo niente da non ripetere; l'esperienza è stata più che positiva, ed il gradimento del pubblico è stata la dimostrazione più tangibile. Semmai cercheremo di ampliare la partecipazione con altri espositori, per rendere ancora più completa questa manifestazione; l'obiettivo è quello di radunare per due giorni tutte le componenti attive del volo virtuale in Italia.

In ogni caso sarà ancora un grande successo!

FRASE DI RITO DI CHIUSURA

TO- Grazie della disponibilità accordataci, possiamo tornare a "parare" l'assalto dei curiosi che anche in questa occasione si sono precipitati a migliaia ai nostri rispettivi stand...

P.V.I. – Non avevamo dubbi, l'impegno preso è grande e noi come voi ci daremo da fare per non deluderli. Ci vediamo il 22 e 23 novembre al Milano Flight Simulator Show 2003, un'altra occasione da non perdere!

La visita guidata all'aeroporto Sandro Pertini di Torino-Caselle e agli stabilimenti Alenia.

Venerdì 29 novembre la sede PVI di Torino ha avuto modo di partecipare ad una visita che, organizzata in due fasi, ha interessato prima l'aeroporto Sandro Pertini di Torino-Caselle e dopo parte degli stabilimenti Alenia ad esso adiacenti.

La visita presso l'aeroporto, concordata dal responsabile dei Piloti Virtuali Italiani sez. Piemonte, Giuseppe Casilli nonché radiofaro del gruppo, ha consentito di conoscere alcuni

aspetti poco noti al sempre più folto numero di passeggeri del trasporto aereo, aspetti che seppur di vitale importanza per la sicurezza si svolgono dietro le quinte di quella che è la complessa attività di uno scalo aereo.

A condurli in questo inusuale percorso un cicerone d'eccellenza, per chi ha seguito la saga degli " Airport " degli anni '70, il Patroni della situazione, l'uomo che conosce ogni centimetro del selciato su cui si muove, l'uomo che ha cavalcato i tempi, i cambiamenti e i confini di questo importante aeroporto facendo in modo, con il suo prezioso staff, di migliorarne, nel tempo, ogni più piccola sfumatura e che, nonostante l'età anagrafica e l'esperienza, mostra l'entusiasmo di un giovane ufficiale al suo primo.

Ma più semplicemente un amico disponibilissimo, al secolo Carlo Ventimiglia responsabile dell'agibilità e del coordinamento della SAGAT la società di gestione aeroportuale.

Uno di questi aspetti è l'attività inerente il contrasto alle condizioni atmosferiche avverse che nel periodo invernale possono ostacolare l'attività di volo fino, nei casi più estremi, a paralizzarla. Mi riferisco al ghiaccio ed alla neve.

Il primo, che riguarda essenzialmente il mezzo aereo vede come soluzione il de-icing, cioè tutta quella serie di attività volta ad eliminare ed a prevenire la formazione del ghiaccio che si forma sulla superficie dell'aereo, in particolare sulle superfici mobili, e che in ogni caso andrebbero ad alterare il profilo alare.

Quando si verificano particolari condizioni meteorologiche è il comandante dell'aeromobile che richiede al servizio di terra l'effettuazione del de-icing, specificando tempi, modalità e qualità del liquido utilizzato per il trattamento. La qualità è riferita al rapporto tra liquido antighiaccio e acqua che può variare entro certi limiti.

Per applicare il trattamento alla superficie dell'aereo la società di gestione dello scalo torinese adotta tre mezzi di fabbricazione svedese che montano due grossi serbatoi. Uno contiene la miscela antigelo, mentre il secondo, dotato di un sistema di riscaldamento, contiene solo acqua calda che serve riscaldare la miscela.

Gli ugelli attraverso i quali viene stesa la pellicola antigelo sono posizionati sotto la cabina dove l'operatore agisce tramite l'azione di due joystick. Questa cabina può sollevarsi fino a circa quindici metri dal suolo ed è dotata di telecamere ed appositi sensori di prossimità che avvertono l'operatore qualora si avvicini troppo al velivolo.

Altro aspetto hi-tech è rappresentato dalla gestione del movimento a terra dei mezzi di servizio e dei velivoli. Infatti diverse vetture che operano sullo scalo torinese sono dotate di apposita strumentazione basata sul sistema americano GPS che consente di conoscere in ogni momento la posizione del mezzo e quindi anche del velivolo che viene scortato in direzione del parcheggio o dell'holding point.

Infatti sia presso la torre che presso la sala di controllo dell'ente di gestione è presente un monitor su cui appare la pianta dello scalo ed i mezzi, dotati di GPS, che si muovono. In pratica è una sorta di radar di terra e di esso ne emula le funzioni consentendo di conoscere, soprattutto in condizioni di scarsa visibilità, l'esatta posizione di ciascun mezzo e quindi dei velivoli che li seguono.

Con la dimostrazione del funzionamento di questo sistema terminava la prima parte della visita alla zona aeroportuale.

Tappa successiva erano gli hangar dell'Alenia obiettivo Spartan C27J ultimo fiore all'occhiello dell'industria aeronautica italiana. Qui ci viene presentato il responsabile della piattaforma di questa stupenda macchina figlia del G222, Giuseppe Ferrero, l'uomo che ha visto lo sviluppo delle tecnologie, un lungimirante che sa cogliere le differenze dai ribattini dei rivestimenti ai sistemi strumentali più moderni.

Una volta fatto un breve briefing veniamo “ sguinzagliati ” all'interno degli aerei. Si perché sono affiancati uno all'altro, il G222 e il C27J.

Un'occasione unica per cogliere le differenze profonde e sostanziali tra due macchine che hanno nel mezzo un trentennio. Il nostro cicerone di turno ci ha fatto notare come uno degli aspetti di maggior interesse è rappresentato dall'evoluzione del sistema del carrello, elemento che consente alla macchina di operare in situazioni estreme e di affrontare con un discreto margine di sicurezza situazioni di emergenza in caso di blocco del carrello.

Il nuovo sistema, studiato da una azienda inglese, abbinato alle ottime caratteristiche aerodinamiche e al nuovo impianto propulsivo esalta ancora di più le prestazioni STOL del velivolo.

Ci si accorge, inoltre, della differenza generazionale tra i due velivoli sedendosi al posto di pilotaggio. Il primo con strumentazione analogica meccanica e ridondante di averaggi; il secondo è più simile ad un ufficio viaggiante, pieno di schermi digitali su cui si possono leggere tutte le informazioni necessarie per una corretta gestione del volo in ogni sua fase, dalla navigazione ai parametri di funzionamento dei vari sistemi. Forse le uniche cose che sono rimaste pressoché invariate sono i meccanismi per lo spostamento dei sedili e la cloche!!!

Da qui, dopo la foto ricordo, veniamo portati via, quasi a forza, attraversiamo un corridoio, poi una porta e raggiungiamo un altro hangar. Ci viene chiesto di far sparire le macchine fotografiche per motivi di sicurezza. Poco dopo il nostro stupore diventa indescrivibile. Ci troviamo di fronte a ciò che è ritenuto la sintesi più all'avanguardia della meccanica, dell'elettronica, dello studio dei materiali, dell'informatica, trasmissioni, armamenti e quant'altro l'uomo abbia potuto raggiungere nell'ambito aeronautico sinora, e che rappresenta il frutto della collaborazione di diverse nazioni con l'obiettivo comune, al di sopra dei nazionalismi e della politica, del mantenimento della difesa e della pace in Europa. Stiamo parlando del caccia Europeo Typhoon. Una macchina in grado di intercettare e seguire sino a dieci bersagli contemporaneamente, costruito per la maggior parte in fibra di carbonio, di estrema maneggevolezza e prestazioni.

Sul lato sinistro del muso alla base del tettuccio il sensore all'infrarosso, chiamato “PIRATE” che, oltre a scoprire e permettere l'inseguimento a lungo raggio dei bersagli, agisce anche come generatore grandangolare di immagini. Una macchina con un involucro di volo compreso tra i centotrenta nodi (240 Km/h), e una velocità massima superiore a mach 2 con una corsa di decollo di soli settecento metri.

A questo punto dopo aver pigramente osservato un “vecchio” Tornado ed un malinconico Ghibli, al secolo AMX, ci avviciniamo e saliamo a bordo di un ATR 42 MP, allestimento per il pattugliamento marittimo, con i colori delle nostre Fiamme Gialle.

Il velivolo esternamente viene identificato dalla presenza di due contenitori posti ai lati della fusoliera. Uno contiene un potente faro di ricerca ed un altro un cannoncino. Nella zona poppiera, invece, sporge l'apparato FLIR per l'individuazione e l'acquisizione dei bersagli in condizioni di scarsa visibilità. Questo velivolo può in poche ore essere convertito dal trasporto di passeggeri allo standard operativo che prevede l'installazione di tre consolle per la gestione del radar e degli apparati di individuazione ed inseguimento dei bersagli.

Un rapido giro in cabina di comando ci fa apprezzare come i nostri pannelli non sono poi tanto diversi da quelli reali al punto tale che non ci sentiamo affatto in difficoltà, ma al contrario ci sentiamo davvero a nostro agio.

Veniamo quindi accolti dal sig. Russo, responsabile dello stabilimento Alenia che oltre ad offrirci un caffè ed a raccogliere le nostre espressioni di gratitudine e riconoscenza ci omaggia di alcune spillette e di uno stupendo poster del Typhoon a ricordo di questa piacevole giornata. Da parte nostra il segno tangibile della nostra riconoscenza era costituito da due porta-bigliettini in legno personalizzati con l'aquilella di PVI.

Ma il vulcanico Carlo Ventimiglia aveva ancora in serbo per noi alcune sorprese. Prima un passaggio a tavoletta a bordo del "follow me" lungo tutta la pista dopo l'autorizzazione di rito della torre di controllo, con relativa spiegazione dei segnali e delle luci della pista. Uno spettacolo fantastico reso ancora più emozionante e spettacolare dal fatto che ormai il sole stava tramontando. Poi una sosta sulla soglia pista 36 a poche decine di metri sotto gli aerei in fase di atterraggio e via per l'ultima chicca.

Qui l'imprevedibile Ventimiglia non finisce di stupirci, ci porta a conoscere lo "stormo da caccia", la difesa aerea dell'aeroporto. Un sofisticatissimo sistema contraereo a puntamento laser?

No signori. Due stupendi falchi che la SAGAT ha assunto ufficialmente per tenere lontani stormi di uccelli che potrebbero diventare pericolosi in caso di impatto con gli aeromobili in decollo e atterraggio.

Prima di congedarci passiamo dal suo ufficio dove ci regala un libro veramente interessante sulla storia dell'aeroporto di Caselle di Torino, oggi intitolato a Sandro Pertini, che ha contribuito a redigere con foto e importanti testimonianze insieme ad altri che, come lui, portano nel cuore una fetta di storia che fa parte di quell'immenso mondo, che è stato dato a scoprire all'uomo un secolo fa, che è il volo che permette di cavalcare gli spazi di quell'immensa prateria azzurra che sta sopra di noi, il cielo.

RISCONTRI DELLA STAMPA 2003

A causa del limite per le dimensioni del file, la rassegna stampa 2003 è stata omessa.

Essa è in ogni caso reperibile e leggibile sul sito dell'associazione www.pvi.it alle pagine RASSEGNA STAMPA