

Storia dei primi anni della PVI a Milano ed altrove.

di Carlo Alberto de Ruvo

Questa è la mia storia dei primi anni in PVI che in buona parte coincidono con la storia della Sezione di Milano.

Non ho detto lombarda perché in quegli anni , oltre alla nostra, ci furono sedi a Voghera e Brescia. Quella di Cremona c'è ancora.

Pur cercando di essere più preciso ed esteso possibile, ci sono parecchi limiti rappresentati dalla mia attuale memoria e da quella degli altri che , come ho potuto constatare interrogandoli, anch'essa non brilla. Se troverete qualche data o situazione sbagliata non maleditemi, segnalatemela e la correggerò.

Ad aiutarmi nella stesura ci sono soprattutto documenti stampati su carta, a quel tempo si usava ancora molto questo veicolo che si va vieppiù rarefacendo con grande pericolo per le memorie future che svaniranno sulle chiavette che ora le contengono.

E' ovvio che io ho visto e vissuto le cose da un punto di vista particolare e dico questo perché i primi anni di PVI furono piuttosto tormentati da dissensi anche gravi tra i componenti del Direttivo dell'Associazione che si sono forzosamente riflessi sulle sedi periferiche . Tenterò comunque di esporli nel modo più imparziale possibile e, come ho già detto, mi avvarrò di testimonianze di molti altri soci.

Iscrizione all'Associazione

Mi iscrissi a PVI con una bella letterina inviata ad un indirizzo di Roma che probabilmente avevo letto sul un Corriere della Sera di quell'anno.

Prima di allora, un altro trafiletto su un giornale aveva invitato a partecipare ad una serata presso una libreria aeronautica , mi sembra si chiamasse Libreria Gatti che sicuramente è stata chiusa parecchi anni fa. Il titolare della libreria, un po' per proselitismo ed un po' farsi clienti, aveva dato la notizia della riunione a qualche giornalista di sua conoscenza e questi gliela aveva pubblicata. In quella serata vidi su un monitor per la prima volta Flight Simulator, con ogni probabilità l' FS 95.

Non ero nuovo alla simulazione col computer e già prima col Commodore e poi con Amica avevo "volato" con sagome di aerei di pochi tratti, di piste costituite da due parallele il tutto in azzurro e verde intorno, o solamente bianco e nero.

Quella volta però vedevo Flight Simulator Microsoft per il quale necessitava un personal computer che non avevo. Me ne procurai uno con la CPU Intel386 (allora il 486 era il massimo, ma oltre il budget consentito) e visto, il trafiletto cui ho accennato scrissi una bella letterina piena di entusiasmo, al Signor Pino Finizio allegando l'attestato del pagamento di conto corrente di lire 50.000. Il bollettino aveva data 17 maggio 1996 e quindi io appartengo alla PVI da quella data.

Come è nata PVI

L'indirizzo degli uffici di Roma era quello di una via abbastanza centrale. Corrispondeva all'ufficio del citato Pino Finizio che faceva di mestiere il giornalista pubblicista ed aveva una segretaria che si chiamava Gabriella Mosca.

La PVI a Roma era nata nel 1995 dall'incontro di personaggi con la stessa aspirazione incontratisi su una stessa BBS (di quest'ultima ne riparleremo). Tra loro: il pluri citato Finizio che era anche pilota di aliante , ne possedeva uno sul campo di Rieti, Giorgio Palenzona, avvocato presso il tribunale capitolino e Alessandro Zanobetti medico dentista in quel di Pisa. C'erano altri soci, fondatori e non, che elenco di seguito : Alessandro Antonini, Nino Baccaro, Andrea Damiani, che non ha niente da fare con i nostri soci fratelli Damiani, Walter Gasperetti, Giovanni Roli.

Nino Baccaro agiva come tesoriere e Andrea Damiani era segretario. ebbero un ruolo molto importante nei primi anni della PVI. Damiani era un valente tecnico informatico e ne parlavamo con ammirazione perché da lui apprendemmo molte cose su una materia ai più sconosciuta . Come ho detto, Finizio era il Presidente, Zanobetti vice Presidente. C'erano altri due soci costituenti, Priori e Conforti ma furono prontamente estromessi perché non pagarono la quota di iscrizione (sic!).

Giorgio Palenzona, anch'egli molto versato in informatica, aveva molta voce in capitolo e rivaleggiava col Presidente pur non avendo accettato una carica particolare.

Erano i due classici galli nell'unico pollaio e questo avrà le conseguenze che in seguito tenterò di spiegare. A questi personaggi si aggiunse Roli che avrà anch'egli un ruolo fondamentale nelle vicende dei primi anni della PVI, lo ritroveremo più avanti.

Forse fu l'influenza di Roli, emiliano doc, che spinse la neonata Associazione a organizzare una prima manifestazione a Bologna dove la mostra Futuritalia ospitò i primi computer della PVI mostrando il simulatore di volo a chi desiderava addentrarsi nella nostra disciplina; fu così che nacque la Sezione di Bologna su iniziativa di Ugo Mariani, Alessandro Franceschi, Beltrani ed altri dei quali lo stesso Mariani non ricorda i nomi.

Questo accadeva nell'ottobre del 95.

So che un altro intervento della PVI presso una esposizione fu fatto a Firenze, suppongo ma non sono certo, per interessamento di Zanobetti.

Alla manifestazione a Bologna si diede molto da fare anche l'attuale impareggiabile segretario Roberto Azzolina.

Probabilmente assieme a lui c'era Capobianco. Ambedue sono ancora soci attivi. Assieme ad altri volonterosi fecero provare l'ebbrezza del volo virtuale agli ignari visitatori, raccogliendo iscrizioni, dimostrando le meraviglie dell'FS95 (chiamato anche FS6, perché si era già alla sesta versione del simulatore). Fecero esattamente la stessa opera di propaganda che dopo tanti anni noi continuiamo a fare a Novegro, Expo, Fiera Verona e dove ci capita.

Accorse anche Franco Aimasso da Torino, iscrivendosi in quell'anno, trovò altri soci di Torino e diede il via alla gloriosa Sezione Torinese. La cito in particolare perché avrà rilevante importanza nella nascita della Sezione milanese.

Anche a Voghera, in quel periodo si attivò un gruppo di appassionati tra i quali Marco Brizzi che ci sarà di aiuto nell'organizzazione delle prime attività milanesi.

Nascita della Sezione milanese

Noi di Milano arrivammo dopo tutti loro. Ho già detto che io mi iscrissi via posta e mi fu subito risposto con l'invio dei due primi bollettini trimestrali che la PVI aveva pubblicato nel 1995.

Non so se già dai primi stampati, questi bollettini avevano un CD allegato sul quale venivano caricati scenari ed aerei e programmi introvabili per chi non era collegato a Internet. Questa tradizione andò avanti per molti anni finché la rete collegò tutti i PC.

A Finizio, giornalista pubblicitista e ottimo scrittore oltre che affabulatore, piaceva la carta stampata, e ci metteva tutto l'impegno nel redigerli. Ovviamente non scriveva solo lui ma lasciava spazio ad esperienze di altri. Da uno di quei fascicoletti appresi l'esistenza di Giorgio Palenzona che da buon informatico cercava di istruire come realizzare pannelli diversificati per i vari aerei di FS95 che fino allora volavano tutti con un pannello unificato contenente gli strumenti essenziali.

Da uno dei bollettini venni a conoscenza che nella manifestazione chiamata SMAU, edizione 1996, Fiera

dell'Elettronica ed Informatica per Ufficio, che si teneva ogni anno ad ottobre presso la vecchia Fiera di Milano, la PVI avrebbe mostrato al pubblico il Flight Simulator con l'aiuto dei computer dell'Olidata, ditta allora rinomata nel campo.

Non potevo mancare l'occasione di conoscere finalmente di persona qualche socio PVI sperando di trovarci Finizio. Visitai lo SMAU un sabato mattina ma allo stand Olidata Finizio non c'era ma trovai un gruppo di soci competenti, avanti anni luce rispetto alla mia preparazione, che mostravano le meraviglie della simulazione aerea così come era stato fatto a Bologna e Firenze. Erano i componenti della Sezione di Torino tra i quali se ben ricordo Franco Aimasso ed Enrico Folgoretti, l'elicotterista, e probabilmente Renato Galter.

Oltre a loro, come nel romanzo "Il ponte di San Louis Rey" dove si trovano sconosciuti che saranno travolti da una sorte comune, si incontrarono cinque iscritti a PVI residenti in Milano o vicinanze che, senza questa manifestazione, mai avrebbero avuto occasione di incontrarsi.

Ai millenials voglio sommessamente ricordare che di quei cinque individui solo due avevano un collegamento internet, e che in quegli anni non esistevano ancora chat di contatti sui cellulari, posto che qualcheduno ne fosse in possesso e quindi, se non ci si incontrava lì, difficilmente ci saremmo trovati.

Ecco , oltre al sottoscritto, i nomi di quei soci lombardi :

Alberto Figoni, il titolare della Bancarella Aeronautica che in seguito correggerà il cognome in Figini; era anche pilota di aliante a Calcinate del Pesce.

Pietro Maraschi, funzionario della Montedison.

Giorgio Paolillo che commerciava in acciai.

Vincenzo Di Domenico, consulente del Lavoro.

Quell'incontro portò alla decisione di coordinare l'attività simulatoria in Milano fondandovi la locale Sezione PVI per riunire ed accrescere i soci facendo eventualmente loro scuola, anche questa attività proseguita incessantemente fino ai giorni nostri. Fummo a buona ragione, i soci fondatori del nostro attuale carrozzone che ci portò tante emozioni e soddisfazioni.

Avrei dovuto chiamarla Sede ma purtroppo sappiamo, per le esperienze vissute, come sia difficile trovare un locale che sia punto di ritrovo per i soci e i nuovi adepti; allora era un compito quasi insormontabile anche perché privi di un soldo in cassa. Quindi è meglio lasciarle in nome di Sezione.

Diciamo subito che Figoni fu fondamentale nella creazione della Sezione: senza di lui difficilmente saremmo andati avanti. Il suo negozio, libreria cartacea ed informatica orientato in campo aeronautico, faceva da punto di incontro, richiamo e propaganda delle nostre iniziative. Con la sua attività aveva modo di conoscere quasi tutta la Milano aeronautica ed oltre. Era in via Anguissola; purtroppo ha chiuso parecchi anni portando la sua attività sull'web ma ancora ho la nostalgia delle sue vetrine cariche di gadget aeronautiche e dei suoi scaffali pieni di libri

aeronautici estremamente interessanti e della sua sorellina che mi faceva extra sconti sugli acquisti senza che lui lo sapesse.

Poco dopo la decisione di organizzare la Sezione milanese, ci giunse quel bollettino PVI in cui si dava notizia che erano state indette le prime elezioni del consiglio PVI e che votazioni e comizi elettorali si sarebbero tenuti a Cascina in provincia di Pisa il 25 gennaio 1997 perché colà risiedeva il Vice Presidente.

Egli si diede molto da fare e ne uscì una organizzazione perfetta. Ci trovammo per due giorni in una grande sala, c'era gente da tutta Italia tra cui molti di Milano che noi ancora non conoscevamo; facemmo le varie conoscenze, li informammo della nostra iniziativa di portare avanti un Sezione milanese, molti di loro sarebbero diventati le colonne portanti dell' Associazione e molti sarebbero diventati gli amici di sempre.

Infatti (il mio professore di italiano diceva sempre che una frase non deve mai iniziare con "infatti" perché è conclusivo ma io me ne sbatto) infatti, dicevo, quella di creare amicizie è una delle funzioni che ho sempre rivendicato alla nostra Associazione. Persone sole, disperse in una grande città, destinate a passare la loro pensione su una panchina dei giardini leggendo il Corriere, hanno avuto la vita stravolta dal poter contattare altri: oltre a poter imparare un sacco di cose su un mondo che potevano solamente vagheggiare. Oppure giovani amanti delle cose dell'aria in grado di poter finalmente condividere la loro passione ed eventualmente spiccare il volo vero. Sono nate amicizie che durano immutate nel tempo. Tra le migliori amiche di mia moglie si annoverano mogli dei soci PVI.

Le elezioni di Cascina si tennero con un regolamento strampalato che, a mio parere, aveva il solo scopo di mantenere ai posti di comando, chiamiamoli così, i soci fondatori. Ma andava bene così: a loro onore ed onere di aver cominciato una così bella iniziativa.

Venne fuori un consiglio centrale formato dai fondatori, dei quali ho precedentemente elencato i nomi, affiancati dai rappresentanti delle aree locali, come le denominarono allora.

Ecco quali erano:

Sicilia: Roberto Azzolina (come ho già detto, il nostro attuale segretario)

Torino: Enrico Folgoretti e poi Franco Aimasso

Lombardia: Pietro Maraschi cui successe Stefano Figoni (e se lo meritava) quando Pietro si volatizzò.

Latina: Salvatore Corno

Roma : Franco Fabiani, sì, lui il nostro grande Fabio.

Voghera: Fabio Galbiati ma il fac totum era Marco Brizzi

Padova: Angelo Moneta

Bologna: Giovanni Roli

Pisa: Alessandro Zanobetti (il Vice Presidente)

Città di Castello: Pietro Bini

Perugia: Patrizio Migliola

Firenze: Roberto Baldini

Napoli: Tommaso Giaggio

Genova: Fulvio Cavallo

Cagliari: Ignazio Puddu

Come si vede in poco meno di due anni di attività la PVI si era fatta conoscere ed è doveroso dar atto di ciò a Pino Finizio che stendeva le sue lunghe mani sui giornali.

A coronamento dell'Assemblea ci fu un grande banchetto di cui vi posso elencare le portate:

Crostini caldi- Prosciutto di cervo al tartufo- Insalata di carciofi e grana- Speck di anatra con insalata- Minestra di farro oppure Sombrieri in salsa di noci oppure Gnocchetti ai funghi porcini- Gran pezzo alla fiorentina con funghi porcini e patate arrosto- Torta al limone.

Alla fine fummo assai soddisfatti, non solo dal cibo ma perché si prospettava una vita associativa intensa e piena di avvenimenti.

Come di tante altre cose, non eravamo però a conoscenza di una diatriba avvenuta nel Direttivo quando si accorsero che le votazione non avrebbero potuto considerarsi regolari come potrete capire da uno dei messaggi che si scambiarono nel Direttivo:

Su 240 soci erano presenti solo 165, cioè' NON si e' raggiunto il quorum dei tre quarti.

Finizio , eletto in quel modo Presidente, voleva lasciare andare le cose così come erano ma Palenzona, ovviamente, gli diede contro. Alla fine la spuntò Finizio e Palenzona inviò ai colleghi queste righe:

benche' ritenga Finizio una catastrofe per l'Associazione, rendendomi conto che non tutti la pensano come me, sarei anche disposto a riconfermarlo alla Presidenza confermandogli tutti gli incarichi precedenti, nonche' a riconfermare Baccaro alla Tesoreria, purché contemporaneamente sia confermato Damiani alla Segreteria.

Si vede chiaramente da queste considerazioni che le cose sarebbero si proseguite ma senza la reciproca fiducia.

Ritornati a Milano volemmo a nostra volta organizzare una riunione di tutti i soci, non solo di quelli che conoscemmo a Pisa, ma anche di eventuali simpatizzanti, per usare un gergo politico. Difficile la decisione di dove organizzarla perché non avevamo a disposizione una sala capiente.

Pertanto noi cinque organizzatori decidemmo di spartirci le spese dell'affitto, per una sera, di una sala adatta. La trovammo nel piccolo cinematografo annesso alla Parrocchia Immacolata Concezione prospiciente Piazza Frattini. Dovemmo versare sull'unghia al buon Parroco 200.000 lire ben sapendo che erano a fondo perduto: quarantamila lire a testa (non fate i calcoli paragonandoli a 20 euro, allora valevano molto molto di più).

Figoni, col suo ammanicamento giornalistico, trovò il modo di fare pubblicare questo articolo sul Corriere, e scusate se non è poco.

L'associazione ha in programma corsi e gare di pilotaggio virtuale

Piloti senza le ali, in volo con il computer

In Italia non sono proprio pochini. Cifre ufficiose stimano in oltre 40 mila gli amanti del volo virtuale.

Virtuale nel senso che non siedono alla cloche di un vero e proprio jet o di un caccia da combattimento ma, molto più economicamente ma non certo con meno realismo, si sbizzarriscono ai comandi di un Boeing 767 o di un EF (Euro Fighter, il nuovo caccia europeo) attraverso i tasti del computer.

Una vera e propria passione che si sta sviluppando a velocità vertiginosa in quasi tutti i Paesi d'Europa e, ovviamente, negli Stati Uniti. In Francia i maniaci si chiamano «Pilotes virtuelles de

France», in Belgio «Flight Simuletur Club Belgium», in Italia sono i «Piloti Virtuali Italiani». Un'associazione con sede a Roma (e di cui è presidente Pino Finizio) e che si sta diffondendo in molte altre regioni, come Toscana, Piemonte e Lombardia.

A Milano i Piloti Virtuali hanno come punto di riferimento Stefano Figoni, l'attivo proprietario della Bancarella Aeronautica con sede in via Anguissola 54 (telefono 4041248). Stasera alle 20,45 i «Piloti Virtuali Italiani» si presenteranno agli appassionati milanesi utilizzando i locali messi a disposizione dalla parrocchia Immacolata Concezione di piazza

Frattini al Lorenteggio.

«Sappiamo bene — spiega Stefano Figoni — che la simulazione di volo contagia molte persone che utilizzano il computer per lavoro ma anche per gioco. Appassionati di tutte le età (ci sono fior fior di attempati professionisti) che hanno cominciato per scherzo e che oggi sanno destreggiarsi con programmi come «Flight Simulator» o «Atp» o altri giochi di simulazione civile e militare. Programmi complessi, affascinanti, integrati, grazie ai computer di ultima generazione, dalla grafica tridimensionale, da suoni e voci. L'associazione nasce con lo scopo di permettere a questi appassionati di scam-

biarsi informazioni, esperienze, novità e tutto quanto è nato attorno alla simulazione di volo».

Ma le ambizioni della neonata associazione di Piloti Virtuali vanno ben oltre gli «scambi culturali». Ci saranno presto corsi di pilotaggio virtuale seguendo le direttive delle più severe organizzazioni di sicurezza al volo americane. Ma non è finita: per gli appassionati di competizioni aeree, l'associazione organizzerà gare di volo virtuale per più equipaggi, così come è già successo al recente Smau dove i «Piloti Virtuali» avevano quattro postazioni, sempre zeppe di curiosi e appassionati, nello stand della Olidata.

Alberto Berticelli

Grazie all'articolo furono molti i convenuti.

Non ricordo come andò l'Assemblea: sono solo riuscito a ritrovare il testo della relazione che feci in cui sintetizzavo i nostri problemi di allora che sono sorprendentemente ancora attuali specie per i neofiti. Infatti tra l'altro dissi.

Io che per esempio sono arrivato alla simulazione perché da sempre interessato all'aviazione, pilota di aeroclub non più esercitante e con laurea in ingegneria aeronautica, ho dovuto arrangiarmi ad usare un personal computer che non conoscevo perché abituato solamente alle bestie industriali della IBM: ho cercato con una certa fatica di sviscerarne i segreti che son ben lungi di aver completamente portati alla luce.

Altri , eruditi di computer , utenti dello stesso magari per ragioni di studio o lavoro , hanno scoperto la simulazione perché figlia primogenita del computer e da lì è nato l'interesse per le cose aeronautiche ad esso legate .

Altri ancora, i più fortunati, sapevano molto di computer e molto di aeronautica e per loro la vita è stata certamente più facile.

E alla fine concludevo con un programma di quanto avremmo voluto fare che per alcuni aspetti fu divinatorio:

La nostra aspirazione è infatti che il conseguimento di questo brevetto non consista in una mera esercitazione di stampo burocratico ma sia viceversa un mezzo per far apprendere agli allievi quanto più possibile notizie sulla aviazione vera , i suoi problemi , la sua organizzazione , i servizi e gli strumenti attivi e passivi di assistenza al volo , il linguaggio tra aereo e centro di assistenza e soprattutto quelle nozioni di aerodinamica e di strumenti di volo che consentiranno , se giustamente integrate tra di loro , di aumentare il diletto che ognuno di noi sente mettendosi davanti ad un simulatore di volo.

Certo , un attestato di questo genere non vi autorizzerà a mettervi ai comandi di un vero aereo , a meno che non siate in reale emergenza , ricordate il fatto di Genova?

[Era successo non molto tempo prima: a terra c'era il comandante Fioravante Sbragi che coadiuvato dall'altro istruttore Claudio Sincich riuscirono via radio a portare a terra senza alcun danno un SIAI 205 con tre passeggeri oltre il pilota che era stato colto da un malore che lo rese incosciente. I giornali dissero che il passeggero, un giovanotto ventenne o poco più che prese il posto del pilota e

che riuscì nell'impresa non aveva mai pilotato realmente, alcuni dissero che non aveva mai volato precedentemente, ma aveva solo una certa familiarità con Simulatori di Volo Virtuali...NdA].

è ma perlomeno avrete imparato ad impugnare con delicatezza la cloche od il volantino come non fanno certi allievi delle scuole di volo reali che sembrano impugnare una zappa appena mettono il sedere sull'aereo . Potrete però imparare molte ed utilissime nozioni e tra queste , preziose anche nel volo vero , quelle di radionavigazione anche se il volo al computer non vi potrà certo restituire quelle sensazioni di disorientamento che si hanno nel volo reale , le quali sensazioni vengono restituite solo nei simulatori militari o delle compagnie aeree le quali hanno cominciato a distribuire i passaggi da un aereo all'altro senza che l'interessato ci abbia mai messo il sedere sopra .

Non so se ci furono altre relazioni ma per certo facemmo molti proseliti. La prima nostra iniziativa concreta fu di iniziare una scuola di volo il cui indirizzo era...casa mia.

Desidero continuamente rammentare che allora chi voleva informazioni non poteva andare su Google e trovare tutto quello che voleva, non si riuscivano a collegare in rete due computer se non con cavi , che si era ancora al DOS, e che soprattutto, da una statistica tra i soci, era emerso che meno del 30% aveva accesso a internet. L'informazione era ancora del tutto scarsa e cartacea.

Dato la persistente mancanza di spazi per intrattenerci continuavamo a vederci a piccoli gruppi nella libreria di Figoni, la Bancarella Aeronautica, e lo stesso Figoni trovò un luogo di riunione alternativo dove organizzare serate collettive sui PC

collegati tra loro in un Internet Caffè di corso Sempione col quale ci accordammo per 20.000 lire alla sera. Ci riunivamo al martedì sera. Dividevamo la somma tra gli intervenuti, più eravamo meno pagavamo singolarmente.

Nel frattempo Pietro Maraschi si volatilizzò. Coronò (si dice così nei romanzi) il suo rapporto d'amore con un matrimonio legandosi ad una moglie che appena ritornata dal viaggio di nozze disse: o me o l'Associazione. Vinse lei.

Dal canto mio, per poter tener fede ai discorsi programmatici, cominciai a dare lezioni singole sul computer di casa mia. Il mio primo allievo, che andai a prelevare al metrò di Rogoredo (facevo anche il trasporto , più di così) fu Franco Baratti che venne assieme ad un appuntato dei carabinieri, Mario Mocci. Franco Baratti divenne amico e collaboratore attivo. Di lui parleremo più avanti. Mocci dopo due anni ritornò nella sua Sardegna.

In quel tempo nacquero i primi dissapori con la sede centrale di Roma. Figoni il più vicino ai soci di Roma e specialmente al Presidente Finizio, cercò di farsi finanziare le spese della nostra assemblea parrocchiale, non per restituircele e, su questo eravamo tutti d'accordo, ma per tenerle come primo fondo di cassa della nostra Sezione. Le ottenne da Finizio ma Palenzona , eternamente sospettoso e che, come vedremo in seguito, era sul piede di guerra con Finizio, disse in pubblico che eravamo dei ladri (sic) asserendo che quella spesa era stata completamente inventata e noi volevamo lucrare sui fondi dell'Associazione.

Vedremo poi come si evolve la situazione ma questo fatto ci rese invisibile Palenzona orientando le nostre scelte future; prendersi del ladro quando si è innocenti non piace a nessuno.

Scissione

Nel tradizionale banchetto che organizzammo per la ripresa dell'attività dopo le ferie, non ricordo la data ma probabilmente nel settembre del 97, ma ricordo il luogo, una pizzeria di cinesi di piazza Tripoli, Figoni tra il profumo delle pizze e dei boccali di birra, si alzò, chiese silenzio e seriamente annunciò: la PVI non c'è più, ora la nostra Associazione si chiama FIVS ovvero Federazione Italiana Volo Simulato. Però non cambia nulla, il nostro Presidente rimane Pino Finizio. La notizia non destò eccessiva preoccupazione o meraviglia: era solo una questione di nomi.

Invece no: Figoni allora, forse per l'amicizia che lo stringeva a Finizio, o forse perché era convinto di dire il giusto, ci disse una parte di verità.

Perché l'Associazione non aveva solo cambiato nome ma si era spaccata in due.

Io penso adesso che la causa di fondo vada cercata nel fatto che nella sede centrale i galli erano troppi. Finizio e Palenzona.

Ambedue dotati di grande carisma, intelligenti e capaci. Finizio era un giornalista cartaceo, amava scrivere; faceva pubblicare i bollettini che ci arrivavano mensilmente. Era ambizioso.

Palenzona, più orientato all'informatica, agiva da eminenza grigia e non accettando cariche nei primi tempi dell'Associazione; di

carattere non facile e, ripeto, sospettoso, premeva per fare maggiore attività via web. Vedeva più lontano di Finizio per quanto riguarda lo sviluppo che avrebbe avuto la comunicazione informatica.

Ma il divergere dei punti di vista non si basava solo su questo.

Gli argomenti di Palenzona contro Finizio sono, visti adesso, più che comprensibili. Palenzona premeva perché l'Associazione fosse, come è ancora attualmente, una unione fra amanti del volo vero o virtuale senza alcun fine di lucro.

Finizio si era viceversa convinto che la ristretta base di soci andava allargata, vagheggiava 5000 iscritti. Anche se questa cifra appare esagerata non lo è se si considera le cifre di vendite del Flight Simulator in Italia che ci furono fornite successivamente da un funzionario Microsoft. Inoltre anche allora il software della Microsoft non era il solo. Nasceva Xplane ed era molto diffuso ATP (Air Transport Pilot) che consentiva di simulare i liners. Sembra lo avesse inventato e realizzato Colapicchioni che col suo negozio Virtuali era per alcuni versi concorrente di Figoni.

Il ragionamento di Finizio era questo: per procurarsi e gestire un così gran numero di soci occorre passare dall'attività hobbistica a quella remunerativa per poter pagare ufficio, spese telefoniche e della BBS, spese per la pubblicazione di una rivista da vendersi nelle edicole (ne esistevano in Francia e in America ed altrove), raccogliere gli introiti della relativa pubblicità e pagare almeno due persone che lavorassero a tempo pieno in un ufficio dedicato a questa bisogna. Non solo: l'ufficio sarebbe stato il suo, una

delle persone sarebbe stato lui, l'altra la sua segretaria socia Gabriella Mosca.

Per meditare tutto questo Finizio si era addirittura ritirato in una specie di esilio sabbatico durato parecchi mesi in un cascinale umbro di sua proprietà che ho avuto il piacere di visitare non mi ricordo più in quale circostanza. Quando si risolse a ritornare a Roma ed espose questo suo programma esplose il fuoco che covava sotto le braci. Non potei seguire l'esatto svolgimento dei fatti, riconfermo che noi ne fummo per molto tempo disinformati, ma ora capisco che a Roma si svolse una vera e propria battaglia a suon di comunicati di una parte e dall'altra. Le divergenze erano troppo profonde; uno, probabilmente in buona fede, intendeva l'Associazione in un certo modo per farlo di mestiere e camparci sopra ed aveva sostenitori nel Consiglio, l'altro fiancheggiato da molti la vedeva come è adesso, una Associazione senza alcuna fine di lucro, dedita al proselitismo verso nuovi adepti ed a mantenere insieme i soci con iniziative di tutti i generi inerenti il volo virtuale.

Dopo roventi giornate di diatribe, Finizio, visto che non riusciva nei suoi intenti, fece come successe nell'accademia di West Point all'inizio della Guerra Civile quando un ufficiale disse: i Signori del Sud escano dalle file e si allineino per la partenza, così diede le dimissioni portandosi dietro il vicePresidente Zanobetti e almeno due membri del Direttivo, Bini e Baccaro mantenendo l'appoggio esterno di Figoni.

Palenzona e altri, primo tra tutti Damiani, rimase ancorato alle sue tesi e tenne in piedi quello che restava del Direttivo tra i quali

alcuni componenti fra cui Roli erano incerti e forse speravano ancora in una mediazione. Che non venne perché Finizio fu pronto a dar vita alla sua FIVS che gli diede modo di stampare finalmente la sua rivista Simula con ambizioni di grande diffusione e si portò dietro molti soci PVI tra cui, grazie al comunicato in pizzeria di Figoni, tutti quelli di Milano.

Roli, dopo i tentennamenti, essendo VicePresidente, passò a Presidente e, con questo messaggio, Palenzona lo annunciò:

Merc, 02 Lug 97 Pino ha scritto a proposito di "dimissioni del Presidente":

P> Comunico a questo Direttivo la decisione di rassegnare le mie dimissioni da Presidente di questa Associazione.

Pertanto: A norma di statuto le funzioni di Presidente sono assunte dal vicePresidente.

Auguri Giovanni!

Roli, che era di Vignole, sciolse così gli indugi se ce ne erano e fu pronto a portare gli uffici in Bologna dove si svolsero i successivi Consigli.

L'idea associativa di Finizio non era comunque peregrina perché, a parte il volerci vivere sopra o per lo meno integrare i suoi guadagni di pubblicista, la neonata Federazione avrebbe dovuto tenere insieme tutte le realtà simulatorie diverse dalla PVI che in quei tempi di entusiasmo stavano proliferando; se gli fosse andata bene avrebbe per questo avuto bisogno di personale a tempo pieno e di un ufficio e, guarda caso, il suo ufficio e la sua segretaria erano idonei per lo scopo. Anche la PVI avrebbe

potuto entrare nella neonata federazione ma Finizio l'avrebbe guardata dall'alto scanno della sua allargata presidenza.

Ma nella sua furia di lasciare i vecchi amici di cordata, Finizio , dando le dimissioni dalla PVI, dimenticò una cosa fondamentale: la cassa dell'Associazione era rimasta nelle mani del nuovo Presidente, e sembra fossero parecchi milioni di lire. Senza i soldi le cose si fanno più difficili mentre sono più facili per chi li ha.

Frattanto Palenzona dall'altra sponda sparava le sue cartucce continuando a mandare bollettini con le sue ragioni cui credemmo poco viste le precedenti accuse di ladrocinio nei nostri confronti.

Qualche tempo dopo in un memoriale di lunghezza infinita e a prima vista ben documentato (mi domando dove trovava il tempo per scrivere tutte quelle cose se effettivamente era a tempo pieno, come diceva lui, in attività nel Palazzaccio romano) spiegò il dissenso con Finizio citando tutte le somme dategli per portare avanti la segreteria di presidenza (tra le altre sembra che Pino avesse preteso anche 500.00 lire per il lavoro di rispondere al telefono eseguito dalla signora Mosca).

Ecco come inizia il suo memoriale-storia che io tengo a disposizione di chiunque me ne farà richiesta:

1) Com'è nata PVI

L'idea di PVI, il progetto, la sua stessa costituzione e fondazione e lo stesso nome (preso dai PVF francesi) non sono opera del solo Pino Finizio, come lui cerca di far credere, ma di un gruppo di simmers romani , appassionati di FS, allora amici.

Ho sottolineato le righe che evidenziano il primo motivo del contendere. Non so se era vero il fatto che Finizio andasse dicendo di essere lui il fondatore. Per ambizione? Ma a chi gliene poteva fregare?.

Giorgio prosegue:

I fondatori sono infatti **Giorgio Palenzona, Andrea Damiani e Nino Baccaro, oltre a Pino Finizio**, come risulta dall'atto notarile di fondazione che e' a disposizione di chiunque voglia verificare: essi proposero ad altri 8 simmers conosciuti attraverso la frequentazione di 2 BBS (S&IM di Felice Pagnani e Central Park di Alessandro Antonini, a sua volta collegata a FS-FAN dell'olandese KOK e del tedesco Blaufuchs) di collaborare per la costituenda Associazione.

Con quest'altre righe tiene a sottolineare che il diritto di primogenitura deve essere spartito in quattro. Tanto perché si sapesse ma anche qui alla gente comune non gliene poteva fregare di meno. Ma questo scritto è interessante perché si fa accenno alla BBS. I più oggi non sanno cosa fosse ed è l'occasione per tentare una spiegazione. Agli albori di internet non esistevano i motori di ricerca che consentono con una sola parola digitata su Google di venire a capo dei nomi di tutte le associazioni di volo virtuale, anche della Nuova Zelanda. Esistevano solo dei simmers i quali creavano un loro sito nel quale scrivevano quello che volevano. Per accedere occorreva però possedere il loro indirizzo. Prima era un numero telefonico col quale si potevano attingere le notizie a mezzo di fax, pagando rilevanti somma per telefonate interurbane e solo più tardi passò

su internet . Questi indirizzi venivano dati per passaparola oppure su riviste specializzate o anche su fogli pubblicati dagli stessi simmers.

Dopo la fondazione, anche PVI, oltre al bollettino trimestrale, creò un sito BBS di cui Palenzona andava fiero, Finizio probabilmente meno.

Andando avanti troviamo un altro spunto in cui il Palenzona esprime il suo punto di vista:

....essa avrebbe inoltre dovuto essere assolutamente priva di fini di lucro o commerciali, in un puro spirito amatoriale.

Molto più avanti sottolinea:

Io non ho mai voluto cariche di alcun genere per 2 motivi: per essere libero di poter difendere lo spirito autentico dell'Associazione, senza essere condizionato dal sospetto di aspirare a cariche, e perché ritenevo di dare un esempio concreto del puro spirito amatoriale in cui credo e cioè che si può lavorare moltissimo per un hobby praticato con gli amici, anche senza interesse personale e senza bisogno di pennacchi.

Poi tende a sottolineare il suo duro lavoro per portare avanti l'organizzazione dell'Associazione, il tutto a gratis.

Se i fatti esposti nel seguito da Palenzona erano veri, non conosco contraddittori scritti, si deve riconoscere che molte ragioni erano dalla parte sua anche se in seguito peccherà dello stesso peccato su spese non perfettamente documentate e sarà

costretto ad allontanarsi dalla vita attiva associativa. Per inciso: diventerà pilota di ultraleggero sul campo di Anguissola vicino al Lago di Bracciano ed avrà un incidente abbastanza grave. Morirà non molto dopo, non a causa dell'incidente.

Non vi voglio tediare oltre sul memoriale per passare a fatti più interessanti: ne estraggo solo un'ultima frase in cui appare che la faccenda dei soldi alla parrocchia non gli era proprio andata giù:

vengono concesse lire 200.000 all'amico Figoni senza delibera del Direttivo per supposto "fitto sala riunione".

Ed in privato quel "supposto " suonava "ladri".

Questo ripeto, noi non lo accettammo e fu forse questo rancore che ci indusse a incoraggiare tutti gli iscritti che gravitavano su Milano a passare immediatamente tra le file della FIVS.

Ma non era la sola pugnalata che indirettamente vibrava nei confronti dei milanesi. Tra le altre cose scrisse infatti, riferendosi alla partecipazioni dei torinesi allo SMAU::

A seguito della nostra opposizione , le spese per i rimborsi erano state contenute in lire 465.000, ma il ritorno per PVI era stato solo di 5 iscrizioni e 3 rinnovi per un totale di lire 480.000, cioè' un'operazione a vantaggio zero.

In questo fu di vista assai corta perché la nostra Sezione nata in quella e per quella occasione portò la maggior massa di iscritti di qualsiasi altra Sezione.

Anche per questo dissenso è meglio chiarire: Finizio insisteva nel dire che se si voleva far proselitismo si doveva mandare in giro la

gente ma a spese totali dell'Associazione. Palenzona rispondeva che così facendo avrebbe prosciugato la cassa PVI. Cercava pertanto di ridurre le spese lasciando che i volontari andassero in giro a spese loro, limitandosi solamente a corrispondere spese vive documentate, ad esempio per l'acquisto di materiale propagandistico e la sua messa in opera ed eventualmente qualche pezzo di hardware.

Le ambizioni di Finizio si spingevano oltre: si era messo in testa di far parte della Federazione Aeronautica Internazionale e con i suoi voli a Parigi era andato molto avanti nelle trattative che avrebbero dovuto portare a riconoscere l'attività simulatoria alla pari delle varie attività volatorie . Anch'io ne fui coinvolto e ho avuto la carica di delegato presso quella Associazione.

Ma questa è un'altra storia. Ho poi saputo che anche Palenzona aveva tentato la stessa mossa per la PVI ; comunque non deve essere andata bene a nessuno dei due forse anche per la confusione che ne era nata.

Certo che questa scissione fu un danno alla simulazione; si duplicarono inutilmente attività di scuola ed altre iniziative che unite avrebbero avuto maggiore rilevanza. Anche perché in molti casi portò alla duplicazione delle sezioni locali. A Milano comunque, ripeto, tutti i soci PVI passarono automaticamente alla FIVS. I primi anni della scuola organizzata a Milano furono per esempio all'insegna della FIVS. Ne accenneremo più avanti.

Ma questa deve essere la storia di me in PVI ed allora torniamo ai mesi successivi al pranzo in pizzeria.

Il primo Contest e qualche dubbio

Che ci fosse qualche cosa di non lineare lo avevamo subodorato dai bollettini PVI che continuavamo a ricevere, assieme ai dischetti allegati, perché fino alla fine dell'anno risultavamo regolarmente iscritti con quota già versata. Ma, ripeto, non ci fidavamo delle parole di Palenzona che ora portava avanti l'Associazione sotto il paravento di Roli.

Un fatto però ci entusiasmò: Roli aiutato da Fabio Fanelli e da molti altri di quelli che non si erano scissi, aveva in quel di Bologna indetto un Contest che sarebbe stato il primo completamente strutturato a parziale imitazione di quelli che già da anni si tenevano in Francia. Lo chiamarono : Rally Aereo

Ci guardammo in faccia e, by passando la nuova ortodossia che ci voleva legati alla nuova Federazione sulla quale sorvegliava Figoni, decidemmo di iscriverci al Contest creando un team di almeno tre equipaggi. Da notare che in quel Contest accettavano anche Team di non iscritti. In ogni caso noi avevamo già pagato la quota per quell'anno.

Il primo problema era dare un nome alla squadra: io proposi per gioco di chiamarla Brianza in omaggio a Paolillo residente colà che era uno dei più accesi sostenitori alla partecipazione, e " Ali Brianza" fu.

Il regolamento del Contest, dato i tempi era ben costruito. Si poteva partecipare volando su Flight Simulator, in quell'occasione presentarono l'FS98 ma tutti usammo ancora l'FS95, oppure l' ATP. Noi scegliemmo il simulatore Microsoft.

Il nostro team fu così composto: Giorgio Paolillo (comandante del Team) in coppia a Franco Accursio, il sottoscritto con Franco Baratti, Carlo Brasca (che per tanti anni sarà poi il segretario PVI) con Renzo Bramati.

Arrivammo a Bologna un po' spaesati perché ci trovammo davanti a giganti della simulazione. Avevano invitato anche Schiratti: forse qualcuno non lo sa ma Schiratti, già mitico allora, era uno dei pochi che era riuscito a scardinare la cassaforte del Flyght Simulator riuscendone a carpire i segreti che la Microsoft avrebbe voluto mantenere nascosta ai comuni mortali consentendo l'avvio di tutta la serie di Addon Free che verranno in seguito. Comunque la palma di maggior rivelatore dei misteri del Flight Simulator va a Gavioli , Schiratti si era accodato.

Oltre che i controllori di volo con i quali dovevamo comunicare, dovemmo redigere dei veri e propri piani di volo. Nel corso dei voli due comandanti Alitalia (veri! Costantini e Finocchio) si aggiravano fra gli equipaggi per vedere come se la cavavano specie in crew coordination di cui sapevamo un tubo. Le tratte furono molte. Ce ne era una che da Fiumicino ci portava a Reggio Calabria sulla famigerata pista 33 da atterrare con l'MD80 (quello che allora aveva fatto e commercializzato la LAGO).

Per prepararci a quella evenienza, visto che nei mesi di attività della nostra sede avevamo organizzato visite in sala radar per iniziativa soprattutto di due controllori, Ceresi e Brambilla.

Alla sala si accedeva passando sul retro della sala di aspetto di Linate passando a fianco degli uffici dell'Alitalia dove c'era il Flight Dispatcher e gli equipaggi che preparavano i voli.

Io e Bramati e forse Franco Baratti, ci facemmo coraggio. Invece di andare in sala Radar, poiché in quei beati tempi ante Torri Gemelle si poteva penetrare senza colpo ferire negli uffici delle Compagnie e anche altrove, svoltammo a destra.

Ci trovammo nella sala piloti Alitalia dove un equipaggio pianificava un volo per Mosca partendo dalla 18 perché essendo leggermente in discesa avrebbe facilitato il takeoff dell'MD80 pieno come un uovo.

In una pausa dei loro discorsi esponemmo la nostra situazione e spiegammo della simulazione di volo su PC, allora pochissimi dei volanti sul serio la conoscevano. Si misero a ridere ma furono interessati. Reggio Calabria, aspetta un po', ecco chi ci va spesso, vieni un po' qua, stai a sentire questi signori. E ci misero nelle mani di un altro comandante.

Ragazzi, se volete arrivarci bene, dovete mettere la catenaria sotto la gamba sinistra così eviterete di stringere troppo.... E via così. Alla fine nulla di Reggio ci era ignoto e ripassammo per il piccolo corridoio dove eravamo arrivati, questa volta outbund.

Quando fummo a Bologna trovammo che i computer, extra caricati dal Flight Simulato avevano i frame bassissimi, si arrivava ai limiti di 9, 10. Dimodoché era molto più facile portare a Reggio un Maddog vero che uno simulato. Si andava praticamente a scatti, bisognava prevenire la mossa successiva

sul monitor. Franco Baratti che era PF in quel volo riuscì ad atterrare egregiamente, io che monitoravo e cliccavo nei vari punti dello schermo sudavo, ma lui ha un talento innato tanto è vero che è l'unico che conosca che porta perfettamente gli elicotteri del simulatore. Ad altri non andò così bene. In una tratta successiva Brasca crasciò: il crash era ammesso, si perdevano solo punti, poi si resettava e tutto come prima ('naa lavada e n'ascugada...).

Brasca la prese molto sportivamente e quando ritornò a casa mandò una mail a chi la poteva ricevere che vale la pena di leggere:

Il rally comunica con dolorosa costernazione la perdita di 126 passeggeri della Compagnia AIR ONE avvenuta alle ore 10.25 in un disastroso incidente sulla pista 16L di ROMA Fiumicino con un Boeing 737-300 proveniente da Barcellona. Il velivolo era già stato interessato da un guasto momentaneo agli strumenti di bordo sul Tirreno e fu sottoposto ad un molesto vento al traverso a raffiche in fase finale di atterraggio, che ha portato ad un dannoso fuori pista con incendio a bordo. Ai comandi c'era il pilota Carlo Brasca che ha riportato la frattura di entrambe le gambe, mentre il comandante Renzo Bramati ha avuto solamente un braccio ingessato. E' stata nominata una commissione di inchiesta che indagherà sulle cause dell'incidente; la scatola nera è stata recuperata e messa a disposizione dell'Autorità Inquirente. Prosegue presso le sale dell'Aeroporto romano la mesta processione dei parenti incaricati del riconoscimento delle salme. Data il clima politico vigente nello scalo di partenza del velivolo, si

ventila l'azione di un "commando" che abbia sabotato opportunamente l'aereo per provocare l'incidente. Roma, 16 Novembre 1997

Da notare che solo i piloti, anche se malconci, si salvarono.

Crasciò anche qualche altro di noi.

Credetemi, non era facile con i PC di allora.

Il nostro primo passeggero

Il regolamento diceva anche che ciascun equipaggio poteva portare dei passeggeri che dovevano essere trattati come tali e cioè con le buone maniere. Qualche compagnia vera che non cito ora se lo è dimenticato.

Il passeggero sedeva dietro il i piloti, poteva far domande più o meno azzeccate. Per noi fu una cosa indimenticabile perché su quella sedia si sedette un timido Mauro Danielli, perito industriale che lavorava in un impianto petrolifero, e che ci domandò molto garbatamente se lui, che non si era mai accostato alla simulazione ma che era interessato alle scienze aeronautiche pur non avendo mai potuto esercitarle, poteva assistere ai nostri voli. Da allora lo chiamammo: il nostro primo passeggero.

Una foto è testimone del fatto.



E' ancora in piedi, poi lo abbiamo fatto sedere.

Nella foto da sinistra a destra: io , Franco Baratti, Renzo Bramati (di spalle) , Franco Accursio, Danielli , un giudice dell'organizzazione e in fondo a destra il naso di Giorgio Paolillo che sghignazza perché eravamo nella palta.

Non è che in classifica finissimo ai primi posti, con due crash forse fummo tra gli ultimi ma la cosa ci esaltò sperando in futuri Contest.

Che non vennero subito perché il valente organizzatore Fabio Fanelli l'anno dopo si ammalò di un tumore fulminante che lo portò altrove.

Il 1998 tutto FIVS

Il Contest di Bologna fu l'ultimo contatto con quello che era rimasto della PVI. Nel 1998 tutti i soci PVI di Milano non rinnovarono l'iscrizione ma si iscrissero alla FIVS. Voci

contraddittorie (e pilotate) davano il Roli molto incerto sul da farsi anche perché la PVI aveva perso non solo gli iscritti di Milano ma quelli di molte altre sedi. Bini ne aveva fondato una a Città di Castello, e così via.

Ci si aspettava un cambio di fronte con l'auspicata, da Finizio, incorporazione della PVI in FIVS. In ogni caso si può senz'altro dire che nel 1998 e in parte del 1999 la storia milanese FIVS sostituisce quella della PVI.

La nostra attività andò comunque avanti e fu anzi ancora più intensa e lo stesso avvenne nelle altre sedi passate a FIVS. Per prima cosa ci sostituimmo alla PVI nello SMAU del 1997 e 1998 a Milano sempre nello Stand della Olidata.

Poi ci sostituimmo alla PVI nel Futur Show di Bologna 1998. In anni successivi ritornammo al Futur Show di nuovo come PVI e fu un successo perché avemmo l'aiuto (o la partecipazione?) della Microsoft. In una di quelle occasioni la Microsoft, allora di manica larga, distribuì berretti a visiera e camicie col logo: Flight Simulator. Ne facemmo incetta. Li ho ancora.

Avemmo ad avere una postazione nello Stand di Volare presso la manifestazione aerea di Vergiate MAF97 indetto dall'Aero Club dove io ero pilota. Lo Stand comunque ci fu concesso perché sempre tramite Figoni conoscemmo un giornalista di Volare (Gunnelli) che ci aiutò anche negli anni successivi.

Sempre tramite Figoni riuscimmo a conoscere molta gente dell'aeronautica ed avemmo facile accesso alla sala radar tramite i due controllori che lui ci presentò.

Per la cronaca: l'iscrizione FIVS del 1988 costava 80.000 lire.

Corsi di volo virtuale

Dopo la prima lezione impartita a Baratti in casa mia continuai l'attività didattica sempre nella stessa sede. Da come se lo ricordano gli allievi di allora con i quali sono ancora in contatto, furono tutti racchiusi in uno spazio ristretto. Fra gli allievi c'erano certamente Carlo Brasca che divenne per tanti anni segretario PVI e Sergio Pastorini che dovrebbe essere attualmente il decano di PVI perché ha una settimana (sic) più di me. Degli altri ho perso i nomi.

Poi cominciammo corsi di volo simulato ben strutturati.

A dire il vero furono corsi un po' "sui generis". Non avendo computer e monitor a disposizione spiegavo tutto con l'ausilio di tabelle preparate ad hoc, su grossi fogli di carta sui quali scrivevamo col pennarello a punta grossa, oppure su lavagna quando ne disponevamo. Anche su carte aeronautiche vere e proprie. Fu così che, dando per scontata l'abilità di ciascuno nella condotta dell'aereo virtuale, imbottivo la testa dei malcapitati con lezioni di aerodinamica che somigliavano a quelle del Politecnico, spiegavo come erano fatti gli strumenti nel retro del loro quadrante, il parlare con l'ATC, i VOR, gli ADF, le zone aeree e via così.

Mi hanno aiutato interventi esterni, per esempio di Figoni per la cartografia, di Barro che ci spiegava i misteri della combustione e del dosaggio carburante, dell'istruttore Pinotti dell'Aero Club di Biella (rimborso spese), dello stesso Paolillo.

Cinque furono i corsi, Alfa, Beta, Charlie, Delta ed Eco.

Il primo corso ufficiale fu l'Alfa, iniziato nel 1998, che potemmo svolgere perché ci ospitò un Istituto Tecnico dalle parti dell'Ortica. Ce lo aveva segnalato un socio che aveva un figlio lì iscritto. E' rimarchevole il fatto che era allora così elevato l'entusiasmo che ogni iscritto pagava la quota, non indifferente, di 100.000 lire più l'iscrizione alla Associazione. il numero dei partecipanti fu elevatissimo, ne ho in elenco 41, tra di loro anche Francesco Mandelli che già fabbricava scenari e che dal 1999 ha iniziato a pubblicare il suo interessante bollettino di volo virtuale denominato Aliditalia la cui pubblicazione prosegue tuttora su Facebook con 300 iscritti. Vi erano anche alcuni che ripetevano la frequentazione di casa mia. Evidentemente la nuova disciplina interessava molto, tutte persone di una certa età. Non ricordo ragazzi o giovanotti forse anche per la cifra di iscrizione.

Venivano alla sera dopo cena per due ore e mezzo anche da località distanti come Cantù. Quando riuscimmo a conquistare l'aula nell'Istituto Tecnico eravamo felici perché avremmo potuto utilizzare i numerosi che avevano a disposizione per scopi didattici. Non sarebbero serviti gran che perché assolutamente sprovvisti di "acceleratore grafico", allora la scheda video si chiamava così. In ogni caso non ci riuscimmo, rubarono tutti i computer fin dalla prima notte dopo la nostra prima lezione.

Comunque esisteva un motivo per una quota di iscrizione così elevata: tenevamo le lezioni dopo cena e per questo l'Istituto doveva essere riaperto e, almeno l'aula, riscaldata

Per far ciò dovemmo pertanto pagare l'intervento serale di un bidello. Non ci sentivamo dei rapinatori per i soldi che incassavamo perché il nostro fine ultimo era quello di acquistare computer per la sede, che non avevamo, e per acquistare un proiettore che allora costava svariati, svariati milioni. Non ci riuscimmo mai.

Poi conoscemmo un pilota dell'Aero Club di Bergamo, il Giacinto Giatti simpaticissimo e disponibile. Era anche funzionario della Cariplo, tradizionale istituto bancario milanese che ora è stato assorbito da altri istituti.

Ci mise a disposizione, sempre alla sera, i locali del Dopolavoro della Banca ed assieme a lui ci diedero una mano componenti del gruppo di piloti di superleggeri sempre dell'istituto bancario: tra essi ricordo Corinaldo.

Presso la Cariplo tenemmo certamente il Corso Beta 1999, il Charlie 2000 ed il Corso Delta 2001. Attilio Bongiovanni ne frequentò due di seguito non perché era scarso, anzi, ma per amor di scienza. Al Corso Charlie si iscrisse Cosimo Pieri, allora completamente digiuno di scienze aviatorie, e anche Vernieri.

Al Corso Delta parteciparono anche Antonio Alfieri e Bruno Borelli.

La retta di frequentazione arrivò a 300.000 lire!

Il Corso Eco è stato tenuto in altra sede e non con successione temporale. Ritorneremo su questo fatto spiegando il perché.

Dopo l'eccezionale partecipazione al primo corso le iscrizioni diminuirono perché la simulazione non era più novità e quelli veramente interessati avevano già frequentato.

In calce riporto i nomi degli iscritti ai corsi in modo che possiate ricordare qualche partecipante che ha lasciato l'Associazione.

.

Altre attività

Bisogna tornare indietro perché gli avvenimenti si accavallano.

Pino Finizio riuscì anche a penetrare l'Aero Club d'Italia nel quale fu nominata una Commissione Tecnica, anche di quella facevo parte, che doveva preludere alla creazione alla nuova branca del volo simulato simile a quella aeromodellistica già esistente da molto tempo. Finizio precorse i tempi, che in effetti non maturarono mai, facendoci cambiare il nome della nostra Sezione in Aero Club Virtuale Milano ACVM. Lo stampammo su ogni bollettino cartaceo o digitale. Sul nome avevamo anche l'aquila dell'Aeroclub. Non so con quale autorizzazione e con quale soddisfazione dei vertici dell'Aero Club d'Italia. Era effettivamente piuttosto disinvolto nelle sue azioni e andava propagandando pubblicamente questo connubio. Ciò insospettì Palenzona il quale fu lesto a scoprire che non era vero niente.

Infatti, anche di questo, non se ne fece nulla.

In una cosa Finizio giunse a perseguire il suo sogno: stampare e diffondere la rivista Simula con grafica decente e diffusione estesa con tanto di pubblicità e relativi introiti.

Io, assieme a un Capitano Pilota dell'Aeronautica Militare in forza alla 46° che ci fece visitare, a terra non in volo, i C130, mettemmo a punto un programma scuola che ancora adesso (ho il fascicoletto) potrebbe essere integralmente impiegato. Finizio ci mise del suo preparando la grafica degli attestati.

Ma la situazione stava cambiando. La scissione, ormai sapevamo che era una vera e propria spaccatura, non ci andava giù. Sapevamo che la PVI non si era disfatta come auspicato dai vertici e che anzi, riprendeva vigore.

Roli e Palenzona che ormai non era più eminenza grigia, affiancati anche da Capobianco che ho avuto il piacere di rincontrare perché recentemente tornato tra noi e che dovrebbe essere il socio di PVI più anziano di iscrizione, cercavano di riguadagnare il terreno perduto. Scoprii in seguito che uno dei nostri associati FIVS, Gian Luca Collecchia , era stato incaricato di ricostituire la Sezione di Milano della PVI ma mi consta che non ebbe più di due iscritti finché non decidemmo di ritornare tutti in PVI.

Palenzona, Capobianco ed altri romani e bolognesi, primo fra tutti Roli, non se ne stavano con le mani in mano: avevano stretto rapporti con i vertici della propaganda di Alitalia e riuscirono ad organizzare un grande evento presso la sede centrale Alitalia all'EUR in Roma. Quando ne fummo informati, io, Paolillo, Brasca e Sergio Pastorini decidemmo che dovevamo vederci chiaro, tanto più che in quella riunione si svolgeva un Contest. Arrivammo nel palazzo Alitalia proprio nel mezzo dell'evento. Ruppe il ghiaccio Pastorini avvicinandosi a Capobianco

domandandogli se potevamo riscriverci. Eravamo in autunno del 1999. Capobianco ci spedì da Palenzona al quale spiegammo sinceramente che volevamo riscriverci a PVI senza abbandonare quella alla FIVS. Perché no, disse Palenzona, però Paolillo no. Non ne ho mai capito bene il motivo, forse tra di loro c'era stato qualche alterco di più. Ritornammo a casa con tre tessere PVI.

Cominciò da allora un periodo che potremmo definire incasinato. Per i corsi facevamo riferimento alla FIVS con il programma per così dire nazionale che avevo messo a punto col capitano Ciro Esposito. Ciò nonostante Palenzona non perse tempo e subito dopo la mia reinscrizione, nel 1999, mentre tenevo i corsi FIVS, mi dette l'incarico ufficiale di istruttore capo per organizzare i corsi telematici per PVI.

La confusione era tale che, probabilmente da corso Charlie, invitammo gli allievi (tartassatissimi) a pagare sia la quota FIVS e quella PVI.

Questa strana situazione perdurò per tutto il 2001 anche se la segretaria di Finizio, la Signora Mosca in una laconica Email ci informava che le cose non stano andando come Finizio avrebbe desiderato: non era riuscito a realizzare i suoi scopi, il giornale con cui si proponeva realizzare i guadagni per portare avanti l'impresa non riusciva a vendere pubblicità, le uscite diminuivano per mancanza di soldi, i soci non aumentavano, anzi. La coabitazione dei soci con la PVI gli bruciava. Lui era ormai disamorato. Continuammo ancora quell'anno a fare le gare col Cessino via multiplayer e come vedremo più avanti facemmo un contest qui a Milano. Ma agli albori del 2002 fu inviata una

missiva- interrogazione a tutti i responsabili delle sezioni locali col quesito se ritenessero che la FIVS dovesse continuare . Le risposte furono un NI. Così la FIVS si spense di morte naturale.

In ogni caso ho ritrovato un documento con le entrate e le spese della sezione FIVS di Milano del 2001 redatto da Carlo Brasca che fungeva da segretario tesoriere. Avevamo parecchi milioni di lire in cassa. Quando la FIVS si spense completamente li passammo a chi reggeva in quel tempo la sezione PVI di Milano. Non ricordo chi fosse ma so per certo che non ce li giocammo al Casinò.

Simulatore Alitalia Maddog

Chi c'è stato, lo ricorderà per tutta la vita sapendo anche che non potrà più ripetersi. Già si favoleggiava che in Svizzera la Swissair affittava i suoi (veri) simulatori e qualcuno ne aveva usufruito. I costi erano tali da scoraggiare chiunque non fosse nipote di Berlusconi o di Agnelli.

Ci eravamo pertanto messi il cuore in pace. Badate bene. I simulatori del 737, anche se statici, che si trovano ora come i funghi , non erano neppure immaginabili.

Eravamo ancora in epoca FIVS, se non altro qui in Milano. Successe un fatto miracoloso. L'Alitalia nella persona del Direttore delle relazioni pubbliche, un simpatico triestino di cognome Rudan, che aveva conosciuto i vertici PVI a Roma, accettò o propose lui stesso che si sarebbero potuti utilizzare i simulatori fissi e mobili dell'MD80 nelle pause di lavoro di questi.

Ma, disse, non potete mettere il sedere sopra a tali gioielli se non sarete istruiti prima. Gioielli perché allora un complesso simulatore dell'MD80 costava 70 miliardi di lire italiane mentre sembra che un MD80 vero ne costasse solo 60.

L'istruzione sarebbe consistita in una serie di serissime lezioni tenute da comandanti seniores dell'Alitalia allora incaricati di istruire i piloti . Dopodiché si sarebbe passati al simulatore vero e proprio.

A Milano avemmo la notizia dei corsi ma sembrava fossero riservati solo alle sedi PVI di Roma e Bologna. I vertici di PVI non vedevano di buon occhio l'estensione a noi del corso.

Contattammo Rudan come FIVS, esponemmo le nostre buone ragioni che lui accettò ed io e altri fummo incaricati di reclutare le otto persone che avrebbero partecipato al terzo corso, terminati quelli per i romani ed i bolognesi.

Rudan ci fece una ulteriore cortesia: è inutile che veniate a Roma per l'istruzione teorica, disse, vi mando io Comandanti istruttori a Milano e vi concedo un'aula didattica dell'Alitalia al Forlanini.

Al Forlanini venne soprattutto il Comandante Finocchio; doveva smettere di parlare per il frastuono quando un MD80 in decollo ci passava di fianco. Le lezioni furono quattro della durata di più di due ore. La prima si tenne in data 17 settembre 1998.

Ci spiegò i segreti dell'aereo e quelli della navigazione. Ci spiegò il meteo e come di fa a leggere i bollettini. Ci spiegò la "crew coordination" materia ignota allora e credo in gran parte ai nostri

tempi. Ci spiegò le check list e come usarle, ci diede un manuale fatto stampare proprio per noi.

Il corso non fu gratis e nessuno di noi lo pretendeva ma pagammo una cifra irrisoria rispetto ai costi. Allora l'Alitalia poteva largheggiare e dilapidare soldi: se ne vedono ancora i risultati.

Le lezioni al simulatore cominciarono il 7 novembre.

Eravamo esaltati. Al mattino presto prendevamo l'aereo per Roma Fiumicino, pagavamo andata e ritorno 100.000 lire che nei tempi in cui non esistevano ancora le low cost erano un'elemosina; le signorine delle biglietterie ci guardavano in faccia e dicevano : ma chi siete voi per pagare questa cifra?.

Appena decollati chiedevamo di andare in cockpit, uno o due alla volta. Allora non c'erano porte blindate. Una volta ammessi spiegavamo chi eravamo e cosa andavamo a fare a Roma. Ah, non sapevamo di questa iniziativa, dicevano, siete quelli del corso per chi ha paura di volare? L'Alitalia faceva in quei tempi anche i corsi per quelli che se la facevano addosso..., certe volte li incrociavamo. Chiarito che il nostro comportamento era l'opposto, i piloti erano felicissimi di poterci spiegare il mestiere in anteprima. Tutto rigorosamente sull'MD80.

Il più epico mio passaggio in cockpit fu un atterraggio a Roma per la 35 L. Vento da 340 a 30 nodi con raffiche a 40. Il PF agitava il volantino come un forsennato per tenere l'aereo sul sentiero, scordatevi l'autoland. Alla fine eravamo sudati in tre.

Qualche volta coabitavamo in cabina con tre piloti, quello seduto sullo strapuntino era in istruzione ma, giuro, ne sapevamo più noi di lui.

Atterrati a Fiume ci avviavamo al grande palazzo Alitalia contenente i simulatori, distante qualche centinaio di metri dall'aerostazione passeggeri. La prima volta, esaurite le formalità di identificazione con consegna del pass per poter accedere liberamente andammo a dare una prima occhiata al simulatore. Era una enorme sala e conteneva almeno due specie di moduli lunari che si ergevano su tre gambe formate da cilindri e pistoni che sostenevano la cabina chiusa. Accanto a quello dell'MD80 ce ne era uno nuovo del 320. Per accedere al simulatore si doveva salire ad una specie terrazzo tipo le case della "ringhera" di buona memoria dal quale per mezzo di una passerella si accedeva all'interno del cockpit. Naturalmente quando il simulatore era fermo perché quando iniziava la sessione di simulazione la passerella veniva retratta come su una nave in partenza. All'interno, chiusi ermeticamente, l'istruttore sedeva davanti ad una consolle come l'ingegnere di bordo di un 747 prime serie. Solo che aveva tastiera e monitor e di lì settava i dati di simulazione inserendo le stesse cose che noi siamo usi mettere, failures comprese, nel nostro simulatore all'infuori della scelta dell'aereo che era l'MD80 fisso. Inoltre simulava l'ATC. Il cockpit era tutto rigorosamente analogico dei modelli di aereo prima maniera. Di FMS manco a parlarne per la semplice ragione che il simulatore non lo montava. Dietro ai piloti in piedi potevano starci altri due ed anche tre, il che ha consentito a Franco Baratti che pure non faceva parte del team di intrufolarsi tra noi almeno

una volta per filmare i nostri fatti e misfatti. Nonostante lo scenario allora molto approssimativo, la sensazione di volare o rullare era perfetta. Il primo giorno però, dopo aver visitato la sala motion, fummo imbarcati sul simulatore fisso chiamato DDS per farci impraticare della manualità. In aereo non si clicca ma si devono tirare sue e giù levette e premere o tirare bottoni e girarli a destra o sinistra. Facemmo un'ulteriore sessione sul DDS ma le tre successive furono sul motion, sempre di quattro ore.

Su quest'ultimo facemmo anche un'ultima sessione di esame che incentrata sul classico volo LIRF- LIEE e ritorno.

Ci eravamo divisi in coppie in modo che per le prime due ore uno faceva il PF e l'altro il PNF, poi ci invertivamo i ruoli. Nelle seconde due ore subentrava l'altra coppia e la prima passava in piedi dietro ai seggiolini. Dopo di noi, subentravano gli altri quattro anch'essi divisi in due equipaggi.

Il corso sul simulatore venne tenuto soprattutto dal Comandante Costantini con l'ausilio di Finocchio e Carracci.

L'istruzione che ci venne impartita e i voli che facemmo riguardarono però solo l'impiego dei due VOR e l'ADF. Vertical e lateral navigation in assenza dell'FMS erano sconosciute. La salita del Maddog era fissa a 290 nodi dopo il livello 100, in crociera si porta a 300, la discesa si fa in EPR Limit con manette in idle, e via così. Dopo Take off si mette in modalità climb e si lascia per tutto il volo. La modalità cruise è inutile.

Questo accadeva anche nel volo reale dove erano le prime volte che veniva adottata la Shuttle tra Milano e Roma: dopo il decollo a destra per Codogno COD e di li diretti su Tarquinia TAQ.

Una cosa sul simulatore fu rimarchevole: la prima volta che ci fummo dentro, ci fecero fare il giro campo, della 35L di Fiumicino, almeno così mi sembra ricordare. Ebbene: riuscimmo tutti a compirlo correttamente atterraggio compreso fuori che uno che mise un carrello leggermente fuori pista. Il tutto completamente in manuale. Tanto ci era stata di aiuto la simulazione col PC casalingo ed il software della LAGO.

Fummo però impressionati da due fatti: il grande sforzo manuale da esercitarsi sul volantino (il pitch del Maddog veniva mosso dai servo trim sui piani mobili per muovere i quali si deve esercitare un certo sforzo e dai servi degli alettoni per muovere i quali la MC Donnell aveva lasciato un ritorno di sforzo perché i piloti si rendessero conto degli sforzi che facevano sopportare all'aereo) ed il fatto di essere posizionati così vicini ed alti rispetto al parabrise che ci costringeva ad abbassare la testa per guardare gli strumenti, come avviene col Trackir.

Ecco altri ricordi rimarchevoli e più piacevoli e degli altri perché piacevoli lo furono tutti.

Arrivavamo sul simulatore alle otto di mattino e davamo il cambio agli equipaggi in istruzione che avevano “volato” tutta la notte. Finocchio normalmente faceva i turni notturni e lasciava noi a Costantino.

L'ultima sessione e quella di esame si tennero in due giorni successivi. Dovemmo pernottare. L'Alitalia ci portò a dormire nell'albergo di Ostia che ospitava solo equipaggi di tutte le compagnie. Ci sentivamo nel sistema. Che figata! Appunto. Al mattino quando fummo riuniti nella hall attendendo il pullmino che ci avrebbe portato in aeroporto, vedemmo passarci innanzi un equipaggio di un 747: tre o quattro piloti e dieci hostess da far svenire. Tranquilli ragazzi ci disse un comandante che aveva dormito con noi, sono dell'Air Brasil, mi sembra quello il nome, e vengono reclutate esclusivamente tra le vincitrici dei vari concorsi di bellezza brasiliani.

Ad esaminarci fu un quarto istruttore, Fornaci, che non ci conosceva. Il volo d'esame era classico per Alitalia: Roma Fiumicino- Cagliari Elmas, uno faceva la tratta in là, l'altro in qua. Io e altri due del nostro gruppo lo superammo ma uno che faceva equipaggio con me no. Poco ci mancò che facesse buttare fuori anche me. Infatti nella discesa per VOR Carbonara gli ordinai di chiedere la discesa, poi continuai a pilotare. Ma l'autorizzazione a scendere non arrivava. Lo sollecitai a chiederla nuovamente e lui mi disse che non l'aveva ancora chiesta perché a suo parere era troppo presto. Ero troppo impegnato per dargli delle botte ma finalmente l'autorizzazione fu richiesta e fu accordata. Cominciai la discesa ma ero terribilmente alto. Dopo Carbonara ero ancora tra le stelle e non potevo picchiare ulteriormente sia per il confort dei passeggeri sia perché avrei preso una birra da far spavento. Intercettai il LOC dell'ILS ma ero sopra il glide che notoriamente si deve intercettare dal disotto. Sentii il commento di Fornaci rivolto ad un altro: questo non ce la fa. Ed invece no,

sempre tenendomi in parametri accettabili riuscii a rientrare sul glide ed a portare a terra il Maddog regolarmente. Quando fu poi la volta del mio copilota che passò a comandante nella tratta di ritorno a Fiumicino, egli perse completamente la ciribattola, io non capivo cosa avesse in testa di fare e quando gli dissi: dove vai? il pasticcio era fatto e Fornaci lo rimandò a ripetere il corso.

Corso che si sarebbe dovuto aggiungere ai primi tre già fatti e Rudan mi aveva incaricato di reclutare gli equipaggi tra i simmer di Milano e Lombardia. Purtroppo non si fece perché cominciarono ad emergere i primi guai finanziari dell'Alitalia col taglio delle iniziative non indispensabili.

Alla consegna degli attestati e del tesserino che certificava l'appartenenza al corso, domandammo a Fornaci se, trovandoci nella classica situazione in cui la hostess usciva in cabina e domandava se c'era qualcuno in grado di portare giù quel coso perché i piloti erano out, ci rispose: Se non vi capita la perdita di un motore, o un incendio, o un carrello che non fuoriesce o eccessivo brutto tempo, Sì.

E' doveroso riportare i nomi di quelli che con me facevano parte del nostro quartetto: io, ovviamente, Antonio Negri, Giorgio Paolillo, Cesare Franzì. Non vi dico per discrezione il nome del rimandato.

Negli anni successivi l'Alitalia ci consentì di ritornare sul simulatore per una giornata sola ma senza corsi propedeutici facendoci in compenso visitare le palestre di istruzione degli

equipaggi di cabina dove simulavano le evacuazioni veloci. Ne approfittarono quelli che si erano iscritti a PVI in anni più recenti.

Questa esperienza sui simulatori ci aprì le porte ad ulteriori traguardi consentendoci di raggiungere mete insperate.

Bruxelles!

Andiamo con ordine. A Milano continuava ad esserci la situazione confusa di cui ho già detto. Continuavamo a tenere un piede in due scarpe. Da una parte la FIVS i cui adepti aumentavano anche per merito dei corsi di simulazione, dall'altra parte la PVI di cui ormai eravamo di nuovo soci a tutti gli effetti ma che in Milano faceva capo prima a Luca Sangalli e poi a Gian Luca Collecchia con una Sezione completamente sconosciuta a noi. Questo non vietò che venissimo a sapere di una iniziativa della sede centrale PVI che prospettava la partecipazione di PVI , in Belgio a Bruxelles a quello che penso sia stato l'ultimo dei grandi Contest europei. Era nominato "Interstate 8" a testimonianza che precedentemente se ne erano tenuti sette sia in Belgio ed in Francia. I primissimi duravano due giorni ininterrottamente notte compresa. Non era il caso di quest'ultimo che effettivamente durava due giorni ma con pausa notturna.

Ogni team doveva essere composto da sei persone più un giudice che fosse in grado di parlare inglese e possibilmente francese per poter giudicare gli altri team, mentre lo stesso trattamento veniva riservato a noi. Non era agevole trovare i componenti dei team in quanto tutti avrebbero dovuto saper pilotare in IFR ed

anche in VFR con le modalità che dirò più avanti. Per la scelta del team da portare in Belgio la PVI organizzò un Contest, presso l'aeroporto di Thiene, curato dalla locale Sezione. Io e Franco Baratti formammo un equipaggio e ci iscrivemmo al Contest. Gli equipaggi erano tanti ma io e Franco arrivammo terzi perché, disse Franco con una vena di malizia, non avrebbero potuto mettere dietro di noi gli equipaggi formati da Mariani, Franceschi, Roli, Turetta tutti del Direttivo di allora della PVI. Non dico che loro fossero scarsi, al contrario, ma noi eravamo almeno alla pari.

Il nostro terzo posto però ci consentì di essere ammessi nella squadra ufficiale. Che in realtà furono due, una concorrente con i colori di Virtualitalia la compagnia virtuale di allora con le livree dell'Alitalia ed una della PVI vera e propria. In ogni caso tutti i componenti erano soci PVI. Io appartenevo al team PVI e mi avevano relegato al ruolo di giudice internazionale di cui dirò dopo, gli altri erano Ugo Mariani, Francesco Alessio, Giovanni Roli (il Presidente in carica), Franco Baratti, Mauro Danielli e Marco Pedani. Nonostante fosse il lontano ottobre del 1999 è da rilevare che molti di questi signori sono ancora soci attivi di PVI. Manca Sodani il quale essendo astronomo, non astrologo, lavora in un osservatorio su una cima del Sud America, Roli che effettivamente va e viene, a secondo delle femmine che incontra, e Franco Baratti che è stato socio per lungo tempo ma ora pur gravitando attorno desidera la libertà dagli impegni.

Quando fu il tempo, volammo a Bruxelles e alloggiammo in un albergo fuori città presso un canale dove transitavano le famose

chiatte motorizzate che trasportano di tutto alleggerendo il traffico su gomma, e il giorno seguente partecipammo alle prime prove. Dire che eravamo sbalorditi dall'organizzazione hardware e software è poco. I belgi avevano fatto le cose meglio di come Dio comanda. Se avrete voglia di leggere quello che Francesco Alessio scrisse allora a caldo, capirete quale è stato il nostro stupore. Conoscerete anche come furono organizzate le prove VFR, situazioni da cui si può prendere spunto anche per eventuali Contest che si vorranno organizzare.

Ecco ora la cronaca di Alessio:

Ce l'abbiamo fatta! Sembra incredibile ma è proprio vero le squadre di Virtuale Italia e PVI sono riuscite a realizzare un sogno portandosi a casa rispettivamente il primo e secondo posto nella gara IFR con pochissimi punti di distacco tra di loro al secondo European Flight Simulator CContest, la più importante gara internazionale di simulazione di volo in Europa organizzata dall'Associazione Nazionale Play Simulator Club Belgium svolta sia Bruxelles nei giorni 30 e 31 ottobre.

Non solo, un altro premio ha riempito di grande orgoglio il team PVI: quello di migliore squadra nel Cockpit Management and Crew Coordination

La manifestazione si è svolta in un grande centro sportivo alla periferia di Bruxelles. L'organizzazione belga è stata impeccabile e i componenti dello staff hanno superato veramente loro stessi curando ogni cosa nel minimo dettaglio. Siamo arrivati al completo con il volo Virgin proveniente da Milano Linate Il venerdì pomeriggio i belgi sono già lì in sala arrivi internazionali pronti per accorgersi con tanto di walkie talkie che utilizzano per parlarsi tra di loro in modo da organizzare al meglio il nostro trasporto agli Hotel. Arrivati all'albergo

i ragazzi ci danno appuntamento per il mattino seguente ci fanno annotare alcuni numeri di cellulari in caso di bisogno e tornano sul campo di gara per sterminare gli ultimi preparativi. La sera dopo un ottimo pasto ci raduniamo tutti intorno a un tavolo per l'ultimo briefing senza nascondere una leggera tensione che comincia a farsi sentire; però noto molta allegria e sportività per tutti i componenti della squadra.

Sul campo di gara.

Sono le 8 del mattino di sabato. Gli autisti sono già pronti per caricare noi e tutto il materiale occorrente portato dall'Italia, joystick, pedaliera e periferiche varie e chi ne ha più ne metta. Con 10 minuti di auto arriviamo finalmente al campo di gara; alcuni equipaggi sono già arrivati. Completate le operazioni di check-in ci incamminiamo verso la sala principale e subito notiamo un particolare simpaticissimo: il corridoio si è trasformata in una pista di aeroporto. Un tappeto grigio con tanto di segnaletica orizzontale adesiva rendono l'idea alla perfezione, pensate anche l'orientamento è esatto già da questi particolari ci rendiamo conto di quanto hanno lavorato i nostri colleghi belgi. Ci precipitiamo a dare una prima occhiata alla sistemazione dei cockpit. Le postazioni sono separate da pannelli di legno per permettere una maggiore concentrazione dei piloti. Tutte dotate di PC super potenti collegati in rete con monitor da 17 pollici con radio portatili onde non intasare i computer e la rete.

Nella stanza attigua c'è la torre di controllo con altri 8 PC collegati con gli altri che fungono sia da radar sia come visualizzo esterne degli aeroporti e degli aerei. I controllori sono già al lavoro e stanno iniziando a settare gli schermi radar di loro competenza; restiamo letteralmente a bocca aperta. Il briefing è ormai avviato e lo facciamo nella sala superiore dove è stata allestita per l'occasione una postazione regia con due maxischermi utilizzati sia per il briefing dei piloti sia per il divertimento del pubblico che durante il Contest avrà la

possibilità di cogliere i momenti salienti di tutta la gara, primi fra tutti gli atterraggi.

Si presenta a noi il mitico Guido Naessens , il Presidente del Flight Simulator Club Belgium , attore e cantante nella vita che ci porge il benvenuto in veste di ironico pilota di linea degli anni 30. Inizia a spiegare lo svolgimento della gara; come nelle edizioni precedenti la manifestazione viene divisa in due parti principali: la prima riservata al volo VFR opportuno sia per smaltire lo stress iniziale sia soprattutto come preparazione alla seconda parte la gara vera e propria, quella IFR che è certamente la più seria e significativa durante la quale vengono valutate la conoscenza delle procedure la capacità di pilotaggio e non ultima la professionalità dei piloti. Questa volta gli organizzatori hanno scelto un territorio abbastanza insolito sul quale volare: i cieli dell'Australia continente misterioso è alquanto sconosciuto anche i più fanatici della simulazione di volo. Questo anche per mettere tutti gli equipaggi allo stesso livello di difficoltà.

Prima gara: The Flying Doctors, Operation Body Bag. Si preannuncia un assoluto divertimento perchè consiste in una splendida avventura nella quale gli equipaggi si improvvisano piloti e medici nello stesso tempo cimentandosi in una convincente missione umanitaria a bordo dei loro King Air B200 appositamente attrezzati per il soccorso medico. Essi partiranno da un'isola di per recuperare feriti in altre isole vicine disastrose da un uragano fortissimo.

Sarà una gara contro il tempo dove sia la strategia sia una buona dose di fortuna giocheranno un ruolo determinante insieme anche alla grande abilità di pilotaggio resa necessaria per condurre l'aereo in condizioni veramente estreme soprattutto a causa di vari ostacoli creati appositamente per rendere la vita difficile ai nostri eroi: piste corte in erba, ghiaia tronchi d'albero e canguri saltellanti tanto simpatici quanto fastidiosi che disturbano i decolli ecc. ecc. Ad ogni equipaggio viene consegnato un vero kit medico con tanto di flebo, siringhe, bisturi Penso che i nostri colleghi belgi abbiano dovuto

ripulire un vero ospedale per realizzare una cosa simile. A questo punto entrano in scena due personaggi in tenuta da sala operatoria. Ci guardiamo in faccia con aria interrogativa come per dire: ma che ci vogliono far fare a che cosa serve questa roba? Serve, serve perché i feriti ci sono davvero sono rappresentati da sacchetti di plastica riempiti d'acqua calda(l'acqua rappresenta il sangue, la temperatura dell'acqua sarà attentamente misurata, la bolla d'aria all'interno del sacchetto l'ossigeno).

Guido, il boss del raduno, ci spiega che ad ogni atterraggio due infermieri saranno già pronti ad attenderci per consegnarci i pazienti e ci mostra in che modo attrezzare utilizzare l'attrezzatura in dotazione durante il trasporto, come praticare la respirazione artificiale, come effettuare trasfusione di sangue, come operare. Il tutto per arrivare ad un unico scopo quello di portare il ferito all'ospedale dell'isola di Horn ancora vivo con una temperatura superiore ai 34 gradi con un quantitativo di sangue (che sarebbe l'acqua nel sacchetto) superiore ai tre quarti e con una bolla di ossigeno superiore ai 5 cm di diametro. Ci sono tre categorie di pazienti distinti in base alla loro gravità determinata dal numero di fori il praticati nel sacchetto: leggermente feriti mediamente feriti è quasi morti. Più sono gravi più punti si guadagnano se si riesce a salvarli. Per l'equipaggio PVI si sono offerti volontari in Mauro Danielli, dalla capacità di pilotaggio indiscusse, e dal sottoscritto Alessio in qualità di copilota nonché di infermiere e dal nostro Presidente Giovanni Roli il medico a bordo sul piazzale dell' aeroporto dell'isola di Horn .

I dieci Kingair sono pronti allo scramble, uno dopo l'altro vengono autorizzati al decollo su diverse piste mentre l'ufficio informazione dirama via radio le ultime notizie sui feriti che si trovano sulle varie isole vicine. Ogni equipaggio viene lasciato libero di scegliere in base alle proprie strategie l'isola sulla quale atterrare per recuperare il paziente; il nostro equipaggio si sceglie una dov'è vi è un ferito medio

e poi parte verso di essa. Un rapido circuito intorno alla pista dove dovremo atterrare ci consente di verificarne le condizioni che non sembrano cattive e si decide l'atterraggio. Attenzione però: la pista è di 420 piedi! Bisogna stare veramente attenti ma il nostro Mauro al primo tentativo appoggia il carrello inizio pista e applica il reverse a tutta potenza riuscendo a fermarsi a pochi metri dalla fine. Arrivano gli infermieri a consegnarci il primo ferito e si riparte a tutta birra per tornare al punto di partenza. Durante il trasporto viene effettuato una piccola trasfusione senza troppi problemi, all'arrivo al paziente viene trasportato fisicamente all'ospedale: la stanza 124 del centro per le analisi. E' vivo! Si deve ripartire senza perdere tempo. Questa volta decidiamo di recuperare un paziente grave: solita procedura ma ora non sappiamo che sulla pista c'è un aereo schiantato. Dobbiamo cercare di atterrare oltre ed ancora una volta ce la facciamo. Il ritorno è più complicato: la . Praticiamo tutte le cure del caso ed alla fine Giovanni gli inietta una quantità di sangue esagerato e quando lo portiamo in ospedale ci dicono che non ce l'ha fatta . Altro volo e nuovo paziente talmente grave che dobbiamo operarlo. Ci servono quattro mani: mi infilo i guanti da chirurgo e pratico l'anestesia mentre il Presidente si prepara col bisturi. Ma perde sangue e quindi altra trasfusione. Delicatamente praticiamo una incisione nel sacchetto per eliminare un oggetto estraneo di due centimetri facendo attenzione a non perdere sangue poi saturiamo con nastro chirurgico.. Mentre l'aereo che deve viaggiare alla velocità massima non deve fare manovre azzardate per non incorrere in penalità. Tutto bene, trasportato in ospedale il paziente se la caverà. Facciamo altri due voli con esito positivo ed annunciamo infine via radio di aver concluso la missione.

Arriviamo quinti noi mentre Virtualitalia sono quarti: a noi ha gravato il fatto di aver portato un paziente che non ce l'ha fatta.

Inutile comunque descrivervi l'atmosfera eccitata che gravava fra di noi e le sghignazzate del pubblico.

Subito dopo inizia la gara IFR.

Lo stesso pubblico che fino a quel momento aveva creduto che tutto il Contest fosse semplicemente una manifestazione simpatica sul ridicolo ha dovuto ricredersi sin dall'inizio della seconda parte quando dove la bravura e la competenza dei piloti emerse ai massimi livelli nella contesa sugli aerei di linea.

Il briefing è stato molto breve, di regole non ce ne sono molte perché bisogna attenersi quanto più possibile alla realtà. Sempre 10 equipaggi in gara: due italiani, tre belgi, due tedeschi, uno francese e due olandesi. Ad ognuno è stata data la possibilità di scegliere il liner ed il pannello preferiti: entrambi gli equipaggi italiani hanno scelto l'aereo che da qualche tempo è diventato il simbolo della simulazione italiana l'MD80. Virtualitalia ha ovviamente mantenuto la livrea Alitalia originale mentre PVI voluto usare per l'occasione una livrea che commemorasse i primi 5 anni (sic!) della vita dell'Associazione. Ancora per entrambi lo stesso pannello del Maddog distribuito dalla Soft Mail e realizzato da l'ormai mitico Rodolfo Arata, diventato da poco nostro socio onorario. Per il controllo del traffico viene utilizzata l'ultima versione di CH Programme, un potente programma freeware realizzato dallo stesso Claude . Il programma è in grado di gestire completamente tutti gli aerei controllando tutti i loro parametri, dalla retrazione dei flap e carrello, alle luci e alla quantità di carburante dei serbatoi. Può effettuare il rifornimento e procurare una o più avarie e molto ancora. Lo stesso programma viene utilizzato per il controllo del traffico e dei fenomeni atmosferici.

All'ora stabilita entriamo nei cockpit mentre sui due monitor l'entrata della sala iniziano a comparire gli slot di partenza degli aerei proprio come non la sala di attesa di un aeroporto. Vengono consegnati i tre primi di piani di volo che gli equipaggi studiano senza indugi.

La prima tratta è Adelaide Melbourne . Nel nostro team Ugo Mariani è comandante e il sottoscritto Alessio primo ufficiale . mentre studiamo attentamente le procedure, i giudici chiamati Umpaires, prendono posto sullo strapuntino della cabina e cominciano a fare conoscenza con l'equipaggio loro assegnato. Ogni Team aveva provveduto a portare con sé un giudice di modo che tutte quante le squadre potessero essere valutate dai giudici diversi imparziali[*io, Carlo Alberto, infatti facevo il giudice di squadre francesi e tedesche e non ero molto tenero e martirizzavo i piloti con domande sulla condotta di volo: inoltre ci avevano distribuito dei fogli su cui dovevamo riportare, per esempio, se avevano fatto il briefing prima del decollo, se facevano correttamente la lettura delle check e via così*]

Il realismo era pazzesco !

A quanto pare anche nel volo virtuale esiste lo sciopero degli addetti al carburante! Ovviamente sto scherzando: Il tutto era dovuto a qualche problema di CH Programme nel rifornimento degli aerei che purtroppo ha causato un notevole disagio e ritardo nelle partenze. Il grosso problema di questo rally è infatti è quello che non si può mai avere la certezza matematica che tutto funzioni alla perfezione; il pronto intervento dei tecnici è comunque risolutivo tanto che siamo arrivati alla fine delle gare senza ulteriori inconvenienti.

Bene, siamo pronti a partire: contattiamo la frequenza del push back e subito piacevolmente sorpresi dalla voce di una gentile signorina, tra l'altro molto carina, che ci dice di rilasciare i freni e ci consegna alla Ground per portarci in pista. Una volta completata la taxi checklist veniamo passati alla torre che ci chiede di copiare la clearance. Mentre rulliamo non dobbiamo dimenticare che ci sono, oltre i giudici, anche i signori della stanza accanto pronti a togliere i punti in ogni minima infrazione e che ho seguono dai loro monitor i nostri movimenti.

Ready For take-off! Inizia la corsa di decollo mentre l'adrenalina sale . Rotazione, l'aereo si stacca da terra. Dentro tutto quello che va dentro,

inseriamo l'autopilota ed eseguiamo la SID assegnataci in accordo anche con le ulteriori istruzioni e poi mettiamo in funzione l' FMS nel quale avevamo precedentemente memorizzati tutti i dati del piano di volo. Il giudice ci è sempre addosso. la crociera si svolge in modo tranquillo; ci viene chiesto lo stimato di atterraggio. O equipaggio deve Infatti sapere a che ora l'aereo atterra esattamente con una tolleranza di 5 minuti, limite a mio avviso alquanto ristretto. Intanto iniziamo a fare i calcoli per la discesa e ci studiamo le cartine di avvicinamento della procedura assegnata poi l'approach ci vettora direttamente in finale. Siamo a poche miglia dall' aeroporto, non si vedono ancora le luci. Probabilmente è un difetto dello scenario; con l'aiuto dell'ILS riusciamo comunque ad inserirci e vedere la pista alla fine e quindi ad atterrare. Però il nostro ritardo sullo stimato di arrivo è di 7 minuti ma come avremmo potuto prevedere il vettoramento?

La seconda tratta è Melbourne-Sydney. Questa volta i due piloti sono Franco Baratti, comandante, e Marco Pedani [*l'astronomo NdR*] un vero professionista nelle comunicazioni radio. I nostri eroi riescono perfettamente nelle procedure tranne qualche problema di orientamento in rullaggio quando hanno ricevuto una modifica al taxi.

Dati i ritardi accumulati viene deciso che la terza tappa è rimandata a domani, infatti è mezzanotte passata e non ce ne eravamo accorti!

A questo punto, dato l'altissimo livello di tutti gli equipaggi, non riuscivamo a renderci conto delle nostre posizioni in classifica, a foto del giorno dopo stiamo già pronti per affrontare le ultime. Il giorno dopo, alle otto, : le ultime due tratte sono: Sydney-Brisbane e Brisbane- Gladston su per la costa orientale.

Franco e Marco siedono di nuovo in cabina; da una prima occhiata alle procedure sembrano essere più complesse delle precedenti e a complicare ulteriormente la vita ci si mettono anche gli ATC che inserendo diverse varianti delle procedure standard colgono un po' di sorpresa i piloti che si erano invece preparati ad eseguirne altre. un

equipaggio nel frattempo crasha contro un edificio dell'aeroporto per non aver inserito i freni di parcheggio prima della messa in moto. Ora anche gli eventi atmosferici che iniziano a farsi sentire nel bel mezzo di una tranquilla navigazione. Ad un tratto, sempre in notturna si intravede in lontananza un gigantesco temporale proprio di fronte a noi. L'equipaggio è un po' troppo in ritardo per evitarlo. Infine la, ciliegina sulla torta, bisogna mantenere un'adequata separazione degli aeromobili per cui le holding risultano d'obbligo. Il nostro comandante esegue tutto alla perfezione e riesce perfino a spaccare il minuto dello stimato. Le differenze tra gli equipaggi ora si fanno più marcate. Arrivati a Brisbane l'equipaggio, pronto ad affrontare l'ultima tratta prende il posto in cabina ma è consapevole del fatto che qualcosa di strano sarebbe accaduto di lì a poco. Infatti subito dopo il decollo l'autopilota e l'auto manetta vanno in avaria : Il comandante Franco è costretto a pilotare manualmente l'aereo stando attento a non superare le velocità operative della macchina e a mantenerla perfettamente in rotta alla quota assegnata. Un impegno non indifferente ma che serve a mettere a dura prova l'abilità del pilota. Un motore va fuori uso e non ne vuole sapere di ripartire; correzione del timone e manetta e il volo può proseguire. Non è finita le condizioni dell' aeroporto non permettono un atterraggio tranquillo e l'ATC dirotta sull'alternato, quello di Rockhampton. Pista corta e senza ILS. Non tutti arrivano sani e salvi, alcuni crashano altri escono di pista dopo numerose violenti rimbalzi ma entrambi gli equipaggi italiani eseguono bellissimi atterraggi.

Fine dei voli, dopo ci raduniamo nella sala Superiore. Il Presidente Associazione belga, sempre in divisa da pilota di linea retrò, arriva con i verdetti e si fa spazio fra folla con la cartellina in mano. Non ci potevamo ancora credere! Primo e secondo posto a Virtualitalia e PVI. Inoltre PVI guadagna l'importantissimo riconoscimento per la Migliore squadra in fatto di Cockpit Management and Coordination che ci ha fatto un enorme piacere in quanto significa del corso

simulatori Alitalia al quale la maggior parte di noi ha partecipato hanno dato i suoi frutti. Il premio per la migliore fonìa inglese Robert del team olandese. Ricchissimi i premi per i vincitori offerti da numerosi sponsor: software hardware, borse per aeronautica, Jeppesen ed altro ancora. Il nostro team PVI ha inoltre vinto quattro biglietti aerei della Sabena che abbiamo devoluto all'Associazione per futuri spostamenti.

E' inutile sottolineare ancora una volta la professionalità e competenza di tutti gli organizzatori, nessuno escluso.

Portarsi a casa il primo e secondo posto con nessuna esperienza di Contest internazionali dove si parlava solo in inglese ed eventualmente in francese non è cosa da poco. Circa l'altro premio, l'Award Crew Coordination, devo riconoscere che i comandanti Alitalia che ci avevano istruiti sui simulatori di Fiumicino, avevano fatto un buon lavoro. Una ulteriore cosa voglio far rilevare: Franco Baratti, al contrario della maggior parte dei componenti dei team, non aveva fatto il corso Alitalia ma era stato da me istruito sulle Crew Coordination Rules e di questo me ne ha sempre dato atto e me ne compiacchio; il suo naturale talento ha fatto il resto.

Membro Direttivo PVI

Fui eletto come membro del Consiglio Direttivo due volte. Ecco la sequenza dei direttivi che si sono succeduti dall'anno di fondazione di PVI:

1995 Presidente Finizio

1997 Presidente Roli

2000 Presidente Roli (data incerta)

2002 Presidente Mariani

2005 Presidente Mariani

2008 Presidente Casilli

2011 Presidente Casilli

2014 Presidente Caccia

2017 Presidente Caccia

Io fui membra del consiglio Direttivo sotto le due Presidenze Mariani. Non voglio far torto agli altri Presidenti e specie al nostro attuale amato Presidente Gian Gabriele e agli altri che hanno mantenuto la loro carica in maniera egregia, ma ricordo che Mariani fu un eccezionale organizzatore che curava tutto in maniera quasi ossessiva: mi colpì il fatto che lui scorreva la lista degli iscritti e di quelli che non si erano più iscritti. Ebbene telefonava a tutti i non iscritti per domandare loro il perché avevano lasciato l'Associazione riuscendo in molti casi a riportarli nei ranghi.

Anche con Roli ebbi parecchio da fare, anche se non ero ancora nel Direttivo, nei primi Contest e quando per qualche motivo veniva a trovarci a Milano. Roli era speciale per estorcere soldi alla Microsoft con la scusa che la PVI era un veicolo essenziale per la diffusione del Flight Simulator in Italia. Una volta andammo insieme alla sede della Microsoft di Segrate e lui con le buone maniere ottenne un assegno di oltre otto milioni di lire dall'incaricato della propaganda Microsoft. E non era la prima

volta che prendeva soldi da loro, naturalmente sempre per l'Associazione.

A proposito di propaganda, la Microsoft inviò in Italia uno dei suoi progettisti di software per un giro propagandistico informativo . Il tour aveva toccato gran parte dei paesi europei e noi eravamo stati segnalati come operatori di riferimento. Andammo a trovarlo in un albergo vicino alla stazione centrale. Doveva intervenire insieme a noi un operatore commerciale di software ma quest'ultimo dette forfait all'ultimo minuto. Gli unici interlocutori della Microsoft fummo noi della PVI, il sottoscritto, Cosimo Pieri e Gian Gabriele Caccia. Il signore della Microsoft ci raccontò in quell'occasione che la vendita di Flight Simulator in Italia aveva fino a quell'anno superato le 100.000 unità, noi fummo scettici sulla cifra, e per tanto si augurava che i nostri sforzi propaganda avessero successo. Non supposeva ancora che di lì a non molti anni la Microsoft avrebbe mandato tutto e tutti a quel paese.

La mia vita nel Direttivo finì con la nuova presidenza di Giuseppe Casilli il quale, per chi non ne fosse informato, era allora Maggiore della Guardia di Finanza diventando Tenente Colonnello prima di lasciare la presidenza al nostro beneamato (notate il mio tono adulatorio di cui spero si terrà conto nelle alte sfere) Gian Gabriele Caccia.

Contest, che passione.

Quando mi sono proposto di mettere per iscritto l'elenco dei Contest cui ho partecipato o organizzato con il concorso di decine di validi volonterosi soci PVI, ho fatto fatica a rimettere in ordine i cocci per dare loro una sequenza temporale logica. Penso di esserci riuscito ma che stress mnemonico.

Sicuramente il primo fu il Contest di Bologna organizzato dal bravissimo e compianto Fabio Fanelli di cui ho ampiamente parlato; questo avvenne nel 1997. Poi venne quello dell'Alitalia nel 1998. Il terzo fu quello di Thiene per la selezione per il Belgio nel 1999. Il quarto venne organizzato in Milano. Era aprile 2000. Eravamo stato organizzato nell'ambito di PVI. Ci demmo da fare soprattutto io e Franco Baratti ma anche Sergio Pastorini e Carlo Brasca ed altri; non li posso nominare tutti anche perché ho ricordi confusi e potrei fare torto a qualcheduno.

Lo chiamammo il Contest dei Navigli perché lo tenemmo in un locale fiancheggiante il Naviglio di Abbiategrasso, ricavato da una fabbrica dismessa Richard Ginori, in cui si era insediato un Internet Caffè. Avevamo dimestichezza con quel locale perché ci fungeva da sede provvisoria in sostituzione di quello di Corso Sempione. Era riuscito a scovarlo il solito Franco Baratti. Ci furono problemi per gli alloggi di quelli che venivano da fuori perché Milano non ha alberghi a buon mercato. Tra i convenuti c'era anche Bilotta che venne dalla Sicilia. Baratti fu di grande aiuto ma ancora di più ci aiutò quello che avevamo imparato in Belgio. Istituimmo i fogli che indicavano le azioni che gli equipaggi avrebbero dovuto fare e che i giudici, uno per equipaggio, dovevano certificare. Per fare un esempio: se un

equipaggio si dimenticava la regolazione del barometro dopo la transizione perdeva punti come quello che non rispettava i 250 nodi sotto i il livello 100. E via così: erano due o tre pagine. Naturalmente oltre le prove IFR, le più importanti, c'erano anche quelle VFR. La cosa riuscì così bene che, alla fine del Contest, il Presidente allora in carica Giovanni Roli, mi si mise davanti in ginocchio con le mani giunte pregandomi tra il serio ed il faceto di organizzargli i futuri Contest che la PVI avrebbe messo insieme. Indicammo questo Contest come 2° Fanelli in quanto dal Contest di Thiene furono denominati tutti i Contest ufficiali PVI col nome di Fabio Fanelli, la cui morte prematura, ancora giovane, ci aveva particolarmente colpiti.

Ma dopo di questo fummo pronti ad organizzare un Contest extra in Milano che chiamammo Trofeo Meneghino. Penso che ad esso abbiano partecipato quasi esclusivamente, equipaggi lombardi e lo facemmo sotto l'egida FIVS forse per dare un contentino a Finizio. Si era alla fine del 2000. Come vedete se uno voleva incasinare le cose poteva rivolgersi a noi, eravamo bravissimi.

Il 3° Contest Fanelli fu organizzato sul Lago di Bracciano nel museo dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle.

La PVI aveva già organizzato in questo posto una esibizione Combat durata due giorni con tanto di scolaresche in visita ed amenità varie.

Il luogo, apparentemente inaccessibile per tali attività ai comuni mortali, era stato scelto per l'intervento del socio di Bracciano

Fabrizio Stotani, gran manico virtuale che poi fu ammesso all'Accademia Aeronautica ed ora è Capitano Pilota dell'Aeronautica Militare e vola sugli Eurofighter. Egli con Lito Consolo e ovviamente altri si dilettevano in combattimenti aerei ed avevano anche organizzato una pattuglia acrobatica nella quale mi sembra volasse anche Casilli . Stotani vinceva sempre le gare di appontaggio sulle portaerei.

Ebbene, Fabrizio in quel momento aveva lo zio Direttore del Museo dell'Aeronautica. Posso sbagliare ma era un tenente colonnello. Con lo zio il gioco fu presto fatto sia per l'esibizione combat che nel 1999 si era svolta lì che per il successivo Contest del 2001. La nostre postazioni furono sistemate nello stand del museo riservata al Macchi C205 che era stato in quei giorni trasferito a Roma per sfilare nella manifestazione del 2 Giugno . Per questo sono certo del giorno. Nella sera tra la prima e la seconda sessione andammo tutti a Bracciano a vedere il film Pearl Harbour uscito nelle sale proprio il giorno prima che ricordo trovammo mediocre sia per le balle che raccontava nell'ultima parte sia perché era zeppo di effetti al computer realizzati non in modo eccelso. Siccome il film è uscito nell'estate 2001 sono certo anche dell'anno.

Il Contest soddisfò tutti per cui l'anno dopo ne organizzammo un altro nell'Hotel di Imola di proprietà di Sergio Lanzarini, nostro socio di Milano Marittima. In altra sede vi dirò le circostanze che ci portarono lì: fu il 4° Contest Fabio Fanelli , nel 2002

Nel frattempo la FIVS si era dissolta e così finalmente cessammo di tenere il piede in due scarpe. Ormai tutte le energie erano votate a PVI.

La Fiera di Forlì ci dette l'occasione di organizzarne un altro.. In quel posto si teneva una Rassegna annuale su Elettronica ed affini nella quale oltre a radio ed informatica esponevano anche venditori di vecchi dischi da grammofono e long play. Ma la cosa importante era che all'interno di essa avevano organizzato anche il Flight Simulator Show nel quale accanto alla nostra PVI esponevano altre associazioni. Il tutto avveniva nel maggio di ogni anno. Ci entrammo grazie all'azione di Ugo Mariani allora Presidente e riuscimmo ad ottenere un grande spazio dove sistemammo gli stand per i vari equipaggi, proprio come avevamo visto fare in Belgio. Data la relativa vicinanza a Milano Marittima alla sera eravamo ospitati da uno dei due alberghi del Lanzaolini , l'Ausonia riaperto da poco dopo la pausa invernale. Fummo ospitati dal Flight Simulator Show per la prima volta nel 2003 col 5° Fanelli. Seguirono il 6°, il 7° , l'8° ed il nono Fanelli sempre durante lo stesso evento e nello stesso posto.

Nel Sesto del 2004 gareggiò e si distinse, arrivando secondo, il Team di Milano col nome di Mailand Air. Ne erano componenti Bertasio, Balestrieri, Sardeni, Veschini, Pieri.

Siccome il loro punteggio era di 401 punti, mentre quello dei primi classificati era di 402 punti, decisi, per i Contest successivi, di classificare a pari merito i team che si fossero classificati entro i dieci punti di distacco. Questo per una ragione ben precisa: tutte le valutazioni fatte dai giudici di cabina erano estremamente

accurate e i punteggi conferiti ai piani di volo ed al manifesto carburanti erano esatti e non contestabili, mentre la valutazione dei controllori di volo era altamente opinabile. Alcuni controllori erano rigorosi nel loro giudizio, altri si comportavano in modo lunatico ed più di una volta qualcuno di loro aveva attribuito il punteggio zero, in una scala che va dallo zero al dieci, semplicemente per il fatto che chi parlava gli era antipatico o aveva commesso qualche ingenuità. Non si può dar zero ad uno che aveva fatto almeno un tentativo di parlare: sarebbe plausibile se avesse fatto scena muta ma parlando doveva guadagnarsi un punteggio superiore allo zero. Di qui quella decisione che ho applicato nei Contest successivi.

Nell'ottavo Fanelli nel 2006 esponemmo in anteprima il Flight Simulator Dieci che noi conosciamo come FSX. L'ultimo Contest fu effettuato in quel posto nel 2007 ma l'anno seguente il Flight Simulator Show non fu più effettuato, l'organizzatore ci perdeva. Alla fine di questi Contest distribuivamo dei premi in materiale aeronautico donatici da ditte del settore e dalla Microsoft. In quello del 2005, il Settimo Fanelli, fu sorteggiato tra i partecipanti un brevetto di pilota di ultraleggero donatoci dal Club ultraleggeri di Spessa Po, ad oriente di Pavia, da conseguirsi in quel campo. Guarda caso: lo vinse Franco Baratti, oltre a pilotare bene l'elicottero riusciva ad influenzare col pensiero la Sorte ed ora ha il brevetto di volo ultraleggero.

L'ultimo grande Contest è stato quello che ebbe il nome di WAG a Torino. Era stato indetto dall'organizzazione del Motor Show di Bologna al quale la Sezione di Bologna, Mariani in testa, aveva

partecipato nella edizione del 2008. WAG vuol dire Word Air Games nome forse un po' pretenzioso per quello mi dicono sia stato per la parte non riguardante la PVI che organizzò il Contest all'interno della manifestazione . Io non vi partecipai e tanto meno l'organizzai. Infatti la nostra partecipazione al WAG fu predisposta da Casilli che aveva sostituito da poco Mariani nella funzione di Presidente. La parte organizzativa vera e propria passò a Rosario Bellini cui avevo passato il testimone essendo io uscito dal Direttivo con l'elezione di Casilli. Altri della nostra sezione collaborarono assieme ai soci di Torino. Questo fu il Decimo Fanelli. Io preparai solo i percorsi dei voli ma non mi ricordo assolutamente che cosa abbia fatto. Qualche cosa però devo aver fatto perché in quell'occasione ho ricevuto i ringraziamenti scritti di Giuseppe Casilli.

Il contest e tutta la manifestazione fu ospitata all'interno dei capannoni delle ex Officine Grandi Riparazioni in Torino. Gian Gabriele che fece parte del comitato organizzativo , mi ha fornito un dettagliato resoconto dal quale estraggo alcune parti salienti.

Il calendario del contest prevedeva che l'inizio delle gare civili ci sarebbe stato intorno alle ore 10:00 del sabato ma, da un lato per essere sicuri di avere tutto il tempo necessario a disposizione, dall'altro per "familiarizzare" con il sito in cui si tenevano le gare, Cosimo ed io abbiamo deciso di recarci a Torino sin dalla mattinata del venerdì.

Omar Damiani da parte sua aveva già presenziato l'intero week-end precedente in occasione degli eventi Combat, quindi non si può dire che non avesse già fatto la sua parte....

SABATO 13 GIUGNO

Di sabato ho pochi ricordi. Per assurdo già sabato sera facevo fatica a dare una sequenza logica a tutti gli avvenimenti della giornata che, soprattutto all'avvio, si sono accavallati con una velocità impressionante.

Da parte nostra, in qualità di responsabili delle gare VFR, ci siamo solo chiesti COME DIAMINE FACESSE CARLO ALBERTO DE RUVO ad uscire vivo da dei tour de force così impegnativi. [il maiuscolo è di Gian Gabriele e lo ringrazio per il riconoscimento implicito del mio lavoro di tanti anni NdA]

Gli equipaggi iscritti alla fine erano sei

- Bologna (I-PVBO), con Francesco di Pasquale, Marco Cutilli, Bruno di Iorio e Nicolò Venturi

- Torino 1 (I-PVIT), con Andrea Gragnoli e James Parker

- MI-BS (I-BLFL), con Franco Baratti e Luca Lanti

- Pepi Volanti (I-PEPI), con Omar Alampi, Fabio Dominici e Giuseppe Scalamandrè

- Torino 2 (I-BJOE), con Gianluca Belardinelli e Paolo Belletrutti

- Genova (I-GENO), con David Proserpio e Andrea Lagostena

DOMENICA 14 GIUGNO

Dopo il marasma di Sabato, in cui come organizzatori del contesto VFR Cosimo, Omar, ed io siamo stati costantemente impegnati, la domenica è stata tutto sommato tranquilla.

Il contest IFR si è svolto regolarmente sotto l'abile supervisione di Mauro Danielli, e si è concluso intorno all'ora di pranzo.

Nel primo pomeriggio ha avuto luogo la gara (individuale) di elicottero, nella quale hanno avuto il coraggio di cimentarsi un po' tutti, incuranti dei rischi di "figuracce" ed apprezzando soprattutto lo spirito e la simpatia che accomunava tutti i presenti. Il percorso di gara era ambientato nella vicinissima Val di Susa, e prevedeva l'attraversamento di 10 porte lungo un impervio percorso di gara. Se le 10 porte non sono state un problema quasi per nessuno, i nodi sono venuti al pettine in atterraggio, dove i partecipanti che sono riusciti a non danneggiare l'elicottero si possono contare sulle dita di una mano.

La premiazione di questa gara ha visto al terzo posto Nicolò Venturi, (con l'occasione premiato anche come rappresentante della categoria "giovani PVI"). In seconda posizione il nostro Presidente Giuseppe Casilli e sul gradino più alto del podio l'indomabile ed inossidabile Franco Baratti [a dimostrazione di quanto avevo già scritto NdA]

Vincitori del contest: l'equipaggio I-PEPI

Separati da una manciata di punti al secondo posto l'equipaggio MI-BS e terzo classificato l'equipaggio Torino2.

Come si capisce dal testo gli organizzatori di questo Contest furono, assieme a Rosario Bellini, Gian Gabriele, Cosimo Pieri, Omar Damiani e Mauro Danielli ed altri.

Una iniziativa che val la pena di ricordare si svolse tra un Contest e l'altro: fu l'esperimento di volo parallelo , Reale e Virtuale, che vedeva abbinati due equipaggi, uno che decollava da Vergiate con un aereo in carne ed ossa e l'altro che con un aereo virtuale dello stesso tipo ricalcava il percorso dell'aereo vero. Anche gli orari di partenza erano sincronizzati. Essendo l'aeroporto di partenza Vergiate, era logico che il tracciato dei voli fosse attorno al Lago Maggiore perché si doveva ritornare all'aeroporto di partenza. Era l'anno 2003.

Si dovevano identificare e passare sopra in perfetto orario un certo numero di obiettivi, ad esempio la Rocca di Angera ed il San Carlone di Arona con scenari fatti apposta. La classifica finale riuniva il punteggio conseguito dall'equipaggio reale e da quello virtuale.

Io gareggiavo assieme ad Herkenbach che fu per anni assiduo della PVI fin che dall'FS2004 si passò all'FSX che non riusciva a girare sul suo PC. Da allora si perse. Il nostro aereo era il PA28.

Anche Cosimo Pieri volò virtualmente accoppiato a Bertasi che, sempre con Cosimo ed altri, parteciperà al Contest del 2004 a Forlì. Un altro equipaggio era composto dai due fratelli Cernic, allora soci PVI. In un equipaggio reale il Comandante era l'ing

Giulio Cesare Valdonio, che era stato Direttore Generale della Macchi. Faceva coppia con l'equipaggio virtuale di Pieri.

Io e Herchenbach arrivammo ottavi a causa degli svariati nostri e per quelli, maggiori, dell'equipaggio cui eravamo abbinati.

Ma Valdonio /Pieri arrivarono dodicesimi.

Comunque l'idea della competizione abbinata era suggestiva e non vedo perché non potrebbe ripetersi in quel di Bresso.

Ho ommesso, perché non coinvolto direttamente , di citare i Contest di Combat che si svolgevano a fianco della manifestazione Civile. Per questi bisognerebbe rivolgersi a Lito Consolo infaticabile organizzatore, e a Luca Bongarzone ovviamente insieme ad altri.

Per chiarezza, ecco l'elenco dei Contest, per così dire "ufficiali", con le relative date di svolgimento:

Bologna 1997

Alitalia, Roma 1998

Thiene 1999 1° Fanelli

Belgio 1999

Contest Navigli 2° Fanelli, aprile 2000 (non sono sicuro della data)

Vigna di Valle 3° Fanelli, giugno 2001

Trofeo Meneghino , novembre 2001

Imola 4° Fanelli , 2002

Forlì 5° Fanelli, 2003

Forlì 6° Fanelli , 2004

Forlì 7° Fanelli, 2005

Forlì 8° Fanelli , 2006

Forlì 9° Fanelli , 2007

Contest WAG Torino 10° Fanelli, 2009

Per darvi un'idea del movimento di persone, soci e no, necessari a mettere insieme un Contest come quelli da me organizzati cito i numeri del Contest 9° Fanelli che si è tenuto nella fiera di Forlì nel 2007:

Hanno dovuto trasferirsi per due o tre giorni, in Forlì e Milano Marittima presso il Sergio Lanzarini, essendo 11 i Team in gara:

Componenti dei Team : 37

Numero giudici: 17

Numero Controllori: 8

Organizzatori : 5

Questo per la parte Civile: in totale 67 (sessanta sette) persone che hanno puntualmente risposto all'appello e che, a cominciare dal sottoscritto, chi più e chi meno si sono fatti un paiolo così grande.

A questo numero vanno aggiunti gli organizzatori ed i partecipanti del Contest Combat cui molte volte si aggiungevano ospiti stranieri.

In calce a queste righe, riporterò i nomi di tutti i signori che hanno partecipato a questo Contest. Noterete che fra i giudici compare anche il mitico Luigi Cattadori, alla sua prima esperienza di giudice e Fabrizia mi ha ricordato che già allora era seduto in carrozzella: fu giudice del Team “Pepi Volanti” dei quali uno dei piloti era Fabio Dominici. Luigi ripeterà l’esperienza due anni dopo al citato WAG.

Altra cosa che voglio ricordare è come, nel 9° Contest del 2007, il Team della Sezione PVI di Milano è arrivato ai vertici della classifica.

Era programmato che la squadra di Milano partecipasse con il nome di Milan Fly. I componenti designati del team erano Massimiliano Veschini e Franco Baratti. All’ultimissimo momento Massimiliano fu chiamato altrove per impegni non rinunciabili, probabilmente lo chiamò la Baltic per farlo volare sul serio, per cui Team era destinato a dar forfait. Finché Cosimo Pieri che faceva parte dei giudici di gara, si offrì di affiancarsi a Baratti per riempire il vuoto.

L’organizzazione perse un giudice ma Milan Fly arrivò primo a pari merito con il team di Torino comandato da Giuseppe Casilli.

“Il sangue non è acqua” commentai io rispondendo a qualcuno che mi chiedeva via mail chiarimenti sulla diversa composizione del team rispetto ai nomi pubblicati

precedentemente, rimarcando che i due volarono insieme per la prima volta durante il Contest.

Nel Contest del 2006 e del 2007 si affiancò a me nella progettazione dei voli e nel reclutamento personale il già citato Rosario Bellini che faceva parte del Direttivo. Egli assieme a Andrea Deplano e Enrico Bonomi, portò avanti i voli della della PAT (Pilot Air Transport, così mi ricordo) che era la compagnia di bandiera della PVI.

Come ho detto altrove, Antonio Alfieri oltre a creare il programmino per valutare rapidamente i punteggi e stilare la classifica, mi verificava la fattibilità delle tratte IFR inserendo i dati nell'FMC del 737. Gazich di Brescia creava scenari. Non posso citarli tutti, sono troppi e ho un paura matta di sbagliare.

Dei Contest Combat, che si svolgeva in parallelo, sono riuscito a reperire solo le prove eseguite nel 2006, Luca Bongarzone ne era l'organizzatore. Troverete in calce l'elenco delle prove, è interessante leggerle.

Da notare che tra i competitori c'era anche un team russo, venuto apposta dalla Russia distintosi specialmente nella gara di dogfight.

Come e quando cominciarono gli appuntamenti a Milano Marittima?

Questa iniziativa è strettamente legata a quella dei Contest a Imola e Forlì.

L'idea venne da Enrico Bonomi, uno dei più vecchi soci della PVI.

Nel 2001 aveva terminato un Tour con voli in multiplayer da lui organizzato; parecchie tappe ed era stato un successo. La fine di questo evento fu celebrata con una riunione in Bologna e fu ospitata dell'albergo di Sergio Lanzarini che, essendo socio, lo aveva messo a disposizione. Questo stesso albergo, assieme all'altro hotel del Sergio vicino a Borgo Panigale, fu in seguito sede di assemblee triennali dei Soci con elezione del Consiglio Direttivo.

Ma ritorniamo a Bonomi. Parlando col Sergio apprese che possedeva un altro albergo a Imola e due a Milano Marittima. Gli venne l'idea di proporre un incontro tra soci di tutta Italia da tenersi nell'Hotel Ausonia di MM agli inizi di autunno. Lanzarini, avrebbe garantito prezzi speciali di favore. Fu così che nel settembre del 2001 per la prima volta si incontrano parecchi soci, i più non si conoscevano di persona. Inizialmente il convegno era solo tra maschietti, negli anni successivi fu rotto il ghiaccio ed arrivarono mogli e fidanzate e figli e parenti ed amici dei soci.

L'evento si è ripetuto fino ai giorni nostri e mentre nei primi anni la cosa non aveva veste di ufficialità ormai ha preso l'aspetto di una tradizione che la PVI porta avanti con soddisfazione dei soci ed anche delle loro consorti e fidanzate che magari cambiavano l'anno dopo, e non solo le fidanzate. Ci sarebbero aneddoti a questo proposito ma si sconfinerebbe nel privato che è protetto da una legge che non intendo infrangere.

La Sezione PVI di Milano mette le tende a Bresso.

La nostra diaspora tra i vari caffè telematici, Sale Parrocchiali, Istituti scolastici e Dopolavori Bancari, prese una piega tanto inaspettata quanto auspicata quando, in una delle nostre già rituali partecipazioni all'Esposizione de Modellismo di Novegro, si avvicinò al nostro Stand una distinta persona che mostrava di interessarsi molto al volo simulato in IFR di un B737. La Sezione era allora in mano a Cosimo, lo aiutavo ancora assieme soprattutto a Gian Gabriele Caccia; eravamo nel 2004, probabilmente di settembre. Il distinto signore era un ingegnere, pilota a Bresso presso l' Aeroclub di Milano e che come la maggior parte dei suoi colleghi non conoscevano "una gotta", per dirla in lombardo, di IFR; si limitavano ad andare in giro in VFR con carta sulle ginocchia, minutometro ed orologio. Il nostro IFR lo interessava non poco ed intravide subito la possibilità di apprendere funzionamento del VOR e dell'ADF in tutta tranquillità senza la concitazione del volo e le ore spese per quello, come avevo potuto constatare anch'io quando volavo sul serio.

L'ingegner Santuz, così si chiamava il signore, invitò Cosimo e compagnia a portarsi dietro i computer e stabilirsi a Bresso per poter mostrare quel portento ai suoi colleghi. Devo rimarcare che la stessa cosa avevo fatto io e altri in precedenza con l'istruttore di volo di Vergiate dove, computer alla mano, avevamo fatto una dimostrazione analoga. Solamente che a Vergiate la nostra permanenza fu di un giorno, a Bresso sarà più lunga.....

L'interesse che Santuz dimostrò verso di noi e le nostre tecniche di simulazioni fu condiviso da altri piloti dell'Aeroclub: desidero ricordare il Dott. Zuanelli detto Zua, medico, e il già citato Massimiliano Veschini. Il quale era Dottore Commercialista, lavorava nello studio avviato da suo padre e sua madre. Vide me che dimostravo un IFR sul 737 di default. Mi si incollò vicino e disse, letteralmente, voglio volare sul 737 vero. Abbandonò il commercialismo, intraprese tutto quello che c'era da intraprendere per diventare pilota professionale di linea, prima fu assunto dalla Balic e poi dalla Norwegian ed ora comanda i 737 (Max compreso finché non glielo hanno messo a terra).

Conoscemmo anche Maurizio Balestrieri, fra gli istruttori, ci prese a ben volere e ci offrì la sala dimostrazioni del suo nuovo negozio di materiale aeronautico, il Fly Away, per riunirci e tenere i corsi e così potemmo svolgere il corso Eco che sarà l'ultimo tenuto da me con Cosimo e altri tra cui lo stesso Balestrieri.

Ci furono alti e bassi nella nostra frequentazione della sala di Bresso; tra l'altro Balestrieri che eleggemmo Capo Istruttore, ci concesse la sala del Fly Away da usarsi oltre che per la scuola anche come sede e lo fu per un certo tempo fino a che, con il messaggio che segue, Cosimo Pieri dava annuncio a tutti i soci che potevamo accedere ai locali dell'Aero Club di Bresso seppure nella parte riservata al ristorante. Un accesso che se Dio vuole dura fino adesso.

Da: PVI Milano [pvi.milano@tele2.it]

Inviato: giovedì 19 gennaio 2006 0.00

A: cderuvo@alice.it

Oggetto: PVI Milano - INCONTRI SABATO E DOMENICA A BRESSO

Vogliamo informare che insieme ai Pavos dell'Aeroclub di Bresso abbiamo deciso di stabilire un appuntamento - possibilmente costante - alla saletta del ristorante dell'Aeroclub di Bresso il sabato mattina e, se possibile, anche la domenica (in entrambi i giorni dalle 10 alle 12 di mattina).

In tali incontri si avra' a disposizione uno dei computer PVI Milano per la simulazione .

Per ora si e' reso disponibile Guido Pigni a seguire gli incontri.

Quindi, se siete interessati, dato che gli incontri sono fissati volta per volta, per favore contattate prima Guido in modo di essere sicuri che sia confermato l'incontro a cui sareste interessati.

Guido e' raggiungibile via email all'indirizzo:
fhanny1@aliceposta.it.

Vorremmo cercare di effettuare il piu' possibile tali incontri, quindi chiediamo a tutti i soci PVI di dare a me via email (cosimo.pieri@fastwebnet.it) la propria disponibilita', in quanto dobbiamo stabilire dei turni per non lasciare tutto il carico di questa bella iniziativa al solo Guido, che potrebbe volta per volta avere altri propri impegni.

Grazie e ciao

Cosimo

Allo stesso Cosimo Pieri toccò il compito di informare i soci della morte, avvenuta a causa di un incidente aereo, del Presidente dell'Aero Club che aveva facilitato il nostro ingresso. Il Presidente si chiamava Roberto Marzaroli volava col suo bimotores Piper di

notte tarda. Ecco alcune frasi del messaggio di condoglianze di Cosimo:

Quasi tutti noi avevano avuto modo di incontrare Roberto Manzaroli nelle varie serate ed occasioni di presenza a Bresso, durante le diverse attività organizzate da PVI. Il rapporto era diventato di sempre maggiore collaborazione e stima reciproca.

A nome di tutti i soci PVI, del nostro Presidente Ugo Mariani e di tutto il Direttivo di PVI, rappresentato a Milano da Carlo Alberto De Ruvo, vogliamo esprimere dal profondo del nostro cuore ai familiari di Roberto le nostre piu' sentite condoglianze .

Cosimo Pieri

Raid via web

Tra un Contest e l'altro organizzai tre memorabili, almeno per me, voli sul web. Eravamo ancora tutti utenti del Flight Simulator della Microsoft e per i collegamenti si poteva usare il multiplayer col quale vedevamo gli aerei quali veramente erano e non sottoforma di un sostituto come avviene con JoinFS.

Due dei voli furono eseguiti col B17 allora recentemente uscito come addon. Volavamo in formazione anche in tappe notturne. Nella prima serie di tappe decollammo da Aviano per andare a visitare la grande Russia le cui barriere erano ormai cadute da un pezzo.

Queste sono le istruzioni per il decollo della prima di molte tappe.

Prima tratta

Aviano – Friederikshafen

Decollo

Decollo per Rw 23 dopo il decollo virata a sinistra [1] per 180° con salita a mille piedi: si percorre il tratto [2] in sottovento alla RW 5 e dopo un allontanamento di un minuto il capo formazione esegue una nuova virata [3] di 180° per rimettersi sulla prua 230 ed eseguire il passaggio [4] sulla RW 23 . Il capo formazione continuerà la holding sulla 23 finché non saranno decollati tutti gli altri, dopo di che assumerà la prua per il primo waypoint ed inizierà la salita a 8000 piedi [5].

Non riesco a ricostruire le tappe successive. Ricordo che passammo in mar Nero e di lì su per il Volga puntando all'aeroporto di Domodedovo a sud di Mosca. Di qui ebbe luogo un memorabile volo che ci portò su una pista sulla riva occidentale della Neva costruita da me in uno scenario che comprendeva anche il ponte per arrivare in Piazza Rossa che percorremmo rullando per fermarci allineati di fronte al palco dove i capi sovietici avevano assistito alle parate militari (e dove Putin li sostituisce).

Decollammo subito dopo per ritornare a Domodedovo. Le tappe successive ci portarono nel profondo Nord. Una fu notturna ed arrivammo su un campo dove ci attendevano i fuochi artificiali, sempre auto costruiti. Murmansk fu il nostro arrivo definitivo.

Chiassà perché questo luogo mi ha sempre attratto: forse perché bloccato dal ghiaccio per molti mesi (allora).

Esso era stato destinazione di un altro epico volo che avevo organizzato, sempre in multiplayer, assieme a Lito Consolo.

Penso che quello fosse stato il nostro primo volo in formazione, anche se molto aperta. Volavamo col Goose di default di FS, probabilmente il 98.

Anche qui partimmo da Aviano con un volo per Friederikshafen
Dopo questa toccammo :

*Hannover/ Aarhus/ Sola /Fiesland-Vigra/ Hausen-Ryum/ Skagen
Banak/ Hoybukmoen/ Murmansk aeroporto di Severomorsk e
forse anche qualche altra località.*

Di originali in questi voli c'erano gli imprevisi preannunciati dalla voce di Remo Bertani in Norvegese (che lui conosce) e poi ripetuti in inglese che dopo il regolamentare May Day ci implorava di andare a soccorrere un peschereccio o un veliero o chissà altro. Noi potevamo farlo perché eravamo anche idro ma dovevamo orientarci con le indicazioni sulla posizione che ci dava lui. Ho ancora le registrazioni dei suoi messaggi. Poi ci capitava anche di dover atterrare su piste mezzo ostruite da aerei che si erano messi di traverso per andarne a recuperare il pilota che ci attendeva. Il tutto con scenari preparati ad hoc. I voli erano quasi tutti a vista su scenari meravigliosi come i fiordi norvegesi. Io penso come sarebbe bello un volo del genere sull'FS pronosticato per il 2020 se già con l'FS di allora ne eravamo estasiati.

Per chi lo volesse ritentare conservo i piani di volo ma, ripeto, sappiate che sono quasi senza assistenze di radionavigazione .

Con i B17 continuammo. Questa volta non si trattava di andare a visitare i russi, dovevamo trasferire una certa quantità di B17 che gli svizzeri avevano trattenuto durante la guerra perché i loro equipaggi avevano scelto di atterrare in Svizzera. Molti per cause

tecniche ma altri, forse i più; perché erano stanchi di essere mandati al macello sui cieli della Germania un giorno sì e l'altro no.

Inventammo che gli svizzeri avrebbero ammassato questi aerei sul campo di Ambri e da lì decollammo prima per l'Italia poi verso la Francia passando al Sud, dopo l'Inghilterra fino all'estremo Nord, Scapa Flow e poi passando all'Islanda. L'unico percorso che non facemmo fu quello dall'Islanda alla Groenlandia, in una serata non ce l'avremmo fatta. Ripartimmo pertanto dal nord Groenlandia dove facemmo tappe locali per atterrare su aeroporti abbandonati da Dio ma dove gli uomini ancora adesso devono atterrare, passammo su Terranova, nella tappa successiva quando arrivammo al confine tra Canada e Usa, Folgoretti ci disse, se andiamo ad ovest lungo il confine, c'è casa mia. Proseguimmo negli States ed arrivammo in Arizona dove c'era un campo di stoccaggio e demolizione degli aerei.

In questo come nei precedente volo con i B17 era rigoroso mantenere la formazione più stretta possibile in modo da simulare un vero e proprio stormo. Ci riuscivamo forse aiutati dal fatto che il B17 è stabile, lento nei movimenti e grosso.

Oltre questi tre voli ce ne fu uno più recente. Usammo il Dakota in quanto si trattava di fare il percorso che durante la II Guerra Mondiale compivano gli aerei americani ed inglesi per rifornire le truppe cinesi che combattevano i Giapponesi in territorio cinese. I rifornimenti partivano da vari aeroporti indiani ai confini della Birmania, uno è VE24, ed arrivavano in Cina a Kunming ZPPP. Il percorso non era lunghissimo solo che bisognava scavalcare la

gobba rappresentata dalle montagne dell'Himalaya, per questo gli americani furono lenti ad affibbiargli il nome di " Hump ". Il percorso aveva anche aeroporti intermedi e ne compilai gli scenari. Questi non furono voli in formazione ma gli aerei partivano intervallati come nella realtà. Da notare che il Dakota molto caricato era asfittico alle grandi altezze cui doveva arrivare ed infatti gli affiancarono i bimotori C46 Commando della Curtiss ed anche il B24 trasformato in cargo.

Vecchi amici.

Ora lasciatemi citare alcuni Soci, anche se non più iscritti, alcuni li ho già nominaati, altri no probabilmente sconosciuti a molti di voi ma che in un modo o nell'altro hanno, ed alcuni rappresentano ancora, reso più interessante la vita della PVI.

Sono persone di antica iscrizione alla PVI e pertanto non voglio menzionare i vari Germano, Chiodi, Canossini, Carcano, Gatti, Leonardo, Davide Bosio, Germano , Ferreri , Vieri Bandini ed altri che sono arrivati dopo. Ne potrà parlare chi vorrà continuare queste memorie.

Comincio da Alessandro Tonon, autentico personaggio della simulazione, esperto di Maddog sul quale ha tenuto conferenze. Ha anche tentato di vivere sulla simulazione ma ha dovuto passare ad altre attività. Lo ricordo con particolare affetto in quanto la prima volta che lo vidi, mi sembra a Thiene, era vestito di tutto punto con una divisa di un Comandante Alitalia. Era un suo vezzo e la sfoggiava appena poteva. Quando acquistai

autorità sui Contest successivi, gli impedì di indossarla per fare il giudice o per partecipare con un team. Non lo trovavo morale. Lui obbedì ma ora mi dispiace, gli infransi un sogno.

Andrea Deplano, da venti anni in PVI, che tutti conoscono e che ci dà le notizie aggiornate sulla simulazione, sull'aeronautica reale, sulle disavventure aeronautiche della sua Sardegna, che costruisce scenari e che non esita un momento a prendere l'aereo per intervenire a Milano Marittima o ai pranzi presso l'Oasi.

Davide Vacca, sardo tutto di un pezzo pure lui, che contribuì in maniera fondamentale a progettare l'addon del Maddog Leonardo.

Renato Sacchi che arrivò a trascrivere le mie lezioni di aeronautica, ne fece un libro e me lo regalò.

Sergio Gervasio, di professione assicuratore che ci mise a disposizione parecchie volte il suo ufficio ed i suoi computer per fare simulazione in rete.

Bertrand Deslie francese di nascita ma residente a Cremona che univa la passione del volo simulato con quella di liutaio. Ora non è più iscritto perché il suo mestiere lo assorbe troppo.

Carlo Ombri, è ormai mitico e tutti lo conoscono ma non posso esimermi dal citare la sua instancabile attività ora dedicata al combat.

Denis Hofman con il suo innamoramento per l'Airbus.

Bruno Negrini che era bravo nei giochi di prestigio, non quelli necessari a far funzionare il PC, quelli veri da intrattenitore sulla scena.

Giovanni Trombadore che ora distribuisce le sue creme per la pelle, peraltro ottime, e non ha mai perso un appuntamento a Milano Marittima.

Di Enrico Bonomi ho già parlato ma devo citare anche sua moglie Cinzia senza la quale MM non sarebbe MM.

Claudio Benicchi che successe o precedette il Collecchia nella sede PVI di Milano nei giorni della scissione.

Fabio Fragiaco che risiede nell'ultimo avamposto prima del mondo slavo e controlla il confine...

Melillo che non mancava di portare il suo cockpit autocostruito all'interno del nostro Stand nelle esposizioni di Novegro ed altrove cui abbiamo preso parte.

I coniugi Caffarella che furono assidui allievi, misero su nel loro laboratorio una egregia, per i tempi, consolle simulatoria, poi non soddisfatti del virtuale passarono al reale, furono allievi di Dallan a Bresso. Poi si stufarono di tutto, passarono ad altro hobby ed a me regalarono il volantino della Jeppesen, introvabile ai nostri giorni e che si fila tutti i più rinomati volantini in uso ai nostri giorni.

Luca Giusti che esibiva le sue notevoli conquiste femminili ma gli piacciono anche i trenini.

Aldo Di Pace cui andava stretta la simulazione di volo e si è comprato un aereo vero e lo sa pilotare.

Daniele Rougier perché è simpatico.

Tiziano Cuomo perché è simpatico ma talvolta rompe ma lui lo sa...

Antonio Giacinto perché è un direttore di Banca e può sempre tornare utile...

Dei nomi che mi vengono in mente c'è anche Traini del quale non ricordo il nome che da Ascoli Piceno ci raggiungeva a Milano Marittima; che ha di speciale? A ottanta anni volava sull'ultraleggero.

Fabrizia per la sua devota opera dedicata a far sì che Luigi restasse il più a lungo possibile in contatto con noi e che con la sua iscrizione attuale alla PVI contribuirà a ricordare il Comandante.

Ricordo di chi non c'è più.

Ora un cenno a chi non è più con noi non per sua volontà ma perché ci ha lasciato per un luogo dal quale non può ritornare.

Tra loro:

Luigi Cattadori, il Comandante, la cui figura pur nelle avversità che ha dovuto sostenere, rimane esempio di dedizione all'Associazione ed ai soci che non ha smesso fino all'ultimo di educare all'arte del volo.

Luca Palenzona di cui ho parlato a lungo in queste righe.

Antonio Rivabella che era super felice quando riuscì ad insegnarli il percorso Linate - Vergiate che percorriva col Cessnino tutti i santi giorni finché potè.

Alessandro Cinelli che fu tante volte giudice nei Contest e che ci parlava sempre di suo figlio che volava sul serio con varie compagnie.

Marco Migliavacca che già venti anni fa aveva in costruzione un cockpit di 737.

Emilio Schiavetti, ne ricordo solo il nome.

Mario Petrullo che ricordo per le sue mail interminabili che inviava dalla Sicilia in italiano impeccabile e professorale nelle quali argomentava e polemizzava su diversi argomenti.

Mi hanno detto anche che è scomparso Aguggini, valente medico, che fece parte dell'altro quartetto al simulatore Alitalia.

Infine è d'obbligo ricordare l'ing. Santuz che non so se sia mai stato iscritto a PVI, probabilmente no, ma cui dobbiamo un debito di riconoscenza per essere il primo di molti altri che ci hanno consentito l'ingresso in Bresso.

Conclusione

Come ho già detto sono uscito dal Direttivo nel 2008. Da quel momento la mia partecipazione alla vita associativa è più sfumata, partecipai alle rituali esposizioni di Novegro, a quelle di

Verona, a quella presso l'Expo. Ma il testimone passò ad altri. Spero che qualcuno di loro continui questa storia narrando fatti più recenti. Come spero che queste righe vi saranno state di aiuto a rinfrescare la memoria dei tempi passati come è successo a me. Chiudo qui. Grazie di avermi letto.

Carlo Alberto de Ruvo tessera PVI 1494 Nominativo ICAO: I-RUVO

Appendice

Partecipanti Corso Alfa (1998)

Accursio , Avanzo ; Bacheca, Baratti Barro, Bergamaschi; Bramati; Berchisa, Cassani, Chiodi Umberto, ,Cortellazzo, Davoli, di Domenico, Di Lorenzo, Fattore , Figoni Paola, Galvani, Gasparini, Gervasio, Giacinto, Giangrande, Larghi, lo Presti, Loiacono, Rosa, Mandelli, Morella Mannoli, Messere,Voli, Miragoli, Mocci, Montani, Negri, Oggioni,, Paolillo, Pastorini, Repossi, Soggiri, Sorrentino, Valle, Verga, Villa.,

Partecipanti Corso Bravo (1999)

Addesa, Arienti, Baratelli, Baroni, Bolzoni, Bongiovanni, Boschioli, Brunori, Canò, Cantori, Leali, Leoncini, Lucchini, Manca, Mancuso, Menna, Migliavacca, Miglionico, Olivini, Pastorini, Pedone, Petrangolini, Rivabella, Sconfietti.

Partecipanti Corso Charlie (2000).

Bellini Ivana, Benicchi, Bisighini, Bongiovanni, Bonvissuto Alberto, Bonvissuto Andrea, Borlotti, Caffarella , Canò, Pieri Cosimo, Pollara, Vernieri, Piazza, Mandelli Francesco.

Partecipanti Corso Delta (2001)

Vernile, Sacchi, Pedrazzini, Noto, Negrini, Moreno, Lantini, Gentili, Cattaneo, Bossi, Fornelli, Antonio Alfieri, Trezzi, Bruno Borrelli.

Partecipanti Corso Eco (2004)

Odescalchi, Danze, Bertani, Guiducci, Grappiolo, Necchi, Rimoldi, Oppici, Cavalieri
Visnena, Scognamiglio, Marziali, Vidimari, Cali, Pischedda, Stocklin, di Sacchi,
Bernardi, Mauri, Filippi, De Palma, Raucci

Partecipanti Corso IFR in multiplayer (2005)

Allegretti, Barale, Benicchi, Bertani, Bongarzoni, Borghini, Mares, Mocogni, Molinari,
Scatemburlo, Sincovich, Ttorrani, Zetti, Zecchi

Quanta gente si è persa!!!!

Prove del Contest di Forlì 2007, 9° trofeo Fanelli

Tema della Prova VFR

Partendo dall'Aeroporto di Marina di Campo veniva indicata ad ogni concorrente l'ora e la data di partenza di una portaerei da un determinato porto fornendo la rotta che doveva percorrere e la velocità media mantenuta. Stava al concorrente capire dove si sarebbe trovata in quel momento per stabilire dove andarla ad individuare. Una volta scoperta doveva annotare una scritta dipinta sull'isola della stessa, una figura che appariva in un cerchio sempre nell'isola ed il tipo di aereo hangarato in un punto determinato del ponte. Fatto questo, comunicava i dati alla giuria in modo segreto affinché gli altri non lo potessero copiare. Gli aerei partivano intervallati di minuti ed erano in multiplayer ma non si potevano vedere l'un l'altro perché privi di scritte. Il percorso era basato ovviamente bussola ed orologio su una carta fornita agli equipaggi senza radio aiuti. Dopo l'individuazione ed il riconoscimento si doveva raggiungere l'aeroporto di Ghisonaccia in Corsica sempre col metodo sopra indicato. ed atterrarvi seguendo le indicazioni degli ATC. Poi si ripartiva per andare ad atterrare a Corte nell'interno della Corsica. L'aereo era di libera scelta, alcuni scelsero il Cessna 172 ma i più furbi preferirono il Goose con l'intento di ammarare vicino alla portaerei, non ci si poteva atterrare sopra, per individuare con calma scritta e disegno ma gli andò non troppo bene perché scritta e disegno erano nella parte dell'isola che da sul ponte e pertanto non visibile ammarando da una parte o l'altra. Inoltre l'ammarraggio faceva perdere tempo e questo penalizzava la classifica.

Temi delle prove IFR.

Si dovevano percorrere due tratte:

LIMC- LFMN e LFMN- EDDV

Per prima cosa si sceglieva l'aereo, jet o turbina purché fosse un aereo di linea. Poi si doveva compilare il piano di volo su modulo ICAO esattamente uguale a quelli veri (tra l'altro se il volo si svolgeva sul mare occorreva indicare anche l'equipaggiamento di sicurezza, cinture di salvataggio, canotti) . Il modulo ICAO fornito in Italia era in Italiano ed inglese, quello francese, in francese ed inglese. C'era anche da compilare il foglio carburante che si sarebbe imbarcato elencando in modo corretto tutte le voci che componevano il pieno.

Indicata la SID in partenza l'equipaggio doveva in tutto e per tutto simulare quello che avrebbe fatto un equipaggio vero: suddivisione dei compiti, coordinazione dei piloti con spiegazione in ogni fase di volo le intenzioni del PF (si chiama, assieme alle altre cose, Crew coordination, le check list, i colloqui con gli ATC che erano veri o IVAO. In Italia potevi anche parlare in italiano, ma in Francia o inglese o francese, in Germania o inglese o tedesco.

A giudicare la condotta di volo sedeva sullo strapuntino un giudice che annotava su due o tre fogli se l'equipaggio aveva fatto una determinata cosa (per esempio chiedere la messa in moto). Questo sistema l'avevo imparato in Belgio al famoso Contest ma avevo almeno raddoppiato il numero di domande in base all'esperienza Alitalia. Gli ATC stilavano un classifica a parte. Infine in base ai punti che un equipaggio aveva conseguito ed alle penalità inflitte più le valutazioni degli ATC si complava la classifica finale e per questo negli ultimi Contest ci era vento in soccorso Antonio Alfieri che con un suo intelligente programmino consentiva di avere il risultato in pochissimo tempo.

Ecco l'organizzazione, ma altri non vengono ricordati anche se si sono dati da fare, questi sono solo gli ufficiali: *Ugo Mariani, allora Presidente-Angelo Turetta, allora vicePresidente, Carlo Alberto de Ruvo, Rosario Bellini, Lorenzo Beltrani*

Ecco i team ed i loro componenti:

Gianni Mantellini	Riccardo de Falco	Luciano Damiani	Matteo Sansone
Dello Ioio Roberto	David Proserpio	Andrea Porcu	Malavalsi Leandro

Giuseppe Scalamandrè	Fabio Dominici	Orazio Pizzimenti	Omar Alampi
Luigi Inzirillo	Maurizio Cerruti	Bruno Di Iorio	Davide Dondi
Matteo Bombara	Manuel Rinaldi	Jacopo Stella	
Guido Pigni	Luigi Cremaschi	Gabriele Monetti	
Giuseppe Casilli	Davide Gaglione	Enrico Folgoretti	
Massimiliano Fracchetti	Umberto Ingenito	Luca Spedo	Stefano Laus
(Massimiliano Veschini)	Franco Baratti	Cosimo Pieri	
Michele Bortoletto	Matteo Roder		

(Veschini all'ultimo momento non fu più disponibile e subentrò Pieri: il team era Milan Fly)

Ecco gli ATC: *Franz De Maio-Niccolò Melchionne-Luigi Cilea-Marco Ghiglione-Luca Finizio-Emilio Biondi Ravelli-Piergiorgio Bonazzelli-Roberto Liverta*

Ecco i giudici: *Giuseppe Graziano-Alessio Franceschi- Luigi Cattadori-Vincenzo Loscialpo-Federico Cinelli-Daniele Rougier-Pierpaolo Bilotta-Moreno Lugarini-Fabio Fragiaco-Mauro Danielli-Andrea Nicotera-Enrico Bonomi-Roberto Dello Ioio-Maurizio Anzà-Denis Hofman-Malizia-Alessandro Cinelli*

PS: non chiedetemi chi è Malizia, non lo ricordo, anzi sarei grato a qualcuno che legge queste righe che me lo ricordasse.

Esempio di Gara Combat avvenuta nel Contest2006.:

Concorrenti

Luca Bongarzone-Francesco Scardi-Gianni Tuccimei-Roberto Sincovich-Remo Bertani-Stefano Trotti-Franco Scatemburlo-Luca Borghini-Alessio Ruggiero-Stefano Tigani-Valerio Messina-Vincenzo Iannotti-Marco Molinari

Organizzatori Stand PVI Combat: Litterio Consolo-Filippo Mocogni

Mi consta inoltre che ci fossero , non so se hanno preso parte alla gara, 10 Ospiti Stranieri di cui: due svedesi, sette russi ed un lituano.

Ecco lo svolgimento:

GARA DI MITRAGLIAMENTO

Gara a squadra in cui a bordo di un B25 si è in rotta verso l'home base. I concorrenti, preso posto nelle sedi dei mitraglieri, hanno dovuto respingere tre ondate crescenti di caccia pericolosissimi (1 Fw190, 2 Me109 e per finire addirittura 4 Me262!!). Se ne sono viste delle belle, concitatissime le fasi di combattimento con le comunicazioni riprese dal vivo e tanto spettacolo per il pubblico presente; molti i centri dei concorrenti, ma solo in una occasione il B25 è riuscito a rientrare alla base senza farsi disintegrare dagli agguerritissimi avversari, atterrando in condizioni di massima emergenza con una difficile manovra al limite molto apprezzata e applaudita dal pubblico.

GARA DI VELOCITA'

Anche quest'anno è stata riproposta la difficile e impegnativa gara di velocità creata dal nostro Remo "Bert", (Remo Bertani) che tra strettissimi slalom e passaggi radenti mozzafiato ha offerto grande spettacolo, raccogliendo entusiastici consensi tra i partecipanti.

GARA DI BOMBARDAMENTO

Altra novità introdotta quest'anno, questa gara richiedeva di affondare il maggior numero di navi possibile in 10min; ogni concorrente, a bordo di uno Ju87 Stuka già in volo a 2000m, aveva a disposizione una flotta di 6 navi (2 mercantili leggeri, 2 pesanti, 1incrociatore e 1 portaerei) e la possibilità di scegliere il carico e la tecnica da attuare

GARA DI APPONTAGGIO

Ormai un classico appuntamento, la gara di appontaggio prevede un obiettivo tanto semplice a dirsi quanto arduo a farsi: nel minor tempo possibile si deve decollare da una portaerei, effettuare il primo touch and go, secco 180° per raggiungere la pista del secondo touch and go, altro secco 180° per riallinearsi con le portaerei e appontare incolumi. Aereo utilizzato: F4U/C (Corsair). [e dico poco NdR]

GARA DI DOGFIGHT

Questa prova non ha certo bisogno di presentazioni: 2 Spitfire MarkIX rossi contro due blu, due basi di partenza contrapposte separate da un braccio di mare, e poi solo la fantasia e abilità dei piloti! E di fantasia.