

Il Notiziario



Numero 19

Marzo 2021

(bollettino inviato tramite e-mail ai soli aderenti al GAE)

In questo numero:

- | | | | |
|------------------------------------|---|----------------------------------|---|
| - Gli alianti di E. Bazzocchi | 1 | - I raduni VGC del 2021 e 2022 | 2 |
| - I miei ricordi - VGC 2002 Achmer | 2 | - I fuori campo di P. Longaretti | 3 |
| - Il volo a vela di M. Stucchi | 4 | - Decollo da mongolfiera | 5 |
| - Acrobati vintage | 6 | - Siti di interesse VaV vintage | 6 |

Gli alianti del noto progettista ing. E. Bazzocchi (M.R.M.)

Ermanno Bazzocchi fu un grande progettista di aeroplani, basta ricordare gli MB-326 e gli MB-339, per associare il personaggio al mondo aeronautico di qualche anno fa. Ora i suoi aeroplani volano ancora; mentre lui è volato via nel 2005 lasciandoci in eredità una miriade di ricordi legati ai suoi progetti ed alla sua umanità. Non molti sanno che nei primi anni del suo avvento nel mondo aeronautico ha progettato e costruito anche due alianti.

Per far conoscere ai volovelisti e non solo questa sua peculiarità, gli amici del GAE, operanti presso il CSVVA, hanno realizzato questa monografia che pone in luce l'aspetto volovelistico di E. Bazzocchi.



[Cliccare sull'immagine per aprire il documento](#)

I raduni VGC degli anni 2021 e 2022 (M.R.M.)

E' con grande piacere e sorpresa che "sfogliando" il sito del Vintage Gliding Club - VGC (<https://vintagegliderclub.org/>), abbiamo scoperto che nel 2022 il raduno "rendezvous" del VGC sarà ospitato sull'aeroporto di Ferrara dal 21 luglio al 30 luglio mentre il raduno internazionale si terrà sull'aeroporto di Celje (Slovenia) dal 1 agosto al 9 agosto. Riportiamo di seguito le due immagini che ho estratto dal sito sopracitato.

<p>VGC Rendezvous 2022</p> <p>21st July 2022 - 30th July 2022</p> <p>Ferrara Italy + Google Map</p>  <p>More information will come in the near future.</p> <p>Find out more »</p>	<p>49th VGC International Rally 2022</p> <p>1st August 2022 - 9th August 2022</p> <p>celje Slovenia + Google Map</p>  <p>This the first International rally at Aeroklub Celje, Medlog 20, SI-3000 Celje, Slovenia</p> <p>Find out more »</p>
--	---

Il 49° raduno previsto nel 2020 è stato spostato, causa Covid-19, al 2021 sempre ad Achmer.

<p>48th VGC International Rally 2021</p> <p>31st July 2021 - 8th August 2021</p> <p>Achmer Germany + Google Map</p>  <p>This will be the third International Rally at Achmer after 2002 and 2009. Webpage for the 48th Rally in Achmer: vgc2020.de Everybody can get Infos and can register for the Event. concerning the Rendezvous (Same Webpage). Contact: Joachim Jeska,</p>

I miei ricordi del raduno VGC 2002 ad Achmer (M.R.M.)

Spero vivamente che quest'anno si possa tenere il raduno VGC ad Achmer già previsto nel 2020 ma rimandato al 2021 causa covid-19. Io non penso di poterci andare, ma nei miei ricordi rimane quello di Achmer del 2002. L'avventura del viaggio di oltre 1.000 km la feci con la mia stupenda Ford Mondeo a 4 ruote motrici in compagnia di Carlo Zorzoli e di Vincenzo Pedrielli. Achmer è un piccolo paese situato nel distretto di Osnabrück; la cittadina più vicina è Bramsche dove noi eravamo alloggiati. Il periodo fu il solito dei raduni VGC (fine di luglio inizio agosto) caratterizzato da una meteo sempre ottima.

Io ebbi l'occasione di fare tre voli con tre stupendi alianti; un Kaiser KA-2, un Govier Go 4 ed un Kaiser Ka-4. E' un viaggio abbastanza lungo ma spero che qualche amico del GAE o dei "piloti del legno" possa effettuare questo raduno.



L'aeroporto di Achmer



Foto di rito dopo il volo con il Ka-2



Alianti in parcheggio e vista dell'hangar



Alianti in coda per il traino

I fuori campo di Pietro Longaretti

Nell'appendice 1 di questo notiziario viene riportato il documento integrale di Pietro Longaretti dove descrive i suoi fuori campo occorsi nel periodo dal 1956 al 2003. Gli amici del GAE ringraziano Longaretti per questa importante testimonianza storica.

Rimanendo in argomento di fuori "campo" la redazione ha voluto aggiungere sotto a queste righe alcune fotografie storiche di F.C. trovate facendo una ricerca nella fototeca del sito Museo del CSVVA.



Rieti 6.08.1962 - fuoricampo a CANDELA (Foggia)



Rieti - 6.08.1962 - fuoricampo a CANDELA (Foggia)



Orio al Serio - Coppa AVM - 4.06.1961 - fuoricampo a CARVICO (BG)



Località sconosciuta - R. Brogliadori con M-100S

Considerazioni volovelistiche di Massimo Stucchi (M.R.M.)

Massimo Stucchi è un anziano volovelista che, nei suoi molti anni di presenza sui campi di volo, ha acquisito un'esperienza davvero invidiabile. In occasione dell'evento "online" organizzato dal club di Enemonzo, gli amici l'hanno incoraggiato ad esternare la sua esperienza in un filmato che viene presentato su "YouTube".



Cliccare sull'immagine di presentazione dell'evento che segue per aprire in file.



Il nostro amico Massimo è sempre stato molto bravo nel produrre filmati a tema volovelistico. Quando ci eravamo incontrati sull'aviosuperficie di Osoppo mi aveva fatto dono di un DVD con un filmato di ben 50 minuti dal titolo "Elle Esse Uno". E' molto bello con contenuti storici del volo a vela italiano. Ora l'ho ritrovato sul canale YT di Massimo con il seguente link: www.youtube.com/watch?v=K3p8AG6TTJ8

In questo canale YT ho trovato altri 3 filmati di Massimo:

- Operazione "Diamant" della durata di 19.10 minuti
<https://www.youtube.com/watch?v=6MCjM5PhUoU>
- La mia prima gara 1956 della durata di 12 minuti e mezzo.
www.youtube.com/watch?v=kxOp2dJjX9g
- Enemonzo Vintage glider meeting della durata di 6.09 minuti
www.youtube.com/watch?v=8cex1aNo2pM

Un bravo a Massimo da parte di tutti noi; la storia del volo a vela italiano ha bisogno di uomini come lui.

Lancio di un aliante da una mongolfiera (da FB "gruppo VGC" del 21/10/2020)

Il video dimostra il lancio dell'aliante " Russia " (AC-4) di The Design of Fyodorov da una mongolfiera. Cliccare sull'immagine per avviare il filmato o sul link sottostante.



<https://www.facebook.com/100002597451146/videos/pcb.3769074319777872/3411498475613367/>

L'aliante è particolarmente unico in quanto ha partecipato ad un concorso tecnico organizzato dalla International Gliding Commission (IGC) nel 1989. L'idea del progetto era quella di rendere i voli per planare in modo più conveniente e popolare e quindi di creare un tipo di volo a vela con costi contenuti, con alianti che dovrebbero avere prestazioni moderate, essere facili da assemblare e da gestire, ed essere sicuri anche per piloti inesperti.

La " Russia " AC4 ha preso il premio perché aveva le migliori caratteristiche tra tutti i partecipanti. L'aliante è stato nominato il miglior sfidante tra il pilota di prova americano - Richard Johnson, che ha partecipato al concorso.

È interessante notare che questo aliante è stato sviluppato in Unione Sovietica ed era molto leggero e aveva una spaziosa cabina di pilotaggio adatta a piloti altissimi.

Questa attività avvenne quasi 25 anni fa.

Il suo progettista Fyodorov V. E. è stato coinvolto nello sviluppo di un certo numero di progetti spaziali, tra cui il sovietico Buran.

Quest'anno Fyodorov è morto all'età di 83 anni a causa del Covid.

Tuttavia, il produttore di alianti del suo design continua a lavorare e produce questo modello con strumenti analogici a prezzi molto bassi.

Se qualcuno è interessato a questo modello - scrivimi - ti collegherò direttamente con il produttore (Aviastroitel LLC).

Acrobatici vintage (M.R.M.)

L'immagine di queste righe è stata tratta dal sito FB del VGC. La foto di due L-13 "Blanik", del gruppo Alfa Air- Barton e Kubocev, in volo a specchio viene datata attorno all'anno 1990. Con i Blanik ne hanno fatte di tutti i colori. Ho ritrovato su YouTube il filmato dove un "acrobata" paracadutista passava da un' aliante all'altro "passeggiando" sull'ala e non solo. Guardate la breve clip cliccando sull'immagine per vedere cosa hanno combinato.



Siti di interesse volovelistico "vintage"

Di seguito, come rubrica fissa, si riportano i siti di interesse della galassia degli alianti "vintage". Nella tabella sono inclusi i siti di organizzazioni/associazioni che perseguono l'interesse del mondo degli alianti d'epoca e di amici/aderenti al GAE che con i loro siti pongono in evidenza o trattano argomenti "vintage". La tabella è aperta a suggerimenti ed indicazioni di tutti gli amici del GAE.

Per aprire ed entrare nel sito interessato basta cliccare sull'indirizzo (link) evidenziato in color ciclamino nella tabella che segue: buona navigazione.

Indirizzo Sito	Descrizione appartenenza del sito
https://www.vintagegliderclub.org/	Sito ufficiale del VGC
http://pilotidellelegno.blogspot.com/	Blogspot degli amici "Piloti del legno"
http://www.voloavela.it/index.php	Sito del Centro Studi Volo a Vela (CSVVA)
http://www.dedale-planeur.org/	Sito del club vintage Francese "Dedale"
https://m100s.jimdo.com/	Sito del socio GAE Stefano Bassalti
http://vincenzopedrielli.it	Sito del socio GAE Vincenzo Pedrielli
https://m-r-marti.jimdo.com/	Sito del socio GAE M.R. Martignoni

I MIEI <<FUORI CAMPO>>

Sono FUORI CAMPO di Fortuna anche quegli atterraggi su aeroporti o aviosuperfici. Il motivo è che erano atterraggi che comunque sarebbero terminati in un prato perché non c'erano più le condizioni per rimanere in volo.

Fuori campo terminati in un prato (o bosco)	36	di cui 3 con scassatura e 1 distruzione aliante
Fuori campo terminati in un aeroporto o aviosuperficie	31	

La nascita degli aeroporti di Alzate, Calcinate e Valbrembo e delle aviosuperfici di Caiolo e Celano hanno diminuito di molto gli atterraggi nei prati. Ricordo che era di uso comune l'espressione francese di <<aller au vaches>>.

Gli atterraggi fuori campo con aliante a basso carico alare erano più facili di adesso (vedasi il leggerissimo L Spatz 55).

Le efficienze effettive oltre il valore di 35 (unite alle più alte velocità di crociera) hanno permesso tratte sempre più lunghe.

Gli aumentati carichi alari e i sempre più piccoli appezzamenti agricoli in Italia sconsigliano i Fuori campo.

n. volo: 329

data: 16-ago-56 è giovedì giorno dopo Ferragosto

tempo: 32'

note:

(1° FC di fortuna). Mattino. Con Canguro I-AECC.

Edgardo Ciani mi porta a traino fin sopra la raffineria di Rho. Tutti eravamo convinti che fosse una fabbrica di termiche come lo erano la Falk e la Breda di Sesto San Giovanni; 11 minuti di traino. Mi sgancio a 800 metr. Amara scoperta: La raffineria NON E' UNA FABBRICA DI TERMICHE. Dopo 21 minuti di tribolazioni atterro in un vicino prato di proprietà della Cascina S. Martino.

Sono le 10:40. Non debbo nemmeno telefonare. Dal campo hanno visto che non avevo fatto quota dopo lo sgancio! Parte la squadra di recupero e alle 13.00 sono di nuovo a Bresso.

Aneddoto. Tra i curiosi che mi hanno aiutato a smontare l'aliante, c'era un fotografo de <<La Notte>>.

n. volo: 330

data: 16-ago-56

tempo: 50'

note:

(2° FC di fortuna). E' il pomeriggio dello stesso giorno del primo Fuori Campo!

Al campo sono convinti che questo sia il mio giorno per la distanza del <<C d'argento>> (minimo 50 km).

Mi preparano un nuovo Canguro. Adesso è il glorioso I-CICI.

Decollo alle 15.50. Quota sulla Falk. Mi dirigo verso Bergamo. Non trovo nessuna ascendenza.

Qualcosa c'è su un paesino. Qualche spirale a zero e poi devo atterrare. Sono le 16.40.

Aneddoto: Mi fermo a pochi metri dal muso di un cavallo che tira un erpice. Il contadino non si muove nemmeno. Un prete arriva trafelato in bicicletta. <<Come mai? Tutto bene? Ho visto dall'oratorio che stava scendendo>>. Mi spiega che sono a Busnago su terreno della Cascina Bovisa. Mi aiuta a presidiare l'aliante e vado a telefonare. Alla sera, al rientro devo pagare la cena ai doppi ricuperatori.

Il mio atterraggio del mattino andato a finire sul giornale <<La Notte>>

lunedì 20, sul quotidiano <<La Notte>> c'è una foto con la didascalia: "I rottami dell'aliante precipitato a Rho". Si tratta dei vari pezzi (fusoliera, ali, piani di coda, cappottina) componenti l'aliante I-AECC smontati e ben allineati sul prato in attesa della squadra ricuperi.

21 agosto. Alla MARELLI AEROTECNICA dove lavoro, viene un giornalista de <<La Notte>> per intervistarmi sul fuori campo di Rho. Fra luglio e agosto si erano susseguiti vari <<fuori campo>>

di soci AVM che tentavano i voli di distanza. I giornali ne avevano riferito come di **incidenti aerei** di poco conto anche se a ripetizione. Adesso, dopo la foto de <<La Notte>> , questi atterraggi a ripetizione diventavano il piatto del giorno e tutti ne scrivevano mordendosi le dita per non avere le fotografie da mettere in pagina. La AVM convoca una conferenza stampa per precisare che sono semplici <<fuori campo di fortuna>> e niente di più. **Fine dell'interessamento giornalistico.**

n. volo: 357

data: 19-ago-56

tempo: 1h14'

note:

(3° FC di fortuna) Atterrato nell'aeroporto di Linate in emergenza nel senso che, altrimenti avrei dovuto atterrare in un prato. Aliante Pinocchio I-FIFA . Ho scelto lo spazio esistente tra l'Aero club Milano e il grande piazzale del grande hangar stando sulla sinistra, allineato al viale Forlanini. Andato alla torre di controllo a spiegarmi e a telefonare a Bresso per essere ricuperato via traino aereo. Pochi mi aiutano a spingere il Pinocchio fino a inizio pista in erba orientata 237 gradi. Trainato dall'<<Ercolino>> da Linate a Bresso.

n. volo: 522

data: 1-giu-57

tempo: 41'

note:

(4° FC di fortuna). Da Bresso a Riozzo con aliante Asiago I-AVMA. In un campo vicino, le mondine osservano per qualche istante l'aliante e ritornano come niente fosse al <<lavoro usato>>. Solite formalità: carabinieri, telefonata a Bresso, squadra ricuperi. **Solo vita vissuta.** Mese di giugno 1957. A Bresso si allenarono gli elicotteri militari per la MAB 57. Per me un mese di <<aspettativa>> alla Marelli causa proposta di andare a Rieti come istruttore fisso. Proposta naufragata. AVM mi tiene come istruttore fisso per quel mese di giugno. Nei giorni nei quali non volo, lavoro alla SSVV di Felice Gonalba nel capannone di Linate, zona Monluè. 20 giugno, giovedì festivo (Corpus Domini) avviene l'incidente mortale in cui perde la vita l'allieva Mara Voltolini. Istruttore Bartolomeo Del Pio. Un giorno è dedicato a un provino alla Autobianchi. A luglio do le dimissioni dalla Marelli Aerotecnica per passare alla Autobianchi di Desio (poi Fiat). Vi resterò fino alla pensione.

n. volo: 558

data: 14-giu-57

tempo: 16'

note:

Siamo nel giugno '57 in cui lavoro alla AVM (ved. Sopra). **Non è un <<fuori campo di fortuna>>.** E' interessante perché atterro nell'acqua (Linate metà allagato). Devo trasferire in volo l'aliante Urendo I-AVMH da Bresso a Linate. Mattino presto ore 05.16. Per lavori alla SSVV di Gonalba. In realtà è un vero e proprio ammaraggio per il forte temporale. L'aliante è sprofondata e l'acqua arriva alle cerniere della capottina. Riesco a trascinarlo fino all'hangar del Gonalba che per fortuna è sopraelevato rispetto alla quota prato. Mi stendo al sole ad asciugarmi finché l'operaio Tessadro che dorme nell'hangar apre i battenti. Gonalba mi porta a Bresso per fare istruzione.

n. volo: 632

data: 21-lug-57

tempo: 1h22'

note:

(5° FC) su <<Autostrada del Sole>>. (Ancora zona Riozzo) con aliante Pinocchio I-FIFA. Ma stavolta atterro sulla nuovissima autostrada del sole>>, asfaltata e senza nessun traffico o cartello segnaletico o guardrail o pali. Sembra una pista d'aeroporto. Aneddoto: Vengono ragazzini e anche lo <<scemo del villaggio>>. Ho le foto di quell'evento comprese le operazioni di smontaggio e carico rimorchio.

n. volo: 848

data: 22-giu-58

tempo: 1h04'

note:

(6° FC di fortuna>>. Partito da Bresso per un triangolo di 100 Km (Bresso-Bergamo-Resegone-Bresso). Sulla Dalmine c'è un temporale. Razzi antigrandine scoppiano alla mia quota mentre ormai sto planando su Orio (aeroporto militare). Il colonnello dà l'ordine ai <<consegnati>> di ricoverare l'Urendo in un hangar. Trovo un tenentino pilota mio compagno di corso quando ero AUCP.

Aneddoto. Appena atterrato i carabinieri vedono la macchina fotografica (mi sarebbe servita per fotografare i vertici del triangolo) e mi sequestrano il rullino intonso.

Passato il temporale, l'<<Ercolino>> mi ricupera con lo L 5. Traino a quota 50 metri sull'autostrada Bergamo-Milano.

n. volo: 1060

data: 6-lug-58

tempo: 57'

note:

(7° FC) Tentativo di triangolo di 100 km (Bresso-Orio-Resegone-Bresso) con Walter Vergani. A Dalmine rinunciamo per avverse condizioni meteo. Atterriamo per il rotto dell cuffia nel prato che c'è fra l'autostrada e la testata nord dell'aeroporto di Bresso. (Con aliante Urendo I-AVMH).

Aneddoto: il campo era tanto minuscolo che <<abbiamo pilotato in due>> contro ogni regola. E' andata bene perché c'è il <<dio dei pazzi>>.

n. volo: 1408

data: 3-mag-59

tempo: 1h22'

note:

(8° FC di fortuna) Gara. Triangolo di 54,5 Km Bresso, Ornago, Meda, Bresso. Aliante Pinocchio I-FIFA. Atterrato a Carate Brianza dopo aver girato il vertice Ornago (36 chilometri fatti).

Aneddoto: Ragazzi stanno giocando a pallone e non si peritano nemmeno di venire a vedere l'aliante. Gli alianti sono ormai conosciuti nel Nord Italia.

n. volo: 1415

data: 31-mag-59

tempo: 1h12'

note:

(9° FC di fortuna) Con Mariano Rossi. Su aliante Canguro I-AECC. Melzo, Cascina Rozza Tentativo dei 100 Km) Era il periodo in cui facevo fare allenamenti ai piloti nella veste di tutor del <<secondo periodo>>.

n. volo: 1445

data: 20-lug-59

tempo: 2h56'

note:

(10° FC di fortuna). Rieti. Aliante Passero I-FOLB datomi in consegna dal generale Umberto Nannini per partecipare al Trofeo Vittorio Bonomi.

Atterrato in località <<Fonti del Clitumno>> a Foligno. 44 Km (forte vento contrario).

Aneddoto: Una contadina, vista la tuta bianca con la scritta Milano, mi chiede se conosco il Cardinale Montini affinché io gli chieda una raccomandazione di lavoro per suo figlio.

n. volo: 1446

data: 21-lug-59

tempo: 3h34'

note:

(11° FC di fortuna). Rieti. Sempre Trofeo Bonomi e aliante Passero I-FOLB. Atterrato a 120 Km da Rieti.

Sono a Pontecorvo. E' un campo di tabacco in riva al Liri. Il campo è di proprietà dello Stato.

Il tenentario è un vecchio con una figlia vecchia e vivono in una casa vecchia. Ci sono in giro temporali.

In uno (a Trasacco) ero stato oggetto di scariche di grandine. In un altro (a Sora) ero stato succhiato dentro e, in volo picchiato, a diruttori aperti e in linea retta ero sbucato a Frosinone.

Il vecchio mi dà una mano a legare l'aliante all'unica pianta del campo perché i temporali continuano a incombere. A piedi vado a Pontecorvo a telefonare. Mi dicono che verranno a ricuperarmi domani. Mangio un boccone e decido di dormire nell'aliante.

Aneddoto: verso mezzanotte un toc toc sulla capottina mi sveglia (si fa per dire). Il vecchio mi invita a un saporitissimo panino e salame e a un buon bicchiere. Ma qualcosa mi disturba. E' un ronzio continuo di milioni di mosche che fanno da arazzo a muri e soffitto. Esco all'aperto per non soffocare.

Grazie comunque.

n. volo: 1447

data: 23-lug-59

tempo: 2h04'

note:

(12° FC di fortuna). Rieti. Sempre Trofeo Bonomi e aliante Passero I-FOLB. Atterrato a Castellafiume, a 850 metri SLM. 65 Km da Rieti. Vi sono salito dopo un punto basso su Avezzano.

Ero convinto che se avessi raggiunto la sommità del costone degli Aurunci, avrei trovato le ascendenze prodotte dalle montane assolate. Respiro di sollievo. Ci sono. Raddrizzo la spirale e mi dirigo al pianoro. Niente da fare. Sfioro le capelle di un cimitero. In discesa verso la valle. In trenta secondi sono in terra, in un campo di patate con le zolle a 90 gradi rispetto alla mia traiettoria. Da cui scossoni notevoli. Per fortuna l'aliante ha la fusoliera in tubi d'acciaio.

Solita trafila: carabinieri e telefonata. Ci vogliono ore e ore di attesa e i carabinieri mi fanno compagnia.

Aneddoto: I carabinieri mi raccontano che i due paesi confinanti sono Cappadocia e Castellafiume.

E che i due paesi sono in lotta secolare fra loro. Picche e ripicche a non finire, per non parlare delle liti fra parenti di coniugi di origine opposta. Una piacevole attesa.

n. volo: 1448

data: 26-lug-59

tempo: 2h57'

note:

(13° FC di fortuna). Rieti. Sempre Trofeo Bonomi e aliante Passero I-FOLB.

Atterrato al 128° Km della via Tiburtina Valeria. Ho scelto io di atterrare vicino a Riccardo Briigliadori che vedo a terra. In due ci si fa compagnia!

Aneddoto: Una troupe della RAI ci intervista e manda in onda il servizio alle 23.00 della stessa giornata.

Mentre ceniamo con le rispettive squadre, alla TV della trattoria vediamo le interviste che ci hanno fatto.

n. volo: 1450

data: 28-lug-59

tempo: 3h21'

note:

(14° FC di fortuna). Rieti. Sempre Trofeo Bonomi e aliante Passero I-FOLB.

Triangolo di 102 Km. Atterrato a Settecamini dopo 100 Km (fuori aeroporto).

Aneddoto: mi manca un chilometro per fare 102. Non riesco proprio a entrare in aeroporto.

n. volo: 1451

data: 1-ago-59

tempo: 3h19'

note:

(15° FC di fortuna). Rieti. Sempre Trofeo Bonomi e aliante Passero I-FOLB.

Dopo Sora non devio per Frosinone come l'altro giorno ma vado dritto. Vedo una valle con un paese su un cocuzzolo. E' Atina, (480 m SLM). Non conoscevo affatto le brezze di valle. Benedetta ignoranza.

Sfioro quasi i suoi tetti e, in linea retta scelgo un prato atterrabile. Fatti 120 Km.

Aneddoto: Da Rieti mi dicono che verranno a ricuperarmi domani. I contadini mi trattano come ospite di riguardo. Ceno con loro e camera da letto del figlio emigrato in Canada. Al mattino, con la squadra facciamo un certo trambusto. Sento una specie di pianto venire dall'interno. Mi dicono che è la nonna che, accortasi che la stanza del nipote era stata occupata nella notte, ha immaginato che il nipote sia tornato e che adesso stia ripartendo.

Con Briigliadori, Galli , Stucchi, Del Pio, fondiamo una associazione di nome <<Accademia Volovelistica>> che ha lo scopo di fare <<sempre>> voli di distanza. Ecco quindi una sequela di <<Fuori campo>> a gogò, anche di pochi chilometri con il monoposto acquistato in Germania << L Spatz 55>> dalla Scheibe

n. volo: 1466

data: 31-lug-60

tempo: 45'

note:

(16° FC di fortuna) ACCADEMIA, Partito da Novi Ligure. Aliante L-55 Spatz I-BVAM
Atterrato ai Piani di S. Ponzo in Val Staffora sull'unico pianoro a mezza costa del pendio boscoso.
E' tutto in ombra. Se non ne approfittavo sarei sceso sempre più giù fino al greto inatterrabile dello
Staffora.

Aneddoti:

- (1) Un tizio del luogo è qui in villeggiatura perché abita a New York. Mi fotografa e mi manderà foto.
- (2) Ho toccato il prato passando sotto a cavo del telefono
- (3) Ho una foto del ricupero con l'Egidio Galli e con la Felicia incinta della Alessandra.

n. volo: 1473

data: 11-set-60

tempo: 38'

note:

(17° FC di fortuna). ACCADEMIA. Su aliante L Spatz 55 I-BVAM.

Da Novi Ligure. Atterrato a Arquata Scrivia planando a fianco dei fili alta tensione.

n. volo: 1492

data: 11-mag-61

tempo: 1h14'

note:

(18° FC di fortuna). ACCADEMIA. Su aliante L Spatz 55 I-BVAM. Vento fortissimo da nord.

Da Novi Ligure. Spiralando spiralando, per via del vento fortissimo mi trovo a 2000 metri sulla Verticale
di Genova. Devo tornare a Novi Ligure ma mi occorre andare contro il vento fortissimo.

Risalendo il vento questo mi scarroccia a est. Mi trovo sui contrafforti est di Novi Ligure.

Non ho quota sufficiente per l'aeroporto. Atterro in un avallamento sotto il paese di Cassano Spinola.

Aneddoto: Galli e Briagliadori, in contatto radio, non riescono a trovarmi, finché, dalla piazza di Cassano
riescono a vedermi laggiù sulla sella più in basso. Scendono per carrarecce. Ricupero secondo regola.

n. volo: 1493

data: 21-mag-61

tempo: 1h14'

note:

(19° FC di Fortuna). ACCADEMIA. Su aliante L-55 Spatz I-BVAM

Da Novi Ligure. Atterrato nel frumento a Castellazzo Bormida alle 12.52. 20 chilometri percorsi. L'aliante
è come sprofondato in un morbido strato di frumento ed è praticamente invisibile dalla strada.

Aneddoto: Avevo avvisato per radio la squadra che stavo atterrando a Oviglio. A un passante chiedo
dove mi trovo. Accidenti: sono a Castellazzo Bormida (e la radio non funziona fra terra e terra). Riguardo
la carta geografica. Effettivamente la confluenza strade e paese mi ha ingannato.

Trovo il modo di raggiungere Oviglio dove infatti la squadra è dai Carabinieri in attesa di notizie.

Ricupero e ritorno a Novi Ligure per tentare un nuovo volo.

n. volo: 1494

data: 21-mag-61

tempo: 1h17'

note:

(20° FC di fortuna) ACCADEMIA Rimontiamo di corsa lo Spatz L-55 I-BVAM.

La meteo sembra eccellente per un pre-frontale. Ridecollo alle 15.42 con in mente un altro tipo di volo.
Forti ascendenze sfruttate con avanti e indietro davanti al fronte. Ma il temporale mi raggiunge. Atterro
sotto una leggera pioggia. Il prato è ampio (qui sorgerà l'aeroporto di Voghera). E' Rivanazzano.

Aneddoto: Con una fune prestata da contadini lego l'aliante a un albero e mi riparo nell'abitacolo.
Dopo un'ora, a temporale esaurito, arriva la squadra.

n. volo: 1495

data: 4-giu-61

tempo: 3h06'

note:

(21° FC di fortuna). ACCADEMIA. Sempre aliante L-55 Spatz I-BVAM

Da Novi Ligure. Atterrato a Trino (Vercelli) su un secondo campo dopo la prima scelta che mostrava filari di pioppi novelli messi a mo' di <<ostacoli anti sbarco>>. Per fortuna bastò una accosta a sinistra e tutto si concluse bene.

n. volo: 1500

data: 1-lug-61

tempo: 31'

note:

(22° FC di fortuna). ACCADEMIA. Sempre su aliante L-55 Spatz I-BVAM.

Da Novi Ligure. Atterrato a Cassine (AL). Quel volo fa parte della nostra filosofia estremizzata: SEMPRE FUORI CAMPO. Dopo lo sgancio in zona ascendente, si deve mettere la prua in modo di allontanarsi dall'aeroporto.

Aneddoto: Era stato preceduto da un volo di 45 minuti con atterraggio in loco. (11.55-12.40)

Per non venir meno al principio di tentare SEMPRE un volo di distanza, ridecollo alle 14.03.

Dopo una salita in termica, metto la prua a ovest. Se ci sarà una ascendenza, bene. Altrimenti...

Altrimenti si atterra. E così è: ore 14.34. Appena al di là del BA Cassine (Alessandria). 19 Km. Poca cosa. Ma il principio è salvo.

n. volo: 1501

data: 15-ago-61

tempo: 3h07'

note:

(23° FC di fortuna. ACCADEMIA.) Su aliante L-55 Spatz I-BVAM

Lascio la Felicia e l'Alessandra (nata l'11/04/61) a Varazze e con la Lambretta vado a Novi Ligure, Da Novi Ligure il volo è diretto a Torino. Nei pressi di Chivasso fine delle ascendenze. Scelgo un bel prato verde di erba medica. Purtroppo (scoprirò) che è più stretto dell'apertura alare del mio aliante. Il prato (scoprirò) che confina con due tipi di mais: meliga a destra e granturco a sinistra.

La meliga ha fusti sui 2,0-2,2 metri di altezza. Il granturco di 1,3-1,5 metri).

L'atterraggio si trasforma in una scassatura coi fiocchi. Il prato si trova in territorio Castiglione Torinese.

E' meglio leggerlo come scritto sul numero unico dell'Accademia volovelistica del 1962.

Un anticipo: Era Ferragosto e un centinaio di curiosi aveva invaso il campo di erba medica devastandolo.

Ciò mi procurò problemi che racconterò in aggiunta al numero unico dell'Accademia.

n. volo: 1512

data: 17-giu-62

tempo: 17'

note:

Non c'entra coi fuori campo. Ricordi indelebili di una vita col volo ridotto a chimera.

(1) Manifestazione aerea a Bresso. Esibizione acrobatica su Uribel I-AVMR (viti e looping). Mi ero allenato tutta la settimana.

E' anche "vita in due pernon parlar di un aliante (ogni riferimento a Jerome Klapka Jerome è voluto).

nessun fuori campo

7 giorni

(2) Da 22 a 28 agosto 1962.

ACCADEMIA. Stage Orio al Serio con Riccardo Briigliadori (dormiamo dai militari; Riccardo con camicia da notte rosso vivo)

1968-1970. Smetto di volare per esaurimento nervoso dovuto a gravi problemi di famiglia e di lavoro (morte del padre e il <<sessantotto>> negli stabilimenti). Riprendo a volare nell'agosto 1970.

n. volo: 1655

data: 28-mar-71

tempo: 2h32'

note:

(25° FC di fortuna) Mi iscrivo al club di Calcinate del Pesce che assicura funzionamento dal martedì alla domenica e quindi compatibili con nuovi incarichi sul lavoro (esaurimento Kaputt). Aliante M100 I-AYAS. Tema: una andata e ritorno Calcinate-Valbrembo-Calcinate. Sulla via del ritorno, a Brunate il riscaldamento del suolo è sparito (sono le 16.30 di marzo). Non riesco più a fare quota sufficiente per arrivare a Calcinate. Atterro ad Alzate Brianza (il mio club di battesimo) e mi faccio trainare a Calcinato

**Con l'amico Ferrari prendiamo a nolo per un anno l'aliante CVV-8 Bonaventura I-DURI
Ma non siamo attrezzati col rimorchio per recuperi via terra. Quindi voli di distanza
<<cum grano salis>> (bisogna SEMPRE atterrare in aeroporti o aviosuperfici!)**

n. volo: 1754

data: 11-feb-73

tempo: 2h15'

note:

(26° fuori campo di fortuna) Su aliante Bonaventura I-DURI. Partiti da Calcinato del Pesce (Varese) vogliamo sfruttare una corrente d'onda in una giornata di forte vento da nord. Dopo un inizio entusiasmante di salite semplici e vertiginose fino a 3000 metri (volo rettilineo contro vento) entriamo bruscamente in un'aria discendente paurosa che in due minuti ci porta a terra. Sotto di noi c'è l'aeroporto di Agno (Lugano) e siamo obbligati ad atterrarvi. Aneddoti: Tanti. Il più importante: rincasiamo a Calcinato in taxi lasciando l'aliante in un hangar (a pagamento). Rientreremo a Calcinato a traino fra una settimana

n. volo: 1757

data: 10-mar-73

tempo: 1h32'

note:

(27° FC di fortuna) Sempre con il Bonaventura I-DURI e con l'amico Emilio Ferrari Tema: Volo di andata e ritorno Calcinato-Valbrembo Arrivati alla Roncola (monte Albenza) le ascendenze terminano per colpa di una copertura di nuvole che azzerano il riscaldamento del suolo. Atterradi a Valbrembo alle 13.27. Ma dobbiamo tornare perbacco!

n. volo: 1758

data: 10-mar-73

tempo: 1h5'

note:

(28° FC di fortuna) Sta arrivando un fronte freddo da nord. 14.18. Ripartiamo da Valbrembo per tentare di tornare a Calcinato usando le ascendenze pre-frontali. Il fronte-freddo ci porta a Milano, esattamente sulla verticale dell'aeroporto di Linate, a 2500 metri in mezzo a nevischio. La possibilità di tornare a Calcinato con ascendenze termiche è svanita. Potremmo proseguire per sud ma non siamo ancora organizzati per trasportare il Bonaventura via terra. Cerchiamo di deviare verso Calcinato ma sulla verticale di Bresso constatiamo che a Calcinato in volo termico non arriveremmo mai. Decidiamo di atterrare a Bresso e di farci venire a rimorchiare da un L 5. Aneddoto: Per radio chiediamo di atterrare. Il direttore dell'aeroporto (il rag. Paresce che conoscevo dai tempi di Bresso) ci comunica che l'atterraggio è vietato a meno che dichiariamo emergenza. Fatto. Poi un po' di storie risolte con buona volontà di tutti. Infine l'<<Ercolino>> Ercolino ci viene a prendere e ci traina fino a Calcinato.

n. volo: 1765

data: 1-apr-73

tempo: 2h15'

note:

(29° FC di fortuna) Su aliante Bonaventura I-DURI con Emilio Ferrari. Partiti da Calcinato ci siamo trovati bassissimi a Valmadrera (Lecco) . Rientrati precipitosamente sui nostri passi. Niente da fare. Sempre più bassi. Decido di mettermi in forte discesa picchiata a 180 all'ora per sfuggire alle discendenze. Vicino al suolo cabrerò. Se vedrò la pista di Alzate significa che ce

l'abbiamo fatta. Se no, atterreremo nei prati del Mulino di Alzate. Fatta la cabrata ci troviamo appena sopra il castello d'acqua di Verzago con la pista di Alzate a 200 metri davanti. In 5 secondi siamo a terra. Saluti fra vecchi amici. Rientro a traino usando il Robin dell'AVM.

n. volo: 1820

data: 29-mag-74

tempo: 1h10'

note:

(30° FC di fortuna). Partiti da Calcinate del Pesce con amico Emilio Ferrari. Aliate ASK-13 I-UFFA Diretti a Ambri Piotta incappiamo nella brezza di valle (Val Leventina). Dobbiamo atterrare nell'unico prato esistente. E' l'aeroporto militare svizzero di Lodrino (per aerei da caccia a elica)

Aneddoto: Un militare in bicicletta si avvicina e chiede in <<ticinese-tedesco>> se abbiamo bisogno di una <<sceppada>>. (Schleppen in tedesco significa trainare). Naturalmente sì.

Farà arrivare da Magadino un trainatore e il volo proseguirà per altre 4 ore e 20 minuti fino alla Grigna con atterraggio a Calcinate.

Con l'amico Ferrari siamo ritornati all'Avm.

Abbiamo acquistato una quota dell'aliante Bergfalke IV I-PONG con ala laminare.

n. volo: 1868

data: 18-apr-76

tempo: 2h12'

note:

(31° FC di fortuna) Partiti da Alzate con l'amico Cesare Ruggeri su aliante M-200 I-TTOR In pedemontana Laveno-Valbrembo. Atterrati a aeroporto di Calcinate del pesce. Rientro a traino.

n. volo: 1875

data: 27-mag-76

tempo: 1h56'

note:

(32° FC di fortuna). Durante il Trofeo Colli Briantei. Con amico Emilio Ferrari su Bergfalke I-PONG Atterrati a Calcinate del Pesce. Rientro a traino.

n. volo: 1878

data: 29-mag-76

tempo: 1h49'

note:

(33° FC di fortuna) Durante Trofeo Colli Briantei. Con amico Emilio Ferrari su Bergfalke I-PONG Atterrati a Calcinate del Pesce. Rientro a traino.

n. volo: 1906

data: 11-giu-77

tempo: 57'

note:

(34° FC di fortuna) Durante Trofeo Colli Briantei. Con amico Emilio Ferrari su Bergfalke I-PONG Atterrati a Calcinate del Pesce. Rientro a traino.

n. volo: 1908

data: 11-giu-77

tempo: 2h14'

note:

(35° FC di fortuna) Durante Trofeo Colli Briantei. Con amico Emilio Ferrari su Bergfalke I-PONG Atterrati a Calcinate del Pesce. Rientro a traino.

n. volo: 1912

data: 19-giu-77

tempo: 51'

note:

(36° FC di fortuna) Durante Trofeo Colli Briantei. Con amico Emilio Ferrari su Bergfalke I-PONG Atterrati a Calcinate del Pesce. Rientro a traino.

n. volo: 1924

data: 9-apr-78

tempo: 2h32'

note:

(37° FC di fortuna) Partiti da Alzate con amico Aureliano Libio su aliante I-PONG
Atterrati a Calcinate del Pesce. Rientro a traino.

n. volo: 1931

data: 28-apr-78

tempo: 1h24'

note:

(38° FC di fortuna) Trofeo Colli Briantei. (Da 25 aprile a 7 maggio). Con Ferrari su Bergfalke I-PONG.
Seconda prova Trofeo. Atterrati a Arcisate (Cascina Poscala) dopo 1 ora e 24' con I-PONG
Aneddoto: Il Proprietario del terreno proviene dalla Bassa Bergamasca come i miei nonni Longaretti.
Un pomeriggio davanti a pane, salame e vino a raccontarcela. La squadra ci recupera.

**Verso la fine del 1978, con Ferrari e Libio (e altri) abbiamo comprato l'aliante Twin Astir I-LIBI
Lasciamo naturalmente il Bergfalke I-PONG**

data: 15-apr-79

tempo: 2h04'

note:

(39° FC di fortuna) Con Twin Astir I-LIBI assieme all'amico Aureliano Libio.
Il monte Generoso aveva smesso ad un tratto di fornire aria ascendente. Cerchiamo ascendenze in
pianura. Troviamo aria assolutamente calma. Atterriamo a Cagno (Como) con un volo in linea retta.
(Campo di proprietà Venturetti). Il mio pensiero dominante in quella lunga discesa era: <<Cerchiamo di
atterrare in territorio italiano>>.

data: 16-ago-79

tempo: 5h39'

note:

(40° FC di fortuna). Gara per biposti a Rieti. Con Franco Costa. Aliante Twin Astir I-LIBI
Tema: Rieti, Celano, Umbertide, Rieti. Atterrati al campo dell'Oleificio Monini di Spoleto.
Vi siamo atterrati in 5 alianti, tra cui Riccardo Briigliadori con la figlia Eleonora su Twin Astir I-PATR.
Il ritorno in carovana di alianti rimorchiati via strada. Cena in trattoria sulla Somma tutti assieme.

data: 21-ago-79

tempo: 4h14'

note:

(41° FC di fortuna) Rieti. Gara biposti.
Tema: Rieti, Umbertide, Rieti- Atterrati nel grande prato che costituisce l'aeroporto di Foligno.
Rientro a traino.

data: 23-ago-79

tempo: 3h33'

note:

(42° FC di fortuna) Rieti. Gara biposti. Con amico Franco Costa. Aliante Twin Astir I-LIBI. i, Barisciano,
Costacciaro. Rieti. Atterrati a aeroporto di Preturo (L'Aquila) dopo una scalata infruttuosa del Gran
Sasso.. Rientro a traino.

data: 12-lug-80

tempo: 2'

note:

(43° FC con caduta da 120 metri sugli alberi per rottura comandi mentre ero a traino.
Aliante Twin Astir I-LIBI con amico Aureliano Libio **(Fine dell'aliante I-LIBI)**
Esiste una mia memoria con disegni e foto.

8 anni senza volare con alianti

1988-1989. Rifatto brevetto di pilota (con le nuove regole)

1990 ho rilevato una quota di un monoposto Cirrus (I-OGHY)

n. volo: 2097

data: 5-mag-90

tempo: 4h10'

note:

(44° FC di fortuna). Su aliante Cirrus I-OGHY. Tema: tentativo dei 300 Km da Alzate Brianza. Atterrato in aeroporto di Valbrembo di ritorno da Sarnico (fatti 181,8 Km). Rientro a traino

n. volo: 2113

data: 20-lug-90

tempo: 4h31'

note:

(45° FC di fortuna). Stage a Rieti. Volo con amico Walter Vergani per tentativo dei 300 Km su aliante Janus I-MUZI. Percorso a farfalla. Fatti 246 Km. Atterrati a aeroporto di Foligno. Rientro a traino.

n. volo: 2142

data: 7-apr-91

tempo: 4h23'

note:

(46° FC di fortuna). Tentativo 300 Km. Su aliante Cirrus I-IOGHY. Partito da Alzate Brianza. Atterrato su aviosuperficie di Caiolo (Sondrio) dopo aver fatto il vertice di Ambri Piotta. Rientro a traino.

n. volo: 2152

data: 9-giu-91

tempo: 3h5'

note:

(47° FC di fortuna.) Da Alzate. Tentativo dei 300 Km con aliante Cirrus I-OGHY. Atterrato a Calcinate. Rientro a traino

n. volo: 2160

data: 5-lug-91

tempo: 3h58'

note:

(48° FC di fortuna). Stage a Rieti. Su aliante ASW-20F I-IVEC. Km fatti 115,5. Atterrato a Aeroporto di Foligno. Rientro a traino.

n. volo: 2166

data: 17-ago-91

tempo: 4h49'

note:

(49° FC di fortuna.) Gara a Rieti. Atterrato a Magliano dei Marsi con I-OGHY dopo aver fatto pilone di Scurcola Marsicana. Mentre sono in finale il pilota Luca Urbani mi taglia la strada e occupa il prato da me scelto. Sono obbligato a chiudere i diruttori, allungare la planata e atterrare in un campo non adatto con zolle a 90 gradi. Per gli scossoni mi si stacca il pattino di coda.

La Felicia con lo squadrista viene a ricuperarmi ma hanno avuto un incidente sui tornanti del Lago del Salto. Arrivano con molto ritardo. Rimorchio rovinato ma viaggiante.

n. volo: 2167

data: 18-ago-91

tempo: 3h13'

note:

(50° FC di fortuna) Gara a Rieti. Atterrato a Magliano dei Marsi con aliante Cirrus I-OGHY (stesso prato di ieri). Dopo aver fotografato il vertice di Scurcola Marsicana.

n. volo: 2174
data: 29-ott-91
tempo: 21'
note:

Non c'entra nulla coi fuori campo. E' un'esperienza in un campo di volo posto su un pendio molto scosceso dei monti Beschidi. A Zar (Polonia) dove lavoro.

A Zar (Polonia) su Puchacz (su un versante di una montagna dei Beschid).

Decolli in ripida discesa, atterraggi in salita. Con istruttrice polacca.

Con la liquidazione ho comprato un aliante tutto mio. E' un ASW-20, sigla I-SELZ

n. volo: 2227
data: 17-ago-92
tempo: 3h29'
note:

(52° FC di fortuna.) Rieti. Gara <<Promozione>>. Su aliante ASW-20 I-SELZ
Atterraggio su aviosuperficie di Celano. Rientro a traino

n. volo: 2561
data: 14-ago-93
tempo: 3h39'6"
note:

(53° FC di fortuna) A Rieti per gara Promozione con ASW-20 I-SELZ. Giornata di prova. Stavo tornando dal vertice di Monteroduni. Atterraggio a Corvaro (Borghose) dopo 250 km. Avevo scelto con cura e in tutta calma un bel prato. Fatta ultima spirale, estraggo i diruttori, ma il prato è invaso da un gregge di pecore. Chiudo i diruttori, devo scavalcare un bosco. Lo scavalco. C'è un altro prato per fortuna. Ma è a gradoni in successione in salita, Scassatura del fondo fusoliera. Impossibilità a proseguire gara. Occorrerà forte intervento di riparazione. Attendo la squadra riparandomi dal temporale sotto l'ala (colpevole della fine delle ascendenze e dell'atterraggio).

n. volo: 2866
data: 30-giu-94
tempo: 2h45'
note:

(54° FC di fortuna). Stage a Rieti come Tutor e col mio aliante ASW-20 I-SELZ. Ad Assisi non riuscito a rientrare. Atterro a aeroporto di Foligno. Rientro a traino.

n. volo: 2871
data: 5-lug-94
tempo: 4h12'
note:

(55° FC di fortuna). Gara <<Coppa città Rieti>> col mio aliante ASW-20 I-SELZ
Atterro su aviosuperficie di Celano. E' un'aviosuperficie addirittura asfaltata. Rientro a traino.

n. volo: 2873
data: 6-lug-94
tempo: 3h15'
note:

(56° FC di fortuna). Gara <<Coppa città Rieti>> col mio aliante ASW 20 I-SELZ
Atterro su aeroporto di Foligno. Rientro a traino

n. volo: 3495
data: 3-set-95
tempo: 1h42'
note:

(57° FC di fortuna) Gara a coppie di alianti. Tema: Alzate.Calcinate-Monte Barro-Alzate. Con ASW-20 I-SELZ. Dopo aver fatto agevolmente Calcinate sto sorvolando Alzate e dovrei fare il Monte Barro. Ma un temporale sta provenendo da Lecco. Tento, non tento? Ci provo. Il temporale mi abbatte e devo atterrare in pochi secondi alla <<Nuova Poncia>> un terreno privato adibito a gare di Polo a cavallo. Un nubifragio mi obbliga a ripararmi nell'abitacolo.

Poi è tutto un acquitrino. La squadra recupero deve fare attenzione a non rovinare il prato. Il portiere che ha aperto il cancello a malincuore, dirige le operazioni.

n. volo: 3719

data: 10-mar-96

tempo: 2h43'

note:

(58° FC di fortuna) Gara a Alzate con aliante ASW-20 I-SELZ.
Atterrato a Orio al Serio dopo aver fatto pilone di Sarnico. Rientro a traino

n. volo: 3847

data: 31-lug-96

tempo: 1h45'

note:

(59° FC di fortuna) Con ASW 20 I-SELZ
Tropo corto in atterraggio. Sprofondo sugli alberi nell'avallamento testata pista sud di di Alzate Brianza (con notevole scassatura aliante I-SELZ)

n. volo: 4873

data: 1-apr-99

tempo: 1h51'

note:

(60° FC di fortuna) Ad Alzate facevo prove di distanza del 2° periodo. Su aliante Twin Acro I-IVVV
Con mio ex allievo Andrea Fabi (pilota a motore molto esperto). Siamo a atterrati a Valbrembo.
Aneddoto: Ammutinamento in volo di Fabi che si ribella al mio metodo. L'atterraggio lo eseguo sotto forte stress emotivo. Fabi non accettava il fatto di essere <<allievo>> quando, alla ricerca di bave di ascendenze, gli dicevo <<adesso è mio>> per indicare che pilotavo io. Siamo rimasti buoni amici.

n. volo: 5014

data: 13-mar-00

tempo: 2h12'

note:

(61° FC di fortuna). Con mio amico di una vita Lino Del Pio su aliante Janus D-2092.
Partiti da Alzate, dopo aver fatto Generoso e S. Giorgio siamo arrivati bruciati bruciati a Calcinate del Pesce. Rientro a traino.

n. volo: 5044

data: 9-lug-00

tempo: 4h26'

note:

(62° FC di fortuna). Gara <<Città d Rieti>>. Con Gabrio Terribile su aliante Janus D-2092
Atterrati a Foligno dopo aver fatto Luco dei Marsi. Rientro a traino

n. volo: 5047

data: 12-lug-00

tempo: 4h01'

note:

(63° FC di fortuna). Gara <<Città d Rieti>>. Con Gabrio Terribile su aliante Janus D-2092.
Atterrati a Foligno per temporale dopo aver fatto Celano. Rientro a traino.

n. volo: 5049

data: 14-lug-00

tempo: 4h47'

note:

(64° FC di fortuna). Gara <<Città d Rieti>>. Con Gabrio Terribile su aliante Janus D-2092
Atterrati a Pretuto (L'Aquila) dopo aver fatto Campo di Giove (Gran Sasso). Rientro a traino
Aneddoto: A Pretuto avevo rivisto parcheggiato il mio vecchio ASW-20 I-SELZ venduto per acquistare lo Janus.

