



Raccontiamo la Passeggiata degli Alianti d'Epoca 1994

----- di Claude Visse -----

Racconto molto autorevole e circostanziato della Terza Passeggiata degli Alianti d'Epoca, degli alti propositi che l'anno evidenziata, e delle buone occasioni che non ci sono state, un volovelista emerito è portavoce di Dedalo.

La terza edizione di questo simpatico raduno itinerante ha adottato quest'anno una formula più "cool", le tappe sono state separate le une dalle altre da una giornata libera sull'aeroporto di accoglienza. Il periodo, scelto questa volta all'inizio dell'estate, poteva lasciar sperare in condizioni meteo adatte alle nostre modeste macchine, comparativamente alle situazioni temporalesche di fine agosto vissute negli anni precedenti. Tuttavia, nessuno dei quattro percorsi previsti ha potuto essere realizzato interamente in volo: un vasto anticiclone ha dominato la Francia sotto una forte canicola ed i nostri "risultati" ne hanno nettamente risentito. Ci siamo comunque rinfrancati quando abbiamo potuto apprezzare l'accoglienza dei responsabili dei club uno dopo l'altro che si sono adoperati per riceverci, mettendo le loro attrezzature a nostra disposizione e facendo tutto il possibile per porre al riparo i nostri fragili "battelli", qualche volta anche facendo passare la notte all'aperto ai loro stessi alianti. Pensiamo di avere anche portato qualche cosa a tutti i club visitati: la nostra gioia di volare, la nostra passione per le vecchie macchine, la nostra apparenza di "bravi ragazzi" dove nessuno si crede un campione, e dove conta sopra tutto il cameratismo e l'aiutarsi reciprocamente. Abbiamo fatto degli emuli? L'avvenire lo dirà Ma per il momento ritorniamo a questa squadra estiva. Undici alianti molto diversificati sono presenti alla partenza da Marmande: quattro biposti di concezione molto diversa: il Caudron C 800 di Marc Boudron e Dominique Gatard, il Ka 4 "Rhünlerche" del nostro amico olandese Bert Strijks, il Ka 7 "Rhünadler" svizzero di Pierre-Alain Ruffieux (che è già stato descritto al momento della prima Passeggiata...), il Breguet 904 della squadra Gérard Jeanjean, Daniel Piolat, Henri Ferrand, Jaques Meneé, e sette monoposti illustrano l'armamentario completo degli alianti all'esordio di questa impresa: il Castel 301 prestato a Claude Visse dall'ASPC (modello uscito da uno studio del 1934), il Nord 2000 di Jean-Michel Ginestet, l'Air 100 di Didier Salès e Christophe Brissaud, il "Fauconnet" di Jaques

Boulangier e Gérard Saint-Denis, il Wa 21 "Javelot" di Jean-Jacques Valšre, il Wa 22 "Super Javelot" di Didier Pataille ed il Pik 16 "Wasama" di Denis Auger.

Succesivamente due altri monoposti belgi hanno aumentato gli effettivi, a partire da Périgueux: lo "Spatz-L" di Achille Servranckx ed il "Fauconnet" di Eddie Terras. Non dimentichiamoci il Piper J3 pilotato da Guillaume Ciquera che accompagnerà la Passeggiata e sarà utile in varie occasioni. sabato 9 luglio Giornata d'apertura della Passeggiata, associata alla festa organizzata dall'aeroclub di Marmande per il proprio decennale. L'ambiente è amichevole e rilassato. il Signor Sindaco e il Signor Deputato onorano della loro presenza all'aperitivo di benvenuto, mostrando con i loro discorsi l'interesse che hanno per il nostro "sport". L'allineamento degli alianti si effettua sotto un cielo limpido, fa molto caldo. Le rare termiche ed il plafond non molto alto non permettono che dei voli modesti, oltrepassando appena l'ora. Solo Didier Pataille ("Super Javelot") tira fuori i suoi artigli con un volo di 2h10. Dopo la sistemazione degli alianti e l'installazione dell'accampamento, tutti sono in forma per apprezzare il banchetto della sera servito sotto un tendone noleggiato per la circostanza. La serata si prolungherà sino a tardi, permettendo agli uni ed agli altri di fare meglio conoscenza, di rievocare i "bei tempi andati" e di ricordare le prodezze dei vecchi piloti. Il cibo è buono ed il vino della regione viene degustato con piacere (senza eccessi tuttavia...). Una lotteria permetterà altrove a qualche fortunato di portare via qualche bottiglia in ricordo... domenica 10 luglio A causa del Tour de France ciclistico, la tappa di 91 km prevista su Périgueux è dirottata su Sainte Foy la Grande, ed anche se modestamente ridotta a 40 km, non potrà essere realizzata per via aerea... Che peccato! Poiché, il gruppo locale si era attivamente prodigato i due giorni precedenti per fare la ricognizione aerea dei campi atterrabili, dato che la regione è abbastanza inospitale. Al momento del briefing, ognuno ha potuto accuratamente notare la loro ubicazione e farsi una idea precisa con le foto esposte. La previsione meteo è delirante: ascendenze di + 2,60 m/s ed il plafond a 1700 m! (ma non manterrà le sue promesse). Pasto rapido e messa in linea sotto un cielo sempre uniformemente blu... Il Castel 301 è lanciato in aria come cavia, ma contro degli elementi non ancora attivati, Claude Visse si deve dare per vinto, e si posa nove minuti più tardi! (che vergogna...). Quindi qualche piccola termica secca si innesca. fra i numerosi voli abbastanza modesti, Jean-Michel Ginestet (Nord 2000) tenta la partenza che, dopo numerosi punti bassi e 2h30 in questo yo-yo si liquiderà con un ritorno verso il campo... mancato di 3 km! Questi risultati non incitano gli altri piloti ad andare in volo. Nel tardo pomeriggio, gli alianti sono quindi smontati e prendono la strada per Périgueux, senza essere visibilmente d'intralcio per la carovana del tour, passato qualche ora prima. Siamo molto attesi ed i primi arrivati trovano i membri del club locale che, pur pazienti, hanno cominciato a degustare una buona sangria, mentre la carne di montone arriva a fine cottura... L'immenso hangar dell'Air Littoral è messo a nostra disposizione per parcheggiare i carrelli, e all'indomani potrà anche contenere tutti gli alianti interamente montati. Per il momento, l'hangar al centro serve da luogo per festeggiamenti ed il tempo passerà in fretta, occupati metà a mangiare, metà a ballare, in una atmosfera gioiosamente

conviviale. lunedì 11 luglio Il risveglio brutale provocato dal rumoroso turbo propulsore dell'aereo che fa la linea è troppo mattiniero per la maggior parte di noi! La notte è stata troppo corta e certamente si hanno degli occhi veramente piccoli... Al briefing, il capo pilota ci prevede ancora molto caldo e delle termiche flebili, anche se alcuni equipaggi non scoraggiati mettono in pista, altri preferiscono andare a folleggiare nell'acqua fresca del fiume vicino... Christophe Brissaud (Air 100) effettua il miglior volo con 1h45, intanto che Daniel Piolat ed Henri Ferrand essendosi un po' troppo allontanati atterrano fuori campo con il loro 904 a 5 km dall'aeroporto dopo essere rimasti aggrappati in aria per 1h00... Tra gli altri voli della giornata, Jean-Jacques e Pascal Valère sul Ka 7 e Didier Pataille con il suo "Super Javelot" saranno i soli ad oltrepassare l'ora... martedì 12 luglio Il campo di Limoges, distante 83 km ci aspetta e, malgrado il bollettino meteo sia simile a quello della vigilia, tre equipaggi tentano la sorte: Jacques Boulanger ("Fauconnet") trova le migliori condizioni della giornata, ma atterra fuori campo neanche a 60 km dopo 2h30 di volo... Daniel Piolat ed Henri Ferrand (BR 904) si posano a 40 km... Bert Strijks e Max Dolfin ("Rhünlerche") sfruttano delle condizioni abbastanza simili a quelle trovate con il Breguet ma non realizzano che 26 km... ...Ed una volta ancora gli altri partecipanti transitano per la strada...Questo permetterà ad alcuni alianti di arrivare sufficientemente presto per essere rimontati ed effettuare qualche volo locale, mentre certi, più preoccupati del loro confort, cercheranno un posto all'ombra per impiantare il loro accampamento... mercoledì 13 luglio Giornata neutra che non sarà ancora evidenziata da performances eccezionali ma che sarà molto ricca sul piano umano. Due inversioni intralciano la convezione e l'arrivo di un regime da sud ovest fa temere qualche temporale verso est. Ma questo non scoraggia i visitatori, e numerosi sono i vecchi piloti di Faytiat che sono venuti a palpare ed accarezzare gli alianti, ricordandosi della loro attività passata. Una reliquia locale, per la circostanza lo SG 38 di Nuville, è rimontato in esposizione statica ed acuirà la curiosità generale, essendo oggetto di numerose foto in compagnia degli altri alianti d'epoca. C'è anche la televisione regionale. Il Castel 301 dal look molto accattivante è sollecitato per aprire la pista nel pomeriggio. Ma le ascendenze deboli non permettono che dei voli di corta durata, il migliore è stato realizzato dal BR 904 nelle mani di Gérard Jeanjean e Daniel Pilat. Tempo tuttavia ideale per i numerosi voli passeggeri fatti per la maggior parte da vecchi piloti, felici e commossi, e tra questi alcuni non avevano troppo perduto la mano! La serata è stata bene occupata: prima l'abituale gioco d'incastro degli alianti nell'hangar, poi un aperitivo servito sul campo di preludio al banchetto preparato nella sala delle feste del villaggio di Landouge, a poca distanza dall'aeroporto... che ha permesso a tutti di fare nuove conoscenze in un ambiente rumoroso ed animato. giovedì 14 luglio La meta fissata del giorno è l'aeroporto di Guéret-Montluçon, scostato di 98 km. Malgrado l'aumento dell'instabilità ed il rischio di temporale nel tardo pomeriggio, alcuni piloti si preparano, ma nessuno supererà la tappa. Didier Salès, dopo 1h50 di volo, atterra fuori con il suo Air 100 a 27 km solamente... Jean-Jacques e Pascal Valère, incaricato di portare il Ka 7 di Pierre-Alain Ruffieux

momentaneamente assente, si posa a 25 km dopo di 1h05... Jean-Michel Ginestet (N 2000), dopo un primo tentativo, riparte ma finisce per atterrare fuori in Z.I. nord di Limoges, dopo 50 minuti di volo... Gli altri apparecchi messi in pista non fanno che dei voli locali poi, una volta ancora, effettuano il tragitto per strada... Al nostro arrivo sul campo di Lépaud, una immensa tavolata, già preparata davanti all'Hangar, ci accoglie festosamente. All'interno, tre suonatori hanno già approntato i loro strumenti, e si impegnano a farci danzare con tutti i ritmi possibili durante tutto il pasto. Il servizio è irreprensibile, l'abnegazione e l'affabilità dei membri del club è altrettanto valida. Le presentazioni sono state velocemente fatte ed ognuno apprezza le nuove relazioni di amicizia che si allacciano. Solo molto tardi i nottambuli sazi riordinano le cose in un clima di aiuto reciproco molto conviviale ed efficace. venerdì 15 luglio La nebbia del primo mattino si dissolve rapidamente e la giornata che si annuncia sarà la più bella tra quelle incontrate. Malgrado il forte calore che regna ancora, le termiche secche permettono di realizzare le migliori performances. Didier Pataille ("Super Javelot") si lancia su di una andata e ritorno in direzione di Bourges, ma atterra fuori ritornando, dopo avere percorso 80 km in 4h35 di volo... Achille Servranckx ("spatz-L") si lascia vagare durante 2h30 e fa fuoricampo a 65 km... Eddie Terras ("Fauconnet") effettua un volo equivalente ed è fuori anche lui, a 62 km... Localmente dei bei voli sono realizzati: 2h15 per Gérard Jeanjean ed Henri Ferrando sul Br 904, 2h10 per Didier Salès sull'N 2000, più una dozzina di altri che oltrepassano l'ora... La televisione è ancora presente... l'equipe intervista e filma, a terra ed a bordo del Piper J3. Il Castel 301 fa ancora da vedette, pilotato da Jean-Michel Ginestet. E' anche la giornata di numerosi scambi e prove di nuove macchine che, in serata, faranno da pretesto a spettacolari innaffiate (nel senso idrofisico del termine...): le vittime, colpite il più delle volte loro malgrado sono portate di peso al di sopra di un grande segnale conico rovesciato e riempito d'acqua... Il seguito si indovina facilmente e le numerose foto prese possono attestare l'efficacia del procedimento! sabato 16 luglio Ultima tappa con Bourges come punto di arrivo a 94 km... Uffa! la situazione meteo si degrada di nuovo. L'arrivo di altocumuli pre-temporaleschi lascia prevedere il passaggio di un regime da sud ovest mentre un vento di nord est, contrario alla rotta, si stabilisce nei bassi strati. Sarebbe stato più giudizioso tentare la prova la vigilia... Ma come lasciare prima del tempo un luogo dove si sono instaurati tanti contatti amichevoli? Non c'è spinta per la messa in linea... Ognuno si interroga... Poi qualcuno si decide: Daniel Piolat e Guépard Jeanjean (Br 904), dopo qualche punto molto basso ed una buona deriva, scompaiono all'orizzonte e terminano il loro volo di 1h20 a 18 km... Didier Salès tenta il colpo con l'Air 100, ma non realizza che 13 km... Marc Bourdon e Dominique Gatard provano due volte col C 800, ma rinunciano a partire, tornando al campo tirando la loro efficienza al massimo (!). Preferiscono smontare l'aliante sul posto piuttosto che in un angolo sperduto nella campagna... Malgrado il cielo si chiuda sempre di più, Claude Visse, che non è mai uscito con il Castel 301 dal cono di efficienza degli aeroporti, vuole salvare l'onore....Dopo lo sfruttamento di una termica che gli fa guadagnare un po' di quota, ma fortemente scarrocciato indietro

rispetto l'aeroporto, prende la rotta ed un quarto d'ora dopo il decollo si ritrova in mezzo ad una mandria di una trentina di bovini, in un magnifico pascolo, a 3 km dal suo punto di partenza... Che ha permesso alla sua squadra di recupero di dare dimostrazione di efficienza... Gli altri voli, effettuati sul campo, non hanno oltrepassato la mezz'ora... In serata, tutti si ritroveranno davanti alle installazioni della UAC a Bourges. L'accoglienza del gruppo locale è sempre così cordiale ed una volta schierati e messi al sicuro i rimorchi, ciascuno può apprezzare l'aperitivo, preludio al gioioso festino danzante, all'interno del medesimo hangar... Piacere di ritrovarsi, cibo di qualità, ambiente surriscaldato, consegna di coppe con il direttore dell'FFVV, tutte le condizioni sono coalizzate per attenuare l'aspetto frustrante dei nostri modesti voli... domenica 17 luglio La presentazione in volo delle vecchie macchine non avrà luogo... Il meteo è francamente disastroso: situazione temporalesca con cielo coperto 8/8 e plafond molto basso. I saluti sono presto sbrigati e gli equipaggi si disperdono rapidamente, preferendo effettuare il tragitto di ritorno prima che il tempo peggiori ancora... Soli, l'Air 100 ed il Castel 301 attenderanno un giorno in più, bene al riparo... capiterà così a questi ultimi di essere furtivamente decorati con una ventina di rotoli di PQ rosa, che ricopriranno letteralmente i loro carrelli, con grande ilarità delle persone presenti! In conclusione, questa terza Passeggiata non è stata prestigiosa dal punto di vista dei voli, ma avrà ugualmente avuto una riuscita nello spirito di Dedalo e non può che incoraggiare la partecipazione nella successiva edizione (alcune dicerie di corridoio lasciano intendere che potr...à

Da VOL A VOILE Magazine n. 62 Novembre/Decembre 1994

Tradotto da Giancarlo Bresciani

Cronaca meticolosa, quasi puntigliosa di un raduno itinerante... per strada di alianti d'epoca. Sì, per strada perché un vasto anticiclone ha dominato durante gli otto giorni della manifestazione. Ma sulla massa d'aria stabile, ha vinto la tenacia ed il racconto di questi otto giorni ci fa immaginare questi continui montaggi e smontaggi di alianti tra perni, spine, collegamenti di comandi immergendosi nelle varie fusoliere, altroché. connessioni automatiche! Ma prevale sempre la passione ed il morale è continuamente rinfrancato dall'accoglienza ricevuta nei vari aeroporti, anche se si giungeva in una carovana di carrelli... Il sogno di poter arrivare in volo quasi da un'altra epoca è rimasto tale: è rinviato alle prossime edizioni di questo raduno... L'acuta ironia di chi ci descrive questo "spirito di Dedalo", oltre a farci rivivere quelle giornate, ci trasmette il sottile rimpianto di non essere stati anche noi con loro, là in quella occasione...

Giancarlo Bresciani