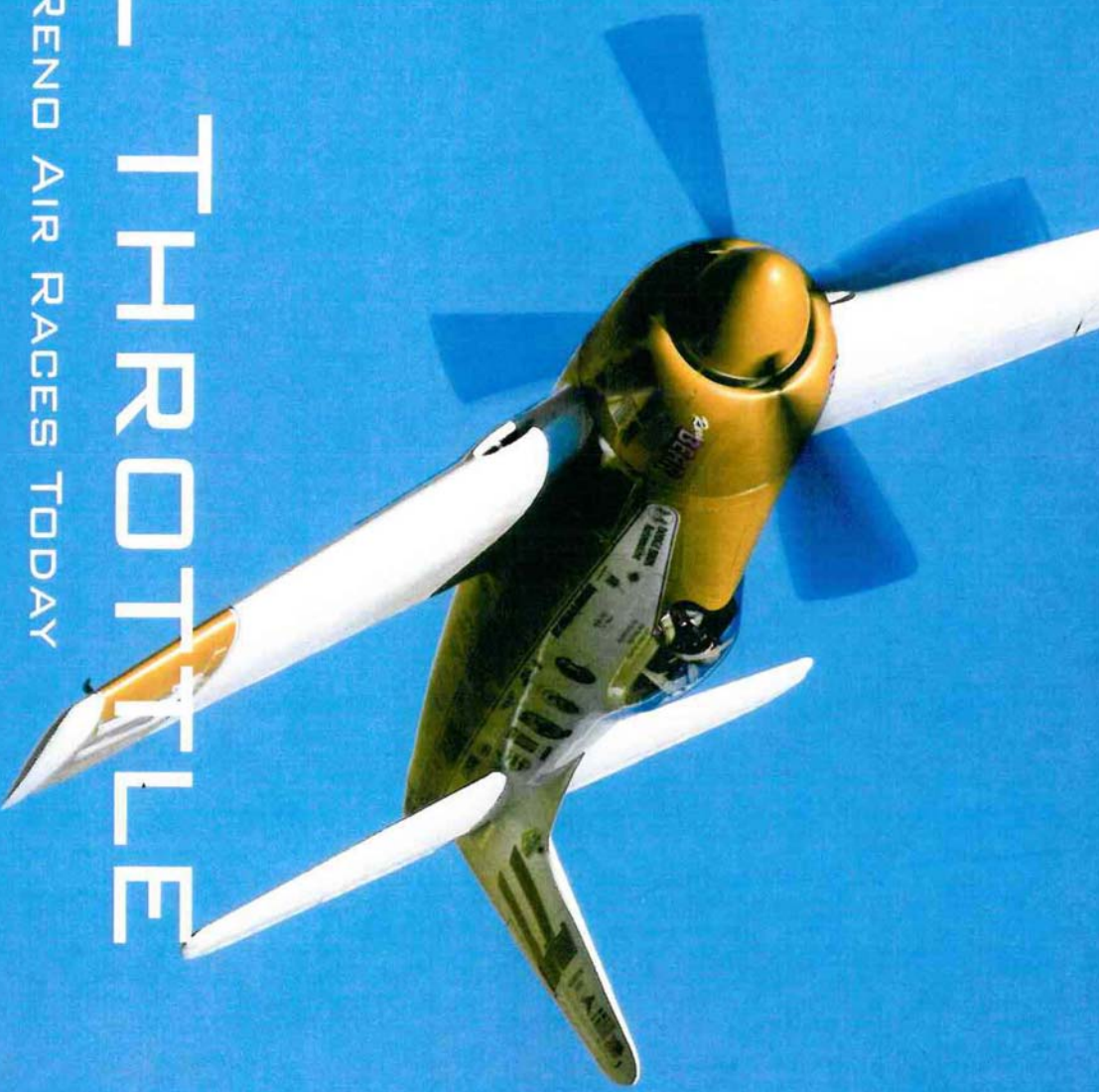


GERHARD SCHMID



# FULL THROTTLE

RENO AIR RACES TODAY



demanded that the takeoff and landing site be Reno Airport. Bill Stead found himself in a difficult situation. Takeoffs and landings at the Sky Ranch were an integral part of the race for the spectators as well as for the ABC television team present. On the other hand the pilots threatened to leave if the event organizers did not meet their demand. In the interest of safety an "air start" was agreed on, which to the present day is still performed in most racing classes.

In 1966 when the Stead Air Force Base (named after Bill Stead's brother Croston, who lost his life in a plane crash during his service in the Air National Guard) was closed, the airfield went into the hands of the Reno City Council. This site, renamed to "Stead Airfield", has been home to this event since The National Championship Air Races of 1966. Paved runways, taxiways, aprons, hangars, tower and many more facilities replaced the dusty improvised Sky Ranch in its third year of events. Bill Stead did not live to see the third year of the air races, its first at the new Stead Airfield. In April 28th, 1966 he perished during a training flight with his Midget racing aircraft in St. Petersburg, Florida when his plane crashed during the landing approach due to a technical defect.

El terreno era demasiado plano y demasiado lamiado y fijado con chapa perforada, simplemente muy corta para los participantes de la clase ilimitada. Hasta experimentadísimos pilotos como el famoso Bob Hoover, encontraron peligroso el planeado "Race Horse Star", en el que los unlimiteds debían de despegar al mismo tiempo en grupo de las pistas llenas de polvo. Los pilotos no estaban preparados para correr este riesgo; exigían al aeropuerto de Reno como lugar de despegue y de aterrizaje. Bill Stead se encontraba en una situación difícil. Para los espectadores e igualmente para el equipo de televisión presente de la cadena ABC, los despegues y aterrizajes sobre el Sky Ranch eran una parte importante de la carrera; los pilotos, por el contrario amenazaban con partir si es que los organizadores del evento no renunciaban a estas exigencias. Por razones de seguridad, se pusieron de acuerdo en el "Air Start", que se presenta en las mayorías de las clases de carrera hasta el día de hoy.

Cuando en el año 1966, la base de la fuerza aérea Stead (llamada como el hermano de Bill Stead, Croston, que perdió la vida en servicio de la guardia aérea nacional en un accidente aéreo) fue cerrada, el aeródromo se convirtió en la administración de la ciudad de Reno. El terreno, al cual se le cambió el nombre a "Stead Airfield", es desde el campeonato de carreras aéreas del año 1966, el hogar de este evento. Asfaltadas pistas de aterrizaje, de taxi y explanadas, hangares, una torre y muchas otras instalaciones y servicios relevaron con ello al improvisado y polvoriento Sky Ranch, en el tercer año del evento. Bill Stead presenció el



Stead encontró en una situación difícil. Por la zona plana y el terreno demasiado lamiado y fijado con chapa perforada, simplemente muy corta para los participantes de la clase ilimitada. Hasta experimentadísimos pilotos como el famoso Bob Hoover, encontraron peligroso el planeado "Race Horse Star", en el que los unlimiteds debían de despegar al mismo tiempo en grupo de las pistas llenas de polvo. Los pilotos no estaban preparados para correr este riesgo; exigían al aeropuerto de Reno como lugar de despegue y de aterrizaje. Bill Stead se encontraba en una situación difícil. Para los espectadores e igualmente para el equipo de televisión presente de la cadena ABC, los despegues y aterrizajes sobre el Sky Ranch eran una parte importante de la carrera; los pilotos, por el contrario amenazaban con partir si es que los organizadores del evento no renunciaban a estas exigencias. Por razones de seguridad, se pusieron de acuerdo en el "Air Start", que se presenta en las mayorías de las clases de carrera hasta el día de hoy.

Als 1966 die Stead Air Force Base (benannt nach Bill Steads Bruder Croston, der im Einsatz der Air National Guard bei einem Flugunfall ums Leben kam) geschlossen wurde, ging das Airfield in die Verwaltung der Stadt Reno über. Das auf dem







Race #12 "Thumper", an SNJ-5B, with John Zayac in its cockpit. The entrepreneur from Denver is – just like the well known actor Harrison Ford – a supporter of the "Young Eagles"-program, in which children and youths are ought to be filled with enthusiasm for flying.

El Race número 12 "Thumper", un SNJ-5B, con John Zayac en la cabina de pilotaje. El empresario de Denver apoya, como también el famoso actor Harrison Ford, el programa "Young Eagles", con el cual se busca despertar la pasión de niños y jóvenes por el vuelo.

Race #12 "Thumper" ist ein SNJ-5B, mit John Zayac im Cockpit. Der Unternehmer aus Denver ist – wie der bekannte Schauspieler Harrison Ford – ein Unterstützer des "Young Eagles"-Programms, mit dem Kinder und Jugendliche für die Piloten begeistert werden sollen.



Pace Plane of the T-6 Class is the SNJ-5 "Felix" with Steve Dilda on controls. The experienced commercial pilot not only starts the races and circles above the events – he also instructs new race students at the Pylon Racing School when entering the Air Racing Sport.

El Pace Plane de la clase T-6 es el SNJ-5 "Felix" con Steve Dilda al timón. El experimentado piloto de profesión no solo comienza la carrera y da vueltas como Pace Plane mientras que ésta se lleva a cabo, él también instruye a nuevos participantes en la escuela de carreras (Pylon Racing School), en su comienzo en el deporte de carreras aéreas.

Pace Plane der T-6 Class ist die SNJ-5 "Felix" mit Steve Dilda am Steuer. Der erfahrene Berufspilot startet nicht nur die Rennen und kreist als Pace Plane über den Startabschnitt – er ist vorwiegend bei der Pylon Racing School auch ein Lehrer für die Anfänger im Air Racing Sport.

Gene McNeeley is deep in conversation in front of his #90 "Undecided II", whilst in the background some participants of the Sport Class are flying their qualifying.

Gene McNeeley está completamente concentrado en la conversación, frente a su número 90 "Undecided II", mientras que un segundo plano vuelan algunos participantes de la clase deportiva su clasificación.

Gene McNeeley ist sehr konzentriert auf die Unterhaltung, während im Hintergrund Teilnehmer der Sport Class ihre Qualifikation fliegen.





Jim Thomas' SNJ-4 is not only beautiful but also intense where maintenance is concerned. More than 30 mph slower than T-6 Class winner Mary Dilda, Jim Thomas reached second last place with his #70 "Mirage" in T-6 Bronze (2005).

El SNJ-4 de Jim Thomas es precioso pero también necesita de intensivos cuidados. Jim thomas ocupó con su número 70 "Mirage" el penúltimo lugar en la clase T-6 Bronze, siendo 50 km/h más lento que la ganadora de la clase T-6, Mary Dilda (2005).

Wunderschön aber auch pfingentlich ist die SNJ-4 von Jim Thomas. Etwa 50 km/h langsamer als T-6 Class Siegerin Mary Dilda erreichte Jim Thomas mit seiner #70 "Mirage" den vorletzten Platz im T-6 Bronze (2005).

All competitors of the T-6 Silver race are back on the ground. Last to land was Steve Dilda with the Pace Plane "Felix" (in the back). In front of him John Zayac is taxiing with #12 "Thumper" (left) and Dennis Buehn with #4 "Four Play" (front) (2005).

Todos los participantes de la clase T-6 Silver se encuentran nuevamente en tierra firme. El primero en aterrizar fue Steve Dilda con su Pace Plane "Felix" (atrás). Detrás de él se desfilan John Zayac con el número 12 "Thumper" (a la izquierda) y Dennis Buehn con el número 4 "Four Play" (adelante) (2005).

Alle Teilnehmer des T-6 Silver Race sind wieder am Boden. Als Letzter war Steve Dilda mit dem Pace Plane "Felix" (hinten) gelandet. Vor ihm rollen John Zayac mit #12 "Thumper" (links) und Dennis Buehn mit der #4 "Four Play" (vorne) (2005).

This photograph shows the love for detail of #22 "Two of Hearts". The propeller, a simple technical part of Mary Dilda's winning aircraft is thus transformed into a real jewel.

Esta foto del número 22 "Two of hearts" muestra un enamoramiento de detalle. De esta manera la hélice del avión ganador de Mary Dilda pasa a ser de una simple pieza de la técnica aeronáutica a una de adorno.

Detailverliebtheit zeigt diese Aufnahme von #22 "Two of Hearts". So wird der Propeller an der Siegermaschine von Mary Dilda von einem einfachen Teil Flusstechnik zu einem Schmuckstück.