

## Lettera del presidente

Cari soci

Eccoci al consueto appuntamento con la comunicazione sullo stato del Club, sugli avvenimenti che ci hanno interessato e sulle iniziative previste. L'estate non è ancora finita, ma molto è successo e c'è da raccontare. Ciò spiega la lettera particolarmente corposa.

La notizia più importante è l'acquisizione del Cessna 172 Hawk XP, che attualmente è immatricolato negli Stati Uniti come N736UZ.

Da qualche mese stavamo trattando prima con il proprietario e poi con il dealer che l'ha avuto in consegna, ma non volevano vendercelo in quanto la nostra offerta era stracciata e speravano di venderlo a un prezzo più alto. Inoltre sapevano che l'aereo, se venduto a noi, sarebbe finito in Italia e che quindi l'operazione avrebbe comportato noie burocratiche, documenti, ispezioni e procedure ben più complesse rispetto alla sola firmetta necessaria per un trapasso negli USA.

I tentennamenti degli altri potenziali acquirenti hanno infine indispettito il proprietario, che infine ha ceduto di fronte a un argomento molto convincente: i soldi sul tavolo.

Il Cessna 172 Hawk XP acquistato negli Stati Uniti.





Alcuni particolari dell'aereo, ripresi prima che iniziasse lo smontaggio.

È proprio andata bene questa trattativa, nel corso della quale il dollaro ha perso tanto valore che l'intera operazione ci viene a costare 7000 \$ in meno che se il proprietario avesse inizialmente accettato la nostra proposta.

Inutile dire che con l'euro che vale 1,38 dollari acquistare in America è una vera pacchia e che quindi i 99.000 \$ pagati per l'aereo (a fronte di una richiesta iniziale di 125.000 \$) ci danno la bella sensazione di avere fatto un affare. Il pensiero, durante la trattativa, è andato più volte ai nostri soci che invece, nella loro attività, esportano in America, e che quindi si ritrovano la stessa realtà all'inverso, ovvero in negativo.

L'aereo è proprio speciale. Con 280 ore da nuovo, è stato quasi sempre proprietà della EDO, che lo ha usato per le certificazioni di vari tipi di galleggianti, facendo solo qualche volo dopo le installazioni. Ciò spiega le pochissime ore totali.

Il motore, che gira come un orologio svizzero, siamo costretti a revisionarlo dalle regolamentazioni europee, che impongono la revisione dopo 24 anni anche di un motore nuovo. La cosa è costosa, ma ci consente di trasformare l'attuale motore IO-360K in IO-360KB, una versione più avanzata che, con monoblocco e albero motore migliorati, non è soggetto a numerose AD e ha un TBO di 2000 ore invece che di 1500 ore, come ha invece l'attuale.

L'aereo monta una semplice avionica moderna, composta da radio e transponder Garmin, che siamo costretti a sbarcare perché non certificati in Europa. Dunque li abbiamo dati in exchange per un pannello classico composto da radio COM / NAV / ILS, DME, ADF e trasponder. Abbiamo anche fatto installare l'alloggiamento per un GPS Garmin 296/396 con impianto di antenna e di alimentazione fisso, in modo che l'aereo possa essere dotato di GPS semplicemente alloggiando con un "clic" l'apparato. Da notare che il Club possiede già un Garmin 296, con schermo a colori, che potrà essere subito utilizzato.

L'aereo è attualmente dotato di galleggianti EDO 248B2440, simili a quelli dell'L-19, il cui stato riflette l'esiguo impiego a cui sono stati sottoposti. Il Club intende tuttavia utilizzare l'aereo come anfibo e quindi stiamo acquistando un paio di galleggianti anfibi Wipline 2350 nuovi. In questo modo il carico utile passa dalle attuali 803 libbre a 680 libbre circa, il che è un vero peccato, ma l'aereo acquisisce la versatilità dell'anfibo. I galleggianti idro li terremo di riserva.

L'aereo ha attualmente installata la conversione Isham, che gli conferisce 210 HP, contro i 195 che possiede la versione originale. Noi la abbiamo fatta disinstallare, considerando che la conversione comporta un regime massimo di 2800 giri, contro i 2600 della versione originale. Dunque per ragioni di rumore abbiamo ritenuto di utilizzare l'aereo nella sua configurazione di fabbrica. I pezzi utilizzati per la conversione (regolatore di giri, contagiri e indicatore della pressione di alimentazione) sono comunque nostri e li terremo pronti all'uso, se mai decideremo

un giorno di procedere alla conversione, una volta che il detentore dell'STC l'abbia fatto approvare dall'EASA.

Gli interni sono come nuovi, ma hanno gli sconcer-tanti colori vivaci che tanto piacevano all'epoca della costruzione, in cui in molte case i mobili antichi venivano rivestiti di formica gialla o blu cobalto. Dunque li rifaremo certamente con un gusto più attuale nel corso del rimontaggio dell'aereo.

In questo caso, infatti, abbiamo deciso di trasportare l'aereo non in volo, ma in un container, via nave.

L'acquisto è dettato principalmente dalle necessità della scuola di volo, che potrà così disporre di un anfibio di tipo pressoché identico agli idrovolanti usati per tutta la parte basica del corso. La differenza con un comune 172 sta nei comandi di regolazione dei giri dell'elica e di pressione di alimentazione e nei rispettivi indicatori.

L'aereo, con motore a 6 cilindri, possiede anche i flabelli, che consentono di regolare il flusso d'aria di raffreddamento del motore, e di un trim di timone di direzione.

Per il resto è un 172 con la potenza e la verve che tante volte abbiamo desiderato, andando via in estate con i nostri passeggeri sui Cessna BISB, SAAB o PVLC.

Quanto ai tempi, ora stiamo facendo eseguire tutti i lavori e l'aereo

è ormai smontato.

Riteniamo che possa essere pronto per la spedizione seconda metà di settembre.

Poi, dal lontano Idaho, verrà portato su un camion a Houston e caricato sulla nave per Genova, così da concludere infine

il suo viaggio di una quarantina di giorni, di nuovo su un camion, all'Idroscalo di Como.

Il tipo di aereo non ci è ignoto. Il Club infatti ne possedette uno uguale, idro, nel 1984.

Acquistato pressoché nuovo fiammante in Olanda, l'I-EJCB venne messo in linea, sbalordendo tutti per le sue prestazioni, ma venne perso dopo soli 15 giorni di impiego. Per i dettagli consiglio di chiedere informazioni al nostro capoistruttore, Francesco Cereda, che ha vissuto di persona attimo per attimo quel curioso evento (come passeggero, senza essere in alcun modo implicato nel pilotaggio della macchina). La dolorosa perdita del bellissimo aereo consentì a tutti di toccare con mano l'immenso margine di sicurezza offerto dai galleggianti di un idrovolante,



A sinistra, indicatore della pressione di alimentazione e flussometro. A destra, contagiri. Gli strumenti sono attualmente quelli previsti nella conversione Isham (si noti la tacca rossa a 2800 giri).



che possiamo dire che in quel caso hanno fatto uscire illese quattro persone da un incidente che, sul corrispondente aereo terrestre, avrebbe comportato senza ombra di dubbio la più grave tragedia.

Queste considerazioni, fatte per triste dovere di cronaca, non devono tuttavia indurre i piloti ad abbassare la guardia e a sfidare la sorte. Dunque i poderosi angeli custodi rappresentati dai galleggianti cerchiamo di pensarli come un'assicurazione: che si fa ma che si spera di non dover mai utilizzare.

Nel 1978 il Club aveva acquisito un Reims Cessna Rocket, che è l'XP con il motore da 210 HP prodotto in Francia, ma non era riuscito a farlo certificare come idrovolante per le consuete difficoltà a far approvare il materiale aeronautico in Italia. Dunque l'aereo fu rivenduto all'Aero Club di Milano, con i galleggianti. In seguito i galleggianti furono riacquistati per l'installazione sull'I-EJCB, usati poi nei pochi giorni di vita di quello sfortunato aereo. Chiamato, nelle intenzioni, I-AIIA, il Rocket non fu mai immatricolato come idrovolante e quel nome finì in seguito al Lake Buccaneer che avremmo poi acquistato nel 1980.

L'ispezione del nuovo aereo per l'acquisto, l'organizzazione di tutti i lavori su motore, elica e avionica e dello smontaggio li abbiamo fatti di persona, andando ad American Falls, Idaho, ove l'aereo si trova. Nel viaggio siamo anche passati alla Wipaire, produttrice dei galleggianti Wipline, per trattare l'acquisto dei galleggianti anfibi, ma abbiamo anche colto l'occasione per visitare altri luoghi di interesse.