

Un tipo di idrovolante presente nella flotta dal 1966, molto amato dai soci

Last but not least, ecco il nuovo Piper



In questo bollettino quasi interamente dedicato all'acquisto di aerei, eccoci ora a parlare dell'aereo che sostituirà l'I-BUFF, che ha terminato la sua onorata carriera negli ultimi giorni dello scorso agosto.

La notizia che era insorta la necessità di procurare un nuovo Piper ci era giunta quando eravamo in viaggio negli Stati Uniti, per la cronaca proprio mentre stavamo circumnavigando in auto l'aeroporto O'Hare di Chicago.

Essendo già impegnati in quei giorni a trattare l'acquisto del Cessna 206, abbiamo semplicemente ampliato il raggio d'azione mettendoci subito alla ricerca di un Piper PA 18. Esito: molto deludente.

I Piper sul mercato sono o costosissimi o vecchissimi, prevalentemente degli anni cinquanta-sessanta.

Inoltre si trovano galleggianti idro usati (gli Edo 2000) a buon prezzo, ma non esiste un mercato dell'usato di galleggianti anfibi.

Data l'asfitticità del mercato, cerchiamo anche una fusoliera da revisionare e da completare poi con motore, galleggianti e strumenti. Ma anche così si fatica a trovare qualcosa, se non a prezzi assurdi.

Un Piper decente su ruote è difficile trovarlo a meno di 90-100.000 euro.

Come mai – si dirà – un aeroplanetto di tubi e tela che viaggia a velocità ridotta, con solo

due posti, ha un valore tanto elevato? Il Piper PA 18 sono aerei particolari. Progettato in un lontano passato, il Piper è stato amato nel corso della sua storia da moltissimi piloti privati e, come la Settimana Enigmistica, ha subito molti tentativi di imitazione (alcuni anche ben riusciti, come nel caso dell'Husky).

Per un certo periodo sono stati usati anche per il traino di alianti, ma per questo impiego gli sono stati preferiti aerei più potenti e meno costosi all'acquisto.

Dopo aver interpellato tutte le nostre conoscenze, riceviamo infine la segnalazione di un Piper in Francia, all'aeroporto di Cannes. Appena tornati dall'America, partiamo dunque per la Costa Azzurra.

L'aereo, di proprietà di un ex pilota di Formula Uno e ha solo 407 ore da nuovo. È uno degli ultimissimi che furono prodotti dalla Piper e importati in Europa, la stessa serie a cui apparteneva l'I-BUFF.

Aereo ottimo, ma con il difetto di tutti quelli di quella precisa serie, ovvero un'intelatura imperfetta. L'I-BUFF lo avevamo dovuto ritelare dopo tre anni che lo avevamo acquistato nuovo. Questo lo dobbiamo ritelare piuttosto presto. Ma per il resto si tratta di un aereo con pochissime ore (il BUFF ne aveva 6.000), in eccellente stato generale.

L'aereo ha il motore originale da 150 HP, con la sua elica Sensenich.

Il BUFF aveva motore da 180 HP con un'elica molto più massiccia. Questa conferisce al Piper un po' di prestazioni in più, ma lo appesantisce molto sul muso, rendendolo meno sensibile e piacevole da pilotare. Inoltre la trasformazione comporta un minor carico utile, maggiori consumi e minore autonomia.

Dunque terremo il Piper nella sua configurazione originale, con 150 HP.

Quanto ai galleggianti, il Club è nettamente diviso tra chi desidera il Piper sui galleggianti idro, configurazione originale dei PA18 posseduti dal Club per oltre 30 anni, e chi lo deside-

ra sui galleggianti anfibi (come era ultimamente l'I-BUFF).

Dopo varie discussioni la configurazione pura e alaskiana di "bush plane" e una fetta di carico utile sono state considerate sacrificabili a favore di una maggiore "utility", rappresentata dalla possibilità di posarsi anche su piste, giudicata tanto desiderabile da giustificare anche un costo sensibilmente più alto. Dunque la decisione finale è stata per la versione anfibia.

A mitigare le problematiche di carico utile, la decisione di applicare all'aereo l'STC per l'incremento di peso massimo al decollo a 2000 libbre.

Questo processo decisionale si è svolto inizialmente proprio mentre eravamo alla Wipaire a trattare l'acquisto del Cessna 206 e dei suoi galleggianti e a discutere un nostro coinvolgimento come dimostratori dei galleggianti Wipline in Europa.

Ciò ha facilitato moltissimo l'acquisizione, a condizioni particolari, di un set di galleggianti anfibi Wipline 2100A.

Da segnalare che per facilitare l'acquisizione del nuovo Piper abbiamo lanciato una campagna di sostegno da parte di soci, ai quali abbiamo chiesto di versare in scheda, in anticipo-voli, una somma che ciascuno ritenesse opportuna.

Al di là dell'aspetto strettamente finanziario, ci fa piacere che un evento così fausto come l'arrivo di un nuovo aereo veda la partecipazione attiva dei soci.

Molti hanno partecipato e tre soci, oltre all'anticipazione in scheda, hanno addirittura fatto una donazione al Club.

Ai primi e in particolare ai secondi va la riconoscenza del Consiglio direttivo e del Club tutto.

Intanto il Piper è stato portato da Cannes a Voghera dal nostro istruttore Gabriele Ermecini, esperto pilota su aerei con carrello biciclo, e da Giorgio Porta. Lo stesso Ermecini ha in seguito portato l'aereo fino ad Alzate, dove è stato smontato e finalmente fatto arrivare a Como via strada. Presto volerà.

Arrivo del Piper in hangar sul camion.

