

## Lettera del presidente

*L'Aero Club riacquisisce un idrovolante a scafo centrale*

# Arriva un Lake LA 4-200 "EP"

In maggio l'uscita dalla linea di volo del Lake "Renegade" ci ha lasciati letteralmente sgomenti, soprattutto perché tutti abbiamo realizzato immediatamente che le possibilità di acquisirne un altro erano pressoché nulle. E non sto parlando di un problema economico, ma di un problema legato alle condizioni del Lago di Como, così come si sono evolute negli ultimi anni.

Se anche avessimo usato il risarcimento assicurativo, probabilmente da corroborare con un supplemento di investimento – tutte cose perfettamente possibili –, ci saremmo comunque trovati in mano un aereo critico per le condizioni ambientali in cui operiamo.

Dunque l'interrogativo era se un investimento nell'ordine dei 150.000 o più euro, pure presenti in cassa, sarebbe stato giustificato in considerazione dell'impiego prevedibile dell'aereo. E la dolorosa risposta a questa domanda è stata "no".

Ora bisogna considerare un altro importante aspetto del problema: l'Aero Club Como ha una lunga tradizione di aerei a scafo ed è l'unico ente nel mondo a fare

istruzione su aerei di questo tipo e a noleggiarli ai soci. Dopo il glorioso Republic "Sea Bee", usato dal dopoguerra fino ai primi anni Sessanta, nel 1973 è incominciata a Como l'era dei Lake, di cui il Club ha posseduto vari esemplari. Dunque la perdita di un aereo a scafo significa per il Club una grave perdita di prestigio, di una tradizione storica e di un primato importante, oltre che l'impossibilità, per molti soci, di fare pratica sull'"altra metà" dell'universo idrovolantistico, rappresentato dagli aerei a scafo centrale.

Malgrado la forza di queste considerazioni e il valore strategico di un aereo a scafo centrale, la risposta alla domanda sopra esposta è continuata a essere "no".

A volte, tuttavia, uno stato di forte frustrazione mette in moto un'inusitata capacità di trovare soluzioni.

Ci siamo dunque posti una nuova domanda, che suona così: "Quello che è vero per un investimento di 150-170.000 euro è ancora valido per un investimento di 60-70.000 euro?". E la risposta a questa domanda è stata "Forse no."





Sappiamo tutti che un Lake ha forti limitazioni nel suo impiego sul Lario e che può essere usato normalmente solo per 5-6 mesi all'anno. Nel restante periodo, quello estivo, l'aereo può essere impiegato solo per i viaggi fuori Como, oltre che per attività in bacini diversi da quello lariano. Questa limitazione, che allo stato attuale vale per ogni tipo di Lake, è ciò che rende ingiustificato un investimento appunto di 150-170.000 euro, ma che può invece ammetterne uno di circa un terzo.

Gli aerei a scafo che hanno un valore in quel range sono il Republic "Sea Bee" e il Lake LA 4-200. Scartato il "Sea Bee", molto fascinioso e solido, adattissima all'uso amatoriale di un privato o un piccolo gruppo di privati, ma irrimediabilmente "d'epoca", con tutti i problemi di una macchina costruita non oltre il 1947, il pensiero è andato al Lake "Buccaneer".

E qui va detto che la buona stella che ha protetto il Club tante volte negli ultimi anni ha brillato ancora. Infatti l'acquisto negli Stati Uniti di un buon Lake "Bucca-

Sopra, l'aereo è fatto uscire dal piccolo hangar per la prova in volo. Sotto, Baj ai comandi con a fianco Ingo Schwarz, il venditore. In basso, l'aereo con la sua elica tripala.





neer“, che si può trovare a circa 60.000 euro, comporta esborsi nell'ordine dei 20-25.000 euro per iva, trasporto e atti notarili e un complicato processo di immatricolazione secondo le norme EASA, con probabile smantellamento di STC non approvate e mesi di lavoro da parte di varie persone.

La buona stella ci ha invece fatto trovare un Lake LA 4-200 modello EP già immatricolato in Europa, appartenente a un privato e quindi con iva già pagata, basato a poche ore di volo dal nostro idroscalo. Dunque nessuna delle voci di costo sopra citate è applicabile a questa macchina, se non le poche centinaia di euro per la benzina necessaria per volare con l'aereo fino a Como.

Inoltre la macchina, immatricolata in Germania, può essere mantenuta nel registro tedesco e quindi è immediatamente utilizzabile, oltre che essere soggetta a un regime molto più liberale e “all'americana” di quello vigente in Italia, per quanto attiene alle manutenzioni.

L'occasione giusta al momento giusto.

Ora parliamo un po' di questo Lake D-EARS. Si tratta di uno degli ultimissimi Lake 200 prodotti, probabilmente il terz'ultimo, nel 1984. È un modello EP, che è l'ultima evoluzione del “Buccaneer” prima del modello 250.

L'EP – Extended Propeller – ha l'albero motore allungato esternamente, per tenere l'elica un po' più distante dal motore rispetto a dove si trova nel normale modello 200, cosa che facilita il flusso d'aria nel disco dell'elica, la parte interna del quale rimaneva in ombra nel modello originario. Inoltre il motore ha l'albero bilanciato, cosa che evita la limitazione nei regimi di giri

Il pannello degli strumenti, con i due GPS/radio e il trasponder accesi.

utilizzabili che affligge il modello originario. Questo motore può dunque essere usato anche nei regimi 2100-2400 giri che invece erano preclusi per esempio al nostro vecchio I-A11A.

L'EP ha inoltre la terza porta, che offre tutta un'altra “ariosità” ai posti posteriori, un po' angusti nel modello originario.

Questo EP ha l'elica tripala a passo reversibile della tedesca MT-Propeller, che a fronte di prestazioni uguali è molto più silenziosa della originale Harzell bipala. Un Lake, che sia un modello 200 o un 250, è critico per ragioni di rumore nella nostro ambiente iperurbanizzato e ogni espediente che possa ridurre l'impatto è una benedizione. L'elica è costruita in legno e rivestita in composito. Come si sa, il legno è il migliore materiale per costruzioni aeronautiche, avendo le migliori caratteristiche meccaniche e non andando incontro a “invecchiamento”. Inoltre ogni dentatura risulta riparabile senza compromissione delle caratteristiche strutturali, a differenza di quanto avviene per il metallo, che se presenta cricche significative è definitivamente compromesso. Tuttavia il legno è più delicato, cosa che ha portato la MT a dotare l'elica di rivestimento in composito e rinforzo del bordo di attacco.

Il sistema di reverse si attua con un interruttore e si usa in acqua, per manovrare all'indietro. L'unico aereo posseduto dal Club con il reverse fu il “Sea Bee”, negli anni Cinquanta, e – per la cronaca – fu proprio il reverse a condannare l'aereo a una fine prematura, nel 1962.

Le cosiddette *bat wings*, che migliorano le caratteristiche aerodinamiche dell'aereo e proteggono l'elica dagli spruzzi d'acqua.



In basso, Danilo Pecora durante l'ispezione dell'aereo, del motore e degli impianti, durata un'intera giornata. A destra, apertura del filtro dell'olio per la verifica della presenza di eventuali residui metallici (nel caso specifico assenti).

Il pilota si avvicinava baldanzosamente alla riva, forte della manovrabilità offerta dal passo reversibile, ma... quella volta il reverse non ha funzionato e l'impatto ha danneggiato gravemente l'aereo, che poi è stato ceduto agli amici di Calcinate del Pesce.

Il componente meno in ordine dell'esemplare acquisito è proprio l'elica, che è stata rovinata da alcune viti staccatesi dalla cappottatura del motore durante una particolare operazione. Di conseguenza abbiamo mandato elica e accessori al costruttore per la revisione generale, così che l'aereo, quando arriverà a Como, avrà l'elica messa nuovo e quindi a "zero ore".

Il motore, rifatto nel 2000, ha poco più di 500 ore, ma mostra qualche segno di invecchiamento. Appena lo avremo in mano lo svecchieremo con una revisione "12 anni", anticipando quella che comunque dovremo fare nel 2011.

Anche lo scafo e il resto della cellula, in accettabilissime condizioni generali, richiede qua e là qualche in-

tervento, che la nostra officina non avrà il minimo problema ad eseguire.

Il modello EP possiede poi le cosiddette "bat wings", che sono un prolungamento delle ali verso la parte posteriore. Ideate per fornire un po' di portanza in più e per consentire una velocità di distacco/contacto inferiore, le bat wings hanno l'importantissima funzione di schermare il disco dell'elica dagli spruzzi sollevati dallo scafo. Si può anzi dire che la presenza delle bat wings è ciò che consente l'impiego della più delicata elica della MT, che su un Lake modello 200 privo di bat wings dovrebbe probabilmente essere spesso riparata.

Sull'aereo sono installati anche i raccordi aerodinamici ala-fusoliera della Lake Central, che avevamo anche sul nostro "Renegade", ma che non abbiamo mai avuto sui "Buccaneer".

L'aereo, che ha ali identiche a quelle del "Renegade", ma carico alare inferiore, ha una velocità di stallo di circa 12 nodi inferiore a quella del "Renegade" già nel-



la sua configurazione normale, ma con l'insieme di bat wings, generatori di vortici, che sono installati sull'esemplare acquisito, e raccordi aerodinamici la velocità di stallo si situa sotto i 40 KTS. Chiunque conosca i Lake comprende benissimo che toccare o lasciare l'acqua a meno di 40 KTS invece che ai 58 KTS del "Renegade" rende un ammaraggio "duro" molto meno duro.

Con il modello 200 è di conseguenza consentito l'ammarraggio "in completo stallo", che invece non è possibile con il modello 250. Che questa sia comunque una manovra da evitare è vero, ma se proprio ci si trova senza benzina per cercare un alternato e la superficie sottostante è pervasa di brutte onde... si fa stallare l'aereo a un metro di quota, si prendono un paio di colpacci e si è quasi subito fermi.

Da dire, per essere obiettivi, che il modello 200 ha una caratteristica critica rispetto al 250: i piani di coda più piccoli e meno efficaci. Ciò fa sì che se si innesca il fenomeno del delfinamento è molto più difficile governarlo sul modello 200 che sul 250. E se questo fenomeno si sviluppa fino in fondo la sorte dell'aereo è probabilmente segnata. L'unico vantaggio del 200 è che le

Considerando un consumo di 35 litri/ora, i 54 galloni usabili, pari a 204,4 litri, danno un'autonomia di 5 ore e 50 minuti.

Il particolare Lake EP che abbiamo acquisito ha in dotazione anche un turbocompressore, che tuttavia al momento non è installato, non essendo approvato in Europa, e un serbatoio supplementare da 80 litri, con il sistema di due pompe per trasferire il carburante nel serbatoio principale. Esso consente di portare l'autonomia da 5 ore e 50 minuti a 8 ore e 6 minuti, ma va sistemato nel vano dei posti posteriori, così che in questa configurazione l'aereo è un biposto.

Il modello acquistato ha un carico utile che va verificato con una pesatura accurata, che faremo presto nella nostra officina, ma che è di circa 350 kg. Lascio al lettore lo studio delle diverse possibilità di carico di passeggeri e carburante. Diciamo che tre passeggeri di 80 kg consentono di riempire i serbatoi, per un'autonomia di quasi 6 ore. Due maschi da 80 kg e due femmine da 60 kg lasciano un'autonomia di poco meno di tre ore.

Usando il serbatoio supplementare e quindi imbarcando 284,4 litri di benzina restano disponibili 142 kg



velocità di impatto sono decisamente inferiori e che quindi c'è qualche speranza in più di non danneggiare irrimediabilmente l'aereo.

Veniamo ai consumi. Il modello 200, così come lo abbiamo sempre conosciuto, consuma esattamente 38 litri/ora. L'esemplare acquisito è dotato dell'ultimo grido degli engine monitor, l'EDM-800, che consente una regolazione estremamente fine della miscela aria-benzina. Il suo impiego ha evidenziato, nel volo di prova effettuato, che con un settaggio di 22/2400 il consumo si situa sui 35 litri/ora, per una velocità di poco più di 90 KTS. Con un settaggio 24/2400 la velocità è invece di 100 KTS.

A sinistra, il pannello delle pompe del carburante. Al centro, gli indicatori del carrello. A destra, il pannello della pompa di sentina.

per gli occupanti, che dunque difficilmente potrebbero essere più di due, se anche i posti posteriori non fossero occupati dal serbatoio.

Quanto alle strumentazioni, l'aereo è strumentato al meglio, essendo dotato di un pacchetto Garmin composto da GPS 430, GPS 250, transponder e centralina. Ha inoltre un indicatore ILS a parte, HSI e autopilota S-Tec serie 30 su tre assi con *yaw dumper*, connesso ai GPS e all'HSI. Un secondo orizzonte artificiale è sistemato davanti al copilota (non si sa mai).



In alto, il radiatore dell'olio maggiorato.

Al centro, l'ala dotata di generatori di vortici. Si nota anche la porta posteriore.

In basso, i raccordi ala-fusoliera.



L'aereo ha alcune dotazioni particolari, mai viste su altri modelli 200. Una è il sistema di sensori magnetici della posizione del carrello. Come il pilota di Lake ben sa, il normale sistema di switch elettromeccanici è soggetto a una rapidissima usura, con il risultato che gli switch devono essere cambiati spessissimo e sovente la spia del carrello non si accende, malgrado il carrello sia nella posizione prevista. Il pilota abituato a questo

regime finisce per atterrare con la spia spenta, "sicuro" che il carrello sia comunque bloccato. La cosa funziona benissimo... finché un bel giorno, dopo l'atterraggio, potrebbe scoprire che il carrello per qualche motivo non era estratto e bloccato.

I sensori magnetici non vanno soggetti a usura e comandano una spia per ogni gamba, mentre nel modello originario i tre switch comandano una sola spia. Infine le tre spie sono led, che non si guastano mai, a differenza della lampadina a filamento del modello originale, che brucia periodicamente.

Un altro sistema particolare sono i rilevatori di flusso installati sulle linee di travaso del carburante dai serbatoi nei galleggianti a quello principale. Essi arrestano il funzionamento delle pompe 10 secondi dopo che il flusso è terminato. Ciò evita l'abnorme usura delle pompe, che sono fatte funzionare a vuoto per minuti con il sistema normalmente installato.

Anche la pompa di sentina è migliorata rispetto all'originale, con un suo apposito pannello.

L'esemplare in dotazione ha inoltre un radiatore dell'olio maggiorato, che è previsto quando si opera con il turbocompressore (ma che è ottimo anche in sua assenza), la carenatura del bruciatore in stile "Renegade" e un sistema di accensione elettronica inesistente sul modello originario, installato con un particolare STC.

Completano le migliorie rispetto al modello originario una moderna bussola a cartina e un g-metro, ben evidente sul pannello, che permette di misurare nell'immediato le sollecitazioni subite dall'aereo sulle onde o – sebbene sia meno probabile – a seguito di manovre anomale.

Abbiamo già detto dell'eccellente EDM-800, che consente di usare al meglio il motore e di monitorarne il funzionamento in tutti i suoi aspetti.

L'aereo ha numero di costruzione 1106 ed è uno degli ultimissimi prodotti, nel 1984. Ingo Schwarz lo ha acquistato nel 1986 negli Stati Uniti quando aveva 100 ore totali (ora ne ha 1400). Nei primi anni Novanta lo ha venduto per acquistare un "Renegade". L'acquirente lo ha prestato a un suo amico, che è venuto in vacanza sul Lago di Como. Si è tuttavia verificato il curioso caso che l'officina che aveva fatto la manutenzione delle 100 ore non aveva serrato i bulloni dei tubi dell'olio, così che il motore ha piantato a sud del Lago di Oggiono, costringendo il pilota a un atterraggio in un prato. L'aereo è stato poi portato nel nostro hangar e infine in Germania, dove è stato riacquistato e rimesso a nuovo da Ingo, che lo ha tenuto fino a oggi.

L'aereo verrà mantenuto immatricolato tedesco, cosa che offre molti vantaggi dal punto di vista della buro-



A fianco, il comando del reverse, opportunamente protetto. A sinistra, la spia che segnala il non funzionamento del sistema di accensione elettronica, nel qual caso funziona il sistema normalmente in dotazione. A destra, i pannellini dello yaw dumper e dell'HSI. Qui sotto, la targhetta con il numero di costruzione.



crazia che sta dietro alla manutenzione, essendo la normativa tedesca molto meno gravosa della nostra per gli aerei dell'aviazione generale ad uso privato.

Per inciso, lo stesso trasferimento di proprietà di un aereo tedesco si fa con una firma del venditore e dell'acquirente su un foglio che viene inviato alla LBA. Ed è tutto. Un paradiso.

Nella prova in volo fatta a partire dal piccolo aeroporto di Hartenholm (EDHM), fino a raggiungere il Mar Baltico, non si evidenziano alcun particolare difetto dell'aereo, che anzi ha viaggiato alle ragguardevoli velocità già descritte, prestazioni favorite dal fatto di avere due persone a bordo, pur pesantotte, e poca benzina. Tutti gli apparati di bordo hanno dimostrato di funzionare correttamente. Da sistemare piccole cose, come un leggero gioco del volantino o una tendenza della pallina a stare fuori a destra.

Qui sotto, il turbocompressore, quando era montato. A destra, il comando per il suo azionamento, previsto tra i 3500 e i 20.000 piedi di quota. Al decollo, in caso di necessità, può essere usato per 3 secondi, che talvolta potrebbero risultare risolutivi.

Visto ciò che riguarda lo specifico aereo acquisito, parliamo ora in breve di alcune caratteristiche del Lake LA 4-200.

Intanto il suo impiego è molto economico. Il Lake modello 200 presenta infatti il rapporto di gran lunga più favorevole costo di acquisto/prestazioni, costo di impiego/prestazioni, costo di impiego /carico utile. Non esiste anfibio che regge al confronto di un Lake modello 200 per questi parametri e ne è molto distante lo stesso Lake 250. Si consideri solo, tra le voci significative, il costo fisso dell'assicurazione corpo per un aereo da 60.000 euro e per un aereo che vale il triplo. Per non parlare dei consumi di carburante.

I Lake, in generale, hanno prestazioni di buon livello, quanto a velocità, rateo di salita e quota di tangenza.

I motori Lycoming di cui sono dotati sono veri "muli", forse anche a causa della canalizzazione del flusso d'aria di raffreddamento dei cilindri, che è eccezionalmente efficace in questi aerei.

I Lake inoltre presentano caratteristiche di alta sicurezza per due degli incidenti più gravi che possono



capitare a un aereo anfibo. La prima è che gli occupanti possono sempre trovare una via d'uscita dall'aereo, ben più facilmente di quanto avviene negli anfibi scarponati. La seconda è che un eventuale incendio del motore non ha le drammatiche conseguenze che ha invece sugli aerei che hanno il motore davanti alla cabina. Da sottolineare anche l'eccezionale visibilità verso l'esterno, la capacità di operare con venti al traverso straordinariamente forti e le buone doti di veleggiatore in caso di piantata di motore.

Ora due parole sul significato di un Lake modello 200 nel nostro Club. È chiaro a tutti è che l'aereo non è di quelli che abbiamo acquistato per "produrre", che a quello scopo sono deputati i sei Cessna, imbattibili per quella funzione. Si situa invece nella categoria degli aerei "di immagine", "di prestigio", "da sfizio", "di piacere", se così si vuole classificarli. Una categoria che include anche l'L-19 e il Piper anfibo.

Va detto che se fossimo in condizioni di censire l'argenteria che abbiamo in casa per tirare avanti non potremmo permetterci questi tipi di aerei, ma per fortuna, nella nostra nicchia del volo idro, le cose marciano in modo soddisfacente e possiamo permetterci dei lussi, rappresentati dal poter avere in linea macchine che suscitano grande affezione, macchine che tengono alto il prestigio della nostra scuola di volo e della nostra attività, macchine particolari, senza che si pretenda che "producano" forsennatamente.



il presidente Baj e Ingo Schwarz si stringono la mano dopo aver firmato il contratto di compravendita.

L'augurio che ci facciamo è di continuare così, ovvero di poterci permettere anche in futuro questi lussi, che peraltro non sono la manna che piovè dal cielo, ma il frutto del lavoro e dell'attaccamento al Club di una schiera affiatata di consiglieri e soci altamente "dediti alla causa" e competenti, tra cui molti giovani.

Venendo alla macchina, date le caratteristiche e i limiti di impiego e data l'eccezionale strumentazione, si capisce che essa è "nata per viaggiare", non certo per

Un'altra vista del pannello degli strumenti e l'autopilota.





andare su e giù sul Lago di Como. Dunque l'aereo verrà usato per le abilitazioni solo nelle giornate adatte del periodo invernale (la maggioranza) o, nel periodo estivo, solo se le operazioni sono condotte su un bacino adatto, che certamente non può essere il Lario.

Inoltre l'impiego estivo sarà consentito solo con partenza e arrivo a Como in orari in cui la superficie è adatta. Verranno presi accordi per poter garantire un facile dirottamento in un vicino aeroporto per rientri in orari non adatti.

L'impiego dell'aereo verrà incoraggiato per quei piloti che volano frequentemente, così come avviene per altri aerei impegnativi, come il Cessna 206.

D'altro canto un aereo così dovrebbe incoraggiare i soci a estendere il raggio di azione ben al di là dei trafficati bacini del Lario e ad andare a conoscere il mondo dell'aviazione anche a livello internazionale.

Chi volesse approfondire la conoscenza dei Lake può leggere il mio libro *I Lake dalla A alla Z*, scritto in occasione dell'acquisto del Lake 250, nel 2002.

Infine un cenno all'aspetto economico. L'aereo lo abbiamo acquistato 55.000 euro, a cui dobbiamo aggiungere 3500 euro per la revisione dell'elica e qualche migliaio di euro per la revisione "12 anni" e qualche intervento sulla cellula. Non c'è iva da pagare, come si è già detto, trattandosi di un aereo posseduto da un privato, e i costi di trasporto sono esigui.

Il valore non è molto distante da quello dei pezzi in nostro possesso del "Renegade", che stiamo cercando di vendere.

A mitigare l'onere di acquisto, anche se non vendessimo i pezzi del 250, sono intervenuti alcuni consiglieri,



Qui sopra, gli interni. Sotto, l'aereo in volo.

tra i quali sono state raccolte donazioni per circa 15.000 euro.

A questo proposito comunico che la sottoscrizione è ancora apertissima e che ogni socio, se vede di buon occhio l'iniziativa, può dare un contributo, a titolo di donazione, che sarà ampiamente benvenuto.

I nomi di chi ha donato più di 1000 euro verranno scritti su un'apposita targhetta che verrà apposta nell'aereo. I nomi di chi ha donato almeno 5000 euro verranno scritti nell'Albo d'Oro dell'Aero Club Como.

Finita un'avventura, abbiamo la possibilità di avviare un'altra. Bene così.

Non nascondo che il sogno che ho maturato in questi anni di dirigenza, con i momenti di alto stress a tutti noti, con l'intera responsabilità di ciò che avviene sostanzialmente sulle mie spalle, in qualità di legale rappresentante, è di avere TUTTI gli aerei STABILMENTE in linea. Vi prego di agire tutti affinché ciò avvenga.

A nome del Consiglio Direttivo

Il presidente Cesare Baj





In alto, Lake "Buccaneer" in siti esotici. A sinistra, in volo sulle cascate dell'Iguazu, pilotato dal francese Olivier de Pramont, che ha fatto aerocamping con la moglie e i tre figlioletti per 5 anni, dalla Siberia alla Patagonia, sempre a bordo del suo "Buccaneer".

A destra, un "Buccaneer" in Sudmerica, per le scene di un film, pilotato dal compianto Marco Merlo.

Qui sopra, una curiosità. Si tratta dell'unico Lake prodotto come idrovolante "puro", non anfibo (qui è sul suo carrellino di alaggio). La macchina ha l'incredibile carico utile di oltre 500 kg.

A destra, trasporto alla base dell'I-AIIA, effettuato con un elicottero. Sotto, con onde relativamente corte e in presenza di vento le operazioni con il Lake LA 4-200 possono avvenire anche su superfici piuttosto mosse. In situazioni di questo tipo la presenza di generatori di vortici e delle "bat wings" è preziosa, consentendo di operare a velocità ridotte e quindi con sollecitazioni alle strutture ugualmente ridotte.





Alcuni viaggi effettuati con Lake "Buccaneer" da piloti comaschi. Sopra l'equipaggio e il bagaglio della spedizione in Lapponia dell'agosto 1981, il più lungo viaggio fatto con un aereo del Club, l'I-A11A. Qui sotto, in volo quasi a mezzanotte nel Golfo di Bothnia.



Sopra e sotto, in volo e su una spiaggia del Lago di Scutari, in Montenegro, con il Lake "Buccaneer" SE-GRD. A fianco, il Lake I-A11A a Forte dei Marmi e a Venezia.





I tre Lake "Buccaneer" posseduti dal Club a partire dal 1973.

In alto, il primo arrivato, l'I-BUKA.

Al centro, l'I-AIIA, qui ripreso durante un flottaggio veloce.

L'aereo operò dal 1980 al 2000, servendo gloriosamente il Club per 20 anni.

Con esso furono compiuti lunghi viaggi in Europa e nel Mediterraneo.

In basso, l'I-COMM.

