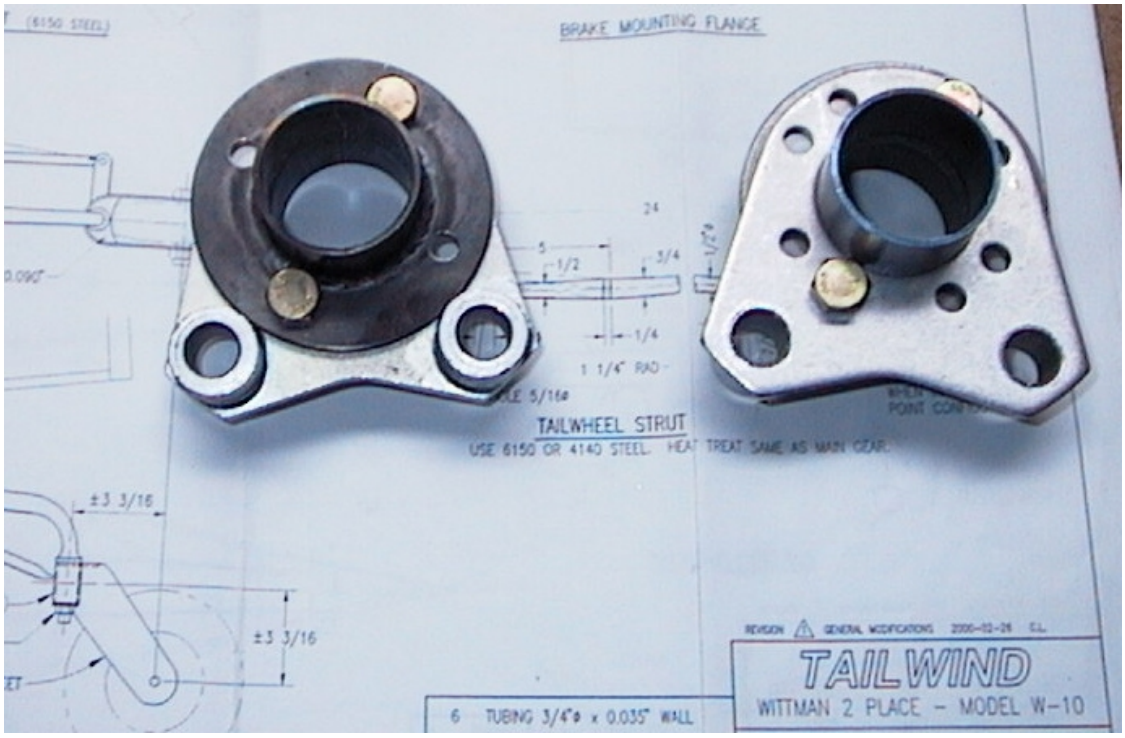
2004

31 gennaio. Durante questo fine anno il vostro cantastorie si è un pò impigrito forse anche dovuto al Jet Lag dopo il ritorno from Japan. Quindi riprendo solo oggi la tastiera per tenervi aggiornati. I lavori sul nostro bel areoplano non sono rimasti fermi durante tutte queste settimane. Il materiale ordinato da Wicks e i rubber mounts sono arrivati puntali grazie al servizio Pony Express di Daniela Tresoldi che ce li ha portati direttamente da Boston dove il termometro al momento segna - 40° C. Questo mi ricorda i bei tempi trascorsi a Boston nel lontano 1975 dove in questo periodo di inizio anno lo speaker della meteo spesso preannunciava: some cold wind from our friends from Canada is blowing into the Boston area.

Sono stati preparati diversi pezzi come gli attacchi per le cinture di sicurezza e il carello di coda che prossimamente dovremo saldare. Anche a livello pedaliera siamo ormai alla soluzione finale. Lele ha preparato le flange per la fissazione dei blocchi dei freni Cleveland.

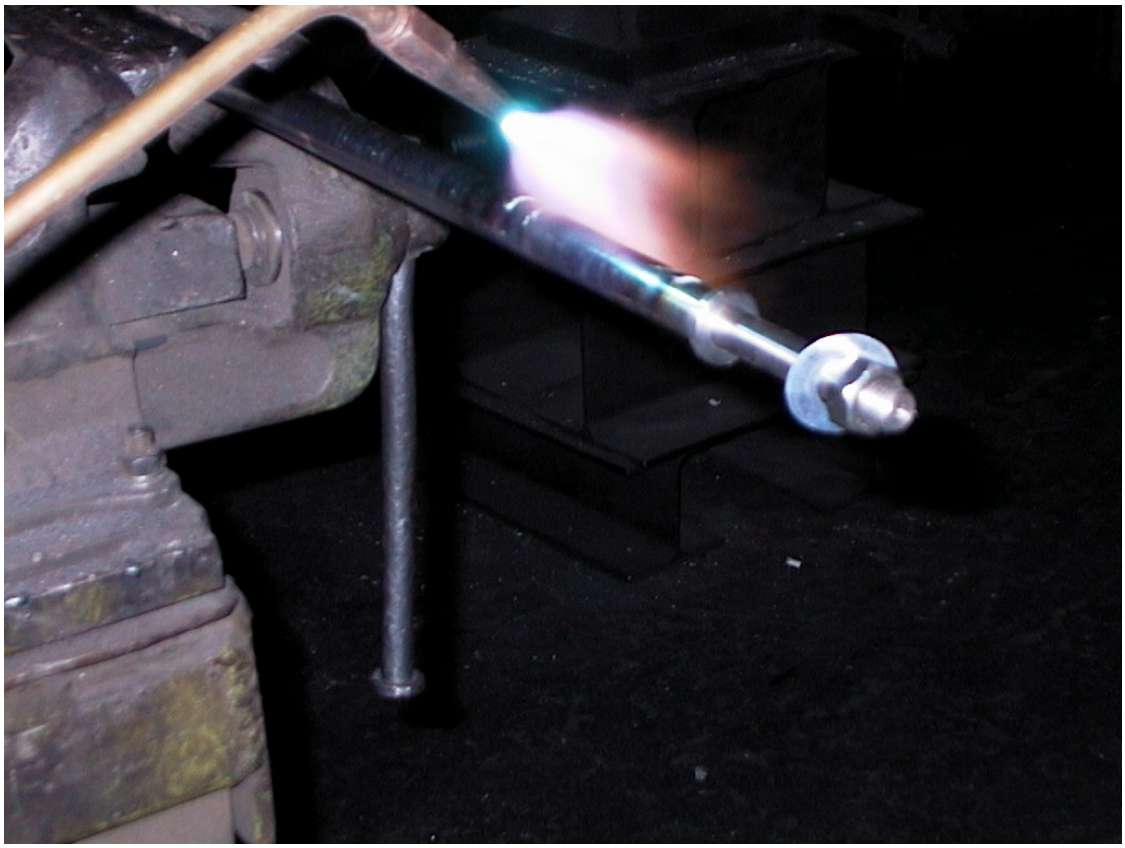


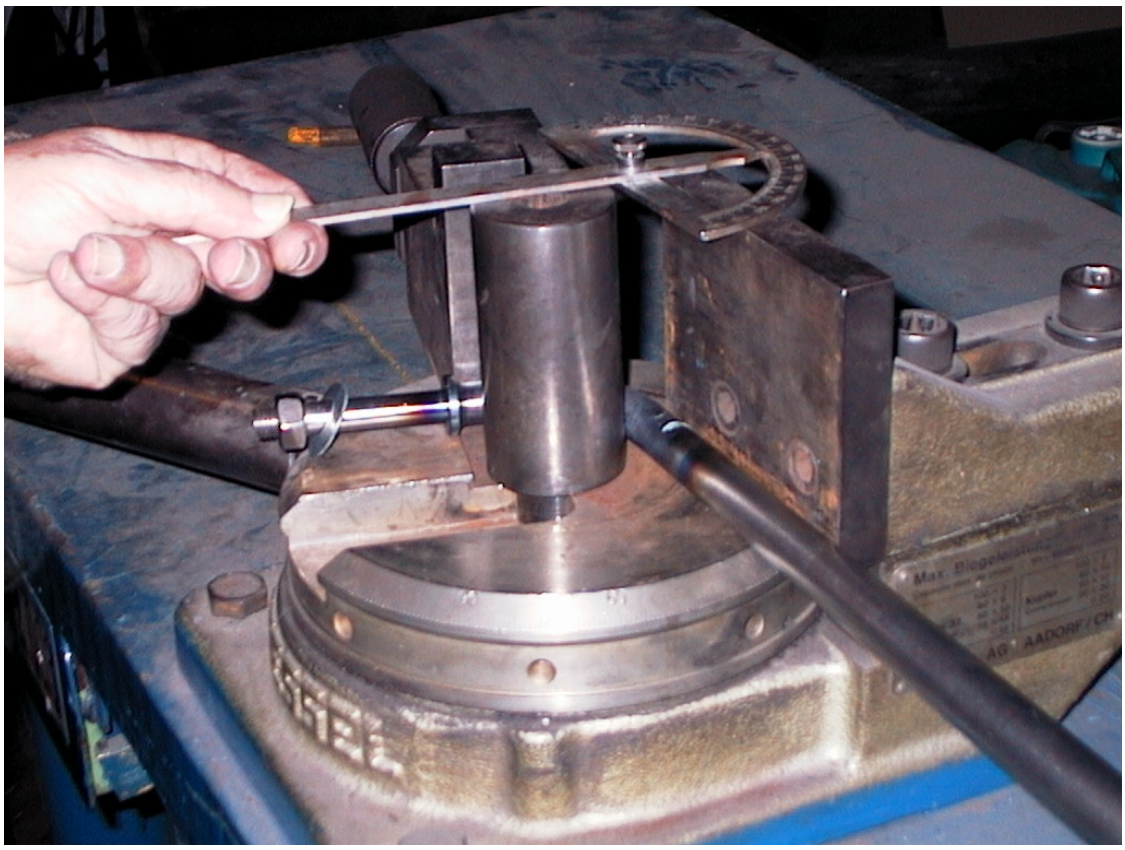
Abbiamo saldato anche i debiti con Silvio per i lavori di saldatura a Claro e l’affitto di Lodrino (Fr. 4800.- + 1800.-) in modo da poter partire con un 2004 senza debiti e persino con ancora qualche cosina in cassa da quanto riferitoci dal nostro cassiere Guido.

5-7 febbraio è da giovedì pomeriggio che siamo in ballo i due Guidi e Paul . Come prima cosa la trasferta a Claro in previsione di una non stop di saldature

per l’indomani.
Poi piegatura della gamba del ruotino di coda alla Schmiedemeccanica di Biasca con l’ingegner Martinelli che eseguirà il processo di tempera settimana prossima.

Vi è stato anche un attimo di panico visto che mancavano i disegni di Paul per questa piegatura , ma conoscendoli lui a memoria il tutto ha potuto essere risolto a voce.





13 e 14 febbraio. Sopratutto venerdi è stato proprio un giorno no., non per niente era venerdì 13. Purtroppo la Schmiedemeccanica non è stata in grado di eseguire il lavoro da noi auspicato ma un loro apprendista è riuscito a rovinare tutto il pezzo in quanto ha distrutto il relativo filetto finale. Con il processo di tempera sembra che anche il materiale stesso abbia cambiato di dimensioni percui si è instaurato un gioco eccessivo a livello sede nella fusoliera. Sabato però Lele ci ha tirato su di morale portandoci i sedili saldati e pressochè finiti , a dir poco sono magnifici !

27 e 28 febbraio 2004. Settimana scorsa sono arrivato solo fino a Sementina dove ho girato la macchina visto che fioccava di brutto. Paul si era già annunciato assente viste le condizioni meteo a Bosco con 70 cm di neve fresca . Solo i più temerari quali il Gregi , Gerald e Tino non si sono lasciati fermare dalle intemperie.
Gerald ha rifatto i quattro pezzi a U in semplice lamierino di acciao da 0,5 mm visto che quelli che aveva preparato prima erano zincati e quindi non saldabili a TIG e in più erano assai pesanti essendo stati di spessore maggiore. Gregi oggi ha montato il meccanismo del trim e Guido e Nardo hanno preparato le dime per definire la sagomatura dei supporti laterali del parabrezza anteriore. Da quanto ho capito dalle discussioni nei diversi gruppi il Lexan trattato risp. policarbonato sembra essere il materiale di prima scelta.
Da quanto riferitoci da Guido 3$ sembra che l'ingegner Martinelli se la sia presa parecchio per l'insuccesso con il carrello di coda per cui ci fornirà un tondino nuovo per rifarlo.

13 marzo. Questa volta non è venerdi ma sabato tredici. Paul e Cornelia sono

partiti per Majorca dove hanno intenzione di fare delle lunghe passeggiate. Noi intanto abbiamo dato una prima mano di stucco (40 g di resina 285 LF con indurente da 90 Min e microballons per superfice) sul lato inferiore delle due ali. Settimana scorsa sono andato da Carlo a far fare alcune saldature quali il telaio della porta sinistra in aluminio con le relative cerniere e le prolunghe dei supporti dei sedili. Guido ci ha portato il tondino per il carrello posteriore che dovremo rifare (2 metri made in Polonia in acciao già temperato)

20 marzo 2004 è la vigilia di primavera e siamo sempre ancora orfani del nostro grande Capo che sembra spassarsela a Maiorca. Ha già fatto i calcoli e ci ha scritto un e-mail dicendo che con il nostro TW a Maiorca ci si arriverebbe senza scalo.
Purtroppo ci è stato un piccolo inconveniente con la mano di stucco data sabato scorso sulla parte inferiore sinistra dove la resina non si è completamente indurita a causa di una svista, in quanto è stato usato per questo lato dell'indurente vecchio che non era stato scartato. Abbiamo quindi cercato di rimediare a questo inconveniente grattando questo strato non completamente polimerizzato ma senza ledere il tessuto di fibra sottostante. Abbiamo anche trattato con il primer bianco delle FFS le parti posteriori degli stipiti delle porte dove verranno poi saldate le sagomature in lamierino da 0,5 mm preparate del Gerald pure esse trattate in questo modo sul lato interno. Gerald inoltre ha preso le misure per il firewall per preparare una prima versione in semplice lamierino zincato di scarto. Guido 3$ ha preparato un bellissimo mock up per il pannello con la esatta ubicazione dei singoli strumenti.

2 e 3 aprile 2004. Mancano meno di 100 giorni al previsto Roll Out. Nel frattempo abbiamo ricevuto dal mio fratellino caro due cartoni pieni di ogni Ben di Dio in fatto di strumenti e altre cose quali collettori per gli scappamenti, radiatore dell'olio, strobes, prolunghe asse motore etc. Abbiamo dato anche due ulteriori mani di stucco sulle due ali. Il problemino insorto settimana scorsa sembra essersi risolto in quanto la superfice non risultava più attaccaticcia.

Inoltre abbiamo potuto adattare il mock up del parafiamme e preparare la dima per la porta destra. Lele è quasi pronto con i sedili.

17 aprile 2004. In settimana abbiamo fatto una ulteriore trasferta a Claro dove in due giorni Carlo ci ha saldato i diversi pezzi preparati nelle ultime settimane : ennesima modifica proposta da Paul del rinvio dei comandi del timone di profondità, tabs a livello parafiamma il cui posizionamento era stato preparato da Guido 3$ con diverse dime.

Appoggio definitivo dei sedili preparato da Lele, le battute superiori e posteriori delle porte preparate da Gerald in lamierino di acciao 0,5 mm , il telaio delle porte stesse (alu 20 x20 mm con spigolo tondo con relative cerniere, longheroni laterali e appoggio posteriore su cui poggerà il parabrezza, struttura d’appoggio per la lamiera di protezione ventrale, finissage delle leve dei timoni di profondità.
Paul ha potuto anche finire il carrello di coda che avevamo piegato a caldo con Carlo una settimana fà usando un bullone AN 6 quale asse per il ruotino.

Sabato Paul e Luca hanno fatto il foro pilota verticale per il fissaggio del carello di coda alla fusoliera e forato il telaio della porta sinistra per fissarvi le cerniere. Fori questi che dovranno ancora essere filettati per
M 5 .
Si sono presentati anche nuovi problemi da risolvere a seguito delle nostre modifiche alla pedaliera: posizionamento dei cilindri dei freni in modo che abbiano abbastanza libertà di movimento, stesso dicasi per i movimenti laterali della cloche in posizione di massima cabrata.

1. maggio 2004 . Altro che festa dei lavoratori. Il nostro boss non ci ha concesso neanche la pausa caffé! Dopo aver posizionato ieri i comandi di profondità e corretto la sagomatura dei supporti laterali del parabrezza, oggi con le ali montate e sulle proprie ruote, abbiamo potuto verificare l'esattezza della delle modifiche, confermateci da Jim Stanton con un commento sul TW Forum. Dopo la modifica resasi necessaria per mancanza di spazio sotto il longherone superiore della fusoliera ora anche i meccanismi dei flaps ed alettoni sembrano essere a posto. Si tratta anche qui di problemi già ampiamente noti, che avrebbero potuto essere evitati se solo avessimo letto in tempo più attentamente i diversi articoli del TailwindTimes. I movimenti dei comandi sono ancora nettamente troppo duri a seguito dell'impiego dei blocchetti in nylon e non delle boccole in metallo come indicato sui disegni originali. Abbiamo piazzato le due porte fissando definitivamente la posizione

delle rispettive cerniere. Danilo Cavargna che si è ripresentato dopo lunghi mesi di assenza ha subito trovato una soluzione per l'annoso problema della cloche originale proponendo semplicemente l'inversione delle corna che secondo Steve sono rivolte verso il basso. Bravo, bastava pensarci ! Anche per la pedaliera sembra esserci una soluzione acettabile in vista, dato che con le modifiche di Paul risulta essere piuttosto scomoda per l'appoggio dei talloni . Applicando un lamierino poggiapiedi fissato ai blocchetti di supporto tutto cambia. Questa è stata la brillante idea del nostro architetto Gregi.

12 giugno 2004. In questo ultimo mese abbiamo fatto nuovamente grossi passi in avanti; Paul ha potuto saldare i due longheroni anteriori su cui poggia il parabrezza e le molteplici linguette che serviranno a fissare i le diverse componenti. Gerald ha già preparato i pannelli con le aperture per i finestrini in lamierino di ferro che serviranno da dime per la versione definitiva in Dural. Paul e Tino hanno eseguito i fori al carrello principale per fissarvi le flange supporto dei ceppi dei freni. Anche la posizione dei clindri dei freni è definitiva.

19 giugno 2004 . Il nostro Paul questa volta l'ha combinata grossa con il suo Cherry. Dopo aver rimontato per l'ennesima volta motore e elica ha avviato il motore per controllare nuovamente la sempre presente perdita d'olio . Dopo essere sceso dal velivolo per verificare da vicino il blocco motore si è accorto che il suo areoplano si era messo in moto da solo in direzione Ruag. Non aveva messo i blocchi sotto le ruote. Fortunatamente non erano montate le ali percui il velivolo anche se saltellando sulla pista non ha potuto prendere il volo ma si è infilato nel cancello della Ruag casualmente aperto , evitando per puro miracolo tutti gli ostacoli presenti quali un Porter parcheggiato nelle vicinanze e andando a schiantarsi contro un albero.
Danni: elica distrutta, blocco motore, parafiamme , bafflings, carello anteriore schiacciati o piegati, capottina in plexi in parte spezzata. Pare che siano intervenuti anche i pompieri della Ruag, almeno così ci ha riferito il nostro Paul , comunque pare scene Fantozziane .

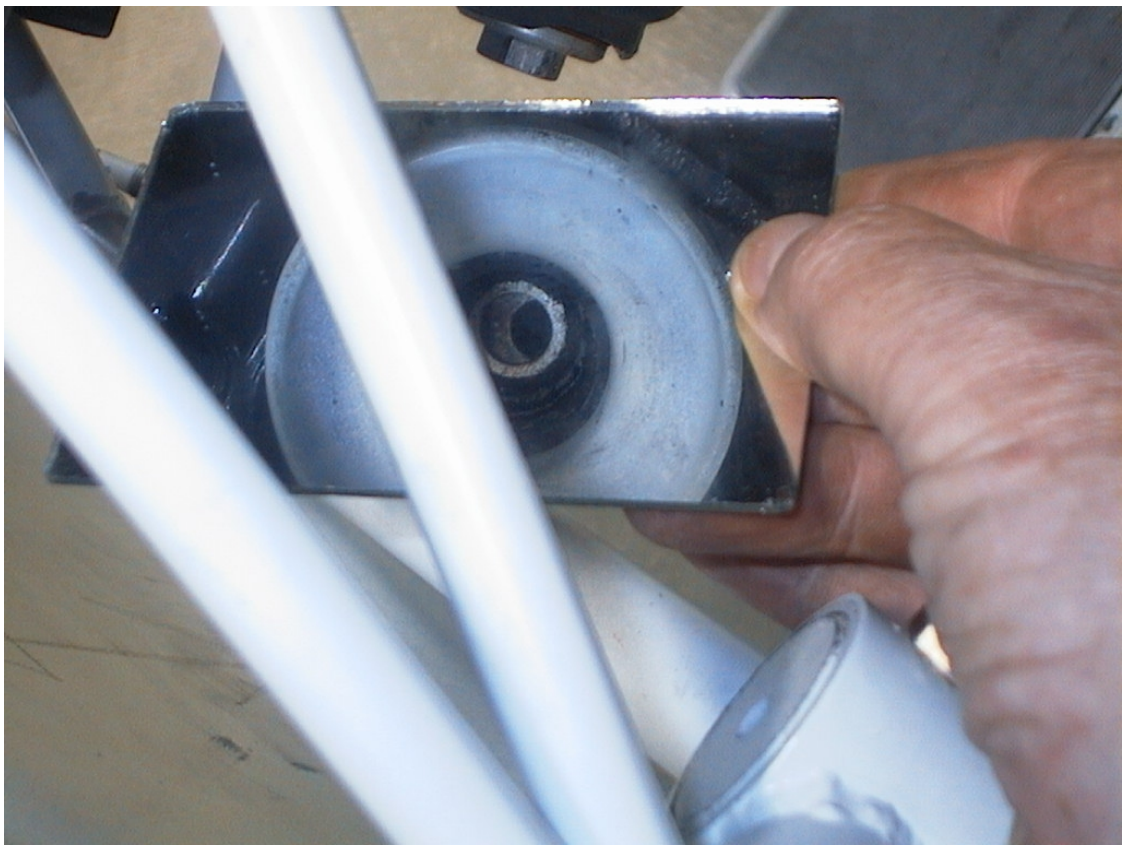
Consideriamolo un segno del destino che gli ha fatto capire che forse era ora di rinunciare al brevetto di pilota prima che succeda qualche cosa di più grave. Sicuramente Cornelia ha tirato un grosso sospiro di sollievo.
Sabato però abbiamo ripreso i lavori al nostro TW installando dei cavi provisori per la timoneria di direzione presi alla Migros e cercando di migliorare la posizione della pedaliera; ci ha fatto visita anche Peter Flueckiger il capo tecnico della EAS che in men che non si dica è riuscito a convincere Paul di optare per un serbatoio in aluminio saldato e non una costruzione in fibra molto più complessa e probabilmente anche più pesante.

Weekend del 4 luglio 2004 . Roll Out in pompa magna con la presenza di 12 velivoli venuti in maggior parte da oltre Gottardo anche se la meteo domenica mattina non era tra le più favorevoli. Come annunciato Max Vogelsang è venuto con il Mustang P 51 e con il Votec. C'erano inoltre 2 Glasair III, 1 Glastar, 1 Cherry, 2 Piper Cub di cui uno del nostro Luca, il One Design di Peter Flueckiger e l'Alpha di H.P. Baumann. Inizialmente avevamo previsto una festicciola tra di noi con una ventina di persone. Invece da quanto ci è stato riferito poi da Silvio Frapolli sono stati serviti una ottantina di pranzi e pare che erano presenti ca 200 persone. Dunque un successone non solo per la grandissima soddisfazione del nostro Paul ma anche di tutti noi. Vogelsang ha fatto anche due voli passeggeri sia con il P 51 che con il Votec.
Su quest'ultimo hanno provato l'ebrezza del full areobatic sia Ernesto Looser che il nostro Gregi. Sembra che abbiano sopportato egregiamente i +5,5 G !

Mercoledi 6 luglio. C'è stata una memorabile spedizione oltre Gottardo per andare a ritirare la Long Eze di Mario a Ennetbürgen. Guido 3$, Luca Donati e il sottoscritto hanno preso la via verso Nord con un camioncino Iveco

organizzato da Guido con una previsione meteo a dir poco proibitiva. Ha diluviato fino a Airolo. All'uscita a Goeschenen è apparso il sole che ci accompagnato lungo tutta la nostra impresa sia in andata che nel ritorno. Appena seduti a tavola per una meritata cenetta alla Palazzina di Mezzovico dopo aver scaricato la Eze presso la ditta Tecnopinz, Giove Pluvio ci ha nuovamamente fatto gli onori.
Comunque il nostro nuovo "acquisto per 1 Fr " non ha preso una goccia e ora dorme su due materazzi di crine di cavallo con il muso poggiato su un cuscino di piume d'oca.

Sabato poi Mario e Petra sono venuti a trovarci a Lodrino portandoci ancora i diversi acessori che non avevano trovato spazio sul camion mercoledì . Abbiamo anche approfittato della presenza di Mario, che in men che non si dica è riuscito a montare il Lycoming con i quattro rubber mountings, senza neanche darci dentro tanto di martello. E noi ieri tira e molla ma non c'era stato verso di far entrare l'ultimo bullone.



Ci ha anche dato alcuni buoni consigli per risolvere diversi problemi ancora poco chiari che dovremo affrontare prossimamente (ancoraggio della fusoliera al soffitto come auspicato da Silvio, posizionamento dei limitatori alle escursioni dei comandi, fissazione dei wheel pants, etc)

16.7.04. Ultima seduta a Lodrino prima della lunga pausa estiva fino a metà agosto. Il nostro Paul che sembra riprendersi lentamente dallo schock per il crash del suo Cherry, si è lasciato convincere da Peter Flueckiger, che questo fine settimana era a Lodrino per una due giorni di trainig acrobatico con il suo One Design, di cambiare i cuscinetti dei comandi in nylon finora tanto osannati e optare per una soluzione con cuscinetti metallici al limite muniti di oleatori (quindi di seguire i piani originali per quanto ancora possibile !)

Venerdi 23.7. Guido , Luca e il sottoscritto hanno fatto ordine nel hangar, coperto le aperture degli scarichi del Lycoming con gli appositi coperchi preparati da Guido , riportato al blu i desumidificatori e imbastito un mock up in legno del serbatoio. Le dimensioni proposte da J.Cl. ci sembrano piuttosto abbondanti. Potremmo aver dei problemi di spazio per gli strumenti. Di per se a noi non serve un serbatoio possibilmente grande, anche 28 galloni dovrebbero essere più che sufficenti. Sono poi sempre ca. 4 ore di autonomia di volo! Per onor di cronaca oggi inizia anche il raduno dei TW’s a Baraboo da Jim Clement che presenta il suo #9 pressochè ultimato. Sono già arrivate le prime foto.
Tracy Madden mi ha confermato che il nostro cowling è in dirittura di arrivo.

Siamo già a fine settembre. Un pò per lavoro e un pò per pigrizia non sono stato molto prolifico con le annotazione nel nostro diario e per questo mi scuso presso i lettori. Domani mercoledì 29 settembre 2004 Mike Melville tenterà il primo volo ufficiale a oltre 100 km di altezza con Space Ship One per conquistare l’Azani X prize. Il secondo volo dovrebbe poi aver luogo lunedì 4

ottobre.

Ci siamo nuovamente trasferiti a Claro per ulteriori saldature visto che il tentativo di fare qualche puntata a Lodrino con un cannello ricevuto in prestito, che però usava butano e non acetilene non ha dato i risultati sperati .Non posso tacervi sull'accaduto di oggi. I due Guidi si erano messi d'accordo di trasferire il mezzo da Lodrino a Claro in data 28.9.04 . Visto che Guido I tardava ad arrivare Guido II aiutato da Fiorino e Co ha potuto caricare la fusoliera sulla Subaru ed è partito per Claro solo verso le 16.00 come previsto. Poco dopo la rotonda di Claro mi viene incontro Guido I , che era così concentrato sulla guida da neanche vedermi, nemmeno facendogli i bilux. Riesco però a contattarlo sul cellulare mentre era ancora a Lodrino in modo che ha potuto portare i due piccoli carrelli su cui poggiare la fusoliera.

2.10.04 Dopo diverse saldature di tanti piccoli pezzi, in particolare dei supporti per gli stringers e degli attacchi per le cinture di sicurezza abbiamo riportato il mezzo a Lodrino dove sono continuati i molteplici lavori di finitura. Ci ha fatto anche visita Peter Flueckiger complimentandosi con Paul per i bei progressi. Ha criticato unicamente il troppo gioco nei comandi. Paul potrà così impiegare il tempo della sua riconvalescenza per fare diverse boccole in bronzo o ottone per ovviare a questo inconveniente.

22.10.04. Venerdi prima con Ado , Luca e Nardo e sabato poi con Lele, Tino e il sottoscritto abbiamo preparato e definito le posizioni per gli ultimi pezzi da saldare (attacchi superiori per le cinture di sicurezza, i supporti per il vano carico, la struttura tubolare ventrale su cui verranno poi fissate le lamiere di protezione, la base supporto batteria, le linguette per l'attacco del pannello strumenti) Guido 3$ che attualmente è a Boston e che ci ha già informati dell'arrivo del cowling, aveva preparato il bel mock up del serbatoio prima di partire per gli States.

27.11. In queste ultime settimane ne son capitate di cose e come ! Riassumo brevemente: Burt Rutan con l'aiuto finanziario di Paul Allen ha vinto con il suo Space Ship One l'Ansari X prize andando in 5 giorni due volte nello spazio ad oltre 100 000 m. I nostro spallone Guido 3 $ è rientrato dagli States con il cowling impacchettato per bene in due casse fatte su misura durante il soggiorno e fatte passare come bagaglio personale. Solo lui è capace di tutto ciò e in più farsi mettere in business class senza supplemento visto che il volo in economy era overbooked e questo il giorno prima delle elezioni presidenziali negli USA.

In assenza di Paul che si è fatto operare a inizio mese e che sarà assente per riconvalescenza per alcune settimane abbiamo terminato la maggior parte delle saldature durante due venerdì interi. Usando un sedile come cavia abbiamo anche testato il sistema powder coating previa sabbiatura presso la Metallizzazione SA di Lamone proposto da Guido 3£. Il risultato è a dir poco eccezionale. Lele e Luca hanno preparato i diversi pannelli di compensato per il pavimento sottostante i sedili optando per una soluzione a quattro elementi che sono così facilmente amovibili.
Nel frattempo Jim Clement ha finito il suo bellissimo # 9 che dovrebbe volare ancora entro l’anno.

Su consiglio di Wally Critschlow si è fatto vivo un nuovo potenziale costruttore dalla vicina Italia che mi ha telefonato e che verrà a trovarci prossimamente. Abita a Tignale sul Lago di Garda e si chiama Tsabari Shahar ed è di origine israeliana. Da come mi ha raccontato stà costruendo un Q 200 con l'aiuto di sua moglie , ma visto che la costruzione essendo in fibra, va avanti lentamente vorrebbe costruire qualche cosa che vada più in fretta, appunto un TW ? Bè noi ci stiamo lavorando da 4 anni , non so se si tratta poi di una costruzione così veloce ?

11.12.04 Il weekend scorso sono poi effettivamente arrivati Shahar e sua moglie Carla. Erano molto interessati alla nostra costruzione e hanno fatto un mucchio di foto.

A livello di TW Forum sembra che una gruppetto di yankees abbia la seria intenzione di venire a trovarci l'estate prossima.
Con i lavori abbiamo fatto solo pochi progressi. Il gruppo del venerdì sta lavorando al finish delle ali. Lele ha continuato con i pannelli del pavimento e il sottoscritto ha pressochè ultimato il prototipo della serratura della portiere. Ho preferito seguire le indicazioni del TW Times risp. di Dave Magaw perchè mi sembra una soluzione più compatta e ben revisionabile, rispetto a quanto aveva propost il nostro Paul che purtroppo è tuttora assente ma pare si stia riprendendo bene .
A proposito del serbatoio Guido ha preparato lo sviluppo in modo che appena avremo il materiale (Alu 5052 H 32 1.2-1.3 mm = Peralumen 250) Gerald potrà poi tagliarcelo e imbastirne le diverse piegature. Il set per misurare il livello della benzina da montare sul serbatorio, ordinato da Wicks è arrivato settimana scorsa grazie al supporto logistico di Daniela in USA e Veronica Tresoldi che ha fatto da Pony Express transatlantico.

18.12.04. Oggi ci troviamo per l'ultima quest'anno, e con grande piacere di tutti noi c'è anche Paul che si è ripreso bene dal suo intervento ed ha subito ripreso le redini in mano mettendoci tutti in riga. Però miracolo, ha accettato la mia proposta per la serratura ! Dopo aver tentato di fare qualche lavoretto per darci una parvenza di serietà, ci siamo dati ai folli brindisi a base di Charme e panettone offerti da Gregi e Tino e agli scambi degli auguri con foto di rito rigorosamente con l' autoscatto .

18 12 2004