18.5.2014 dopo un laborioso adattamento e calibraggio dell'ogiva da parte di Luca risp. della RUAG abbiamo potuto montare la nuova elica.
Fien giornata Luca e Gregi hanno fatto anche un primo volo officina. Sembra funzionare alla perfezione anche se a full throttle hanno raggiunto solo 158 kts (GPS) ma con 2620 rpm. La modifica dell'assetto dei flaps come consigliato dal TW Forum per compensare il trim tab dell'alettone sinistro che abbiamo tolto ha dato un netto miglioramento per quel che concerne la tendenza al rollio a sinistra. Anche la radio sembra funzionare nettamente meglio dopo la posa della nuova grande piastra di massa.
Dopo aver portato il velivolo nel capannone dei militari in previsione della manifestazione CIELO APERTO di settimana prossima siamo andati a Lodrino a prendere la fusoliera de Lapulce per poi piazzarla vicino al Tailwind. Lele porterà le ali sul carello di Stefano.

25.5.2014 in settimana ci hanno fatto visita diverse scolaresche delle scuole medie del Sopraceneri (Airolo, Brissago, Locarno, Cadenazzo etc.) ma neanche una del Sottoceneri. Interessati però erano più i docenti che gli scolari ! Ci siamo dati il cambio in modo che era sempre presente almeno uno di noi. Durante I tempi morti Luca ha colto l'occasione per sagomare un fairing tra scarpone e carrello in foam e il sottoscritto ha adattato quelli tra montante e ala già preparati in precedenza.

1.6.2014 CIELO APERTO ha chiuso i battenti oggi; successone con un totale di circa 50 000 visitatori. In questi ultimi due giorni anche al nostro stand sono venuti molti interessati. Le diverse conferenze proposte e che abbiamo seguito con grande interesse erano di altissimo livello. Jetman Yves Rossy con il quale Luca ha fatto conoscenza è venuto a trovarci e farci i complimenti e ha proposto a Junior un volo in pattuglia viste le prestazioni del nostro mezzo, dopo aver regalato un capellino con dedica a lui e Lele. Immaginatevi Luca; tirarlo giù dalla nuvoletta non è stato facile.

14.6.2014 Settimana scorsa abbiamo smontato il nostro stand e riportato i velivoli nelle loro nidi abituali. È stato bellissimo vedere come GuidoOne ha preso in mano HB-YTW e lo ha riportato fino al hangar con un low speed taxi mentre Luca lo seguiva con HB-OCU.
In data 6 giugno Luca da solo e con GuidoOne il giorno dopo hanno fatto altri due voli officina di cui il secondo piuttosto esteso fino a sorvolare l'Aletschgletscher. Durante questo volo Luca ha preso i comandi unicamente in decollo e in atterraggio per il resto è stato GuidoOne pilot in comand ! Stesso dicasi per il voletto di oggi con low pass sopra al Piegn in occasione della visita al ranch del Gilbo del zio Mario. Con questo piccolo airshow Luca si è guadagnato la sponsorizzazione dell' elica nuova da parte del Ceo della ex VACO.

12.7.2014 Settimana scorsa ci hanno fatto gradita visita Dave e Jane Magaw già che erano in zona. Dave ha potuto fare due voletti locali di cui uno ai comandi : it flies just like a Tailwind è stato il suo commento. Anche lui è dell'avviso di alzare un pelino il piano di coda per correggere la tendenza al pitch positivo anche con trimm negativo al massimo. Per quanto riguarda la tendenza del rollio

verso sinistra il problemino è stato risolto alzando ulteriormente di 2 mm il flap sinistro.

in data 24.6 abbiamo eseguito il controllo annuale risp. il "100 ore" seguendo il nostro maintenance manual. La compressione dei cilindri è rimasta praticamente uguale rispetto ad una anno fà.
Visto che abbiamo solo 30 ore di volo abbiamo rimesso l'olio dopo averlo filtrato con un filtro fine per pittura senza trovare residui sospetti aggiungendo solo 1 litro.
Dopo aver ricevuto il nulla osta da Ernesto Looser, Luca e il sottoscritto abbiamo rimpiazzato il motorino di avviamento originale Prestolite (9 kg) con lo Sky Tech (4.2 kg) regalatoci da Dave due anni fà e anche la batteria Sonnenschein (14 kg) con la nuova Aeroakku LiFePo (1,8 kg) acquistata da Junior alla Aero 2014 di Friedrichshafen. Luca ha poi potuto verificare in pratica il buon funzionamento del nuovo starter kit.
Facendo un pò di calcoli con l'aiuto del foglio di calcolo di Valerie noto che il CG avvanza in media di 2% arrivando verso il 16% della corda alare a vuoto , ciò che rientra tuttora ampiamente nei parametri descritti sia da Steve Wittman che da Jim Clement (14 - 28-30 %) .

26.7.2014 in questa giornata piuttosto autunnale e piovosa Luca e il sottoscritto abbiamo potuto ultimare diversi lavori rimasti in sospeso (controllo del tracking dell'elica = + - 2 mm, riposizionato l'ogiva che era fuori asse, rifatto il fissaggio dei fairing fusoliera-carrello e montato i due fairings ala-struts con del nastro biadesivo. In settimana Luca aveva potuto fare anche un voletto di mezz' ora con a bordo Gianni Zuliani il costruttore dello Stag EzR nostro vicino di hangar che è rimasto impressionato dalle performances del nostro potente mezzo.

Un primo volo di collaudo con solo Luca a bordo non ha messo in evidenza particolarità di rilievo dopo questo primo pacchetto areodinamico e ne abbiamo diversi altri in riserva.

16.8.2014 In settimana Junior ha fatto un volo di 1 ora e 20 minuti con Emil quale copilota andando over the top fino a 14 200ft e toccando un rateo di salita di 3500 ft/min. Oggi invece ulteriore volo officina con a bordo il sottoscritto quale scriba. Siamo riusciti a programmare in modo perfetto la bussola del Dynon come indicato

dal loro manuale sia a terra che in volo. Inoltre abbiamo fatte prove di misurazione dell'altezza comparando i valori sui tre strumenti (Dynon, AvMap e altimetro analogico) a diverse velocità come suggerito da Mario Tietz di Aero Locarno. Onde compensare un pò il vento in quota abbiamo cercato di volare a 90° rispetto al vento. Abbiamo notato notevoli differenze sia per l'altezza che per l'indicazione della velocità.
A bassa velocità (70-100 kt/h) vi sono discrepanze tra i 100 fino ai 250 ft per l'altezza e 12 fino a 18 kt/h per la velocità ; dove i valori più alti sono sempre dati dal AvMap. A velocità da 110 a 130 kt
La differenza aumenta fino raggiungere 352 ft risp. 32 kt !

E con questo voletto siamo arrivati già a 60 atterraggi e 34:23 ore di volo!

20.8.2014 Dopo un ulteriore limatina di ca ½ mm al wedge che avevamo applicato a ridosso dei due static ports e prima che arrivasse il temporale abbiamo fatto un ulteriore veloce voletto di

prova. Effettivamente i valori sono subito migliorati come mi aveva predetto Mario, che avevo interpellato in merito in mattinata e che mi aveva spiegato che visto che sia altezza che velocità non collimavano non poteva essere altro che un problema di static port. (Dynon / Speedmeter ora 120 kt e AvMap 127 kt e anche l'altimetro differiva solo ancora di 50-100ft) In volo ci siamo persino presi qualche goccia di pioggia in quota sopra le isole di Brissago senza però che sia entrata acqua in cabina!
Dopo l'hangaraggio abbiamo subito ridotto ulteriormente il wedge fino alla base.

6.9.2014 dopo che ieri venerdì a seguito della meteo avversa che ha costretto Luca e Gregi a fare dietro front in quanto non era possibile passare l'arco alpino , oggi dopo una spasmodica attesa fino alle 10:30 i nostri eroi in soli 52 minuti hanno raggiunto Grenchen dove in pomeriggio Luca ha assolto il pensum di 7 salite come richiesto dal accompagnatore designato della EAS per il test del rumore con la supervisione di un esperto del UFAC.

Dopo aver pernottato nel albergo del areoporto domenica di buon ora i nostri eroi si sono recati a Payerne all'Air 14 ma questa volta in automobile quali VIP con il direttore del Hotel e in serata dopo un rientro a Grenchen assai avventuroso in parte a piedi e alla fine poi in Taxi hanno ripreso la via del rientro a Magadino impiegandoci nuovamente soli 52 minuti con punte di 176 kts (320 kmh) groundspeed GPS e anche con qualche zigo zago fra le nuvole.

Domenica ci ha fatto visita Eric Schlanser e consorte un membro del TailwindForum e medio dentista in pensione che stà costruendo anche lui un W10 triciclo e che avevamo incontrato a Baraboo nel 2011. Purtroppo non gli abbiamo potuto far vedere il nostro gioiello visto che era ancora in trasferta.

Ci sono arrivate anche buone news from Italy. I-NUCC ha spiccato il suo primo volo con piena soddisfazione del test pilot professionista ingaggiato da Lorenzo Nucci. Complimenti !

21.9.2014 Dopo aver tolto anche il wedge residuo Luca e il sottoscritto ci siamo fatto un bellissimo volo officina di 01:05 fino al Gottardo e ritorno accompagnati da tre colaratissimi arcobaleni e una leggera pioggerellina in Val Bedretto. Dopo aver analizzato i valori speed e altitude misurati Luca si è dichiarato soddisfatto.