un capitolo di tutto quanto succede intorno all'areoporto e quindi anche un breve accenno sulla nostra presenza presso la Heli TV. Ieri gli ho quindi spedito la bozza con alcune foto.

**2015**

**6.1.2015** Giorno della Befana. Meteo perfetta e quindi primo volo dell'anno con Gregi come flight engineer fino a Samedan e ritorno coi nuovi silenziatori Liese. Soggettivamente sembra che abbia cambiato solo un pò il carattere del rumore. Luca dixit: adesso è più come il rumore di un maggiolino! Visto che il rivelatore CO non si rigenerava più l'abbiamo sostituito con uno nuovo. Per questo volo abbiamo in aggiunta messo in funzione il rilevatore di CO elettronico che avevo comperato da Aldi e che è rimasto sui 0 ppm durante tutto il tempo.

**1.2.2015** Per tutto il mese di gennaio Luca le ha provate proprio tutte per capire il perchè dei problemi con la nostra radio ICOM A200. Ieri e oggi con l'aiuto di Lele, Saverio Mengotti e Ernesto Looser hanno scambiato le radio dal Paiperino al HB-YTW arrivandone finalmente a una: con la Bendix / King sul Tailwind tutto ha funzionato alla perfezione mentre con l'ICOM sul Paiperino stesso problema come prima sul Tailwind. Con la Bendix / King il fastidiosissmo fruscio non c'era più e neanche i black outs con la torre. Sembra proprio essere la nostra ICOM che è diffettosa. Saverio che oggi ha fatto il suo primo voletto con Luca e che è rimasto impressionato dalle prestazione del nostro mezzo anche nelle raffiche sopra il Ceneri sarebbe disposto a cederci una sua Bendix in cambio di qualche oretta di volo se vediamo che così riusciamo a risolvere il nostro problema.
Luca ha approffitato del volo per testare anche il raccordo dello scarpone sinistro e delle prolunghe dei "fences" del parabrezza applicando dei filetti di lana. Risultato : wheelpants areodinamica laminare perfetta. A livello fences ha notato uno spostamento di filetti verso l'interno sul lato destro probabilmente dovuto al prop wash.

**1.3.2015** Volo officina con la Radio Bendix / King 97A di Saverio montata definitivamente: trasmissione e ricezione perfetta in tutte le fasi di volo. Spingendo un pò sul throttle la bestia ha raggiunto i 179 kts (331,5 km/h ) con 2450 rpm a 9000 ft. Piccolo inconveniente il fairing scarpone carrello non ha retto alla velocità. Dovremo rifarlo rinforzato o in Kevlar carbonio.

**5.3.2015** Dopo aver preparato il mezzo come se fossero nella pit lane di Reno Luca, Paul, Gabriele e Guido One oggi hanno potuto presentare il bolide al controllore dell'UFAC per il Biannual : "cosa devo controllare , qui non c'è niente da controllare tutto è perfetto" è stato il commento del signor Infranca.
Unico piccolo neo riscontrato tanto per non sentirsi proprio inutile: un pò di ruggine sulla levetta della clappa del meccanismo carb-heat che a suo avviso stonava un pò rispetto alla perfezione del resto.

**21.3.2015** Dopo una mia piccola pausa forzata per imprevisti di salute eccomi di nuovo operativo. Così per ricominciare oggi Luca e il sottoscritto abbiamo fatto un salto in areoporto per verficare alcune cose e imbastire le prossime migliorie quali: l'applicazione di un air oil separator per evitare il continuo sporcarsi della pancia del velivolo a causa dei fumi uscenti dal crank case breader tube che con i nuovi silenziatori che soffiano verso l'esterno è persino più visibile anche sull'esterno del canale di uscita degli scappamenti,

cercare una soluzione onde evitare che la parte prossimale esterna con la vite di fissaggio delle cinture di sicurezza sfreghino contro lo sky dei sedili, e naturalmente rifare i diversi fairings con le relative migliorie previste. Facendo il sunto dei protocolli di volo ho trovato che il conta-ore  Hobbs del motore segna 104,5 ore e le ore effettive di volo sono 56:15 con 77 voli , 89 atterraggi  e un consumo medio di 27,5 L/ora di Avgas, con punte fino a 32 L/ora nei voli con grandi salite fino a oltre 14 000 ft (Cervino, Monte Rosa, ghiacciao del Aletsch etc.)

**25.4.2015** Dopo lunga astinenza dal bricolage comune a Lodrino ieri finalmente Luca, GuidoOne e il sottoscritto ci siamo ritrovati per una jam sessione di "gratta e vinci" con carta vetrata e olio di gomito sui diversi fairings che avevo preparato in precedenza e oggi ci siamo ritrovati a Magadino per la prova sul posto. Ora non resta altro che finirli e poi verniciarli. Luca domani con l'aiuto di Emil monterà anche l'air- oil separator che avevo ordinato da Spruce.

**2.5.2014** Oggi sabato 2 voli officina per testare l'air-oil separator che ha funzionato alla perfezione. Il primo volo con Saverio e il secondo con Guido Benz che è rimasto allibito dalle prestazioni del nostro mezzo. In settimana Luca toglierà il lamierino invernale dietro al radiatore dell'olio visto che le temperature non sono più quelle invernali.

**9.5.2015** La meteo non è tra le migliori ma quelli dell' EAS hanno fatto sapere che il test del rumore avrà luogo comunque e quindi i nostri eroi Luca e Gregl sono decollati alle 10:10 alla volta di Grenchen.
Hanno dovuto salire sia all'andata che al ritorno fino a 14 000 ft e oltre per evitare i grossi cumuli a nord delle Alpi.
Il test sembra essere andato bene anche se il risultato finale lo sapremo solo fra un mesetto. L' esperto EAS che ha accompagnato Luca durante i 25 minuti di volo alquanto balleronzoli ha persino dovuto far uso del apposito sacchetto porsogli da Luca che lo ha visto in difficoltà nelle turbolenze.
Il volo di andata Locarno - Grenchen è durato 51 minuti e quello del rientro 45 minuti con punte di 192 kts GS e 151 kts CAS. Tutti i parametri sono rimasti nei limiti. Sarà poi l'effetto dei nuovi wheelpant fairings ?

**10.5.2015** Ormai il nostro Test and Chief Pilot è insaziabile. Anche oggi domenica è andato a farsi un giretto intorno al Cervino in compagnia di un nuovo passeggero e per la prima volta ha raggiunto i 2650 rpm e 163 kts CAS !

**29.5.2015** Questo venerdì solo Luca e il Vostro scriba si sono ritrovati a Lodrino per una jam session di bricolage: costruzione di un lamierino con finestra mobile da usare come deflettore a copertura variabile del radiatore dell'olio nei periodi freddi e

finissage dei fences del W/S. Però lo scopo primario della trasferta era quella di fare un pò di ordine in officina, e caricare le parti dello Zenair nel furgone di Luca per poi portarle all'Open Lab a Lamone. Ma niente di tutto ciò .

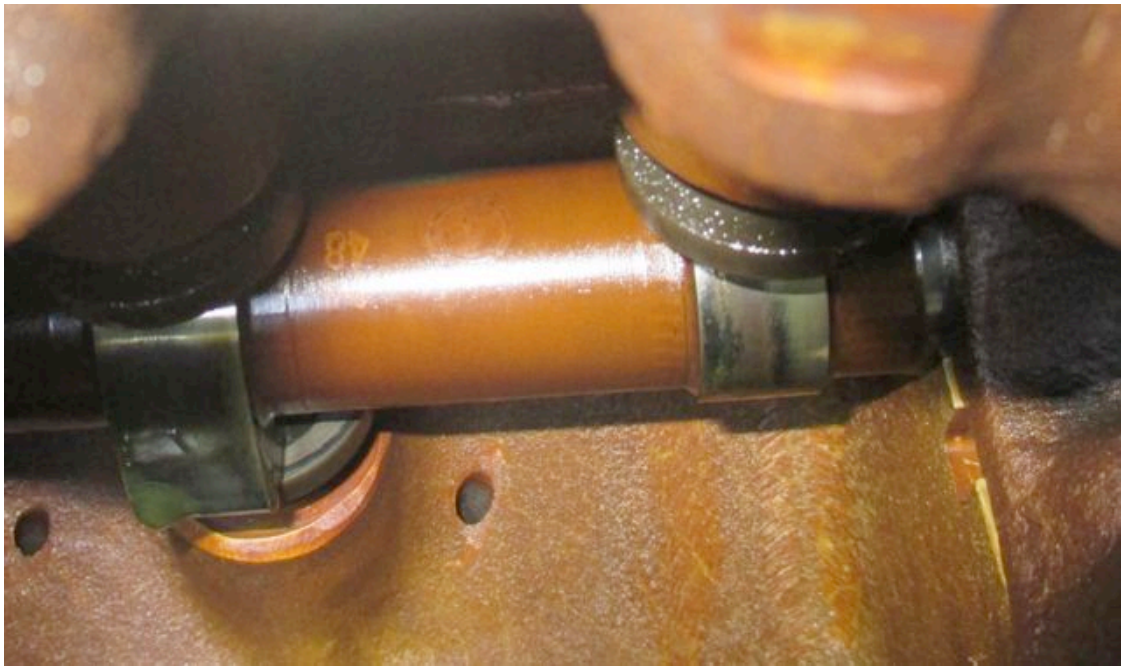
**6.6.2015** In trepidante attesa di un responso per il test del rumore di un mese fà Luca ha fatto un pò di banked turns sopra Pino anche in previsione della "partecipazione" agli airraces di Reno.

**20-21.6.2015** Ieri finalmente è arrivato il permesso di volo definitivo (PtF) e oggi sabato Luca è Paul sono partiti alla volta del Raduno del CAP toscano a Montecchio a nord di Arezzo insieme a Sandro Lumiella con il suo Sport Cruizer e un altro equipaggio con un Cessna 150. Sia all' andata che al ritorno hanno dovuto fermarsi a Brescia per fare dogana.
La nostra scheggia si è comportata benissimo e i nostri eroi hanno persino vinto il 1. premio per il miglior autocostruito. La coppa (trofeo Gigi e jusy Meazza) era così grande e pesante che non ci stava nel Tailwind percui Sandro l'ha dovuta trasportare sul suo velivolo visto che era solo.
Luca mi ha telefonato dicendomi che sarebbero rientrati verso le 18 percui ho preparato una accoglienza a suon di sax.

**18.7.2015** Dal 30.6. siamo "grounded" e non vi racconto balle! A seguito di una TM del UFAC datata gennaio 2014 e di cui l'EAS ci ha informato con lettera solo il 15.6.2015 dobbiamo far fare una estesa revisione del motore prima di poter nuovamente volare visto

che si tratta di un motore che ha ormai 27 anni dopo l'ultima revisione totale fatta dalla MTU a Monaco in Germania. Abbiamo subito richiesto il prolungamento del TBO che ci è stato accordato immediatamente dall'UFAC e abbiamo anche inoltrato la richiesta di decertificazione al EAS per evitare ulteriori inutili inghippi burocratici come da me auspicato da tempo.
Ora si tratta di organizzare il resto nelle prossime settimane.
Luca ha subito interpellato il signor Infranca che ci aveva fatto il biannual alcune settimane fà. Egli si è dichiarato pienamente d'accordo che questa revisione venga fatta con Guido Benz che ha la licenza M+C e che si era gentilmente messo a disposizione se avessimo avuto bisogno a questo proposito.

**22.8.2015** Questa settimana è stata molto intensa con la "Sonderkontrolle" del motore fatta secondo la Checklist del EAS . Insieme a Guido Benz lunedi 17 e martedì 18 abbiamo ( Luca, Guido 1 e il sottoscritto ) tirato i due cilindri 1 e 4 e controllato lo stato del albero a camme e del collo d'oca oltre a tutti gli altri punti menzionati nella Checklist. Ora abbiamo di nuovo il permesso di volo.
Dopo aver rimontato tutte le componenti abbiamo potuto fare una prima prova motore senza problemi e ieri dopo aver cambiato l'incidenza del piano di coda alzando il bordo di entrata di un buco Luca ha fatto un volo di officina. Risultato: adesso l'aero a tendenza a cabrare percui dovremo trovare una soluzione intermedia.



**9.9.2015** Nel frattempo Luca e il sottoscritto hanno ovviato alla tendenza al cabrare facendo due nuovi fori esattamente a metà tra i due usati in precedenza e piazzando all'interno una piattina di rinforzo in alu da 5 mm fissata con un ulteriore bullone AN 4.
Un volo officina ha confermato la bontà di questa nuova scelta .

Il weekend scorso Luca e GuidoOne hanno partecipato al raduno del CAP a Pavullo che si trova non lontano da Maranello. La nostra amante pare si sia comportata benissimo, confermando l'ora perfetto assetto di volo orrizzontale ben trimmabile a seconda del carico e della velocità.
Oggi ho rimpiazzato le due semicinture di sicurezza laterali con delle nuove ora regolabili e che non sfregano più contro l'imbotttura dei sedili.

**26.9.2015** ieri in prima serata Luca ha portato a spasso un suo amico con sorvolo del ghiacciaio del Rodano e sulla via del ritorno ha fatto due low pass a 178 kts GS sopra la pista di Lodrino dove stavano preparando il campo per il raduno internazionale degli areomodellisti dell'indomani a cui siamo invitati anche noi .

**8.11.2015** oggi è venuto a trovarci Aurélien Parent con suo padre e due amici da Chambery in Francia. Aurélien sta costruendo anche lui un TW 10 e voleva vedere da vicino il nostro. Purtroppo Luca non ha potuto fargli provare l' ebrezza del volo con il nostro mezzo poichè in fase di run up ha avuto dei problemi col magnete destro che in seguito dopo la partenza degli ospiti si sono risolti durante un ulteriore run up con smanettamento del primer e quindi dovuti con grande probabilità semplicemente ad una candela bagnata.

**23.11.2015** Domenica scorsa c' è stata l' annuale castagnata questa volta organizzata da Gregi e Luca nel Bunker di Giovanni Mumenthaler a Ponte Brolla. Con i proprietari del sito eravamo in quattordici. Una locazione veramente impressionante a tal punto che Lele e il sottoscritto hanno presto dovuto alzare bandiera bianca per sintomi di claustrofobia.
In settimana Ernesto Looser con Luca come copilota hanno fatto un pò di esercizi con una decina di atterraggi. Così fra poco avremo un secondo "pilot in comand" che potrà portare a spasso noi vecchietti.

Foto qui sotto ripresa dagli amici di Ernesto a bordo di un RV 10 all'entrata della Vallemaggia.

Anche quest'anno è stato pieno di soddisfazioni e successi ma anche con alcuni contaccolpi volge al termine. Abbiamo ormai accumulato in totale più di 80 ore di volo e 140 atterraggi. Il Hobbs segna oltre 150 ore .
La meteo come si nota su l'ultima foto non è proprio di quelle che si direbbero invernali, anzi le temperature sono piuttosto primaverili con punte fino 15° C e oltre a Magadino. Una spruzzatina di bianco almeno sulle montagne non stonerebbe.
Penso sia giunto il momento giusto di fermarmi qui con questo mio lungo racconto. È stata una bellissima avventura che abbiamo potuto vivere insieme durante questi gli ultimi 15 anni. Colgo l'occasione per ringraziarVi tutti di cuore per le divertenti e arricchenti giornate e serate passate insieme.

Buon Anno 2016
e con questo mi congedo da Voi tutti e may You always have a Tailwind
il Vostro devoto scriba  G2