

L'Aero Club acquisisce un idrovolante di tipo mai posseduto in passato

Il Cessna "Stationair" N206BJ

di Cesare Baj



Anni fa avevamo avuto la possibilità di provare per alcuni periodi un idrovolante Cessna 206 idro ed eravamo stati colpiti dalle sue prestazioni e dal carico utile, oltre che dalla possibilità di operare su onde di una certa dimensione, grazie al volume e alla lunghezza dei galleggianti. In quei mesi capimmo perché la Cessna chiamò quell'aereo "Stationair", contrazione di "Station Wagon of the Air". Una vera macchina da carico volante.

Tuttavia questo aereo fu sempre considerato al di sopra delle possibilità del Club, trattandosi di una macchina di notevole costo di acquisto e di esercizio.

Una serie di fattori ci hanno invece indotto a cercarne e poi ad acquisirne un esemplare.

Il primo di questi fattori, determinante, è il deprezzamento a cui il dollaro è andato incontro in questi anni. Dalla parità dei tempi in cui acquistammo il Lake "Renegade" (1 euro = 1 dollaro) siamo giunti a un'epoca in cui 1 euro vale circa 1,5 dollari, con evidenti vantaggi se si deve acquistare un aereo negli Stati Uniti.

Il secondo fattore determinante è stato la

maturata volontà di acquisire un aereo con galleggianti più grosso di quelli tipici usati per la scuola, ovvero dei Cessna 172.

Il terzo elemento che ci ha fatto meditare è il progressivo e notevole peggioramento delle condizioni della superficie nei primi bacini del Lario, che rappresenta ormai il maggiore fattore limitante della nostra attività, in particolare da Pasqua a fine settembre. Tali condizioni inducono alla scelta di aeromobili in grado di reggere a forti sollecitazioni di onde di imbarcazioni.

Eccoci dunque a seguire sempre più attentamente le offerte dei mercati europeo, canadese e statunitense. Scambi di mail, segnalazioni sempre più fitte, scanning serale del web, continue valutazioni tecniche delle macchine così come si trovano descritte negli annunci, con le loro modifiche ed STC, nelle numerose varianti prodotte dalla casa costruttrice nel corso degli anni.

Ecco le caratteristiche della macchina ricercata: deve essere un Cessna U206G (dove "U" è la lettera data dalla Cessna che sta per

“utility”) e G è l'ultimo tipo di 206 prodotto negli anni Ottanta prima che la Cessna decidesse di interrompere la produzione degli aerei leggeri, a causa della nota vicenda legale che seguì un incidente, ingiustamente costata alla casa americana 24 milioni di dollari. La Cessna avrebbe poi ripreso a costruire il 206, in versione “H”, con motore Lycoming da 280 HP, nel 1998 (la Cessna era stata acquistata dalla Textron Lycoming che riprese la produzione dei 206 con i suoi motori, abbandonando gli storici Continental).

Altro requisito è che l'aereo sia il meno rumoroso possibile. Dunque deve avere la combinazione di motore-elica che assicuri la minima rumorosità.

L'aereo deve inoltre avere tassativamente motore aspirato, con l'esclusione dei modelli

“turbo”, che per le attività del Club presentano aspetti molto negativi.

Infine è opportuno che l'aereo monti le estremità alari allungate che aumentano il carico massimo al decollo (detto anche MTOW o Gross Weight) a 3800 libbre, contro le 3600 dei modelli normali.

A sinistra, gli apparati radio e l'autopilota. Sotto, il pannello.



Cerca oggi, cerca domani, dopo qualche mese, sepolto tra mille annunci, alla nona pagina di un sito di compravendita di aerei, ecco apparire l'offerta qui riportata:

CESSNA C206G AMPHIBIAN

1979 U206G , 1206TT, 288 STOH, 170 on New Hartzell Prop, Factory Float Kit, Robertson STOL, King Digital IFR - KX165, KX155, KN64, KT76C, KMA24, NAT Intercom (4-place), M3 GPS, Coupled 400A Autopilot, WX8 Stormscope, Shaden Fuel Flow/Totalizer, JPI Engine Monitor, GAMI Injectors, Flint Tip Tanks (120 gal total), BAS 4 Point Seaplane Inertia Harnesses, Tanis Engine Heater, ICOM Marine VHF (with separate antenna), NDH, Custom Exterior Paint (9-9.5), Original Leather Interior (7), Complete Logs. Hangered personal toy, not a runout workhorse.

L'aereo, che in passato era stato via via dotato di galleggianti idro PK ed Edo e di galleggianti Wipline anfibi, è del tipo cercato, ha i seaplane fittings installati dalla fabbrica, poche ore totali (i 206 sono aerei da lavoro e si trovano di solito con 4000-9000 ore), due kit che gli conferiscono caratteristiche STOL, ovvero le citate estremità alari (che contengono anche 30 galloni supplementari di carburante) e il Robertson stol kit, che usa gli alettoni anche con la funzione di flap.

Il motore ha ancora qualche centinaio di ore davanti, ma è del tipo originale (IO520F) che gira a 2850 giri, decisamente rumoroso. Dunque facciamo la scelta di permutarlo con un Continental IO550, un motore che gira a 2700 giri, quindi molto meno rumoroso.

Fortuna vuole che il proprietario abbia già applicato un STC per l'installazione di un'elica





In alto, il pannellino di gestione dei due serbatoi supplementari posti nelle estremità alari.

Al centro, tappo del serbatoio di tipo migliorato, che evita contaminazioni del carburante.

Qui sopra il pannello del flussometro totalizzatore di tipo avanzato.

Harzell da 78 pollici (170 ore da nuova).

Ottima cosa, perché quel motore con quell'elica sono la combinazione meno rumorosa.

La combinazione più efficiente per la velocità sarebbe quella con elica Harzell da 80 pollici (l'altra contemplata nell'STC), ma noi sacrificiamo volentieri qualche nodo in crociera per una minore rumorosità e, per un po' più di "tiro" alle basse velocità (assicurato dall'elica più corta, ma con passo modificato).

L'aereo ha parecchi gadget. Alcuni utilissimi, come l'Engine monitor A700, che consente un controllo completo della combustione in ciascun cilindro e uno Shaden fuel flow meter e totalizer, tutti strumenti che consentono di usare al meglio il relativamente delicato motore Continental.

Sul motore ottenuto in permuta sono inoltre applicati gli iniettori GAMI, che regolano la miscela aria benzina in modo differenziato in ciascun cilindro, diminuendo i consumi.

Sono presenti sul cruscotto altri gadget di qualche utilità, come l'autopilota, il modello più semplice di Stormscope, un GPS non cartografico, che in realtà è desueto, ma che può essere sempre usato per conoscere latitudine e longitudine o per seguire una rotta lungo waypoint definiti dal pilota.

Avute foto e dettagliate descrizioni dal proprietario, che evidenziano che l'aereo non ha mai subito danni, che non è mai stato in acqua salata, che è sempre stato hangarato, che ha interni in ordine, capiamo che si tratta proprio di quel che cercavamo.

Il proprietario lo ha definito "Hangered Personal Toy, Not a Runout Workhorse", ovvero il giocattolo di un privato sempre tenuto in hangar, non un cavallo da lavoro di qualche azienda di trasporto.

Sapendo da nostri amici americani che altri sono interessati a quell'aereo e sapendo che se andiamo a vedere l'aereo sarà difficilissimo ottenere una riduzione di prezzo, avviamo subito una breve, ma complessa trattativa che riduce sensibilmente il prezzo di vendita inizialmente richiesto già prima della nostra partenza per l'America, sempre che si verifichi che l'aereo ha le caratteristiche dichiarate.

Ci pare troppo bello. Per il prezzo pattuito si trovano macchine vecchie e usurate, con bolli e bugni, conciate dentro, con galleggianti idro che hanno fatto la guerra, male strumentate, poco accessoriate.

Cessna 206 anfibi decenti si trovano normalmente a prezzi molto più alti. Come è possibile che a quella cifra abbiamo trovato una macchina così bella? Qui subentra un altro fattore che non avevamo considerato: gli USA, impegnati su un fronte bellico esterno, stanno contemporaneamente vivendo una delle più profonde crisi finanziarie della loro storia, tale da far paventare, tra il resto, la chiusura delle maggiori case automobilistiche e l'impossibilità dei fondi di pagare le pensioni a milioni di cittadini. Ciò significa che il mercato dell'aviazione generale è alle corde e c'è

molta, anzi moltissima offerta. E, come si sa, quando c'è molta offerta rispetto alla domanda i prezzi tendono al ribasso.

Proprio una congiuntura di fattori favorevolissima al compratore europeo.

La trattativa avviene quando è appena passato il momento magico dell'euro a 1,59 dollari, ma fortunatamente non abbiamo perso troppo tempo e fruimo di un cambio solo di poco inferiore.

Partiamo dunque per Amsterdam e Detroit, per raggiungere con una macchina in affitto Waterford, ove sta l'aereo.

Dopo aver fatto 7000 chilometri per vedere qualcosa, il momento in cui quel qualcosa appare alla vista è molto speciale. E la prima impressione rimane indelebilmente nella memoria, anche a distanza di anni.

E che intima soddisfazione si prova quando la primissima impressione non solo conferma quel che si immaginava e sperava, ma presenta una realtà ancora più bella.

Insomma: l'aereo è uno splendore. In pochi secondi, quando ancora la nostra macchina gli si avvicina sul piazzale interno dell'aeroporto,

lo mangiamo con gli occhi, scrutandone ogni superficie, ogni dettaglio, alla ricerca di qualche difetto. Ma di difetti non ce n'è.

E difetti non ne emergono nemmeno nell'ispezione di ore e ore, anzi di un'intera giornata, che Danilo fa in ogni anfratto della fusoliera, del motore e dei galleggianti. E non ne emergono ugualmente in seguito all'analisi della documentazione, maniacalmente tenuta dal proprietario, che racconta la storia della macchina dalla sua fabbricazione al giorno d'oggi, così come quella di tutto ciò che vi è montato. Ci colpisce in particolare l'ispezione dell'interno della fusoliera, tolte le pannellature, che appare in uno stato perfetto.

Dopo aver conosciuto il proprietario, un precissimo ingegnere della General Motors in pensione, che tiene l'aereo in un suo piccolo hangar-officina perfettamente organizzato, capiamo come l'aereo possa trovarsi in quella forma.

Bene, dopo 10 ore di ispezioni, affare confermato e proprietario anche contento che l'aereo finisca al "famoso" Aero Club Como. Prima che ce ne andiamo mi presenta una copia del mio libro *Seaplane Operations* che aveva



Sopra, finestratura bombata per il pilota.
A fianco, un momento dell'ispezione dell'aereo.



acquistato anni prima e che aveva fatto firmare dal curatore dell'edizione americana Dale De Remer quando lo aveva incontrato in un safety seminar. Chiede che glielo firmi anch'io, cosa che ovviamente mi fa un gran piacere.

Finita la missione di acquisto, ci prendiamo mezza giornata per visitare l'Henry Ford Museum, uno dei grandi musei americani, con una ricca sezione dedicata all'aviazione.

Infatti la Ford, negli anni Trenta, produsse il celebre Ford Trimotor, anche in versione idro.

Inoltre, a guerra incominciata, il governo degli USA chiese alla Ford di applicare le tecniche della catena di montaggio alla produzione dei bombardieri B-24 "Liberator", con il risultato che dopo qualche mese dalle fabbriche di Willow Run, vicino a Detroit, ne usciva uno ogni 59 minuti (ritmo coerente con la coeva produzione di una nave "Liberty" al giorno).

L'indomani partiamo dunque alle 6 di mattina per un viaggetto di 1000 km in direzione di Minneapolis, sede della Wipaire, azienda che dovrà installare il motore ottenuto in permuta, studiare alcune modifiche, in modo tale che siano accettate dall'autorità aeronautica europea quando l'aereo dovrà essere certificato nel nostro continente, e fare l'annual inspection, così che l'aereo sia preparato per il suo viaggio in Europa.

Nel viaggio ci fermiamo a Chicago a visitare una ditta che applica ai 206 speciali motori IO550 modificati con un sistema di alimentazione particolare e con elica Harzell "Scimitar". Cerchiamo di capire se la combinazione sia interessante per la rumorosità, ma scopriamo che il tutto non è approvato per gli idrovolanti, se non "sul campo", e che la Scimitar va bene per aerei molto veloci, rendendo meno alle basse velocità.

Alla Wipaire è da poco approdato, nel settore commerciale, una vecchia conoscenza, Haig Hagopian, che avevamo incontrato nel 1986 a Kissimmee, quando lavorava alla Lake. Il mondo è piccolo e quello idro ancora di più. Nella fabbrica di Minneapolis siamo trattati come veri amici e ci favoriscono in ogni modo. Troviamo un bellissimo set di galleggianti idro PK, un modello particolarmente adatto per operare in acqua salata e su onde di notevole

altezza. In condizioni eccellenti, erano stati tolti da un 206 che ha montato galleggianti anfibi Wipline. Li acquistiamo dopo 2 minuti che li abbiamo visti a un prezzo incredibilmente basso.

Nel frattempo giunge dall'Italia la "bella" notizia che ci troviamo nella condizione di avere bisogno di un paio di galleggianti Wipline 2100A anfibi, da installare su un nuovo Piper. Siamo proprio nella fabbrica e siamo dunque facilitati nel trattare di persona l'acquisto di un set di quei galleggianti, che otteniamo infine a condizioni di specialissimo favore, essendo noi divenuti i dimostratori in Europa dei galleggianti Wipline per idrovolanti leggeri.

In questo turbine di acquisti arriva anche un set di galleggianti Wipline 3730 anfibi, che non è esattamente quel che desideriamo, intendendo tenere l'aereo prevalentemente sui galleggianti idro, ma che otteniamo condizioni ugualmente eccezionali, sempre nel nostro ruolo di dimostratori europei.

Dunque due set di galleggianti giungeranno a Como via nave, insieme al carrello del 206, mentre i Wipline anfibi viaggeranno con l'aereo. La traversata atlantica soffrirà di una lieve riduzione di velocità per la presenza dei galleggianti, ma potrà essere effettuata con un notevolissimo margine di sicurezza in più.

Dopo aver acquistato il Cessna 172 XP con galleggianti sia idro che anfibi, abbiamo ora acquistato un 206 con galleggianti idro e anfibi e carrello. Diciamo che vogliamo essere preparati a tutte le evenienze.

A Minneapolis ci troviamo proprio nei giorni della convention repubblicana e la città brulica di personaggi e troupes televisive. Si parla solo di McCain e della sua rude candidata vice che viene dall'Alaska, una vera dura, tutta armi e vita in terre selvagge. Una scelta che ci pareva potesse favorire il lievemente scialbo McCain nella corsa alla Casa Bianca.

Siamo costretti a fare altro per un paio di giorni, anche a causa del Labour Day, festa nazionale, e approfittiamo per fare un giro di un paio di centinaia di miglia sul Mississippi, lungo il quale osserviamo, tra l'altro, molte aquile con il collare, quelle che sono presenti nelle insegne nazionali e sulle monete.



Ora parliamo un po' del 206 N206BJ. Si tratta di una macchina prestante, resa molto migliore dai due kit stol installati e ancor più dai generatori di vortici che installeremo, tutte modifiche che riducono la velocità di distacco e contatto a circa quella di un Cessna 172.

Perché abbiamo preso due set di scarponi? Perché nella stagione in cui si portano molti passeggeri e la superficie è parecchio rovinata dalle onde è opportuno avere una macchina leggera e con il massimo carico utile. I galleggianti PK sono universalmente considerati superiori a quelli di ogni altra marca su superfici mosse, cosa che li rende adatti alle operazioni nei nostri bacini massacrati da battelli, aliscafi, catamarani e dalle barche del Tasell.

La configurazione "idro" è quella di tutti i 206 usati nel mondo per svolgere qualche funzione ed è da considerare quella standard.

I galleggianti anfibi potranno invece essere installati in stagioni più tranquille, per impieghi che non richiedono un grosso carico utile, ma la versatilità dell'anfibio. Questa configurazione, infatti, peggiora notevolmente le caratteristiche dell'aereo ed elimina un paio di posti a sedere, un problema comune a tutti gli anfibi con galleggianti.

L'aereo anfibio consente anche di svolgere più facilmente missioni particolari in luoghi lontani, per esempio legate alle riprese per spot pubblicitari o film.

L'autonomia dell'aereo in crociera veloce, grazie alla capacità dei 4 serbatoi, che ammonta a 108 galloni, è di 6 ore e mezza.

Veniamo a un'altra caratteristica dell'aereo: la rumorosità. Originalmente il 206 è rumoroso. Con l'elica e il motore che abbiamo scelto lo è molto meno. Nondimeno potrebbero rivelarsi opportuni alcuni accorgimenti operativi, quali la scelta di usare l'aereo per voli di almeno un'ora, per evitare il viavai continuo.

Ciò al di là delle normali e ovvie procedure già pubblicate, come la scelta di non effettuare variazioni di potenza significative sul cielo campo.

Parliamo ora del motore. Il motore Continental è più economico e leggero, ma più delicato dei Lycoming a cui siamo abituati. L'applicazione sul 206 ha sempre presentato problemi di surriscaldamento, tanto che la TBO (la vita del motore prima della revisione) è di 1700 ore, contro le 2000 dei Lycoming, e può essere necessaria una completa o parziale "top overhaul", ovvero una revisione della parte alta (cilindri, valvole) a metà della vita del motore.

Il motore richiede dunque regolazioni fini, cosa che peraltro è consentita dai moderni ed efficaci strumenti di controllo presenti sul cruscotto, ma richiede anche, in generale, un uso particolarmente attento per quel che riguarda le temperature. Velocità corrette, monitoraggio nelle salite, corretto uso dei flabelli.



Gli esperti offrono un suggerimento prezioso: se usate un 206 dimenticatevi di usare la manetta come su un aereo, con variazioni di potenza frequenti e accentuate; usatela come su una nave. Fate variazioni lente e progressive, non togliete mai motore di colpo, non date mai motore di colpo. Fate meno variazioni che potete. Ogni volta regolate finemente la miscela aria-benzina, in linea di massima per la "best power" o, in crociera, per la "best economy", e controllatela; tenete bene sott'occhio le temperature.

Se tutti usassero queste accortezze anche con gli altri motori la vita sarebbe più bella.

Ora un'altra novità: l'aereo verrà tenuto immatricolato americano, ovvero "N". Questa scelta deriva dalla volontà di tenere installate le 13 modifiche applicate, più un paio che applicheremo noi, molte delle quali richiederebbero un lungo iter burocratico per l'accettazione in Europa.

La necessità di queste modifiche deriva da considerazioni di sicurezza. Si tratta infatti di aggiunte e impianti che consentono di ridur-

Oggetti presenti nella sezione aeronautica dell'Henry Ford Museum.



re le sollecitazioni sulle strutture, di controllare meglio il motore e di aumentare i margini di sicurezza nelle manovre. Pensiamo al Robertson stol kit, per esempio, alle ali allungate o ai generatori di vortici.

Dunque l'aereo verrà intestato all'Aero Club Como International Trust, con sede negli USA, appositamente creato, di cui l'Aero Club Como è beneficiario.

Per la parte fiscale, il Trust provvederà a importare e sdoganare l'aereo in Italia, che potrà quindi volare a pieno titolo indefinitamente nel nostro paese.





Due aerei visti a Waterford. Qui sopra, un warbird perfettamente restaurato. A sinistra un Turbo Goose, del tipo che verrà presto rimesso in produzione.

Peraltro sono in vista cambiamenti nella burocrazia europea. Parrebbe che finalmente, con enormi vantaggi per l'aviazione e per la sicurezza del volo, le autorità europee abbiano deciso di accettare le modifiche (STC) approvate dalla FAA, ovvero dall'autorità dell'aviazione statunitense. Quando questo sarà operativo potremo procedere all'immatricolazione dell'aereo in Italia.

Per vostra conoscenza, l'aereo targato "N", ovvero americano, è pilotabile in Italia con la nostra licenza italiana o JAR e in Europa con la licenza JAR.

Dunque non avremo bisogno di licenze diverse da quelle già in nostro possesso. Chi, tuttavia, volesse diventare titolare di una licenza emessa dalla FAA può farlo facilmente seguendo una procedura che può essere avviata dalla nostra segreteria. Lo scrivente la ha seguita e ha facilmente ottenuto la sua licenza americana nell'ufficio FSDO di Minneapolis, nel corso del recente viaggio.

Un aereo bello come quello che abbiamo trovato, di quella stazza e importanza, con tutti quei posti, con gli impianti e sistemi di un

aereo di categoria superiore, richiede un uso consapevole e un alto livello di perizia. Dunque difficilmente potrà essere usato da chi fa un giro di 29 minuti al mese con il 172 e due o tre volte all'anno penserebbe di usare il 206.

Insomma, come il Lake, è un aereo per il frequent flyer e per chi mette da parte l'esaltazione del volo a favore di uno stile di condotta del volo pacata e sicura.

Il livello di responsabilità nel trasportare un passeggero o cinque passeggeri è identico, ma avere intorno a sé, in uno spazio così ristretto, cinque persone la cui vita dipende da noi richiede tutta la nostra considerazione.

Ciò che ci separa dal momento in cui l'aereo sarà sul piazzale Somaini pronto per essere usato è tantissimo lavoro e organizzazione, un lungo viaggio, molta burocrazia, un consistente flusso di denaro.

Noi cercheremo di fare sì che quel momento arrivi presto, per scrivere un'altra bella pagina nella storia del nostro Aero Club.

A sinistra, in volo su alcuni delle migliaia di laghi del Minnesota con un Cessna 180 affittato per un breve giro. Qui sotto, galleggianti "immagazzinati" in un'importante base idro.

