

Idee innovative

A sinistra, il modello del bimotore pressurizzato a propulsione ibrida di Diamond, per ora un progetto, in attesa dei nuovi motori Austro Engine turbo diesel da 300 hp.



L'utilizzo della stessa ala dell'acrobatico regala all'aeroplano limiti strutturali elevati: +6/-3 g in utilizzo, +11,3/-5,6 g quelli dimostrati nelle prove statiche. Una caratteristica, questa, da spendere per garantire la sicurezza della costruzione, poiché nonostante la chiara vocazione sportiva, Corvus ha dotato il Fusion di un abitacolo spazioso adatto anche per il turismo. L'industria aeronautica italiana mostra dinamismo anche in tempi poco felici: Alpi Aviation ha da poco installato il motore Metal Work sul P 300, Golden Avio ha mostrato una versione completamente rinnovata dello F 30 (arrivata in volo), dotata di carrello fisso per poter rientrare nei parametri della certificazione Ulm tedesca. Livrea e interni dell'F 30 sono stati disegnati da Aircraft Studio Design e di Mirco Pecorari, e la realizzazione metallica risulta ora molto curata.

Vittorio Magni, patron di Magni Gyro, è da sempre un uomo pragmatico e concreto: ha sfidato i tanti produttori tedeschi di mezzi a rotore libero mostrando novità e "numeri". Per esempio, il primo M 16 dotato di Rotax a iniezione (912iS), è anche il numero 700 della produzione; l'M 24 Orion, venduto in 99 esemplari, è stato presentato nelle versioni "Vip" e "Rec". La prima mantiene struttura, pesi e forma del biposto Orion classico ma è dotata di lussuosi interni, con utili borse staccabili che in volo diventano comodi poggiatesta e la possibilità d'installare l'iPad nel cockpit. L'M 24 "Rec" si rivolge invece agli operatori che svolgono missioni di controllo del territorio, essendo dotato di 4 videocamere e di un sistema di registrazione digitale. Riguardo al mercato, il confronto con i primi mesi dell'anno scorso evidenzia una diminuzione delle vendite

Stile italiano

Il nuovo aspetto dell'F 30 realizzato dalla piemontese Golden Avio, del quale costruzione e interni (a destra), si sono rivelati di alta qualità.



Un nuovo inizio

Paolo Graziano, proprietario del gruppo Magnaghi Aeronautica, ai comandi dello Sky Arrow 650 dotato di sensori Terrasystem.

in Italia, ma una buona crescita in altre nazioni, Francia in testa. La gamma Magny registra oggi l'uscita di produzione dell'M 18 monoposto e l'arrivo di una variante dell'M 22 Voyager, biposto senza doppi comandi, dotata di confort elevato, bagagliaio da 150 litri e serbatoio maggiorato. Già approvato in Inghilterra, l'M 22 ha ottenuto anche la certificazione tedesca durante il salone. Magnaghi Aeronautica, proprietaria dello Sky Arrow, ha esposto l'aereo in Germania insieme con Terrasystem, mostrando un esemplare 650 Tc/Tcns modificato per ospitare a bordo sistemi di telerilevamento. Il mezzo, certificato Faa e Easa, può essere rapidamente equipaggiato e può operare su piste corte ed effettuare fino a 3 ore e mezza di rilevamenti. A bordo si possono installare tre tipi di sistemi: il Dfr, del tipo multispettrale, che acquisisce segnali nelle bande del visibile e dell'infrarosso ed è già stato usato in Italia e Argentina per ricerche geofisiche; l'Aspis, un sistema ottico che amplia la capacità di acquisizione

Magni omologato

Vittorio Magni riceve il certificato di omologazione Deutscher Aero Club per l'M 22 Voyager.

