

Prova in volo Corvus Phantom RG

### Dimensioni abitacolo

Larghezza	120 cm
Lunghezza da sedile a cockpit	125 cm
Altezza da sedile a cupolino	95 cm



eliminati i piccoli difetti riscontrati in precedenza. Anche nello stallo è sparita la tendenza verso sinistra e il comportamento globale non varia molto rispetto a prima né come prestazioni né come qualità di volo. Nel volo prova ci siamo dovuti mettere a disposizione del fotografo per le necessarie riprese, presentandoci in vari assetti a fianco del velivolo che lo trasportava. terminate le riprese, il pilota di questo aereo, forse eccitato dall'eleganza del Phantom RG, ci ha coinvolto in alcune manovre accentuate che a noi riuscivano bene grazie alla capacità dell'aereo di accumulare e conservare bene l'energia. Ma il "fuori programma" ci ha fatto apprezzare ancora di più la docilità di controllo della macchina. Ci piacerebbe

un po' di maneggevolezza laterale in più specialmente alle basse velocità, ma con questi carichi, questa apertura alare e le relativamente modeste dimensioni degli alettoni è difficile pretendere di più. Nel rientro verso la base ci spingiamo verso le alte velocità e rimaniamo sorpresi: il carico alare è relativamente basso (circa 40 kg/m<sup>2</sup>) e la superficie alare generosa (oltre 11m<sup>2</sup>); ciononostante, alcune stabilizzazioni fatte con diverse potenze e tenendo conto dell'alta temperatura esterna lasciano intravedere velocità a piena potenza prossime alla VNE (270 Km/h), e velocità in crociera veloce superiori ai 250 km/h. Inoltre, le indicazioni anemometriche alle alte velocità sono

diamo tutta potenza e decolliamo in 9 secondi in circa 110 metri, che con una temperatura esterna di circa 35 °C ci sembra una buona prestazione. La retraction del carrello avviene in 7-8 secondi; in salita sui 130 km/h il variometro segna oltre +7 metri al secondo. Una verifica delle stabilità ci consente di notare che quelle longitudinali non sono variate, mentre sull'asse latero-direzionale è sparita la precedente asimmetria sul lato sinistro. La messa a punto della macchina in effetti è molto più accurata e sono stati

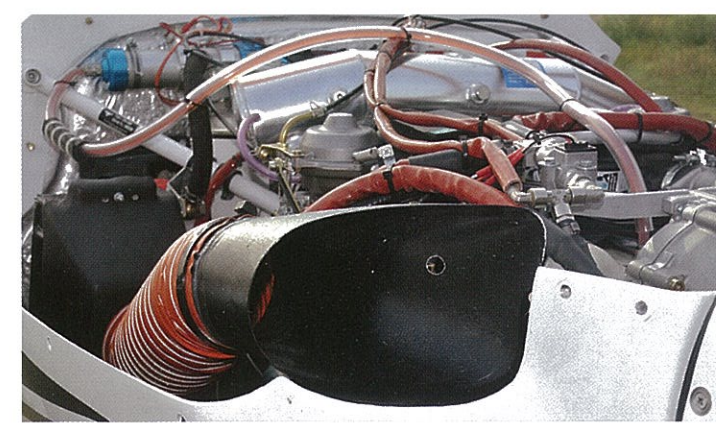
### Emergenza comoda

Sopra, la consolle centrale copre la leva per l'estrazione forzata del carrello; qui sotto, il nuovo Phantom RG ripreso in rullaggio.



### Catturando l'aria

L'installazione del motore è molto curata; qui accanto è visibile il condotto di aspirazione della presa laterale.



inferiori di oltre 20 km/h a quelle reali calcolate con medie su direzioni opposte con il Gps. Questo ci sembra il difetto più importante e, viste le caratteristiche della macchina, sicuramente da correggere presto in quanto rappresenta un potenziale fattore di pericolosità. L'efficienza in planata è oltre 14, uguale o leggermente aumentata rispetto alla versione con carrello fisso. L'uscita del carrello avviene in tempi simili a quelli del rientro e i flap causano un'ottima azione frenante e variazione d'assetto con il miglioramento della visibilità anteriore in finale. In conclusione, il carrello retrattile, ma soprattutto il lavoro di messa a punto hanno portato un risultato migliorativo su un aereo che a noi appare bello anche se con una "velatura" alare un po' abbondante. ■

**FTD padova**

## Vuoi pilotare per professione o per passione ?

L' aeroporto di Padova, a due passi dal centro, è dotato di tutte le assistenze al volo che consentono un addestramento altamente professionale. Telefona o vieni a trovarci.

**I CORSI:**

- PPL (A) Private Pilot Licence
- IR (A) Instrument Rating
- CPL (A) Commercial Pilot Licence
- ATPL (A) Airline Transport Pilot Licence
- MEP Multi-Engine Piston Ratings
- MCC Multi-Crew Coordination
- TYPE RATING
- Biciclo - Complex - Turbo

**E IN PIU':**

- RENEWAL - REVALIDATION
- CONVERSIONI LICENZE NON JAA
- CORSI JAR FCL - JAR OPS
- CORSI PER FONIA IN LINGUA INGLESE - TEA
- CORSI INTENSIVI E PERSONALIZZATI
- POSSIBILITA' DI ALLOGGIO

ARTSTUDIO - PADOVA

**aero club padova**  
1010-2010  
CENT'ANNI DI Volo