



Op final voldoende zicht over de neus.



Super efficiënte vleugels.

AERODYNAMISCH

Op 'kruishoogte' blijkt dat met de aerodynamica helemaal niets mis is. Als de inlaatdruk teruggebracht wordt naar 20 inch, loopt de snelheid door het neergelaten landingsgestel en de geselecteerde flaps vlot terug naar 100 kts (185 km/h). Wanneer deze daarna weer worden ingetrokken, loopt de snelheid bij ongewijzigde powersetting in krap anderhalve minuut naar 135 kts (250 km/h)! Level vliegend (bij een inlaatdruk van 26 inch en 2.400 rpm) loopt de snelheid vervolgens vrij vlot op tot 170 kts (315 km/h). Met de neus

licht naar beneden gedrukt, is de door Boscarol gedroomde 200 kts (370 km/h) zo bereikt, maar dit is kunstmatig. Met het nu aanwezige IO-390-blok zit die 'droomsnelheid' er net niet in, de sterkere IO-540 maakt dit droomgetal wel mogelijk.

BOVENWERK

Het 'bovenwerk' leidt niet tot verrassingen. De Panthera reageert uitermate vlot op gegeven input en laat zich zonder mankeren verleiden tot steile bochten. Angst voor een spin is daarbij niet nodig. Tijdens het testprogramma werd het toestel opzettelijk in een spin gebracht waarbij het zich na tien (op video vastgelegde) volledige omwentelingen en het nodige hoogteverlies weer eenvoudig tot de vliegorde liet roepen. Ook bij langzamer vliegen blijft de bestuurbaarheid om alle assen direct en voorspelbaar. Tot de overtreksnelheid (58 kts/107 km/h clean) wordt bereikt, blijft het toestel goed op de rolroeren reageren. Daarna zakt de neus door de horizon en wordt weer snelheid opgepikt zonder dat het vliegtuig de neiging heeft over een vleugel weg te vallen.

LANDEN

In de nadering naar Friedrichshafen gaat de snelheid terug naar 110 kts (204 km/h) op down wind waarna de flaps naar 15° gaan. Kort daarop gaan bij 90 kts (167 km/h) de wielen uit waarna op final een naderings-snelheid wordt aangehouden van 80 kts (148 km/h) en de flaps naar 45° gaan. Ook tijdens deze vluchtfase blijft het zicht over de neus goed en blijft de respons op gegeven input direct. Daarna volgt een uneventfull landing die dankzij de drie goed afgeveerde en dempende poten gladjes verloopt. Datzelfde landingsgestel is overigens ook ontwikkeld voor gebruik vanaf onverharde (gras)banen.

CERTIFICATIE

Zoals het zich nu laat aanzien, zal de 260 pk-variant van de Panthera in 2017 FAR Part 23 gecertificeerd zijn, waarna het toestel in Italië zal worden gebouwd. Vooreerst wordt daarbij uitgegaan van een aanschafprijs van € 460.000. Daarna komen de Hybrid- en Elektra-varianten beschikbaar. 

