

VITTORIO MAGNI A JEHO VÍRNÍKY

Text: Peter Szolnoky • Foto: Archiv Magni Gyro a V. Magniho

Letectví je plné výrazných osobností, které svou inteligencí, pílí, nadáním a jasnozřivostí udávaly a udávají směr letectví v mnoha jeho různorodých oborech. Příběhy mnohých z nich však zůstávají širší letecké veřejnosti skryty. Jako třeba příběh Vittoria Magniho.

Vittorio Magni se narodil se v roce 1938 a nedá se říci, že by jeho život byl právě neklidnější. Vittorio byl nejmladším z deseti dětí rolnické rodiny a žil na statku nedaleko letiště Besetti v milánské provincii. Od dětství miloval létání, sledoval život na letišti a nespouštěl oči z oblohy. Po studiích získával praktické znalosti a zkušenosti ve firmě MV Agusta v Itálii, kam nastoupil v roce 1956. V roce 1962 byl přijat jako specialista v oddělení pro vrtulníky ve společnosti Montecatini, kde se věnoval vývoji techniky pro letecký postřik plodin a vzdušnou dezinfekci.



• Vittorio s podpůrným vozidlem společnosti *Elitaliana*



• Vittorio ve Friedrichshafenu při představení vrtulníku M26 Victor

V roce 1964 společně s pilotem Enzem Flamminim Vittorio založil společnost pro letecké práce se specializací na postřik plodin, ke kterému používali vrtulník Bell 47. Ale to už Vittoria silně přitahovaly vírníky. V roce 1967 dovezl z USA plány na vírník Bensenovy konstrukce a postavil ho. A i když šlo zatím o vírník bez motoru, jednalo se o vůbec první vírník v Itálii. První vzlet Vittorio uskutečnil na místě vskutku historickém, z plochy starého letiště Gianni Caproniho s laskavým svolením hraběnky Marie Fede Caproni.



• Bell Model 47 společnosti založené Vittoriem a kapitánem Enzo Flamminim

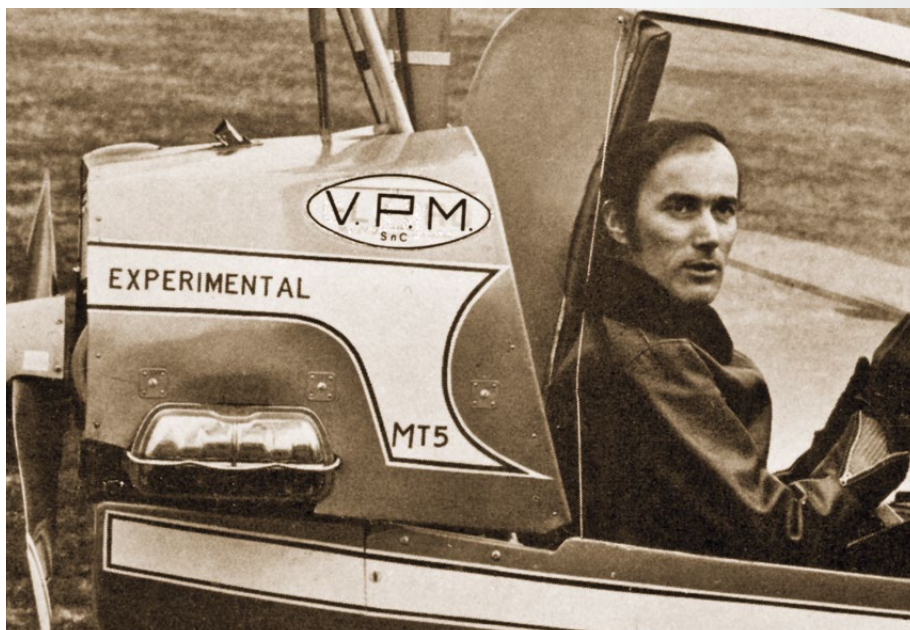
V letech 1968 až 1973 Vittorio získal další profesní zkušenosti u společnosti Silvercraft Spa, kde se podílel na projektu vývoje ultralehkého vrtulníku SH4 včetně vývoje kompozitových dílů. U této společnosti byl Vittorio jmenován vedoucím Flight Line a získal licenci pilota vrtulníku.



• Bensen 8M postavený Vittorioem v roce 1968

Vittorio jako zkušený konstruktér rotorových letadel pochopil, že klasické vrtulníky díky své složité konstrukci, náročnému ovládání a také ceně nejsou tou pravou cestou pro rozšíření rotorového létání mezi běžné piloty. Svou jednoduchostí a díky praktickému využití fyzikálních zákonů už vírníky Vittoria okouzly definitivně.

V roce 1980 Vittorio požádal svého přítele Jukku Tervamäkiho o spolupráci na vývoji nového dvoumístného vírníku s motorem Lycoming o výkonu 150 hp, který dostal projektové jméno MT-7. Jukka souhlasil a provedl výpočty a obecný návrh. Vittorio měl na starosti detailní zpracování konstrukce a kompletní stavbu vírníku, kterou zrealizoval se svým synem. Dle Tervamäkiho názoru Vittorio odvedl perfektní práci a stroj létal velice dobře. Vírník MT-7 se stal základem pro moderní vírníky, jehož konstrukční filozofii využívají prakticky všichni dnešní komerční výrobci vírníků. Nelze opomenout, že Vittorio vyvinul speciální hlavu rotoru a kovově-kompozitový rotor s výjimečnou účinností, a tu používá u všech ➡



• Vittorio na palubě experimentálního jednosedadlového vírníku MT5



• Jednosedadlový vírník MT-5



• Vírník M18 Spartan vybavený motorem Rotax 582



• 8. listopadu 2015 zalétla astrofyzikčka Donatella Ricci s cvičným M16 nový světový výškový rekord pro vírníky

svých typů vírníků. Konstrukci rotorové hlavy má patentovánu a proto se vyskytuje pouze u vírníků značky Magni.

V roce 1986 Vittorio založil společnost VPM (Vittorio Pietro Magni) ve městě Saronno v provincii Varese a jeho první komerční úspěch na poli vírníků přišel v roce 1987, kdy prodal patentová práva dvou modelů, jednomístného MT-5 a dvoumístného MT-7

(oba poháněné motorem Arrow), španělské společnosti Cemenesa. V roce 1996 se pak ze společnosti VPM stala společnost MAGNI GYRO.

V roce 2007 Vittoriova společnost už pod názvem Magni Gyro expandovala a přesunula se do nových výrobních prostor o ploše 2 000 m² v krásném městečku Besenzone u Milána. Díky tomu mohla i navýšit svou výrobu. Za posledních patnáct



let společnost Magni Gyro prošla pozoruhodným vývojem, což je vidět i na paletě modelů vírníků s použitím motorů Rotax. Společnost se od svého vzniku rozvinula z malé, doslova garážové výroby ve společnost s nejmodernějšími výrobními procesy, se zavedeným systémem kvality ISO a s výrobou vírníků certifikovaných v různých zemích světa (příkladem je třeba certifikace BCAR – T, což je schvalovací standard britského CAA pro vírníky).

Společnost funguje jako rodinná firma, v čele managementu je Vittorio Magni a jeho dva synové, starší Pietro a mladší Luca. Pietro je zodpovědný za oddělení pro výrobu kompozitů a Luca za kompletní montáž a leteckou školu v Albairate, přičemž je mimochodem i hlavním inspektorem provozu vírníkového létání v Itálii. Kromě Pietra a Luca ve společnosti pracují další členové rodiny včetně Pietrovy manželky Annalise a jejich dětí Caroly a Paola. Je úžasné, že se pan Vittorio ve svých 85ti letech se stále aktivně podílí na chodu společnosti.

Společnost zaměstnává kolem 25 lidí a v současnosti vyrábí tři typy vírníků. Čtvrtý typ připravuje v současnosti do výroby. Krom toho společnost pracuje



• Nová generace. Paolo a Carola Magni jsou dnes součástí rodinné firmy



• Luca Magni při testovacím letu s vírníkem M24

na realizaci vírníku pro zemědělské využití v oblasti postřiku plodin. Objem produkce je kolem 80 až 100 kusů vírníků ročně a v minulém roce společnost oslavila svůj 1 400. vyrobený vírník. Prosazuje obchodní strategii, která by se dala stručně shrnout do hesla - kvalita nad kvantitou.

Vírníky Magni jsou konstrukčně řešeny tak, aby byly eliminovány provozní závady a životnost vírníku byla prakticky neomezená. Základem každého stroje je pevná nosná konstrukce z letecké oceli, na ní je namontována kompozitová kabina, jejíž základní složku tvoří uh-

líkové vlákno. Kabina nemá nosnou, ale výhradně ochrannou funkci. Vibrace rotorových letadel kladou zvýšené nároky na konstrukci stroje a společnost Magni Gyro se důrazně vymezuje vůči bezrámovým samonosným kompozitovým konstrukcím vírníků, jejichž životnost je výrazně omezena.

Magni Gyro dnes do svých strojů montuje výhradně motory značky ROTAX, nejčastěji přepínované a to modely 914 s výkonem 115 hp a 915 iS s výkonem 141 hp. Díky své geniální jednoduchosti, preciznímu zpracování, efektnímu italskému designovému provedení a jedinečnému rotoru dosahují Magniho vírníky lepších letových vlastností a výkonů za použití stejné pohonné jednotky než jiné typy vírníků. Tvary a linie Vittoriových vírníků se snoubí s italským designem, který vírníkům Magni dodávají dravý sportovní vzhled v kombinaci s typickým italským stylem. Známe lidi, kteří už jen při pohledu na tyto stroje si je rázem zamilovali a já nejsem výjimkou...

Životní cesta Vittoria Magniho nebyla vždy jednoduchá, občas trnitá a složitá, avšak díky houževnatosti a trpělivosti se Vittorio propracoval k prvním komerčně vyráběným vírníkům v Evropě a dnes k úspěšné společnosti, která jeho celoživotní činnost úspěšně rozvíjí dál. 



• Britský pilot James Ketchell na cestě kolem světa s vírníkem M16C