

In occasione del Meeting di primavera abbiamo avuto la possibilità di provare il Super Petrel anche in acqua, approfittando di una giornata ventosa con il lago mosso da una fastidiosa onda corta ravvicinata, ottimo banco di prova per la carena. Per la descrizione dell'apparecchio vi rimandiamo all'articolo dello scorso mese, qui analizziamo solo il comportamento dinamico.

### A BORDO

Una volta effettuati i controlli, non tutti immediati sia per il fatto che di "roba" ce n'è tanta - a partire dalle due ali, per finire al carrello retrattile - sia perché il motore è completamente carenato, saliamo a bordo notando come l'accesso non sia agevolissimo a causa della ridotta dimensione dei portelli che si ribaltano in avanti; bisogna "scendere" nell'abitacolo avendo cura

di non calpestare il carterino di protezione comandi che si trova davanti ai sedili (la procedura è quella di alzare la seduta imbottita, entrare con il piede sulla scocca sedile e lasciarsi scivolare dentro). Una volta seduti la posizione è perfetta e l'adattamento in lunghezza si effettua semplicemente spostando lo schienale nei fori di regolazione previsti sulla scocca. Comandi impeccabili e cruscotto chiaro e ben leggibile, con le utenze elettriche sulla parte destra, raggiungibili senza problemi anche dal posto del pilota; l'azionamento del carrello si effettua meccanicamente con una lunga leva posta fra i sedili, una soluzione eccellente e sicura. Mettiamo in moto e rulliamo a bassa velocità con le porte aperte controvento per il ricambio d'aria, senza alcun problema, una volta in volo le due prese d'aria regolabili assicurano una ventilazione ottimale.

# EDRA AERONÀUTICA SUPER PETREL



## SCHEDA TECNICA EDRA SUPER PETREL

Lunghezza **m 5.97**

Altezza **m 2.26**

Apertura alare **m 8.9**

Superficie alare **mq 15**

Peso a vuoto **kg 300**

Carico utile **kg 200**

Peso max al decollo **kg 500**

Velocità di crociera **Kts 90**

Velocità Max **Kts 100**

VNE **Kts 110**

Velocità di stallo **Kts 32**

Rateo di salita **ft/min 1.000**

Tangenza **ft 10.000**

Decollo (terra/acqua) **m 80/100**

Atterraggio (terra/acqua) **m 120/100**

Capacità serbatoio **lt 80**

Autonomia **h 5.00**

Capacità bagagliaio **lt 150**

Fattore di carico **+4 -2 G**

>1 A bordo la posizione è perfetta

>2 In decollo la rotazione deve essere decisa

>3 L'originale formula sesquiplana con ala inferiore più piccola



>3



## IN VOLO

**Rullaggio e decollo:** il carrello se la cava bene anche sullo sconnesso, a patto di arrivarci a bassa velocità, e gli scuotimenti che si sentono sulla scocca sono solo “colore”, anche se una certa rigidità dell’insieme e le ruote di piccolo diametro consigliano l’uso di piste livellate; per il controllo direzionale a bassa velocità si utilizzano i freni differenziali, efficacissimi e comandati da una piccola pedaliera interna ai pedali principali, ma basta un minimo di abbrevio e di motore perché il timone acquisti subito autorità. L’accelerazione è ottima e la fase di rotazione un po’ anomala sia per la configurazione aerodinamica (formula sesquiplana con effetto suolo che riguarda principalmente l’ala “piccola”), sia per la mancanza di flap; in pratica la rotazione va un po’ forzata rimettendo subito cloche avanti dopo lo stacco per l’accelerazione e la salita.

**Volo livellato:** nonostante la resistenza complessiva le prestazioni sono più che buone con una crociera tra i 150 ed i 160 km/h che consente di andare praticamente ovunque in tempi ragionevoli per un anfibio, e lo dimostra il fatto che subito dopo il meeting l’apparecchio è partito per la Francia per partecipare al raduno idro di Biscarosse, sulla costa atlantica; l’unica nota è che il motore sta sempre un po’ su di giri, riducendo a regimi tranquilli (intorno ai 4800 giri) l’impressione è quella che l’aereo, per mantenere il livellato, voli un po’ seduto. Visibilità ottimale anteriormente, un po’ limitata (ma suggestiva) lateralmente per la presenza delle due ali, e buona all’indietro: voltando la testa si riescono a vedere i piani di coda. La risposta sull’asse trasversale è impeccabile, con un comando dolce e ben dosabile ed un trim efficiente. La maneggevolezza è buona, con una risposta degli alettoni non prontissima ma con poca imbardata inversa; notiamo come all’aumentare dell’inclinazione sul bank sia necessario sostenere il muso con una certa decisione, specie nelle virate a sinistra per effetto dell’elica propulsiva. Il timone, nel flusso dell’elica, ha una risposta semplicemente perfetta, pronta e dosabile con assoluta precisione, il rollio indotto è quasi immediato, un po’ come sui gloriosi “due assi” di una volta.

**In acqua:** del Super Petrel si dice un gran bene proprio per le qualità della carena la cui efficienza è tale da non aver neanche richiesto il portello di chiusura sul vano carrello anteriore in prua. La visibilità laterale consente di valutare con precisione il momento del contatto anche se il piccolo galleggiante inferiore alare non tocca quasi mai l’acqua, fatto che deve essere considerato se lo si usa come riferimento visivo; effettuiamo l’avvicinamento a velocità

>1 Nelle virate accentuate il muso va sostenuto con decisione

>2 In fase di contatto ed in flottaggio veloce gli schizzi sono contenuti





>5



>6

plicemente tenendo ferma la barra; una volta in acqua la quantità di schizzi è notevole solo in fase di passaggio in dislocamento, l'abitacolo rimane asciutto. In flottaggio la direzione la si controlla solo con il timone aereo, aiutati in questo, ancora una volta, dalla carena che è stabile e con una linea di galleggiamento più bassa di quanto ci saremmo aspettati; la stabilità è tale per cui i galleggianti subalari toccano l'acqua solo nelle virate più strette, altrimenti se ne stanno ben alti con l'aereo che flotta tranquillo e livellato sulla carena. Diamo gas con cloche alla pancia e, dopo due secondi di schizzi che arrivano sul parabrezza, appena altri due secondi e siamo saliti sul redan, pronti per l'accelerazione che in 100 metri esatti ci porta in aria con la solita rotazione un po' forzata. La salita sul redan (quattro secondi totali) è ad oggi la più rapida in assoluto fra tutti gli anfibi su cui abbiamo volato.

**Avvicinamento ed atterraggio:** il Super Petrel non ha flap, è vero, ma è comunque capace di velocità minime nell'ordine dei 70 km/h; in quota abbiamo provato una serie di stalli e nel caso di decelerazione costante si arriva sino a 60 km/h prima che l'aereo inizi dolcemente a sprofondare, mentre con manovre più decise si arriva ad uno stallo netto, ad ali livellate, a circa 55 km/h. In avvicinamento manteniamo una velocità piuttosto elevata per non impegnare troppo il circuito, ed una volta in fase di richiamata la velocità in più si smaltisce in circa 200 metri di flare dolcissima che interrompiamo con la solita richiamata un po' decisa per il contatto, e con piena autorità del timone anche con motore al minimo. In caso di avvicinamento assistito a velocità nell'ordine dei 75 km/h il Super Petrel si ferma in un centinaio di metri di corsa a terra. Ultima nota per l'atterraggio senza carrello su erba: decelerazione sensibile, ma progressiva, robustezza della carena impeccabile ed arresto in circa 30 metri di "corsa" a terra; in caso di atterraggio di emergenza è la procedura ottimale. ✈️

>3 I galleggianti sono sempre ben alti sull'acqua, la linea di galleggiamento è relativamente bassa

>4 La fase iniziale di salita sul redan, con

qualche schizzo sul parabrezza

>5 Una volta in planata la scia si pulisce a perfezione, si stacca in circa 100 metri

>6 In avvicinamento a Castiglione, la visibilità anteriore è ottima

>7 Il Super Petrel poco prima del contatto

sostenuta, una piccola richiamata poco prima del contatto che è netto, pulito e senza frenate improvvise: la carena taglia le onde a perfezione ed anche i piccoli rimbalzi sono gestibili sem-

[www.superpetrel.it](http://www.superpetrel.it)



>7