

A cura della  
redazione

**A**rriva l'estate ed il settore degli anfibi è in grosso fermento, non solo in Francia (patria europea degli idro) ove dall'1 al 4 maggio si terrà il 12° Raduno Internazionale di Biscarosse (sono attesi 200 idro, tra i quali il Dornier ed il Catalina), ma finalmente anche in Italia grazie all'impegno di pochi costruttori ed importatori, e all'organizzazione di eventi come quelli di Leuca e Cefalù; il numero dei piloti è aumentato così come il numero dei velivoli, e da questo mese è disponibile anche l'interessante ed originale Super Petrel, costruito in Brasile da

Meeting di Primavera, e le prime impressioni sono positive, anche se i tempi di stampa ci hanno impedito di effettuare una prova completa anche in acqua, che troverete sul prossimo numero.

### PERCHÉ DUE ALI?

La formula sesquiplana (con ala inferiore più piccola della superiore, come sul Nieuport 11 Bébé, per intenderci) è stata ripresa ed affinata per questa ultima versione: innanzitutto aumenta la superficie portante, ben 15 mq, e ciò



# SUPER PETREL

## 100 HP

Edra Aeronautica, ed erede del glorioso Petrel, il primo idro monoscafo biplano (un paio di esemplari con il Rotax 532 arrivarono anche in Italia a metà degli anni '80, importati dal bolognese Nanni). Abbiamo avuto la possibilità di esaminarlo e provarlo appena montato, prima di essere esposto insieme al Mock Up al

consente stacchi dall'acqua rapidi, bassa velocità di avvicinamento e di contatto ed una struttura costruttiva semplice non essendo previsti i flap, ma la piccola ala inferiore protegge anche l'elica (che comunque gira sul piano di coperta di poppa, piuttosto largo) dagli schizzi eccessivi, essendo praticamente a filo d'acqua; ultimo



>1



>2



>3



>4



>5

>1 Molto accentuata la ruota di prua del nuovo scafo

>2 Si nota il motore installato sotto l'ala superiore per minimizzare il momento picchiante

>3 Cabina asciutta, ma sportelli di dimensioni ridotte

>4 Abitacolo comodissimo, dotato anche di braccioli laterali imbottiti

>5 Ampio il pannello strumenti, ed ampio anche in larghezza lo spazio per i piloti

vantaggio quello della stabilità, essendo il baricentro notevolmente più in basso rispetto al centro di pressione. La struttura prevede l'ala superiore armata da un puntone per parte, profilato aerodinamicamente e dotato di rompitratte, l'ala inferiore è collegata da due cabane dotate di un puntone diagonale, a formare una cella di solidità assoluta: rivoluzionato lo scafo, con una ruota di prua molto accentuata, un solo redan posto appena dietro il baricentro del velivolo, ed una larghezza totale da "barca" più



che da aereo (a tutto vantaggio della stabilità in flottaggio e dell'abitabilità in cabina). I piani di coda cruciformi sono all'estremità del trave tubolare in lega e sono controventati da cavi in acciaio, tensionati da blocchetti di scorrimento; segnaliamo le numerose finestre di ispezioni su rinvii e comandi. In flottaggio la linea di galleggiamento è a filo di infradosso alare, e grazie alla facilità di salita sul redan non è stato necessario dotare di portello il vano carrello anteriore. Il carrello retrattile è semplicissimo, ad azionamento meccanico con una lunga leva fra i sedili e due originali spie di controllo, una verde per la "terra" ed una blu per "l'acqua": anteriormente il ruotino pivottante è semplicemente incernierato sulla gamba di forza, supportato da due grosse molle anteriori per il posizionamento, ed una piccola molla posteriore che lo rende autocentrante in rullaggio; il treno principale con gambe di forza in composito si retrae verso l'alto ed è dotato di freni a disco a comando differenziale per il controllo a terra. Ultima nota per il motore, che è situato nella classica gondola alare, piuttosto bassa, ed il cui scarico è interno alla gondola stessa, parzialmente celato da una griglia metallica annegata nella resina, una soluzione che ci lascia perplessi, pur essendo il tutto in zona di forte depressione.

## A BORDO

Gli sportelli, non molto ampi a dire il vero, si aprono controvento su splendide cerniere inox e dispongono di due leve di fermo, entrare a bordo richiede un po' di abitudine; un piccolo compromesso che però in fase di flottaggio consente alla cabina di restare asciutta, grazie alla distanza fra linea di flottaggio e bordo inferiore delle porte. L'abitacolo è addirittura lussuoso, rivestito in moquette e con sedili in pelle profilati, comodissimi e leggeri, il cui schienale si regola rapidamente

su due posizioni per variare la lunghezza dalla pedaliera; quest'ultima è doppia, con la classica pedaliera tubolare collegata al timone, e due piccoli pedali separati interni (su questo apparecchio solo a sinistra) per il controllo dei freni; bisogna quindi tenere i piedi obliqui con i talloni vicini sui freni, e la punta delle scarpe un po' divaricata sulla pedaliera del timone, ma il tutto funziona bene ed il controllo in rullaggio è assolutamente perfetto: si gira su se stessi con un riallineamento pronto del ruotino appena si lascia il freno, ed in fase di accelerazione il timone è immediatamente efficiente grazie al flusso dell'elica; notiamo come le ruote di piccolo diametro richiedano piste preparate e con pochi avvallamenti (sui quali il treno principale

- >1 La doppia pedaliera per timone e freni differenziali
- >2 L'azionamento meccanico del carrello è comandato da questa lunga leva fra i sedili
- >3 Sul cielo cabina dietro i piloti il comando del paracadute e dell'arricchitore
- >4 Le originali spie luminose di posizionamento carrello
- >5 Attraverso la botola di prua si può accedere alla

strumentazione

- >6 Il serbatoio centrale collettore ed il deviatore del carburante
- >7 Ammortizzamento e centraggio del ruotino sono affidati a semplici molle
- >8 Il robusto treno posteriore con ammortizzatore idraulico
- >9 Numerose le finestre di ispezione per i comandi
- >10 I blocchetti di scorrimento per la tensione dei cavi di





controvento

>11 I due galleggianti stabilizzanti sono a filo di infradosso

>12 Le cabane interalari sono dotate di un puntone di controvento diagonale

>13 La posizione del motore ha consentito di abbassare più possibile l'asse di spinta

>14 La griglia metallica annerita dallo scarico, che è interno alla gondola

>15 La buona superficie alare consente stacchi rapidi ed un'ottima salita

>16 Nonostante la mancanza dei flap in atterraggio gli spazi complessivi sono contenuti

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

trasmette all'intera scocca un notevole rumore "plastico"). Ottima la sistemazione dei comandi di bordo ed eccellente la posizione e lo spazio per i piloti, anche in larghezza; fra le particolarità notiamo le manette del gas collegate da un cavo teleflex che gira anteriormente, e la bussola sospesa sul parabrezza anteriore. Strumentazione classica, completa e ben visibile, comandi tutti a portata di mano e ricambio d'aria garantito da due prese dinamiche sul cielo cabina. A prua troviamo un portello che consente l'accesso al serbatoio della zavorra per il volo in monoposto (acqua che si può scaricare con un manettino sul pavimento cabina), alla batteria e al retro della strumentazione

per la manutenzione. L'impianto carburante prevede due serbatoi alari da 30 litri ciascuno che confluiscono in un collettore centrale da 20 litri, dotato di controllo di livello e situato alle spalle del posto di destra; il deviatore dei serbatoi alari si trova fra i sedili e con 80 litri totali l'autonomia in crociera supera le 5 ore, consentendo al Super Petrel un turismo senza compromessi. Ultima singolare nota per il controllo in flottaggio: l'autorità del timone è tale che si è rinunciato al classico timoncino nautico, una semplificazione notevole la cui validità ci riserviamo di esaminare in acqua ed in situazioni tipiche degli idro, quali l'avvicinamento a riva con vento traverso. ✈

