

VS VOLO SPORTIVO

€ 5,90



MOTORI:

**JABIRU, IL PUNTO
ROTAX: LA LUBRIFICAZIONE**

EVENTI:

**CIELO E VOLO
SEBRING EXPO**

IN VOLO:

TECNAM P2010

NOVITÀ:

SEA RISEN A 300 KM/H

EPOCA:

**SUPER CONSTELLATION
BREDA 44
ALBATROS DV**



AERO MEDIA PRESS TV

MENSILE - ANNO 6 - N.3 - MARZO 2015 - € 5,90
poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale
d.l. 353/2003 (convertito in Legge 27.02.2004 n.46) art. 1, comma 1, NE/PD

Quando si parla di alte prestazioni i numeri corrono, le dichiarazioni roboanti anche, salvo poi rendersi conto in volo che le rilevazioni dicono altro. Nel caso del SEA Risen le prestazioni sono tutte dimostrate e lasciano a bocca aperta. Il segreto? Ce lo spiega il progettista



SEA RISEN: OLTRE IL MURO DEI 300

Oggi è difficile che le nuove proposte in campo aeronautico siano realmente innovative, tutto quello che c'era da inventare è stato inventato e gli aerei, specie nel settore dei top performer, si somigliano un po' tutti, dal Millennium al Lancair e i tutti i loro rispettivi derivati. Il SEA Risen, innanzitutto, è diverso da qualsiasi velivolo conosciuto, macroscopicamente per la scelta dei piani di coda a V, ma soprattutto, come ci spiega il progettista Alberto Porto, per una ricerca aerodinamica che è il vero segreto di questo biposto affiancato capace di superare i 300 km/h in volo livellato, e di viaggiare a 200 km/h al 50% della potenza con un consumo equivalente di 30 km/lt e 2000 km di autonomia. E per capire "di chi" stiamo parlando, visto che Alberto Rodolfo Porto, ingegnere aeronautico argentino naturalizzato

italiano lo conoscono in pochi, basta accennare ai suoi lavori: specializzato in analisi e progettazione aerodinamica, Alberto ha curato per anni l'aerodinamica delle barche di Coppa America e della Volvo Ocean Race (una per tutte New Zealand), ma anche lo studio aerodinamico della nuova ala del Piaggio P180 Avanti, dei velivoli turboelica Pilatus PC12 e PC21, del Vulcanair VF600, oltre ad analisi e studi per Alenia Aermacchi, Agusta, Cira, etc. Senza disdegnare l'automobilismo al massimo livello, con lo studio delle ali di Ferrari F1 e Minardi F1, e con l'aerodinamica completa delle vetture Pagani, la Zonda e la recentissima Huayra. E nel frattempo, essendo appassionato di aviazione e pilota egli stesso, ha progettato un velivolo che racchiude ogni possibile soluzione aerodinamica al massimo livello.

IL SEGRETO STA NELL'ARIA

Il Risen è un biposto affiancato con cabina di dimensioni estremamente ampie e con un avviamento di linee assoluto, e il suo segreto è proprio "nell'aria", nella quale il velivolo penetra con il miglior utilizzo possibile dell'aerodinamica e della potenza. La scelta dei piani di coda a V, oltre alla diminuzione di peso e di resistenza aerodinamica, mira alla massima efficienza dei flussi in fusoliera, ma ogni componente è stato studiato per lavorare con il massimo rendimento raggiungibile. L'aereo sarà presentato ad Aero 2015 non come prototipo, ma come velivolo di serie, dopo una prima fase test con un totale di oltre 300 ore di volo. Abbiamo parlato a lungo con Alberto Porto, che in questo progetto ha speso le sue migliori

energie, e ci siamo impegnati al riserbo sulle soluzioni tecniche e sulle caratteristiche costruttive sino alla presentazione ufficiale, ma qualche cosa la possiamo comunque anticipare: l'ala a elevato allungamento ha varie rastremazioni e almeno cinque profili diversi (appositamente sviluppati) lungo l'apertura, è dotata di flap soffiati a fessura con meccanismo di estensione con una corsa di 35 cm oltre il bordo di uscita, e con un aumento di 1,7 mq della superficie alare, i serbatoi sono del tipo di sicurezza antiscoppio. Il carrello è tricycle anteriore retrattile con meccanismo elettrico e l'elica a passo variabile è stata appositamente realizzata: probabilmente è il componente più innovativo, con una distribuzione della corda e dei profili lungo la pala che non si è mai vista e che rende al massimo esclusivamente su questo velivolo per il quale è stata progettata, addirittura con un rateo di salita superiore ai 7,5 m/s con i soli 100 hp del Rotax 912. L'avionica full glass è al

massimo livello, con due EFIS Dynon da 10" touchscreen, un EFIS Dynon da 7", GPS e autopilota, fuel computer e trim elettrici su due assi, oltre a radio, trasponder, e un sistema audio e comunicazione Bose.

TRE VERSIONI E PRESTAZIONI AL TOP

Prodotto dalla SEA - Swiss Excellence Airplanes SA di Lugano, il Risen è interamente realizzato in fibra di carbonio, è dotato di serie di paracadute a razzo e risponde alla normativa JAR-VLA; sarà proposto come velivolo di fascia alta in tre differenti versioni, Race, Sport ed Elegance, con differenti allestimenti interni, tutte con le stesse prestazioni; in particolare spicca una velocità massima in volo livellato superiore ai 300 km/h (330 km/h la massima rilevata in fase di collaudo in volo livellato) e un range di 1500 km più riserva di 30' con soli 85 litri di carburante a bordo (ma si arriva a ben

2000 km alla crociera super economica di 200 km/h). La velocità di stallo è inferiore ai 65 km/h effettivi e l'aereo può dunque essere identificato come ultraleggero. Uno dei punti di forza del progetto, quello su cui Alberto Porto insiste, è il fatto che i numeri dichiarati sono esclusivamente quelli rilevati in sede di collaudo, dimostrabili in volo in qualsiasi momento. Il tutto dopo tre anni di collaudi intensi effettuati nel riserbo più assoluto a Casale Monferrato da Silvio Lando di ULM-Point; il prototipo ha effettuato il suo primo volo il 16 Agosto 2012 e da allora sono stati effettuati centinaia di voli di collaudo e di messa a punto, arrivando ai risultati che già pongono il Risen al top assoluto per prestazioni nell'intero settore dell'aviazione leggera, almeno fra i velivoli classe 100 hp. Il Risen sarà presentato ufficialmente Mercoledì 15 Aprile ad Aero Friedrichshafen. **LS**

www.sea-avio.com



Il prototipo Risen durante i primi collaudi, ancora privo dell'elica dedicata. Il carrello retrattile, una volta chiuso, è perfettamente sigillato dai lunghi portelli che inglobano completamente anche le ruote



L'elica bipala a passo variabile appositamente studiata per il Risen, il mozzo è di produzione Alisport