



Ibis Magic GS 700 LV

Um ultraleve para todo o serviço

Com uma velocidade de perda muito baixa e velocidade máxima considerável, este ultraleve abrange performances desejáveis a quase todas as situações. E descola e aterriza sem dificuldades, mesmo em S. Miguel de Laúndos...

Texto **Paula Carvalho** Fotos **Filipe Lança**

Construído inicialmente para transportar quatro passageiros e detentor de algumas parecenças com o Cessna 152, este Ibis Magic GS 700 LV é quase espartano nos equipamentos e interiores para conseguir manter-se nos 295 kg e na categoria de ultraleve certificada, em Portugal, em Junho de 2009. O trabalho de adaptação a esta categoria demorou mais de dois anos com início em Março de 2007, conta Teófilo Leite, engenheiro mecânico de formação e director da empresa Eurosport Aircraft, sediada em Guimarães.

Algumas características salientáveis neste ultraleve explicam também o leque de performances em que é capaz de operar: uma asa mais curta e semi-trapezoidal em vez de asa rectangular, permite-lhe suportar velocidades de

CONSIDERANDO AS PERFORMANCES É UM PREÇO VANTAJOSO EM RELAÇÃO AOS CONCORRENTES

perda menores (56 km/h com flaps) com inovador sistema de flaps denominado Robertson Stol, aterrizar em espaços mais exíguos do que a maioria dos seus 'primos' e ser menos permeável a rajadas laterais; a afinação da altura do hélice, bem como a suspensão na roda da frente do trem de triciclo levado sem riscos a percorrer pistas em pior estado; e a superior espessura das três pás da hélice warp-drive de passo fixo imprimem-lhe excelente capacidade de subida (1700 pés/minuto).

Mas ainda mais único é o facto do aileron funcionar de forma independente dos flaps, particularidade que assegura maior autonomia ao piloto na hora de decidir como quer



A versão em que voámos é toda construída em alumínio aeronáutico, tem motor Rotax de 100 cv



Aeroclube do Norte quer mais pista

Construída sobre um antigo aterro, a pista de S. Miguel de Laúndos foi certificada pelo INAC no início de 2009, mas Abraão Cruz, responsável pelo aeródromo, começou a empreitada de tentar abrir uma pista neste local há nove anos. Agora, o sonho é outro: aumentá-la para 400 metros. Não é que seja impossível, de outra forma não faria parte das pistas certificadas, mas que incute respeito, lá isso não sobram dúvidas. São 270 metros alcatroados com 3% de declive. No dia em que realizámos este ensaio a descolagem de S. Miguel de Laúndos foi feita no sentido descendente, da 11 para a 29 e, apesar de termos deixado de ver o alcatrão antes do trem de aterragem ter largado o contacto com o solo, a verdade é que o Ibis Magic levantou voo sem dificuldade às 11 da manhã de um dia em que o termómetro marcava 35 graus. O alcatrão tem todas as marcas necessárias, mesmo as que não são obrigatórias. A saída do taxiway e entrada na pista é efectuada a meio, em frente à manga de vento, para ter a certeza de que não existe nenhum obstáculo. E nesta extensão de 270 metros este pormenor é tão mais importante porque estando parado na 11 à espera de descolar não existe visibilidade para a pista 29 devido ao declive de 3%. A escola de voo vai abrir brevemente com o Cmdt. Paulo Lemos como director e o PU vai custar 3500 euros que pagarão 138 horas de aulas teóricas e 30 horas de voo.



Nos comandos e tudo é fácil – controlo do leme de profundidade com yoke em vez de manche, motor e compensador (eléctrico assim como os flaps)

proceder e que, por exemplo, em pistas em altitude e associando o aileron aos flaps assegura maior área de asa e capacidade de planeio ao ultraleve, logo maior segurança nas manobras de descolagem e aterragem.

A VERSÃO EM que voámos é toda construída em alumínio aeronáutico, tem motor Rotax de 100 cv assente em braços de motor hiper-reforçados constituídos por tubos espessos (esta aeronave foi desenvolvida pelos requisitos LSA americanos). Nas asas estão quatro tanques de combustível com capacidade para 80 litros, mas por baixo e atrás dos bancos há ainda depósito suplementar opcional capaz de transportar mais 60 litros, o que resulta em autonomia invejável de 560 quilómetros.

A empresa sul-americana Ibis Aircraft tem a sua sede na localidade de Jamundi, no Valle del Cauca na Colômbia e dos seus terrenos de onde podem sair 100 aviões por ano (de quatro e dois lugares), consta uma pista de 280 metros, pelo que não admira que a unidade do representante da marca em Portugal, Eurosport Aircraft, não tenha estranhado a pista de S. Miguel de Laúndos (270 m).

perder de vista, vilas e cidades e os rios Cávado e Lima a entrarem pelo território – o propósito da nossa deslocação. Em Caminha invertemos para o rio Minho acompanhando-lhe o leito até ao nosso destino. Entre os 500 e os 1000 pés a paisagem parece ainda mais espectacular. E apesar do vento soprar por vezes moderado (cerca de 15 nós) no Ibis a ausência de turbulência foi uma constante.

Aterramos na pista 34, depois de sobrevoarmos as árvores existentes neste topo. A meio da tarde descolámos novamente, desta vez com o vento mais forte e cruzado. No ar sente-se a turbulência, facilmente amortecida pelo ultraleve. Pego nos comandos e tudo é fácil – controlo do leme de profundidade com yoke em vez de manche, motor e compensador (eléctrico assim como os flaps) – até à altura de controlar a direcção com os pedais. Aí torna-se necessário imprimir alguma força e utilizá-los com determinação. Ou seja, é preciso trabalhar mais do que, por exemplo, num Tecnam P92, diz-nos Teófilo Leite que concorda que este Ibis Magic é um ultraleve para o qual é requerida alguma habituação. ✈

[Ficha técnica]

Ibis Magic GS 700 LV

Ano: 2009

Dimensões

Comprimento – 6,85 m

Altura – 2,16 m

Envergadura – 8,85 m

Área das asas – 11,3 m²

Largura do cockpit – 1,05 m

Altura do cockpit – 1,16 m

Peso em vazio – 295 kg

Peso máximo à descolagem – 450 kg ou 472,5 kg com pára-quadras

Motor

Fabricante – Bombardier-Rotax GmbH

Modelo – 912 ULS

Potência – 100 cv

Outras opções – 80 cv ou 115 cv

Hélice – Passo fixo

Prestações

Autonomia – dois tanques de combustível com capacidade para um total de 80 l; possibilidade de tanque suplementar para 60 l

Consumo – 4,6 galões/hora a 70% da potência

Autonomia – 560 km

Factor de contingência - +5/-3 G

Flaps – 15, 30 e 45 graus

Velocidade a não exceder (VNE) – 225 km/h

Velocidade de cruzeiro – 185 km/h

Velocidade de perda sem flaps – 77 km/h

Velocidade de perda com flaps – 56 km/h

Taxa de subida – 360 m/min.

Tecto de operação – 3657 m (12.000 pés)

Distância de descolagem – 80 metros

Distância de aterragem – 100 metros

Fuselagem

Material – Alumínio aeronáutico

Equipamento – Velocímetro, altímetro, variómetro, contra-rotações, bússola, indicador de derrapagem, manómetros de motor e do óleo do motor, conta-horas, rádio e intercom.

Preço: 49.950 € (IVA incluído)

