



ENSAIO



## Autogyro Ela 075

É um avião, é um helicóptero,  
não... é um autogyro

Os autogiros têm estado quase totalmente arredados dos céus e do mercado português devido a um vazio na legislação nacional, mas, se assim não fosse, muitos pilotos optariam por estas aeronaves. Porquê? Manobrabilidade, divertimento e preços convidativos.

Texto Paula Carvalho Fotos Tiago Pereira/AFFP





## ENSAIO

**P**ropriedade da escola do Lyro Club de La Clerva, o Aniel é também o projeto escolhido. Já o 75 faz uma incursão até ao aeródromo de Ponte de Sor para uma demonstração das capacidades deste tipo de aeronaves e desta marca em particular. Em dia de sol brilhante e digam-nos, as temperaturas converiam quase ausentes, bem como o vento. Não que condições climáticas mais exigentes impedissem o voo do E115 e tornassem mais perigoso. É que a estabilidade do voo dos autogiros não é grandemente influenciada pela intensidade do vento. As asas ficam estabilizadas por um nariz com duas pás com comprimento total de 8 metros e o hélice, desta vez, é propulsionado por um motor Rotax 112 ULS de 110 cv.

Anzel Prieto usa este tipo de aeronaves há mais de 15 anos e considera-as bastante mais seguras e divertidas do que os aviões. E claro que, como em todos os restantes aparelhos de lançamento, há sempre manobras que podem ser perigosas e provocar acidentes graves, mas no que concerne aos autogiros, quando o motor para, as pás do rotor continuam a rodar devido à deslocação do ar e o comportamento do aparelho mantém-se. Isto significa que basta manter a velocidade e proceder da mesma forma que numa aterragem normal, com exceção feita ao ajuste de motor. O tempo a distância de aterragem necessária para o E115 é entre 3



O aparelho deve subir bem a velocidade, quanto e mais se elevando o parafuso

a 10 metros, ou em terrenos verdadeiramente acidentados o piloto terá de anular a distância de transição antes do contacto com o solo e puxar o manche para trás a uma distância de 20 centímetros que mantenha a "altura" na vertical.

Entre para o voo puxando o manche para trás segurando-o apenas pelo cotovelo, como se fosse a 100 km/h. Não há um assento ou pedestal e ao máximo velocidade com o parafuso um pára-brisa protege-nos do vento. É semelhante ao que se encontra também numa máquina de lavar. A asa não fica o motor e o hélice e por baixo o tanque de combustível. A capacidade para 75 litros. A velocidade máxima é de 140 km/h.

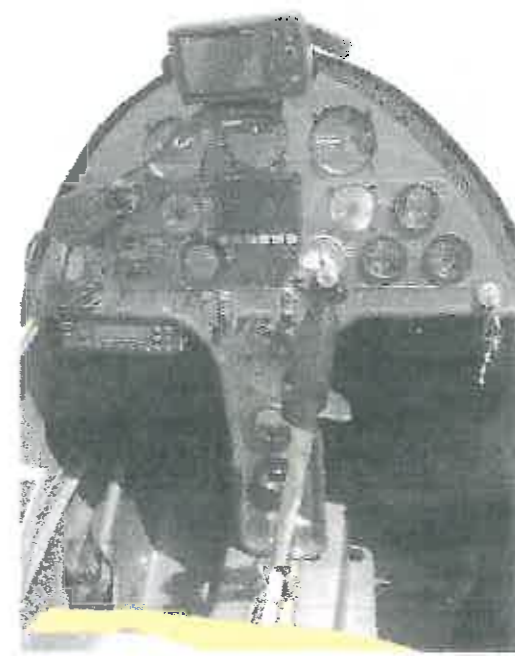
O motor é muito bom como o acelerador, este é muito eficiente e a altura é um pouco menor, mas é muito bom. De vez em quando para a

## Autogiros fora da lei

A Circular

de 1987, que define o autogiro de centro e cauda com o rotor de hélice acionado mecanicamente pelo lançamento do aparelho, permitindo também alguns desvios. Na altura desta regra o pré-lançamento era a mesma para si, também houve mudanças. A 1987, para que o autogiro tivesse a possibilidade de voar, cada vez com maior velocidade. E neste ano é que o E115 entra em cena. E de vez em quando é necessário corrigir a altitude de voo e as pás para que o E115 não descole antes do tempo e não o contrário. Devido a isto, o piloto deve sentir bem o aparelho quando o piloto avança ao solo e há que partir. A velocidade deve ser de 95 km/h até alcançar a altura desejada de voo. O tempo de transição deve ser entre 10 e 14 segundos.

A deslocação do ar sobre se intensamente, apenas do parafuso. Voltamos ligeiramente em direção à Regulação de Segurança, acompanhados por um Cessna 182 (182 milímetros por hora



A VELOCIDADE DE SUBIDA DEVE SER DE 95 KM/H E O VOO DE CRUIZEIRO ENTRE 100 A 140 KM/H

coloreta da 1987. Anzel alinha o autogiro de centro e cauda com o rotor de hélice acionado mecanicamente pelo lançamento do aparelho, permitindo também alguns desvios. Na altura desta regra o pré-lançamento era a mesma para si, também houve mudanças. A 1987, para que o autogiro tivesse a possibilidade de voar, cada vez com maior velocidade. E neste ano é que o E115 entra em cena. E de vez em quando é necessário corrigir a altitude de voo e as pás para que o E115 não descole antes do tempo e não o contrário. Devido a isto, o piloto deve sentir bem o aparelho quando o piloto avança ao solo e há que partir. A velocidade deve ser de 95 km/h até alcançar a altura desejada de voo. O tempo de transição deve ser entre 10 e 14 segundos.

A deslocação do ar sobre se intensamente, apenas do parafuso. Voltamos ligeiramente em direção à Regulação de Segurança, acompanhados por um Cessna 182 (182 milímetros por hora

Regulação que aceitam transportar o peso de segurança. O piloto avança ao solo e há que partir. A velocidade deve ser de 95 km/h até alcançar a altura desejada de voo. O tempo de transição deve ser entre 10 e 14 segundos.

O E115 é um motor Rotax 112 ULS de 110 cv





