

ESPÍRITO ESPORTIVO

TEXTO E FOTOS: MARCIO JUMPEI





PEQUENO NAS MEDIDAS O
WAINEX É INVERSAMENTE
PROPORCIONAL EM TERMOS DE
QUALIDADE DE VOO E ENTREGA
DE SATISFAÇÃO



Num hangar no aeroporto de Oshkosh, meca da aviação experimental, há cerca de dez anos, John Monnet da Sonex Aircraft LLC mostrava como seu avião poderia ser melhor que os outros. O modelo era minúsculo, de longe parece avião de brinquedo e seu aspecto lembra um Renault Twingo, pela certa falta de nariz e caída do canopy.

Mas demos alguns bons votos de credibilidade ao homem. O sujeito mantinha na sua garagem uma pequena frota de Puma. Sim, o esportivo feito aqui no Brasil era a grande paixão de Monnet, e por aí vinha a dica de como ele pensava que a aviação deveria ser, divertida e simples, como os Puma que possuía. Se você teve o privilégio de andar num desses carros vai saber, em parte, como é voar num projeto da Sonex. Pelo menos dois Sonex foram trazidos ao Brasil na década passada, após esse período, o fabricante ganhou representante novo, a Wings baseada em Tatuí (SP), e para inaugurar a nova parceria, trouxe e vendeu um Waix, modelo irmão com cauda em V à lá Bonanza. O catálogo apresenta mais dois modelos, o Sonex com cauda convencional e o Xenos, este um motoplanador. Todos usam a mesma estrutura básica de fuselagem. De um modo geral, o projeto é super simples, o avião é feito de metal, o que garante facilidade de construção mesmo para aqueles iniciantes do ramo. Material composto só mesmo em algumas pequenas partes, como o capô do motor. Os modelos podem ser adquiridos em kit ou já prontos para voar. O kit vem com cerca de 49% da aeronave já feita, o resto é contigo ou com o pessoal da Wings. Pelo seu projeto compacto, o Waix pode muito bem ser inicialmente construído numa garagem e depois ser finalizado em um hangar. Mas considerando que hoje em dia a maior parte das pessoas mora em apartamento, nem sempre há espaço disponível, e pelo



costume de fabricar sua própria aeronave ainda não ser tão popular no Brasil, a previsão da Wings é que cerca de 80% de suas vendas serão de aeronaves já prontas para voar. De qualquer forma, um Waix requer pelo menos 1.200 horas de trabalho para ficar no capricho. Se você contar com um bom chapeador, essa meta pode cair para 600 horas. Pronto e pintado, um Waix tem preço básico de R\$ 148.500,00, mas esse valor pode chegar até R\$ 222.500,00 na versão totalmente equipada. Dando uma volta ao redor da avioneta, não dá para deixar de fazer mais uma comparação

3300, os seis cilindros giram redondo, seu funcionamento é totalmente balanceado e sem olhar para ele, você pode achar que ao seu lado está um avião bem maior.

Na parte traseira da fuselagem, todo o charme do modelo. A cauda em V chega a ter área maior que a convencional, e segundo a Wings, a ideia surgiu simplesmente por questão de gosto pessoal do engenheiro Monnet. Achou que seu avião iria ficar mais bonito. No final do cone da fuselagem, o Waix conta com uma barbatana móvel que auxilia a empenagem na função de leme. A barbatana também tem um pequeno tab

Não se engane. As compactas medidas escondem as grandes virtudes desse experimental. A fina aerodinâmica garante uma performance de avião maior.



com o Puma, ainda mais pela sua pintura amarela. Baixinho, o avião lembra muito um carro esportivo, as asas, apesar de largas, aparentam serem menores ainda, a envergadura é de apenas 6,70m, pouco mais que os 5,94m de seu comprimento geral. A primeira impressão é que deve ser um avião quente, ainda mais sabendo que a motorização está a cargo de um Jabiru 3300, seis cilindros de 120hp. Muita cavalaria para um peso seco de cerca de 281kg. Para quem quiser um avião um pouco mais manso é possível equipá-lo com um motor Aero Vee, versão adaptada do VW a ar, com 2.180cc e 80hp, ou mesmo com um Jabiru 2200 de quatro cilindros e 80hp. Mas a surpresa é ouvir o ronco do Jabiru

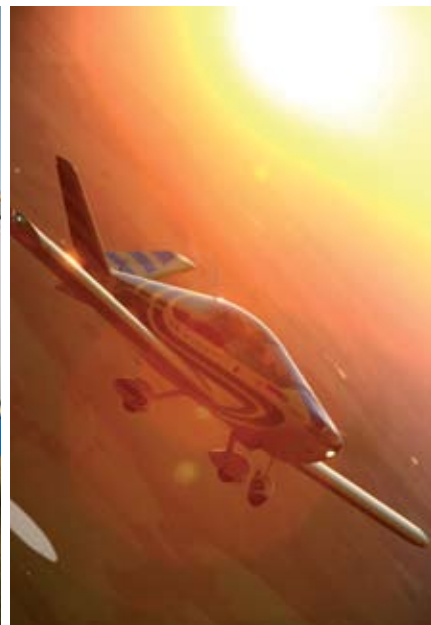
de correção de nariz para a direita. O Jabiru 3300 produz muito torque e o artifício melhora a condição do avião em voar com o nariz virado para a esquerda. O habitáculo é também espartano apesar dos assentos bem confortáveis. Não há ajustes de pedais ou dos bancos. O painel em forma trapezoidal, pelo menos no exemplar testado, possuía uma tela central de LCD onde o sistema Stratomaster Enigma reúne as informações de voo, instrumentos e de gerenciamento de motor. Um pouco compacto demais talvez, as informações aparecem num layout um tanto quanto confuso. Talvez ajustando o desenho da chapa do painel, seria possível colocar um Garmim G600. Um GNS 530 com certeza entraria ali. No centro há



A cauda em V conta com o auxílio de uma barbatana móvel que ajuda na função de leme.

gado para pessoas esbeltas, na altura até os mais altos vão achar tudo uma beleza. A visibilidade por sinal é excelente. A forma do canopy também serve como pegadinha ao desenho da frente do avião. Visto de fora, parece que nem existe espaço para o motor, mas sentado lá dentro a impressão é de estar num monoposto de corrida, o nariz parece bem mais longo. Aproveitando que estamos dentro do Waix, o jeito mesmo é bater na chave e fazer funcionar os seis cilindros do Jabiru. Mesmo com o motor quente, a partida é fácil com a marcha lenta se estabilizando em 800rpm. Indo para a cabeceira, o comando direcional da bequilha, deslocada um pouco à esquerda do centro da fuselagem, como no Fairchild A-10, parece ser boa. Cheque de magnetos a 2.000rpm e o Waix está pronto para comer pista. Bom lembrar que a pedido do cliente, as informações do painel estão em km/h e em metros. Nada de nós, milhas ou pés. Com a manete toda à frente, o bicho ganha velocidade rapidamente, num dia com temperatura de 30°C, altitude de pista de 2.080 pés, 10° de flape, o Waix descola do chão de pois de percorrer 300m. E sobe valente mantendo uma ascensão de 150m/min (500pés/m) e velocidade de 110km/h. Nessa hora o fluxo de combustível indicado é de 39lts/h com o motor girando à 2.850rpm. Colocando o avião reto horizontal, a velocidade vai crescendo até 209km/h com um fluxo de combustível batendo em

as manetes de potência e mistura estilo Cessna, mas que pode ser substituída por um conjunto mais tradicional, tipo Piper. Também está lá o comando do compensador de nariz que bem que poderia vir com um indicador posição. Na parede esquerda da cabine ficam os comandos de flape (limpo, 10° e 30°) e o freio. Esses dois também podem ser montados na parte central da cabine, facilitando a vida de quem voa na direita. Fechando o canopy a surpresa, se na largura de 1,01m, o cockpit é recomen-



portivo mas sem ser arisco. Ao menor comando ele responde rápido e preciso, com um Mini Cooper da década de 50. O avião é um acrobático leve, aguenta fatores +4,4/-2,2G. As coordenações de pé e mão não pedem muito pedal. Oito cubanos e chandelés com ele devem ser uma delícia e só não foram executadas por conta do pouco tempo que nos restava, ao final da tarde,

FICHA TÉCNICA

SONEX WAIEX

Fabricante: Sonex Aircraft LLC

Preço: de R\$ 148.500,00 até R\$ 222.500,00

Motor: 1 Jabiru 3300, seis cilindros contrapostos de 120hp

Capacidade: 1 piloto+1 passageiro

Envergadura: 6,70m

Comprimento: 5,94m

Capacidade do tanque: 60,56l

Peso bruto: cat. Utility: 521kg;
cat Aerobatic: 430kg

Velocidade de cruzeiro: 217km/h

Alcance máximo: 643km



O painel é simples em desenho, mas completo em informações por meio do sistema Stratomaster Enigma.



26lts/h. Girando o avião para a proa inversa para anular o efeito do vento, a marca de velocidade indicada chegou em 213km/h (115 nós). Um detalhe poderia ser melhorado, a junção das duas partes do canopy, onde é o parabrisas, poderia ter uma borrachinha que melhorasse a vedação. O ruído provocado pela entrada de ar na fresta que existe atualmente chega a ser incômodo mesmo usando fones de ouvido. Feito isso, dá para botar seu iPod para funcionar, na trilha, Grace do Supergrass (para saber mais, YouTube) combina perfeitamente com o jeitão do WaieX. O interessante é ver como de manche o WaieX é bem esperto. Diria que ele tem um comportamento es-

para fazer as fotos em voo. E um paradoxo, apesar das asas cortinas o WaieX tem um belo comportamento em estóis. Com motor, sem flape ele mantém o nariz bem alto até se levar pela perda de sustentação aos 65km/h. Com 10° de flape chegamos aos 63km/h e com ele todo estendido, a 30°, ele continua voando com 60km/h (32nós). Na verdade, o avião fica lá com o nariz para cima, chega a ângulos de ataque superiores à 45°, avisa a eminência de perder a sustentação com uma leve vibração e mal você alivia o peso na mão, ele retoma a voar seguindo em frente. Sem motor, as velocidades são semelhantes, limpo ele para de voar com 71km/h, com todo ele, a 65km/h.

A pouca diferença de velocidades indica que o flape do Waix é mais um elemento de arrasto do que de hipersustensão. Os ailerons continuam tendo eficácia mesmo em baixas velocidades. Prova maior ocorreu durante as fotos em voo, quando o avião paquera era um Piper J3, que no máximo vai voar a 60 milhas. O Waix acompanhou o valente clássico com propriedade. O interessante é que ao mesmo tempo que voa lento, o Waix ganha velocidade muito rapidamente. A forma aerodinâmica de sua fuselagem, com pouca área frontal, certamente está contribuindo para isso. Por esse motivo é bom ficar atento no pouso. O circuito pode ser feito a 150km/h com o cruzamento da cabeceira aos 130km/h para tocar no solo com cerca de



O canopy, enorme, ajuda o piloto a ter uma maior visibilidade externa. Seu formato também deixa o Waix mais aerodinâmico.



100km/h. Se você der uma bobeadada ele ganha energia bem rapidamente, e a dica é estabilizá-lo numa atitude cabrada e deixar ele seguir até tocar no solo, com pouco arredondamento. Como os comandos são bem espertos mesmo em baixas velocidades, se você ficar corrigindo o nariz isso pode resultar em excesso de atitude tanto para cima como para baixo. E lá vem o pouso besta que somado as pernas curtas do Waix, vão deixar a sua moral pior do que o estrago que você possa fazer na máquina. Como qualquer esportivo, você também tem que ter a certa dose de proficiência e ser esperto no seu próprio comportamento geral. Acostumado a isso, o voo do Waix se revela um prazer imenso. ■

ONDEACHAR

Wings Importação e Exportação de Equip.Aeronáuticos
Tel.: (15) 3251 26 56 / (11) 9914 0889 / (11) 7376 1212
www.sonexbrasil.com.br