

SPORT CRUSER

O avião que brevemente se tornou o Piper Sport se torna novamente. Cinco razões pelas quais isso é uma coisa muito boa.

uma década, o checo Sport Aircraft Sport Cruiser é um dos mais populares Light Sport Aircraft (LSA) no mercado. Com mais de 600 operando em todo o mundo e mais de 300 só nos Estados Unidos, a aeronave de dois lugares continua a impressionar os pilotos e a melhorar. Eu tinha ouvido boas coisas sobre o avião de amigos que voaram, mas até algumas semanas atrás, eu nunca voei sozinho. Honestamente, agora estou meio que me chutando por esperar tanto tempo.

Voar pode ser uma dor, às vezes, quando o tempo não está cooperando com nossos planos de voar com uma viagem VFR fácil, quando um problema mecânico faz você aterrizar e perseguir um mecânico no campo, em vez de ficar de bobeira ao redor das nuvens brancas e fofas. Então, novamente, às vezes tudo dá certo. Às vezes, é um dia perfeito para voar e tudo coopera para torná-lo uma experiência mágica. Esse foi meu primeiro voo em um Sport Cruiser, que recentemente voei na Sport Aviation Expo em Sebring, Flórida, zunindo em um avião de esportes enquanto os carros esportivos passeavam pela pista do Grand Prix abaixo. Já faz vários dias desde então, mas acho que pode haver vestígios do sorriso deixado no meu rosto. Sim, é por isso que voamos.

Eu normalmente odeio voar em shows aéreos. Há muitos aviões para cima e para cima, pode ser uma dor para levar o avião para a linha de vôo, e então pode levar muito tempo para chegar à posição número um para a decolagem. Pouco disso era verdade para Sebring, embora no sábado houvesse um bom tráfego aéreo chegando para conferir o show.



Czech Sport Aircraft Sport Cruiser

Quando a FAA, junto com grupos da indústria, montou a categoria LSA há uma década, fiquei impressionado com a variedade de aeronaves que as novas regras permitiriam, desde a elevação com motor até os aviões convencionais. Acho que a FAA tinha em mente uma regra que se aplicaria melhor aos aviões leves de dois lugares que lembram alguns dos mais populares de quatro lugares da história da aviação. Pense Cessna 172 e Piper PA-28 (Archer, Warrior, 140 ... faça a sua escolha).

Um dos maiores erros cometidos pela agência, no entanto, foi o de obrigar uma velocidade de baixa velocidade. Seu raciocínio era compreensível. Quanto mais lento um avião parar, mais seguro ele será,

mas há um custo para baixas velocidades de estol. Para obtê-los, você precisa de uma asa muito levemente carregada, e isso quase sempre equivale a manuseio complicado em condições vívidas. De fato, alguns dos mais populares aviões esportivos leves, a série Flight Design CT, o Remos GT e o Vans RV-12, são todos um punhado na decolagem e pouso quando está ventando. Alguns LSA superaram isso de maneiras muito convencionais. O CubCrafters Carbon Cub e o Legend Aircraft Legend Cub, ambos versões LSA do clássico projeto de Taylor / Piper Cub criado em Bedford, Pensilvânia, funcionam como aviões que você provavelmente já usou antes.

Mas os aviões que empurram o limite de velocidade de 120 nós da LSA são frequentemente pressionados para combinar baixas velocidades de pouso com velocidades de cruzeiro relativamente altas - na verdade, muitos são capazes de voar muito mais rápido que 120 nós e precisam ser configurados para manter as velocidades diminuem, muitas vezes ajustando seus adereços a um tom mais fino.

Você provavelmente já sabe para onde isso está indo, que o Sport Cruiser é notável em sua habilidade de ir rápido muito bem e ir devagar da mesma maneira. Quando você pensa no Cessna 172 e no Piper PA-28, ambos têm a mesma característica. Eles voam bem em todas as fases do vôo. Na verdade, uma das reclamações sobre os dois aviões no início de suas vidas era que eles eram *muito* fáceis de voar. Os líderes da Cessna e da Piper na época riram das críticas e continuaram entregando aviões para os felizes proprietários. Cinquenta anos e dezenas de milhares de aviões depois, acho que eles sabiam o que estavam fazendo.



Sob a grande cúpula de vidro, o Sport Cruiser possui um cockpit amplo e confortável. A alça vermelha abaixo do mostrador central (um Garmin aera 796 em um suporte AirGizmo) é a alça do sistema de pára-quadras de recuperação de avião completo, um ótimo recurso em qualquer plano. Acima da tela do lado do piloto está o controlador do piloto automático - sim, é um LSA. Os disjuntores e o seletor de combustível são colocados em locais de fácil visualização e fácil acesso.

Piper Sport?

A história do Sport Cruiser é longa e sinuosa para o avião, com pouco mais de 10 anos de idade. Passou por algumas mudanças de nome e mudanças de propriedade, e o avião foi comercializado pela Piper Aircraft por um curto período como o Piper Sport. Ainda há Piper Sports por aí, cerca de 80 deles, mas são para todos os efeitos idênticos a outros Sport Cruisers.

Projetado no início dos anos 2000, o Sport Cruiser é construído na República Tcheca pela Czech Aircraft Works, agora conhecida como Czech Sport Aircraft, em Kunovice, República Tcheca. O país tem uma longa história de experiência em fabricação de aviões, tendo fabricado numerosos designs soviéticos durante a era da Guerra Fria, incluindo grandes aviões multimotores e caças / treinadores, incluindo o L-39, um jato popular entre proprietários privados nos Estados Unidos. .

O design básico do Sport Cruiser está de acordo com a tradição do design checo, ao mesmo tempo que é um modelo completamente moderno. É um avião convencional triciclo, todo em metal, de dois lugares, lado a lado, com linhas limpas e diretas e um grande toldo de bolhas que dá visibilidade notável e excelente espaço para a cabeça, facilitando bastante a entrada e a saída do veículo. o avião.

A partir de 2010, a Piper comercializou o avião, com pequenas alterações, como uma das suas por cerca de um ano. Então, aparentemente, surgiu algum tipo de desacordo entre o fabricante checo e a empresa americana de aviões, e Piper cancelou abruptamente a parceria.

Embora o curso de Piper tenha sido inteligente desde então, ele cancelou seu programa de jatos monomotores e concentrou-se em sua força, vendendo seus excelentes aviões de treinamento, incluindo seus singles PA-28 e twin-training PA-44 Seminole, juntamente com seu transporte monomotor aviões, que incluem o pistão único pressurizado Mirage (agora o M350) e o Meridian. O Piper Sport, embora um acréscimo valioso à linha da empresa, mesmo que adotado, teria pouco a acrescentar ao resultado final. Os concorrentes da Piper GA, Cirrus e Cessna chegaram a uma conclusão semelhante e cancelaram seus programas de LSA, Cessna depois de ter construído um número de seus Skycatcher LSAs e Cirrus antes de seu envolvimento ter chegado ao ponto de finalizar um projeto.

“Se você treinou em um 152, ficará impressionado com o enorme espaço entre os dois ocupantes do banco da frente no Sport Cruiser.”

O Sport Cruiser seguiu em frente. É, obviamente, um S-LSA, o que significa que você compra o avião completo e, embora não seja barato, entre US \$ 180.000 e US \$ 190.000, baseado em opções, é um avião bem acabado que custa muito pouco para operar o desempenho a bordo rivalizando ou superando o de alguns grandes singles convencionais de quatro lugares, o Cessna Skyhawk ou o Piper Warrior, por exemplo. Além disso, o Sport Cruiser custa menos para comprar, manter e operar do que os aviões da Parte 23.

Como um S-LSA, também pode ser usado para operações comerciais limitadas. O atual distribuidor dos EUA usa o Sport Cruiser para conduzir uma ampla gama de treinamentos. Embora não seja óbvio que a LSA possa ser usada para obter uma classificação privada ou comercial, um S-LSA pode ser.

Há também o fato de que você não precisa de um médico regular da FAA para pilotar o Sport Cruiser como um LSA. Patrick Arnzen, da US Sport Aircraft, o distribuidor norte-americano do Sport Cruiser, disse-me que uma boa porcentagem dos negócios da empresa foi de pilotos que estavam se mudando para uma S-LSA depois de voar com uma Bonanza ou uma Cirrus. Com o advento (esperançosamente) da mais fácil assistência médica de terceira classe, estamos curiosos para ver se o empate LSA permanece tão forte quando os pilotos voando sob as novas exigências físicas da FAA podem fazer suas coisas nos aviões convencionais da Parte 23.

Uma das coisas boas da LSA é que os custos são mais baratos. O reempacotamento de pára-quadras Cirrus SR22 custa aos proprietários cerca de US \$ 15.000, enquanto um evento de manutenção semelhante (embora não idêntico) para os proprietários de LSA provavelmente custará cerca de US \$

1.000. Proprietários com um certificado de manutenção simplificado podem fazer grande parte do trabalho em seu próprio plano.



O pára-quadras BRS estilo LSA é barato para adicionar como uma opção e ainda mais barato para revisão.

Design e Configuração

Como é o caso de todos os aviões de asa baixa, para entrar no Sport Cruiser você precisa subir na asa para entrar. Como esse avião é tão compacto, isso é realmente fácil de fazer. Há um passo para ajudar, mas acho que algumas pessoas moderadamente flexíveis poderiam simplesmente subir diretamente para a ala. É fácil. O dossel, um grande problema de bolhas de vidro, se inclina na frente, permitindo que uma tonelada de espaço manobre em um assento. O método é agarrar uma alça construída entre os assentos e depois pisar em uma perna de cada vez. Pode ser um pouco mais difícil para pilotos com mobilidade limitada, mas ainda é possível. Eu não sou uma pessoa grande ou alta, e era mais fácil do que entrar em um Cirrus, por exemplo.

Não há banco traseiro - o LSA é de dois lugares (no máximo) - mas há um compartimento de bom tamanho que pode acomodar um par de bolsas de tamanho grande e / ou várias probabilidades e extremidades, como uma bolsa de pilotagem ou um fone de ouvido sobressalente. . Para armazenamento adicional, e isso é legal, há dois armários de asa, um de cada lado do avião e mais ou menos o tamanho de uma caixa de pão - para aqueles de nós que lembram o que é uma caixa de pão ou por que isso é uma coisa. Você não pode acessar o conteúdo em vôo, mas há espaço para alguns itens adicionais para compensar a falta relativa de espaço de armazenamento na cabine.



Em cada raiz da asa há um grande armário para guardar coisas que você pode não querer no cockpit com você, mesmo com a ampla seção de armazenamento atrás dos assentos.

O cockpit em si é fantástico. Se você já treinou em um 152, você é obrigado a se surpreender com a enorme quantidade de espaço entre os dois ocupantes do banco da frente, e com amplo espaço e espaço lateral, o espaço do Sport Cruiser é nada menos que luxuoso .

Existem varas de controle, o que parece quase um problema padrão na LSA. O uso de varas reduz a complexidade mecânica e o peso, tornando mais difícil, embora não impossível, colocar as coisas no seu colo. Os assentos são almofadas de espuma fixas e densas com uma estrutura embutida. As almofadas repousam sobre uma estrutura fixa abaixo e contra a parede da cabina do piloto. Então eles não são ajustáveis, mas inserindo almofadas atrás dos encostos dos bancos. Então você pode ajustar os pedais do leme como lhe convier. Eu rapidamente encontrei a posição perfeita de sentar sem almofadas extras e os pedais puxaram todo o caminho de volta para mim.

Uma vez dentro do cockpit e afivelado, você alcança e puxa o dossel para baixo e, em seguida, trava-o em ambos os lados. Há uma alavanca entre os assentos que trava e libera o dossel, que é um elemento do design que eu não gostei. Parece que seria muito fácil alguém soltar acidentalmente a trava do velame em vôo. Eu adoraria ver algum tipo de guarda lá para evitar esse acidente.



Entre as costas do banco estão a liberação do canopy e uma alça para se segurar ao entrar no avião.

Uma grande característica, que foi originada na época do Piper Sport, é um guarda-sol de tecido acordeão deslizante que você pode deslizar para frente para manter as coisas menos ensolaradas em cima ou mantê-lo retraído para obter o efeito completo de todo aquele vidro em um belo, mas dia não tão quente. Há dois respiradouros embutidos que podem ser abertos durante o voo, uma espécie de versão refinada dos clássicos “buracos de caça” da Piper que funcionam muito bem e não criam tanto barulho quanto você pensa.

Na frente está o Dynon SkyView HDX, uma nova versão do popular sistema de tela plana da empresa. Há também, você pode notar, uma alça vermelha no painel que parece muito com a possibilidade de implantar um paraquedas de sistema de recuperação de avião inteiro de emergência. E é isso mesmo. Arnzen me disse que quase todos os Sport Cruisers chegam às mãos de um cliente com uma rampa.



O sistema de aviação de painel plano Dynon SkyView HDX oferece visões impressionantes, visão sintética e uma ampla variedade de utilitários de segurança. Os pontos de ancoragem projetados de forma inteligente facilitam para o piloto fazer o toque certo em condições irregulares. O SkyView HDX também é altamente personalizável, para que os pilotos possam configurá-lo como quiserem.

Voando O Cruzador Desportivo

Foi no meio da manhã de sábado em Sebring, quando Patrick e eu ligamos o Rotax 912 ULS e taxiamos para voar em um lindo dia de inverno no centro da Flórida. O táxi em si foi instrutivo. O Sport Cruiser taxis muito facilmente. Também é mais fácil lidar com um vento cruzado do que alguns LSAs.

Para a decolagem, tivemos uma partida de interseção - não minha opção favorita, mas no airshow que era o procedimento para os aviões em exibição, e o Sport Cruiser precisa de pouquíssima pista.

Eu retrain o entalhe de flaps a cerca de 300 metros e nós saímos, inicialmente com uma velocidade no ar mais alta do que o esperado (por hábito, meu mal) mas quando diminuí a velocidade para uma boa subida de cruzeiro para o avião eu estava, fomos recompensados com uma taxa muito boa de subida e uma quantidade ainda surpreendentemente decente de visibilidade na frente.

No ar, o Sport Cruiser lida muito bem. Há muito pouco do guincho negativo que você experimenta em algum LSA. É leve nos controles, o que não deveria ser muito surpreendente. É um avião leve, afinal, apenas 1320 libras no peso máximo de decolagem e 855 libras vazias.

Uma coisa que não me deixa louca é o interruptor de acabamento, que está situado no topo do bastão, o que dificulta que eu coloque o polegar em volta do topo de uma forma natural. E não há muita sensação de feedback da aplicação de trim, o que é, tenho certeza, porque o avião é, como eu disse, leve o suficiente nos controles, que é fácil aplicar pressão suficiente para neutralizar um pouco fora de ajuste da guarnição manualmente.

A sensação, novamente, é bem harmonizada, e você precisa de um pequeno pedal de leme para manter as coisas centradas, mas aqui o feedback é imediato e claro. A sensação que eu tinha de quanto leme o

avião precisava era tudo que eu precisava para manter a bola centrada. Muito agradável. As manobras básicas de vôo que fiz mostraram o comportamento convencional e a facilidade de voar do avião. Rolos holandeses, onde você balança as asas enquanto mantém o nariz do avião em um ponto à sua frente, eram nítidos e honestos, e enquanto não torcemos o Sport Cruiser, quando desaceleramos, ambos limpos e sujos, o avião manteve um alto grau de controlabilidade, com muita eficácia de aileron mesmo na curta final, no que me parece uma velocidade ridiculamente lenta.

Na longa lista de coisas que eu realmente gostei sobre o avião é a sua visibilidade. Meus olhos estavam por toda parte naquela manhã procurando por tráfego. Os globos oculares são dispositivos TCAS notoriamente ineficazes, mas às vezes são os melhores que temos, e se você quiser maximizar suas chances de ver outro tráfego, o Sport Cruiser é o avião em que você quer estar.

Era um dia ventoso em Sebring, a ponto de qualquer piloto ter que trabalhar duro para manter as coisas retas e estreitas, mas o Sport Cruiser não foi um desafio. Mais uma vez, é leve, mas lida como um single muito maior apenas com um pouco mais de toque necessário. Acelere a velocidade para o touchdown e o avião se acomodará para um belo pouso queimado, e se houver um pequeno vento cruzado, como havia para nós, um pequeno aileron ao vento enquanto mantém o nariz reto com o leme o mantém feliz e rastreando a linha central. O touchdown era talvez alguns nós muito rápido, então havia um pouco de flutuação, mas era tão fácil de sangrar, ou mantê-lo voando, que parecia que eu poderia pegar o meu ponto de pouso e colocá-lo ali mesmo. E isso foi no meu primeiro voo.



Cruzador Desportivo

Depois do touchdown

Uma preocupação que muitos proprietários em potencial têm sobre a compra de um avião construído fora da América do Norte é que pode ser difícil obter peças e serviços. Eu não estou descontando esse problema, mas a empresa fez muito para resolver essas preocupações. O atual distribuidor, US Sport Aircraft, com base em Addison, Texas, é uma empresa grande e bem administrada, com o que parece ser uma grande cultura de atendimento ao cliente. O fabricante também está em processo de instalação no sul da Flórida com o objetivo de fornecer suporte ao mercado norte-americano, não muito diferente de duas aeronaves executivas, a Embraer, com seus jatos Phenom, e a Daher com sua linha TBM. feito com sucesso.

O Sport Cruiser pode não ser tão rápido ou voar quanto as belezas das turbinas, mas para os pilotos que estão procurando por um LSA para transitar e realmente curtir voar, talvez até voando, esse é um avião que vale muito a pena.

5 coisas que o Sport Cruiser tem razão

- ✦ **Controle de vôo convencional e harmonioso:** É um ótimo avião voador que lida bem, mesmo em condições de vento. Até mesmo taxiar é ótimo.
 - ✦ **Conforto no cockpit:** a partir do grande espaço para a cabeça, da sala dos ombros e da folga das laterais, o Sport Cruiser brilha aqui. E a visibilidade é tão boa quanto possível.
 - ✦ **Potência Rotax:** A escolha do Rotax 912 ULS oferece aos pilotos um motor comprovado que possui uma grande rede de serviços. Devo acrescentar que o adereço composto de três lâminas de Sensenich é tão silencioso e suave quanto bonito.
 - ✦ **Dynon SkyView HDX:** Esta é uma ótima opção para um avião esportivo, com telas grandes e nítidas, controle por toque ou botão, um ótimo piloto automático e todos os tipos de utilitários de segurança adicionais.
 - ✦ **Trazendo a fábrica para o cliente:** O centro de suporte estabelecido da Sport Cruiser no Texas e a sede norte-americana emergente na Flórida são sinais de que a empresa pretende estar no mercado por um longo tempo e dar à frota existente o apoio que ela merece.
-

O Sport Cruiser que voamos para este relatório era um avião de propriedade de um cliente emprestado à fábrica. É equipado com o sistema de painel plano Dynon SkyView HDX, o Rotax 912ULS e um sistema de pára-quedas de recuperação de avião todo BRS.

Preço como voado: \$ 180.000

Preço Base: US \$ 160.000