




LAND AFRICA *Sport*

Texto: Alfonso del Valle

Fotografías: FotoMar

Si buscas un avión cómodo, robusto, económico y con una envolvente de vuelo aceptable, creo que deberías pensar en el Land Africa Sport. Es un avión con características STOL, igual que sus hermanos antecesores, pero hay bastantes cosas que cambian respecto de aquellos en esta versión deportiva.

Encaja perfectamente en la categoría de ultraligero, 450kg al despegue, en la línea de productos que comercializa este fabricante. Este avión tiene unas características de vuelo un tanto peculiares, como por ejemplo el poder volar a 50 km/h con un punto de flap y 170 km/h de crucero a 4.800 rpm. 



El conjunto de rodaje, es compacto contando con un arco de patín robusto y elástico a la vez. El conjunto de ruedas, de tamaño considerable, cuenta con neumáticos Jeep que, con la presión adecuada, conforma un elemento muy absorbente que nos transmite mucha suavidad en rodaje y en las tomas en zonas con superficie irregular.



Las puertas se abren hacia arriba y quedan totalmente pegadas a la parte inferior del ala, quedando bloqueadas por un amortiguador de gas.



Arriba Las puntas de los planos son de fibra y su forma mejora la estabilidad en vuelo.



Arriba El conjunto de superficies móviles de la deriva es de generosas dimensiones.

Arriba
El encuentro de los planos con parabrisas es en retirada para mejorar la visibilidad.



Derecha
La parte superior del techo es transparente para mejorar la iluminación y la visibilidad.

Derecha
El paquete de frenos cuenta con dos discos y pinza monopistón que transmiten mucha proporcionalidad en la frenada, siendo esta progresiva y sin tendencia a clavar. Su progresividad y control diferencial llaman la atención de forma positiva.



Derecha
La luz de aterrizaje está bajo el piso de la cabina.



Cinturones de cuatro puntos y cómodos asientos, los acabados son muy buenos.



Para redondearlo, el Land Africa Sport, del fabricante portugués BRM, distribuido y ensamblado en España por Aerosumaer SL en sus instalaciones de Trebujena (Cádiz), está certificado en nuestro país.

Su envolvente de vuelo ofrece

dando mucho margen para poderse equivocar, por tanto la considero una aeronave muy segura. En adelante intentaré plasmaros mi experiencia de vuelo con esta máquina y los detalles más importantes de su ensayo.

"El motor es muy elástico y proporcional en su entrega de potencia."

unos márgenes que nos permiten aprovechar con bastante holgura sus características de vuelo lento, además del crucero rápido que comentamos anteriormente.

Otro factor a tener en cuenta es la capacidad de su cabina y la comodidad de acceso a ella. Los mandos son autoritarios con un rango desmultiplicado del primer tercio de movimientos de estos, con ello conseguimos un pilotaje suave y estable.

Esta máquina está fabricada casi íntegramente en aluminio remachado con *poprivets*, aunque cuenta con algunas piezas de fibra que conforman los planos de profundidad, deriva y las puntas alares.

Sus alas, doblemente arriostradas en V, apoyadas en la zona del arco del tren de aterrizaje, conforman un conjunto compacto y a la vez absorbente. Se nota bastante la absorción y disipación de las turbulencias, que llegan muy degradadas a la cabina. En definitiva me ha gustado como vuela este avión, te permite jugar con él,

del ensayo. El motor es muy elástico y proporcional en su entrega de potencia, además de ser muy limpio en vibraciones, lo que nos da una finura del conjunto de tracción que se percibe inmediatamente.

El acceso al motor se hace en primera instancia desde el cubre capot superior, que se desmonta rápidamente con tornillos de enganche automático. Como podéis comprobar en una de las fotos, se accede perfectamente a todos los elementos importantes del motor. Un montaje limpio: la instalación eléctrica y todo el cableado me llaman la atención por su orden, buena distribución y limpieza del conjunto. Podemos efectuar una buena inspección visual simplemente desmontando el capot de arriba, pero si queremos dejar todo el motor

Arriba

El Land Africa sport usa flaperones. Observad la doble riostra de los planos.



Izquierda

Como podéis comprobar en la foto se accede perfectamente a todos los elementos importantes del motor, un montaje limpio, la instalación eléctrica y todo el cableado, me llaman la atención por su orden, buena distribución y limpieza del conjunto.



Arriba El conjunto motor-hélice, tiene una combinación acertada en cuanto a paso, vibraciones y par. La tracción es muy proporcional y las revoluciones de crucero están a 170Km/h a 4.800 rpm. En despegue la hélice se enroscó a 5.200 rpm dando una buena respuesta de tracción en ese momento. La calidad de la hélice se hace notar, sobre todo en su equilibrio dinámico.

al descubierto, en no más de dos minutos lo tenemos totalmente a la vista en todo su conjunto.

El acceso a la cabina es muy fácil, característica común de los ala alta. Simplemente nos sentamos y después metemos las piernas sin dificultad gracias a lo bajo del quicio de la puerta. El puesto de pilotaje es cómodo, erguido y las piernas descansan bien en los pedales. La visibilidad es buena, con cierta restricción lateral en los virajes, como es habitual en este tipo de

configuración. Las puertas se abren hacia arriba y quedan totalmente pegadas a la parte inferior del ala, quedando bloqueadas por un amortiguador de gas. La cabina tiene una amplitud generosa, queda un conjunto de panel, mandos e instrumentos muy atractivos. Los mandos de potencia están duplicados y en ambos casos se actúan con la mano izquierda. Lógicamente volamos con la derecha en la palanca, me encanta esta configuración, me da mucha seguridad, cuestión

de manías. En esta unidad el panel contaba con horizonte artificial y coordinador de virajes, quedando un panel bonito, sencillo y muy lógico en el orden de instrumentos tanto de vuelo como de motor.

En el interior de la cabina también contamos con un buen maletero en la parte trasera, justo detrás de los asientos, que nos permite llevar nuestros enseres para cualquier viaje.

El acabado interior de la cabina es exquisito, sencillo, pero con elegancia. La tapicería en material ignífugo,



"El paquete de frenos cuenta con dos discos y pinza monopistón que transmiten mucha proporcionalidad en la frenada"

nos transmite mucha suavidad en rodaje y en las tomas en zonas con superficie irregular. El paquete de frenos cuenta con dos discos y pinza monopistón que transmiten mucha proporcionalidad en la frenada, siendo ésta progresiva y sin tendencia a clavar. Su progresividad y control diferencial llaman la atención de forma positiva.

En vuelo

Llega el momento de volar y anoto las condiciones de la prueba: Trebujena (LETJ), 09:00 zulu, 1024 milibares, pista en servicio 26, viento de 9 nudos de 270. Una vez finalizado el chequeo prevuelo iniciamos rodaje a la cabecera 26. Sin esperar más añado potencia y

comenzamos la carrera de despegue. Apenas iniciamos la carrera, el avión quiere irse al aire, empujo la palanca ligeramente y retraso la rotación, a 55 km/h siento que ya tengo velocidad de despegue, libero la presión de la palanca con suavidad y la máquina levanta el morro autoritariamente e inicia el ascenso a 1.000 ft/m. Ascendemos a 1.500 ft, nivel, ajusto el trim de profundidad y seguidamente ya tenemos actitud de crucero.

La máquina se acelera suavemente hasta los 140 km/h e inmediatamente procedo con la batería de maniobras básicas. Inicio viraje de 20° por la izquierda. Apenas ayudo con los pedales, sigo con un viraje por la derecha, en éste cedo algo de

Arriba

Morro cercano a la pérdida en configuración limpia. La nobleza de reacción ante esta situación es una buena carta de presentación de esta máquina.

Abajo

La máquina se comporta suavemente sin reportar nada extraño cuando fuerzas con profundidad el viraje, avisa perfectamente con un suave bataneo la cercanía de la pérdida acelerada.

aisla de ruidos y vibraciones todo el conjunto. Se observa perfectamente que fabricante y montador han cuidado este detalle al máximo, utilizando materiales y mano de obra de calidad.

El conjunto de rodaje es compacto, contando con un arco de patín robusto y elástico a la vez. El conjunto de ruedas, de tamaño considerable, equipa neumáticos tipo Jeep que, con la presión adecuada, conforman un elemento muy absorbente que



La cabina tiene una amplitud generosa, queda un conjunto de panel, mandos e instrumentos muy atractivos. Los mandos de potencia se actúan a ambos lados con la mano izquierda. En esta configuración el panel contaba con horizonte artificial y coordinador de virajes, quedando un panel bonito, sencillo y muy lógico en el orden de instrumentos tanto de vuelo como de motor.



Derecha
La forma del panel hace que las piernas tenga espacio suficiente.



Derecha
Los interruptores de las luces están en el marco de la ventana superior.





palanca ya que tiende a levantar el morro ligeramente, morro al viento y ascenso para 3.000 ft. Motor atrás y mantengo altura con el avión en configuración limpia, espero y aparecen los primeros vestigios de la pérdida. A 53Km/h el Land Sport estolea con suavidad y todo es predecible, el morro cae y recupera velocidad de vuelo, mantengo la palanca atrás y se repite la situación -me recuerda una hoja seca-. La pérdida en esta configuración no reporta ningún efecto desagradable que se escape del control normal de recuperación de esta situación.

Recupero velocidad, viraje por la derecha, altura de seguridad (3.000 ft AGL), actitud de crucero y aproado al viento, reduzco a velocidad de flaps y pongo dos puntos con el

"Con el ajuste de trim correcto el Land Africa Sport mantenía una suavidad en vuelo que merecía la pena disfrutar."

cómodo actuador eléctrico. Mantengo altura con motor totalmente atrás, tengo sensación de morro muy alto y a 48 km/h siento un ligero bataneo y, de forma espontánea, aparece la pérdida, desplomando el morro con los planos centrados. Me gusta la situación y la mantengo con pedales y palanca atrás. Cuando pierdo 300 ft cedo palanca, centro los pedales y recupero la velocidad de vuelo espontáneamente. Los pedales a esta velocidad son muy autoritarios debido a la generosa superficie que

tiene el timón de dirección. Hay que acostumbrarse a trabajar con ellos ya que este avión, a baja velocidad, requiere su utilización. Termino con este tipo de pérdidas y efectúo una con motor, dos puntos de flaps, morro altísimo y a 30 km/h todavía vuela. Aguanto, aguanto, y al final tengo que originarla yo, quitando algo de motor y magreando la profundidad.

Ahora inicio unos ochos perezosos y veo como se identifica el avión con una clara nobleza. En algunos momentos el anemómetro no

Arriba

En el interior de la cabina también contamos con un buen maletero en la parte trasera, justo detrás de los asientos, que nos permite llevar nuestros enseres para cualquier viaje.

Abajo

Buena anchura del tren y buena batalla, no tendremos problemas en tomas fuera de campo.





LAND AFRICA SPORT

▲ DIMENSIONES

LONGITUD	6.45 mts
ALTURA	2.40 mts
ENVERGADURA	8.63 mts
SUPERFICIE ALAR	18.08 m ²

▲ PESOS Y CARGAS

PESO EN VACÍO	280 kg
MTOW	450 kg
CARGA ÚTIL	170 kg
CARGA ALAR	24.88 Kg/m ²
PESO/POTENCIA	5.625 Kg/Kw
COMBUSTIBLE	76 litros
EQUIPAJE	25 kg

▲ PRESTACIONES

VNE	205 Km/h
CRUCERO	170 Km/h
TASA DE ASCENSO	960 ft/m
PÉRDIDA	45 km/h
TECHO DE SERVICIO	14.000 ft
ALCANCE	800 km

▲ MOTOR

Rotax 912 UL, 60Kw a 5.800 rpm.
Opcionalmente 912 ULS, 76 Kw a 5800 rpm.

▲ HÉLICE

Duc tripala de fibra de carbono con paso ajustable en tierra.

▲ FABRICANTE

BRM Portugal. www.landafrica.com

▲ DISTRIBUIDOR

Aerosumaer SL, Aeródromo de Trebujena (Cadiz). Email: info@aerosumaer.com web: www.aerosumaer.com, Tel. 685461216

marcaba nada. Disfruté de un vuelo suave ya que la mañana estaba buenísima, había poca actividad térmica y el avión se encarriló en un crucero de 170 Km/h. Con el ajuste de trim correcto el Land Africa Sport mantenía una suavidad en vuelo que merecía la pena disfrutar.

Entro en el circuito de tráfico para proceder a una serie de tomas y despegues. A 600 ft viento en cola izquierda de la 26, en viraje a base, un punto de flaps, 65 km/h. La primera sensación es que el avión no baja, fuerzo el descenso y mantengo un buen ángulo de aproximación, pista asegurada

y comienzo el procedimiento de aterrizaje, tiro ligeramente de la palanca y siento que se quiere ir al aire a 35 km/h. Mantengo la recogida, espero y se asienta solo en el suelo. Si aguantas la palanca atrás, se detiene aerodinámicamente sin tocar los frenos, rápidamente.

Mi experiencia con el Land Africa Sport, ha sido agradable, me he divertido y tiene una envolvente de vuelo tan amplia que me ha permitido sentir buenas sensaciones y lo más importante para mí, es que la siento segura y que no reserva sorpresas de última hora. ■

Arriba

Si aguantamos la palanca atrás con algo de motor, parece no querer entrar en pérdida.

Abajo

Vista aérea del aeródromo de Trebujena (Cadiz).

