

▶▶ **TESTE DE VOO**
VULCANAIR P68C





IDEAL PARA QUALQUER TIPO DE MISSÃO

Com dois motores de 200 hp
supereconômicos, o P68C
surge como uma opção de
bimotor que se adapta
a qualquer tarefa

por Décio Corrêa • fotos Divulgação

Gosto da expressão *multipurpose* quando o assunto é avião. Explico essa minha afirmação quando me refiro ao Brasil, um país de dimensões continentais, com uma economia diversificada e características de operadores com propósitos bastante diferentes para uma única aeronave.

Por exemplo, um empresário possui uma casa na praia ou no campo com uma pista próxima que pode ser acessada, transportando toda a sua família.

A razão número um do meu interesse estava na sua aparência bastante similar à do Aero Commander 500, uma de minhas paixões em *design* e versatilidade, e, a segunda, em sua proposta de dois motores Textron Lycoming de 200 hp IO-360-A1BC aspirados, com opção para o Turbo de 210 hp TIO-360-C1A6D, utilizados nos Piper Arrow/EMB Corisco aspirados ou turbo, de alto desempenho e baixo consumo de combustível e manutenção.

Como o Aero Commander, o P68C aceita qualquer proposta de utilização. Pode ser um executivo, um cargueiro ou uma aeronave de lazer ou um pouco de todas, graças à sua rápida conversão e às características de desempenho operacional em pistas muito curtas e rústicas. A aeronave que vamos ensaiar é o PR-FSJ, que participou como demonstrador na feira de defesa LAAD, no Rio de Janeiro, e retornou para Passo Fundo/RS, base do seu operador.

Sábado ensolarado no Campo de Marte, em São Paulo, e o Sierra-Juliet nos aguarda para mostrar seus talentos. Orgulhosos, João Moutinho e Pedro Ramos, da Linford Aviation, e o comandante Marcelo Longhi Camargo me apresentam o P68C.

O *shape* lembra muito o Aero Commander 500. Branco com faixas azuis, em dois tons, seus 12 m de envergadura já traduzem que ele é um planador, capaz de pousar e decolar em baixíssimas velocidades.

Seu interior é generoso, com cabine superespaçosa para quatro passageiros na versão *club-seating*, com direito a porta exclusiva de 0,82 m de largura, assim como a uma terceira porta de carga para operações como aeronave-ambulância, ou então para ser um espaçoso bagageiro para os passageiros.

A cabine de pilotagem tem uma porta exclusiva para acesso dos tripulantes. O painel é supermoderno com duas telas MFD (Multi Functional Display, ou tela multifunção, em português), nas quais estão disponíveis todos os parâmetros de voo e motores.

Além do Pedro Ramos, também está presente o Fernando Matarazzo, diretor da Mitsubishi que, além de ser piloto, possui um Cessna 210 Centurion e pretende avaliar o P68C.

Notificação de voo para Jundiaí concluída e já aguardamos a autorização do táxi para a cabeceira 12. Dada a permissão, iniciamos a rolagem para a pista.



A visibilidade externa é ótima. O nível de ruído interno baixíssimo, e o conforto e a ergonomia da cabine de pilotagem são excelentes.

Apesar de haver apenas dois passageiros, nota-se que a disponibilidade de espaço para quatro pessoas é perfeita. Outro detalhe que faz toda a diferença numa aeronave dessa categoria é não subir por sobre a asa, como nos casos de aeronaves de asa baixa.

O movimento é intenso, especialmente o tráfego de helicópteros. Alcançamos o ponto de espera da cabeceira 12, concluímos o check-list de pré-decolagem e estamos prontos. Não sem alguma demora, somos autorizados a ingressar na pista e decolar.

Deixo as rotações subirem para 2 000 giros, libero os freios e vou completando a potência. Os 400 hp dos Lycoming são bastante enérgicos. Pelo visto, as hélices estão fazendo o seu trabalho bem-feito.

Como a aeronave estava um pouco cabrada, ela insistia em sair do chão com 60 nós. Procuo manter o nariz baixo, ajusto o compensador e a velocidade dispara para 90 nós.

INTERIOR

Cockpit superconfortável que abriga duas telas MFD com todos os parâmetros de voo e motores (abaixo, à esquerda). O bagageiro permite a instalação da versão aeromédica





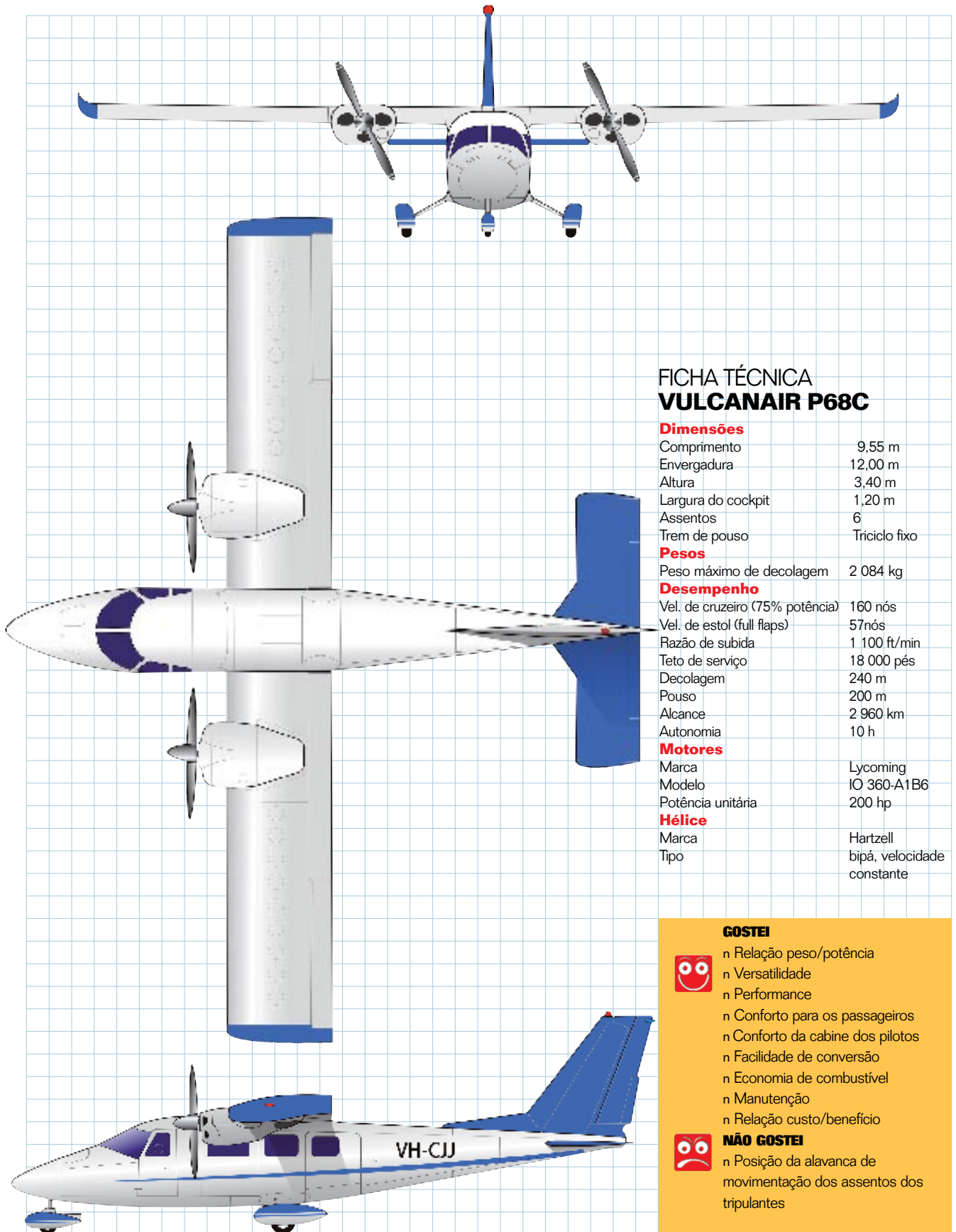
VERSÁTIL

Linhas elegantes e um sistema de trem fixo que não comprometem a velocidade e a performance

ÚNICO

Versátil, econômico e de simples pilotagem, o Vulcanair P68C é um avião sem concorrência nas diversas demandas do Brasil





FICHA TÉCNICA VULCANAIR P68C

Dimensões

Comprimento	9,55 m
Envergadura	12,00 m
Altura	3,40 m
Largura do cockpit	1,20 m
Assentos	6
Trem de pouso	Triciclo fixo

Pesos

Peso máximo de decolagem	2 084 kg
--------------------------	----------

Desempenho

Vel. de cruzeiro (75% potência)	160 nós
Vel. de estol (full flaps)	57 nós
Razão de subida	1 100 ft/min
Teto de serviço	18 000 pés
Decolagem	240 m
Pouso	200 m
Alcance	2 960 km
Autonomia	10 h

Motores

Marca	Lycoming
Modelo	IO 360-A1B6
Potência unitária	200 hp

Hélice

Marca	Hartzell
Tipo	bipá, velocidade constante

GOSTEI



- n Relação peso/potência
- n Versatilidade
- n Performance
- n Conforto para os passageiros
- n Conforto da cabine dos pilotos
- n Facilidade de conversão
- n Economia de combustível
- n Manutenção
- n Relação custo/benefício



NÃO GOSTEI

- n Posição da alavanca de movimentação dos assentos dos tripulantes



Iniciamos uma subida bem definida e com 600 pés retiro os flaps e noto que o nariz afunda bastante nessa operação.

Somos autorizados a efetuar curva a direita e ingressar na perna do vento na proa da posição Rodanel. Em seguida, somos transferidos para o Controle São Paulo, que nos autoriza a subir para 4 000 pés na proa do eixo do Corredor Juliet. No través do Pico do Jaraguá, solicitamos e recebemos a autorização para curvar à direita para um sobrevoou na represa de Mairiporã e na pista abandonada de Franco da Rocha.

Pretendo executar a maioria das minhas avaliações nessa região. Sobrevoamos a represa pelo seu setor leste; executo um mergulho com queda de asa e a velocidade dispara para 170 nós. Tenho de estar atento para não ultrapassar a VNE (velocidade não exceder) de 200 nós.

Estou impressionado com a eficiência dos ailerons e com a resposta das asas. Normalmente, uma aeronave com essa envergadura e carga alar tem grande dificuldade em executar manobras de rolagem. Não é o caso desta máquina. O mergulho é bastante acentuado, com mais de 45 graus de pitch.

As águas da represa desfilam por nossas janelas a quase 300 km/h. Faço uns passes sobre a pista, executo vários retornos rápidos; a manobrabilidade do P68C é surpreendente. Retornamos para o Corredor Juliet e já temos Jundiáí em nossa proa.

A torre nos solicita uma aproximação direta para a cabeceira 35. Cruzamos por sobre a Rodovia dos Bandeirantes e vamos circundando a Serra do Japi, buscando a reta final para a pista.

Check pré-pouso executado. Reduzo a velocidade para 90 nós, com flap 1, e vamos nos aproximando num bom gradiente de descida. Peço *full flaps*, o Juliet “infla”, ajusto o *profile*, reduzo para 80 nós e cruzamos a cabeceira. Ele flutua por quase um terço da pista e

toca com suavidade, o Marcelo recolhe os flaps e arremetemos para um segundo toque-arremetida. Acho que já percebi algumas manhas desse passarinho.

Perna do vento a 100 nós, dando espaço para uma aeronave que segue à nossa frente, e alongamos a nossa perna, até bem próximos da serra. Giramos a perna base, reduzindo para 90 nós, flap 1, e interceptamos a reta final. Aviso ao Fernando que vou tentar fazer dois pousos na mesma pista. Isto significa que iremos frear a aeronave até ela parar totalmente, recolher os

flaps e decolar novamente. Essa ação nos dará uma ideia de quanto curto ele pouso.

Entro na reta final reduzindo para 80 nós, e vamos nos aproximando da curta final. Na curtíssima, peço *full flaps* e reduzo a velocidade para 70 nós, “matando” para 60 nós no cruzamento da cabeceira. Ainda assim, ele flutua. Tocamos, aplico os freios

e paramos energicamente. Acho que não consumimos 300 m. Recolhemos os *flaps*, aplico toda a potência e decolamos em menos de 400 m.

Com um pouco de prática, poderemos fazer muito melhor. Não tenho dúvidas de que poderíamos fazer quatro pousos na pista de Jundiáí. Isto significa pousar, parar, decolar, pousar novamente, parar, decolar e pousar outra vez e aí decolar. Retornamos para Marte e na reta final faço um pouso longo, para livrar a pista rapidamente, por termos tráfego em nossa cauda. Foi um grande teste para os freios, já que iríamos ultrapassar a *taxiway* central.

Em resumo, o P68C superou as minhas expectativas. É uma aeronave multifunção com inúmeras aplicações, tais como treinadora multimotor para escolas de pilotagem, executiva que pode ficar luxuosa com um *upgrade* no seu interior e pintura; cargueira para táxi aéreo com contratos de pequenas encomendas e correio, transporte aeromédico e lazer. O incrível é que ela pode combinar tudo isso com economia, charme, velocidade e conforto. ■

MULTIMIÇÃO

Executivo, táxi aéreo, courier, aeromédico, treinador multimotor e instrumentos: o P68C se ajusta a qualquer necessidade

