

85

ASAS

ASAS

REVISTA DE CULTURA E HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

Ano XV - Número 85 - Junho, julho 2015

CASA 295M

O ÁGIL 4X4 DA FAB



EXCLUSIVO

O Super STOL
Neozelandês
Chega ao Brasil

- + AVIBRAS
- + CAMPO DE MARTE
- + OPERAÇÃO TRÊS LUAS
- + OS FENCERS DA UCRÂNIA

ISSN 1413-1218 R\$ 17,90

9 771519 155900 85

ASAS

P-750XStol

Por Claudio Lucchesi



Um Neozelandês que Gosta de Desafios

No amplo mercado da aviação civil, um nicho muito desafiador se refere àquelas aeronaves capazes de operar onde as leis da física praticamente impediriam a decolagem e o pouso de um avião. São máquinas que raramente são vistas nos grandes, e muito bem equipados, hubs da aviação comercial, mas que não raro significam a única ligação efetiva de muitas populações com centros urbanos, de serviços e médicos. E sua versatilidade também as faz ferramentas imprescindíveis ao desenvolvimento econômico e geração de riqueza e bem-estar em muitas regiões do globo. Não tão excitante quanto os caças supersônicos, o projeto destes aviões, capazes de vencer as piores condições de operação em terra, não raro não fica nada a dever, em genialidade, aos projetos daqueles. E um desses aparelhos de que falo é o Pacific Aerospace P-750 XSTOL, que recebeu em 25 de março deste ano a certificação brasileira, emitida pela ANAC, e que agora chega, portanto, ao mercado nacional, oferecendo a este uma aeronave de capacidades realmente impressionantes e de enorme multifuncionalidade.

“No mercado brasileiro, vemos o P-750 sendo capaz de estabelecer uma presença forte no segmento utilitário (transporte de passageiros e/ou carga) e

no de paraquedismo, assim como em tarefas de levantamentos geofísicos e aerofotogramétricos”, comenta Damian Camp, CEO da Pacific Aerospace Limited. “Numa primeira fase, as vendas no mercado brasileiro serão feitas diretamente pela fábrica, mas planejamos ter, por volta do terceiro trimestre deste ano, já um representante de vendas no País.” Segundo ele, a certificação no Brasil foi obtida num período de tempo relativamente curto (o processo oficial foi iniciado em 2009), graças a níveis muito elevados de cooperação e assistência com a equipe de certificação da ANAC.

ORIGEM INUSITADA

Ao contrário da grande maioria das aeronaves de aviação geral vistas nos céus brasileiros, o P-750 não vem de um fabricante norte-americano ou europeu, mas de uma terra que por aqui é mais lembrada pelas deslumbrantes paisagens mostradas em filmes como a franquia *O Senhor dos Anéis* – a Nova Zelândia. O país da Oceania, composto por duas ilhas principais e que exibe uma das melhores qualidades de vida do planeta, entretanto, tem uma relação extremamente profunda e antiga com a aviação – apesar de pouco conhecida por aqui. Com

uma longa lista de grandes ases, tanto que vai desde Keith Caldwell, com 25 vitórias na 1ª Guerra Mundial, até Colin Falkland Gray, com 29, na 2ª Guerra Mundial, o país sedia algumas das melhores oficinas de restauro de warbirds do mundo e tem uma indústria aeronáutica local com uma história antiga e pioneira.

De fato, o país foi um dos primeiros importadores de aviões da Boeing (dois hidroaviões em 1919!) e possui um dos mais altos índices de proprietários de aeronaves na população – algo hoje em torno de uma aeronave civil por cada 1.200 habitantes!

No caso da Pacific Aerospace, as suas origens estão em duas empresas, de dois continentes, dos anos 50 e 60. Uma foi a australiana Victa Aviation, que produziu o Victa Airtourer, nos anos 60, e a outra, a californiana Fletcher Aircraft Corporation, que desenvolvera o Fletcher FU-24, na década anterior. Em 1965, a neozelandesa Air Parts adquiriu os direitos de produção deste e, dois anos depois, do Airtourer. Em paralelo, no início dos anos 70, outra empresa do país, a AESL, desenvolveu o treinador militar CT-4 Airtrainer, que ganhou contratos das Forças Aéreas da Austrália e da

Tailândia. Como se tratava de empresas pequenas, o governo neozelandês atuou de modo eficaz, amparando um processo de união da Air Parts com a AESL, surgindo daí, em 1973, a New Zealand Aerospace Industries Ltd (NZASIL). Mais tarde, em 1982, criou-se a Pacific Aerospace Corporation (PAC), para ser a empresa responsável pela produção da NZASIL, ampliando logo suas atividades também para os serviços de manutenção.

A PAC passou então por reestruturações de controladores e de atividades, até ser adquirida pelo grupo neozelandês Automotive, em 1995, quando então retomou o trabalho de projetos próprios de aeronaves, surgindo o CT-4E em 1998 e iniciando-se em 2000 o programa de um tipo totalmente novo, o P-750XSTOL, cujo primeiro protótipo

voou em 2001.

Com o sucesso deste e a possibilidade de serem atingidos mercados mundiais, em novembro de 2006 um consórcio de profissionais de aviação do país adquiriu o controle da PAC, visando sobretudo ao programa do P-750XSTOL, e a fabricante assumiu então a sua identidade atual – Pacific Aerospace Limited.

UM AVIÃO DE CAPACIDADES EXCEPCIONAIS

Hoje, o P-750XSTOL está certificado em 16 países e sua presença vem crescendo em importantes mercados, como a Indonésia, Índia, China e Rússia. O piso modular, de alteração rápida (quick change), permite que a aeronave seja reconfigurada facilmente pelo operador, em tempo mínimo, deste modo maximizando a sua utilização. Entre as diversas configurações, que podem ser utilizadas

PACIFIC AEROSPACE P-750XSTOL

COMPRIMENTO	11,84m
ENVERGADURA	12,80m
ALTURA MÁXIMA NO SOLO	4,04m
CAPACIDADE	1 piloto + 9 passageiros (ou 17 paraquedistas)
CAPACIDADE MÁXIMA DE CARGA ÚTIL	1.905kg
PESO VAZIO OPERACIONAL	1.497kg
PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM	3.402kg
MOTORIZAÇÃO	um turboélice Pratt & Whitney PT6A-34, com 560kW (750hp) de potência
VELOCIDADE MÁXIMA	303km/h
VELOCIDADE DE CRUZEIRO	259km/h
VELOCIDADE DE ESTOL (FLAPS UP)	107km/h
ALCANCE MÁXIMO COM RESERVA DE 45 MINUTOS	2.183km
AUTONOMIA	8h
CONSUMO MÉDIO DE COMBUSTÍVEL	192 litros/h
CAPACIDADE ÚTIL DE COMBUSTÍVEL	1.256 litros



As portas tipo "asa de gaivota" do cockpit facilitam a entrada/saída dos tripulantes de voo, enquanto a grande porta dupla lateral traseira torna rápido o embarque/desembarque de passageiros ou carga. Todo o projeto do P-750XSTOL previu uma quase ausência total de estrutura de solo.



por um mesmo aparelho, estão o transporte de passageiros, passageiros e carga, de cargas dedicadas, evacuação aeromédica, lançamento de paraquedistas, le-

uma carga útil superior a 1.800kg em tais condições. Um exemplo típico disso é a operação feita com a aeronave na remotíssima pista de Maimafu, no leste da região montanhosa tropical do interior da Papua Nova Guiné. A pista ali está a 1.585m de altitude, numa área com temperatura média de 30°C, não sendo pavimentada e tendo um comprimento total de 442m. E o P-750XSTOL opera rotineiramente ali com

1.905kg, excede bastante o peso vazio operacional da aeronave, de 1.497kg, permitindo um peso máximo de decolagem de 3.402kg e um máximo de pouso de 3.232kg.

E, por fim, junto a tudo isso, trata-se de uma aeronave de estrutura bastante robusta e manutenção facilitada, permitindo ser realizada com a mínima infraestrutura de solo e com baixo custo. Tanto a célula quanto o motor têm um tempo entre inspeções de 150 horas. Com sua configuração de asa baixa, o reabastecimento é fácil e sem problemas em qualquer pista e com qualquer posicionamento da aeronave; assim como todas as operações de cheque de voo (pre-flight checks) podem ser realizados sem a necessidade de qualquer estrutura – nem mesmo uma escada! →

O compartimento ventral de carga tem acessos laterais ou por trás e pode ter ou não redes internas de separação de volumes, tornando extremamente versátil o seu uso.



vantamento geofísico e/ou aerofotográfico, ISR (Intelligence, Surveillance and Reconnaissance; Inteligência, Vigilância e Reconhecimento), agricultura (com lançamentos sólidos ou líquidos) e combate a incêndios. O tempo médio de mudança de um padrão “all passenger” para “all cargo”, por exemplo, é de apenas 30 minutos e a configuração de piso modular multifuncional é padrão de produção em todo P-750XSTOL.

Esta multifuncionalidade modal, entretanto, ganha um sentido muito maior ao se unir à performance da aeronave, que realmente justifica a designação XSTOL (de “Xtra Short and Take-Off and Landing, Decolagens e Pousos Muito Curtos). Mesmo em condições de “alto e quente”, o P-750XSTOL opera em pistas de apenas 244m, com peso máximo de decolagem, podendo levar

uma carga útil de 1.800kg.

Em condições excepcionais, no nível do mar e praticamente sem carga útil, um exemplar já demonstrou ser capaz de, com peso total de 1.909kg, decolar em 32m de pista e pousar em 50m!

O peso máximo de carga útil,

Em 8 de setembro de 2006, com um P-750XSTOL, o piloto Jay Stokes estabeleceu um novo recorde mundial de lançamento de paraquedistas de uma única aeronave em um dia. Num período de 24 horas, Stokes fez 640 saltos de sua aeronave! Com uma relativamente alta relação de potência/peso, o avião neozelandês consegue levar um grupo de paraquedistas a 3.700m e retornar para pouso em apenas dez minutos.

