



UM ITALIANO ROBUSTO E VERSÁTIL

COM *DESIGN* ASSINADO PELO PROJETISTA LUIGI PASCALE, CHEGA EM BREVE AO BRASIL O BIMOTOR A PISTÃO P68, MODELO CAPAZ DE CUMPRIR UM SEM-NÚMERO DE MISSÕES
POR HERNANI DIPPÓLITO • FOTOS RICARDO BECCARI

Equipado com dois motores Lycoming IO-360-A1B6, de 200 hp cada um, o Vulcanair P68C tem capacidade para até seis passageiros e alcance de 2.960 km; sua autonomia de voo é de até dez horas



Os italianos são mestres no *design*. Mas quando o assunto é moda, carros e aviões, eles se superam. Nos últimos 60 anos, uma série de “artistas” vem se destacando no cenário da engenharia aeronáutica. Luigi Pascale é um deles. Antes da Segunda Guerra, era aeromodelista. Terminado o conflito, formado em Engenharia, ele trabalhava como assistente no Instituto de Estruturas Aeronáuticas da Universidade de Nápoles (Itália). Com o brevê de piloto na mão, Luigi sentiu que era hora de juntar-se ao irmão, Giovanni, e juntos iniciarem o desenvolvimento de projetos de aeronaves leves. No final da década de 1950, formaram a Partenavia Construzioni Aeronautiche. O primeiro grande projeto produzido pela empresa foi o P-57 Fachiro, um modelo de asa alta, com quatro assentos, destinado a voos de recreio e treinamento. Outros aviões dos irmãos Pascale obtiveram grande sucesso, como o P-55 Tornado, acrobático de asa média e linhas extraordinárias.



No cenário europeu, o prestígio de Luigi Pascale equivale ao do lendário Stelio Frati. Frati ficou famoso com sua obra de arte, o F8L Falco, cujas linhas assemelham-se às do P-55 Tornado. Luigi experimentaria o sucesso mundial — assim como seu concorrente com o Falco — quando o protótipo do P68 fez seu primeiro voo em maio de 1970. No ano seguinte, o modelo, de seis lugares, asa alta, estrutura metálica, trem fixo e *design* charmoso, entrou em produção fazendo decolar o nome Partenavia. Em 1981, a empresa tornou-se parte do grupo Aeritalia, o que incorporou melhorias ao projeto original. Com o objetivo de transformar o P68 numa aeronave de

observação, a empresa alemã Sportavia-Putzer substituiu parte da estrutura original do nariz por outra transparente. Os italianos gostaram da ideia e passaram a oferecer o modelo como uma versão opcional. Foi assim que surgiu o P68 Observer. A Partenavia seguiu com a produção do P68 até 1989, quando declarou falência e vendeu todos os direitos do avião para a Vulcanair Aircraft. Luigi Pascale montou com um sobrinho a Tecnam, que produz ultraleves avançados de grande sucesso, como o P-92 Echo, além de ter contratos assinados com fabricantes como a Boeing e a Airbus para produção de peças específicas. A Vulcanair Aircraft aproveitou o

Assim como nos helicópteros, o painel do Vulcanair tem os instrumentos reunidos no centro (1); detalhe das pontas de asa que melhoram o desempenho aerodinâmico (2); acesso à cabine é facilitado pela asa alta (3); interior permite reconfigurar aeronave para transporte de passageiro ou carga (4); motores longe do solo e trem de pouso robusto permitem operar em pistas de terra (5)

projeto de Pascale, uma aeronave dócil e estável em todo o envelope de voo, e introduziu melhorias na linha de produção que destacaram ainda mais as qualidades do P68. Tais melhorias são o resultado de estudo e experiência dirigida para novidades de tecnologia e construção. Hoje o P68C tem instalada a plataforma Sagem ICDS-8 de instrumentos EFIS no *cockpit*. De fácil utilização, o sistema tem visualização simples de forma a aumentar a consciência situacional do piloto e a segurança de voo. Dependendo da opção, o ICDS-8 pode funcionar na configuração de PFD (Tela Primária de Voo) e MFD (Tela Multifunção), com o EMS (Sistema de Moni-



Na versão Observer, toda a seção frontal da fuselagem foi substituída por uma grande área de *plexiglass*, aumentando sensivelmente a visibilidade; modelo é usado em missões de patrulha e busca e salvamento, entre outras

toramento de Motores) e ND (Tela de Navegação) integrados, ou em uma combinação dessas funções, de acordo com a necessidade de cada operador. Para aumentar a eficiência da pilotagem, a aeronave ganhou o piloto automático S-Tec 55X, com controle de altitude.

O interior do bimotor também foi totalmente redesenhado. A altura interna da cabine aumentou e o sistema de ar condicionado foi melhorado a fim de aumentar o conforto dos passageiros. Outro destaque é o prático sistema de retirada dos assentos. Ele permite converter rapidamente a cabine de passageiros em espaço de carga de grande volume. Além de carga, é possível configurar a cabine para diversos usos. A aeronave pode ser configurada para missões de busca e salvamento, patrulha, ressonância, fotografia/aerofotogrametria, entre muitas outras missões. A configuração-padrão dos assentos é de um piloto mais cinco passageiros — ou seis, quando os dois assentos traseiros são trocados por uma peça de três lugares.

A estrutura do P68 é toda de alumínio e a Vulcanair realizou um excelente trabalho no tratamento contra envelhecimento e fadiga do material. As principais inspeções de fadiga da asa, por exemplo, passaram de 8.500 horas de voo para 17.500 horas. Os motores são os conhecidos IO-360 Lycoming, de 200 hp cada um, utilizados em conjunto com hélices Hartzell bipá. A Vulcanair também oferece uma versão com motores turbo, de 210 hp, e hélice tripá MT.

O P68C opera bem em pistas precárias, sem dúvida uma vantagem num país como o Brasil. A asa alta ajuda. Os motores e hélices, na comparação com modelos de asa baixa, ficam distantes do chão, reduzindo a absorção de poeira e detritos sólidos. O acesso à cabine também é facilitado, pois o piso da aeronave está mais próximo do chão. Além disso, por causa da asa alta, o P68C é um avião que oferece excelente visibilidade. Fato reforçado na variante Observer. A estrutura é a mesma do P68 original, mas toda a seção frontal da fuselagem é substituída por uma grande área de *plexiglass*. A configuração do painel é feita como em um helicóptero, com os instrumentos concentrados na área central. Se forem somados os modelos construídos pela antiga Partenavia com os da atual Vulca-

» P-68C

Fabricante Vulcanair Aircraft – Itália
Preço US\$ 750.000,00 (FOB)
Motor 2 Textron Lycoming IO-360-A1B6
Potência 200 hp (cada um)
Hélice Hartzell (bipá veloc. constante)
Capacidade 1 piloto + 5 (ou 6) passageiros

Envergadura 12,00 m
Comprimento 9,55 m
Altura 3,40 m
Área alar 18,60 m²
Fator carga +3,74g/-1,5g
Peso vazio 1420 kg
Peso máximo de decolagem 2084 kg
Peso máximo de pouso 1980 kg
Peso máximo zero combustível 1967 kg
Carga útil 680 kg
Capacidade de combustível 670 litros

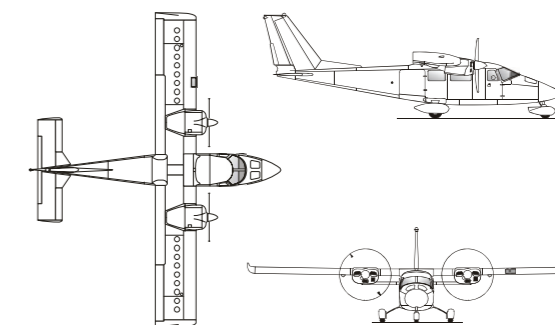
Velocidade máxima de cruzeiro 160 nós
Velocidade de estol full flap 57 nós
Distância de decolagem c/ obst. 50 m 400 metros
Distância de pouso obst. 50 m 600 metros
Alcance máx. (55% pot. FL100) 2.960 km/1.598 mn
Teto de serviço 18.000 pés

» OBSERVER

Fabricante Vulcanair Aircraft – Itália
Preço US\$ 750.000,00 (FOB)
Motor Textron Lycoming IO-360-A1B6
Potência 200 hp (cada um)
Hélice Hartzell (bipá veloc. constante)
Capacidade 1 piloto + 5 (ou 6) passageiros

Envergadura 12,00 m
Comprimento 9,43 m
Altura 3,40 m
Área alar 18,6 m²
Fator carga +3,74g/-1,5g
Peso vazio 1420 kg
Peso máximo de decolagem 2084 kg
Peso máximo de pouso 1980 kg
Peso máximo zero combustível 1890 kg
Carga útil 680kg
Capacidade de combustível 670 litros

Velocidade máxima de cruzeiro 160 nós
Velocidade de estol full flap 57 nós
Distância de decolagem c/ obst. 50 m 400 metros
Distância de pouso obst. 50 m 600 metros
Alcance máx. (55% pot. FL100) 2.960 km/1.598 mn
Teto de serviço 18.000 pés



Mais informações www.vulcanair.com **email** info@linfordaviation.co.uk
Telefones 011 2771 7377; 8655 5530

nair, o Obsever já ultrapassa a marca de 400 unidades em operação em mais de 25 países. O modelo é conhecido como uma das aeronaves de observação e patrulha de menor custo operacional do mercado internacional. O sucesso comercial também tem a ver com sua versatilidade, pois o piso comporta a instalação de diversos tipos de equipamento.

Em julho do ano passado, a Vulcanair elegeu a Linford Aviation como seu representante oficial no Brasil. O P68C já foi certificado junto à Anac e, até o fi-

nal deste primeiro semestre, o primeiro Observer deve aterrissar por aqui. O prazo de entrega dos modelos, depois que a compra é fechada, varia de quatro a seis meses. “Estamos muito satisfeitos em trazer nossos aviões ao Brasil. Nossas já comprovadas e modernas aeronaves são um complemento ideal para as necessidades do cliente brasileiro”, diz Remo De Feo, diretor de vendas da Vulcanair Aircraft. Ele está convencido de que o P68C vai repetir entre nós o sucesso que faz lá fora. ✈