

## P68C



**P68C: Um avião criado dentro de uma concepção moderna e direta, voltado as múltiplas necessidades da aviação!**

## P68C

O modelo Vulcanair P68C é um avião bimotor de seis lugares, com asa na parte superior e trem de pouso fixo, que apresenta inúmeras melhorias como, uma cabine moderna, novos bancos ajustáveis, porta padrão para o piloto, engrenagem principal e freios resistentes.

O P68C é a alternativa sensata para várias aeronaves monomotoras e bimotores leves encontrados atualmente no mercado de aviação em geral. Com a redundância do segundo motor e consumo de combustível comparável a muitos aviões monomotores de seis cilindros, o P68 pertence uma classe própria. Desde sua criação, o avião foi desenvolvido para ser um bimotor. Como resultado, o P68 é um avião flexível e estável em todos os quesitos de voo. (leia mais - Visite-nos em About us.)

A Linford Aviation Ltda. é parte do grupo Luso-Saxônico MGLW, fundado nos anos 80 na Inglaterra. A Linford foi formada com o propósito de vender aeronaves que se moldasse aos mercados brasileiro e sul americano. Depois de um grande período de pesquisas e análises desses mercados, bem como de acesso e estudo de suas necessidades, o empreendedor João Moutinho encontrou na Vulcanair Aircraft (ex Partenavia) os aviões mais promissores e bem preparados para esses mercados e outros.

O Sr. João Moutinho orgulhosamente recebeu o Prêmio de Melhores Aeronaves a Pistão, que é parte da cerimônia de premiação do XII Prêmio Aero Magazine de Aviação, que aconteceu em Embace 2010 (Brasil).

Os modelos da Vulcanair têm como fundamento a simplicidade, economia, versatilidade e design. Isto é uma combinação sem paralelos que, complementada pelo alto desempenho de seus motores duplos, faz dele uma aeronave confortável e segura para voar. O P68C é o futuro do taxi aéreo no Brasil, como é também o futuro de aeronaves particulares serem robustas, econômicas, espaçosas e seguras.

O Observer II, com seus recursos inovadores, pode ser considerado o futuro observador da nação, podendo ser usado na vigilância de gasodutos e oleodutos, cabos suspensos, florestas, fronteiras, costas marítimas, grandes fazendas, para tirar fotografias aéreas, sendo também uma ótima alternativa para os serviços que hoje são prestados por helicópteros. Além dessas possibilidades, o Observer II é uma aeronave que também pode ser usada no setor privado.

No Brasil, a Linford Aviation manterá uma rede autorizada de lojas estrategicamente localizadas para suprir as necessidades dos seus usuários, bem como um sistema estruturado para a distribuição de peças.

Remo de Feo, sócio da empresa diz: "a Linford Aviation e a Vulcanair representam o perfeito casamento entre as necessidades do mercado da aviação brasileira e a excelência comprovada de nossas aeronaves".

Hoje existem 430 aeronaves voando o mundo inteiro, em 26 países diferentes!

P68C: Uma aeronave bonita e flexível para suas múltiplas necessidades de voo! A Vulcanair, dona da Partenavia Certificados e de todos os seus direitos, está constantemente atualizando o design de sucesso do P68.

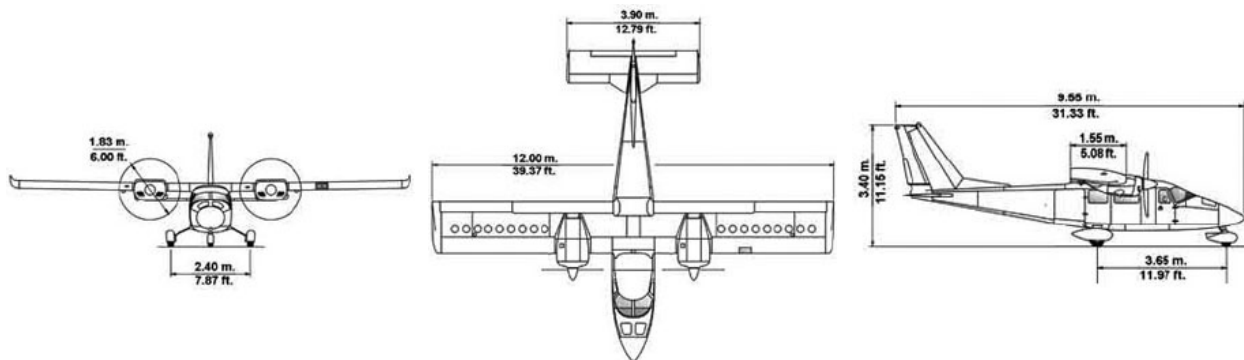
O P68C é a alternativa sensata para várias aeronaves monomotoras e bimotores leves no mercado atual da aviação em geral. Com a redundância do segundo motor e consumo de combustível comparável a muitos aviões monomotores de seis cilindros, o P68 pertence uma classe própria. Desde sua criação, o avião foi desenvolvido para ser um bimotor. Como resultado, o P68C é um avião flexível e estável em todos os quesitos de voo.

Simplicidade estrutural extrema, ausência de sistemas complicados, robustez e acessibilidade a pontos de serviços e reparos reduzem os custos de manutenção e fazem do P68C uma opção séria para satisfazer muitos e diferentes perfis de missões.

## A Série P68C

Atualmente, a série bimotora P68C é oferecida em duas configurações:

- **P68C** – com dois motores normalmente aspirados de 200 HP, Lycoming IO-360-A1B6.
- **P68C TC** – com dois motores turbinados de 210 HP, Lycoming TIO-360-C1A6D.



### Segurança e Economia

A Série **P68C** é comprovadamente um avião bimotor flexível e fácil de voar. Isso significa segurança.

As aeronaves P68C apresentam excelentes características de comando, principalmente em baixas velocidades ou no improvável caso de falha do motor. Não há necessidade de pára-quadras, pois você tem um segundo motor!

A posição avançada do piloto em relação à asa fornece excelente visibilidade de retaguarda nas viradas e voltas, o que garante maior segurança em espaço aéreo congestionado.

Com o equipamento opcional de derretimento de gelo instalado no P68C, ele tem sido operado dia e noite com segurança e regularidade nas condições extremas do inverno no Mar do Norte e por toda a Europa do Norte.

A economia da aeronave é o resultado dos baixos custos de operação e manutenção que são uma consequência direta da simplicidade da construção da aeronave, com baixo consumo de combustível e baixo custo de reposição de suas peças e partes.

Os custos de manutenção são reduzidos ao mínimo, isso se deve principalmente:

- A sua robustez que garante o mínimo de manutenção, e ao seu feixe de mola fixo no trem de pouso.
- A falta de sistemas complicados.
- Acessibilidade aos pontos de serviço sem igual.

A configuração da asa na parte superior permite que os motores e as hélices fiquem bem longe do chão, assim, reduzindo ao mínimo a ingestão de sujeiras e a formação de dentes nos equipamentos e estendendo as vidas dos motores e das hélices ao máximo, sem que haja a necessidade de manutenção.

### Considerações Gerais:

#### Escolha de Material

A construção em alumínio da aeronave P68C apresenta as seguintes vantagens:

- Peso, quando comparado a estruturas similares em outras aeronaves feitas de materiais compósitos certificados.
- Qualidade da estrutura de alumínio em relação ao envelhecimento e fadiga, juntamente com a sua facilidade de reparo.

Todas as peças originais de fábrica instaladas na série P68C foram revisadas e atualizadas para garantir a rápida disponibilidade de peças.

Com a retomada da produção em capacidade máxima, a disponibilidade das peças das estruturas aéreas também é garantida.

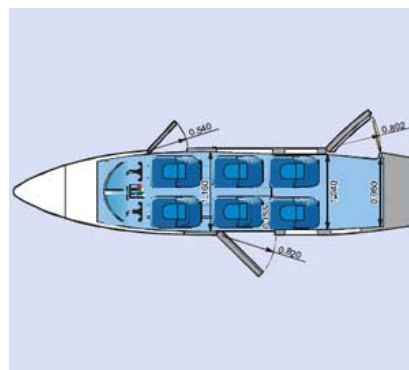
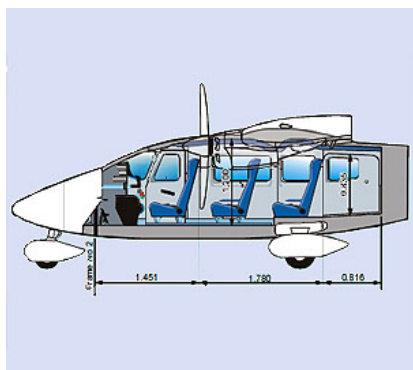
O crescente número de Centros de Peças, a nível mundial, está sendo estabelecido para assegurar o devido suporte às aeronaves. Consulte sempre nosso web site para novas informações sobre nossa lista de centro de serviços.

### Conclusão

Os resultados obtidos com a aeronave P68C mostram que ela é uma máquina fácil de operar, extremamente segura e que possui excelente desempenho e baixo custo de manutenção quando comparada aos seus concorrentes.

É a alternativa sensata entre muitos monomotores e bimotores leves encontrados atualmente no mercado de aviação em geral.

O P68C pode realmente ser considerado como sendo um avião "para qualquer tipo de tarefa", podendo ser usado tanto para diversão como para negócios, se adaptando facilmente a ampla gama das necessidades de voo dos pilotos atuais.



Redesigned interior

Redesigned seats

New state of the art cockpit



Layout Geral

A imagem mostra o layout interior padrão do avião P68C 1+5 assentos, incluindo a disposição da tripulação da cabine, a cabine de passageiros, o compartimento de bagagens, a porta de serviço na lateral direita da frente, a larga porta de cargas na lateral direita traseira e a porta de entrada de passageiros na lateral esquerda.

Soma-se a isso, o fato dos assentos serem de fácil remoção, permitindo que a cabine de passageiros se torne disponível para o carregamento de cargas de todos os tipos, desde itens volumosos até macas para ambulâncias aéreas, sistemas e outros equipamentos de patrulha, observação e vigilância.

O P68C é uma plataforma bastante estável para fotografias aéreas e missões de reconhecimento e emergência. Sua escotilha opcional e re-equipável de 64 cm x 45 cm (apenas na aeronave Vulcanair) foi expressamente desenhada para a instalação de uma variedade de equipamentos, como escotilhas para lançamento de suprimentos, barcos infláveis e outros produtos e equipamentos necessários em caso de emergência no solo.



Características Principais

Peso Máximo de Rampa	2100 kg
Peso Máximo de Decolagem	2084 kg
Peso Máximo de Pouso	1980 kg
Peso Padrão Descarregado	1384 kg3
Peso Máximo Sem Combustível	<b>1967 kg</b>
Capacidade Máxima de Abastecimento	<b>700 kg</b>
Maximum Fuel Load (usable)	670 Lt
Fabricante da Planta do Motor	Textron
Designação do Motor	IO-360-A1B6 (normalmente aspirado) ou Instalado no P68C
Tipo de Motor	4 cilindros
Energia	200 shp (Aspirado)
Fabricante da Hélice	Design Hartzell

Pesos e Cargas

	4630 lbs
	4594 lbs
	4365 lbs
	053 lbs
	4336 lbs
	1543 lbs
	177 USG
	Lycoming
	TIO-360-C1A6D (turbinado) ou Instalado no P68C TC
	361 polegadas, 3 horizontais
	210 shp (Turbinado)
	2 pás modelo FC 7666A

Novo – padrão descarregado mais baixo: menos 33 kg!  
 Novo – aumento de 77Kg!  
 Novo – aumento de carga em 110 Kg!  
 Com a opção de tanques de longo alcance

TIO-360-C1A6D (turbinado)  
 Instalado no P68C TC

Direção direta, refrigeração a ar, injeção de combustível

Tipo de Hélice Velocidade Constante Sistema operacional hidráulico não reversível de feathering total

**Portas**

Porta de Entrada	Largura de 0.82 m	2.690 pés
Porta de Carga	0.802 x 0.835 m	2.631 x 2.739 pés
Porta de Serviço	0.540 m	1.772 pés



Desempenho	Motor Aspirado		Motor Turbinado	
Max Range Cruise Speed (@ 75%, ISA, FL 80)	301 km/h	160 nós	315 km/h	170 nós
Alcance Máximo de Velocidade de Cruzeiro (a 75%, ISA [Atmosfera Padrão Internacional], Nível de Voo - FL 80)				
Razão de Subida (2 Motores MTOW – peso máximo de decolagem)	6 m/s	1100 pés/min	6.6 m/s	1500 pés/min
Razão de Subida de monomotor (peso máximo de decolagem carregado com carga padrão-MTOW s.l.)	1 m/s	200 pés/min	1.1 m/s	220 pés/min
Velocidade de Estol, 35 graus de Flaps, peso máximo de decolagem - MTOW	106 km/h	57 nós	106 km/h	57 nós
Altitude Máxima	5.920m	18.000 pés	6.100 m	20.000 pés
Teto de Serviço SE	1.520m	5.000 pés	3.350m	11.000 pés
Alcance, Nível de Voo (FL) 100, 55% de Potência (incl. 45' Res.)	2960 km	1510 milhas náuticas	2280 km	1230 milhas náuticas
Distância de decolagem em 15.24 m, MTOW, ISA	400 m	1312 pés	390 m	1279 pés
Distância de Corrida de Decolagem no Solo	240 m	787 pés	230 m	755 pés
Distância de Pouso em 15.24 m, peso máximo de pouso - MLW	600 m	1969 pés	520 m	1706 pés
Distância de Corrida de Pouso no Solo	200 m	656 pés	200 m	656 pés
Resistência Máxima, Nível de Voo (FL) 100, 65% de Potência, ISA	>10 h		8 h	
Fator de Carga	+ 3,74g - 1,50 g		+ 3,80g - 1,52 g	

**Observação:** Os dados do desempenho descrito acima são a média de testes de vôos reais, com a aeronave e os motores em boas condições e usando dados médios com relação às técnicas de pilotagem.

**Main Optional Equipment Available**



**3 Pás da Hélice**

- DESCONGELAÇÃO PNEUMÁTICA
- DESCONGELAÇÃO DA HÉLICE
- AR CONDICIONADO
- TRÊS PÁS DA HÉLICE (Oferece aumento de carga (13.2 kg), uma operação significativamente mais tranquila e limpa e melhor desempenho de subida)



**Descongelador**

- PÁRA-BRISAS FUME
- DME (medidor de distância)
- ADF (detector automático de direção)



**Ar Condicionado**

- RADAR DE TEMPO
- DETECTOR DE TEMPESTADE
- AVISO DE TRÁFEGO

**Termo de Isenção de Responsabilidade**

Todos os cuidados necessários foram tomados pela VULCAIR para garantir a precisão das informações contidas no presente documento. Contudo, o material apresentado visa familiarizar você com as características gerais de nossos produtos; não é uma oferta e não constitui um acordo, uma garantia ou uma declaração. Nenhuma responsabilidade será aceita por incongruências, omissões ou qualquer estrago direto, indireto, especial ou consequencial, ou outras avarias que de qualquer forma resultem do uso de qualquer informação contida neste documento. A duplicação do presente documento está autorizada apenas para fins particulares e informativos, sendo que qualquer outra duplicação ou uso está expressamente proibido. A Linford Aviation Ltda e Vulcanair Inc. se reservam o direito de alterar as especificações, materiais, equipamentos ou preços a qualquer momento, bem como interromper a fabricação de modelos de aeronaves sem notificação prévia. É responsabilidade do piloto conduzir todas as operações de acordo com o Manual de Voo devidamente aprovado, sendo esta a única fonte de dados oficial.