

HiGH

EDIÇÃO 23 | JULHO • AGOSTO 2010 | R\$12,00



EMBARQUE IMEDIATO



ESPECIAL 32 PÁGINAS COM MUITA COISA EXTRA
ENSAIO EM VOO RV-9A E TBM 850 DIZEM A QUE VIERAM
DIA-A-DIA DA CACHAÇA O MUSEU TAM REABRE GLORIOSO
ENTREVISTA MAX FERCONDINI FALA COMO É SER PILOTO



SOCATA TBM850

RESPOSTA

Saiu outro dia na internet que um taxista alemão havia comprado um carro novo para trabalhar. O camarada comprou uma Porsche Panamera. Por mais incentivos fiscais que a classe possa receber, a idéia de um carro como esse ostentando aquela luzinha no seu cocuruto pode soar loucura.

Mas convenhamos, imagem às vezes é tudo e muito provavelmente muita gente deve ter tentado fazer uma corrida exclusivamente com esse taxista só pelo inusitado do carro. Provavelmente ele deve ter compensado o gasto extra que possa ter feito na aquisição. Juntou o útil ao agradável. Devaneio surgido ao olhar o enorme nariz do Socata TBM 850, o avião francês que prima pela performance bruta. Se fosse um carro poderia ser uma Panamera, ou um sedã de grande performance como uma BMW M5. Especiais até

quando imóveis. Da mesma forma que esses modelos, que pouco provável serão comprados levando em conta fatores como preço inicial ou consumo e muito provavelmente serão escolhidos pelo que são e o quanto de felicidade ao pilotá-los vão proporcionar, o TBM 850 bem que pode analisado dessa forma. Quem compra esse turboélice não quer saber se ele recebe a sina de ser um pouco mais caro do que se oferece no mercado como opção de compra, ele preza a performance antes de tudo e debaixo daquela carenagem vive uma turbina Pratt&Whitney PT6A-66D originalmente de 1.825 shp limitada em 850shp, um tanto mais que o encontrado no Embraer T-27 Tucano (750shp).

E não é só no desenho do nariz que esse avião demonstra que desempenho é a chave da questão. Dando uma volta em torno do TBM



O painel Garmin G1000 com três enormes telas é para míope não reclamar. Na página ao lado, é visível o tamanho do nariz do TBM850 com relação ao resto da aeronave.

850, vários outros detalhes saltam aos olhos. Apesar do avião ser de metal e não de fibra de carbono, na fuselagem, poucos são os rebites que aparecem pronunciados. A mesma coisa nas asas, a limpeza aerodinâmica só é interrompida pelos spoilers que auxiliam a atuação dos ailerons e pelo radome do radar na asa esquerda. Na parte traseira é intrigante a configuração do conjunto leme e profundos com os elementos horizontais bem atrasados com relação à deriva vertical. E ainda por cima can-

tivo, foi usado para a melhora do comportamento dos modelos de Learjet mais recentes. Melhoram também o controle longitudinal da aeronave. E como é grande esse avião de seis lugares. Abrindo a enorme porta traseira (fácil por sinal, por um comando de um botão na fuselagem) o que salta à vista é o espaço para os seis passageiros. É maior que de um Piper Meridian, Seneca V ou Beech Bonanza e ligeiramente menor em largura (1,21m) que o encontrado num Piper Navajo. Um dos assen-

ESSE FRANCÊS ESBANJA CHARME COM SEU ESPÍRITO ESPORTIVO, VELOCIDADE EM ROTA É COM ELE MESMO

tam. Parado no solo, com um vento de cauda, um assóvio era notado. Era o ar passando nas justas frestas existentes entre as partes móveis e as fixas. Duas barbatanas ventrais na parte traseira indicam que os projetistas da Socata também se preocuparam com a performance do avião em operações em baixa velocidade, traduzindo, em pistas curtas. Esse mesmo tipo de apêndice aerodinâmico, pelo mesmo mo-

dos traseiros pode ser dobrado e deslocado à frente, como o que existe no Honda Fit, para melhorar o acesso ao bagageiro capaz de levar até 100kg (há outro compartimento para 50kg no nariz do avião). Volta a imagem do Panamera, um Porsche capaz de levar a família inteira. Na cabine de pilotagem, uma pequena decepção, a Socata que se vangloriou de ter feito o interior de seus monomotores leves à



A porta abre para o generoso espaço de cabine. Abaixo, uma das características dos modelos Socata, o conjunto da empenagem com o profundor bem atrasado.

pistão, Tampico, Trinidad e Tobago, com inspiração automobilística, com resultados bacanas no painel, parece que deixou para outro engenheiro o trabalho no TBM. O desenho é quase militar, reto, sem muita inspiração. Com a introdução da suíte de aviônicos Garmin G1000, sobraram alguns espaços vazios na chapa do painel. E você vai se sentir um anão olhando para o Garmin. Os dois PFD com telas de 10,4" parecem bem maiores e o MFD central numa tela de 15" lembra mais o monitor de 42" da sua sala. Assim fica fácil visualizar as informações e qualquer piloto acostumado a voar em Cirrus ou qualquer aeronave com painel digital, vai se sentir em casa. Olhando o manual do TBM 850 é visto que existe a opção de instalar uma porta dianteira esquerda para o piloto por US\$ 105 mil. Pode ser uma boa para não atrapalhar a vida dos passageiros. Dar a partida na PT6 é simples mesmo ele não tendo Fadec, um olho na temperatura da turbina no acionamento e estamos prontos para ver o que esse francês é capaz de fazer entre as nuvens. O trabalho direcional nos pedais é bem afinado. Freio na cabeceira e é só pedir ao Capitão Sulu mandar ver na manete toda à frente. Uma administrada na força do torque com a aplicação dos pedais e ninguém sai caçando galinhas pela pista. A aceleração é vigorosa, mais uma vez parece a do Tucano. Torque em 100%, nariz em cima e aos 80 nós estamos voando. Trem reco-



FICHA TÉCNICA

DAHER-SOCATA TBM850

Fabricante: Daher-Socata

Motor: um Pratt&Whitney PT6 A-66D de 850shp

Capacidade: 1 piloto + 5 passageiros

Envergadura: 12,68m

Comprimento: 10,64m

Capacidade dos tanques: 291 galões

Peso máximo de decolagem: 3.354kg

Velocidade máxima de cruzeiro: 320 nós

Distância de decolagem: 866m

Distância de pouso: 741m

Alcance máximo: 1.800mn

Razão de subida: 1.650 pés/min com seis a bordo e tanque cheio

lhido, compensador de guinada acionado e os números de velocidade e de ascensão vão passando rapidamente nas barras dos PFD. Os melhores números indicam uma velocidade de 130 nós com uma subida de 2.300 pés por minuto, isso com dois a bordo e tanques pela metade. Uma bala. Brincando um pouco com o bicho, a mordida dos ailerons auxiliados pelos spoilers no extradorso das asas aparenta ser bem eficiente. Mais uma vez, tudo se assemelha à um carro esportivo. Os comandos são justos, precisos e impressionantemente leves pelo tamanho do TBM850. Estolar com ele é uma baba. Com nada de motor e limpo de flapes, a escandalosa buzina de alerta começa a berrar no seu ouvido até ele perder a sustentação aos 69 nós. Não existe tremedeiras, não há inclusive, sistema de stick shaker, que alerta o piloto vibrando o manche, e a recuperação é simples para qualquer novato. Com flape de aproximação, o número chegou aos

63 nós. Dando 40% de torque na turbina, sem flape, ele para de voar aos 66 nós, com flape aos 63 nós.

No pouso, ele é fácil como qualquer monomotor de seu porte com o toque na pista é seco, lembrando mais uma vez o Tucano com seu trem de pouso de Navajo, ou se quiser, parece um carro esportivo calçado com pneus e rodas aro 21. Segundo Rogério Elian, da Algar Aviation, representante da marca no Brasil desde 2007, o seu TBM 850 faz Macapá à Uberlândia em 4,4h de viagem. A empresa que começou a parceria como um centro de serviços já colocou 9 TBM850 e um TBM700, versão antecessora, no país. Para ele, o avião de US\$ 3,172 milhões é difícil de ser comparado com o que existe no mercado. Levando em conta a configuração de monoturboélice pressurizado, o Piper Malibu Meridian é menor e o Pilatus PC-12 é maior. Segundo ele, o comprador do TBM gosta de pilotar a sua aeronave e clama por performan-



ce. Com uma velocidade de cruzeiro de 600km/h (320 nós) e gastando por isso cerca de 210lt de combustível na primeira hora de voo e 190lt nas demais, é difícil encontrar algo que entregue tanta velocidade por gasto de combustível. Rogério ainda completa que colocando ao lado de um VLJ, um Cessna Mustang por exemplo, o TBM 850 pode entregar maior alcance e melhor facilidade em operar em pistas curtas e sem preparo. O voo entre Uberlândia e Macapá, segundo o diretor, não é possível de ser feito de Phenom 100 sem escalas e lotação máxima. De TBM 850 ele faz. Considerando a velocidade de cruzeiro falado anteriormente, numa altitude de 28 mil pés, a ideal dentro de um limite máximo de 31 mil pés, a Algar diz que o seu avião faz etapas de até 1.540mn. A Vanguarda do Brasil, empresa do setor agrícola sediada em Nova Mutum (MT), comprou um TBM 850 há dois anos pois precisava de um avião mais veloz que o Beechcraft Bonanza e Piper Seneca, ambos também de seis lugares, que compunha a sua frota, para fazer os voos para cidades como Cuiabá, Lucas do Rio Verde (MT) ou Barreiras (BA). Segundo a diretoria da empresa outro fator determinante pela escolha foi o custo operacional de R\$ 3,70 por quilômetro voado. Para o empresário Marcos Ermínio de Moraes, a versatilidade (segundo a Algar, o avião deco-



la em 866m e pousa usando 741m) e o novo painel Garmim G1000 serviram de apelo para a compra de seu TBM 850 que substituiu um Beech King Air F90. Vendo assim, a questão dele ser considerado um tanto mais caro para adquirir, pode bem dizendo, ser um tanto quanto discutível. Nas palavras dos vendedores da Algar, caro é o avião que não se adéqua ao seu perfil de utilização. Então fica combinado assim. ■

ONDEACHAR

Algar Aviation
Tel.: (34) 3292-6655
www.algaraviation.com.br