

PIPER LANÇA PRODUTO M500 COM O QUE HÁ DE MAIS MODERNO NOS AVIÔNICOS GARMIN

VERO BEACH, FLÓRIDA – 28 DE JANEIRO DE 2015 – Piper apresenta seu mais novo “top” da linha M-Class, o monomotor Meridian M500, aeronave de negócios, movida a turbina, equipada com o que há de mais novo em aviônicos Garmin, produzida com recursos de segurança aperfeiçoados e outras importantes melhorias.

“O PIPER M500 2015 já sairá equipado com os mais novo pacote de aviônicos Garmin desenvolvido para elevar ainda mais a segurança” disse o CEO e Presidente da PIPER, sr. Simon Caldecott.

“Como parte de nossa incessante busca por melhorias, enxergamos a oportunidade de oferecer aos nossos clientes, a melhor tecnologia em aviônicos, já testada e consolidada. Essa nova tecnologia dispõe de recursos de manutenção contínua da estabilidade de voo, proteção contra a queda demasiada de velocidade de voo, e recuperação automática do voo estável, dentre outras melhorias.

No PIPER M500 há seis assentos, com um adicional. É equipado com motor Pratt & Whitney PT6A-42A, de 500 cavalos de força, que levam a aeronave a uma velocidade de 482 km p/hora (260kt) com um alcance máximo de 1852 km (1000 nm). Equipado com uma suíte Garmin G1000 otimizada, o M500 2015 oferece um preço competitivo de 2,26 milhões de dólares.

Aviônicos atualizados

O novo Garmin G1000, do M500, terá duas telas de 10 polegadas de alta resolução, servindo como telas principais para dois pilotos e uma tela central de alta definição, com 12 polegadas, para uso comum entre eles. Também virá equipado com as últimas atualizações do software, um piloto automático GFC700 que incorpora um sistema automático de controle de voo, com uma variedade de recursos de segurança:

- Proteção eletrônica contra perda de estabilidade (ESP)
- Proteção contra queda demasiada de velocidade (USP)
- Pilotagem automática durante uma arremetida
- Operação em espectro ampliado de situações de voo
- Acionamento automático para recuperação de estabilidade de voo (LVL)
- Avisos e alarmes principais, e indicações de trem de pouso, diretamente no G1000

Proteção eletrônica contra perda de estabilidade (ESP)

Este recurso dificulta a ocorrência de um estol ou parafuso, a execução de curvas descendentes exageradas, e previne que o piloto perca o controle da aeronave. O recurso permanece em repouso e só é ativado se houver uma tendência do avião ultrapassar os parâmetros seguros de voo. Funciona independente do piloto automático e somente atua quando o piloto conduz manualmente a aeronave, com o piloto automático desligado. Trabalha como uma discreta barreira de proteção para manter o PIPER M500 dentro dos parâmetros de desempenho aerodinâmico, provocando forças nos comandos de pilotagem, em adição às

forças físicas do piloto, para posicionar corretamente os controles de direção quando o avião estiver para ultrapassar algum parâmetro de voo, trazendo-o de volta para dentro do espectro de operação segura.

Proteção contra queda demasiada de velocidade (USP)

Trata-se de um recurso que reage a uma condição de baixa velocidade, permitindo que o piloto automático continue acoplado, enquanto previne que o estol aconteça. O recurso interfere na ação do piloto automático, induzindo-o a baixar o nariz do avião apenas o suficiente para manter a velocidade acima do estol.

Com essa proteção, agora é possível efetuar arremetidas com o piloto automático acoplado. Nessa manobra, caso a potência do motor não for ajustada o suficiente, o USP manterá a velocidade ligeiramente acima do valor que faz soar o aviso de estol, usando para isso o recurso de variar o ângulo do nariz para baixo, como for necessário.

Acionamento automático para recuperação de estabilidade de voo (LVL)

O M500 recebeu também um recurso de recuperação de estabilidade de voo (LVL – Level). Instalado em todos os M500, ao ser comandado faz o avião nivelar as asas e manter a altitude. Quando for acionado pelo piloto, pelo botão azul instalado sobre a sua tela principal, o recurso LVL ativa o diretor de voo e piloto automático conjuntamente, que trarão de volta a aeronave para o voo reto e nivelado. Se o piloto automático estiver desempenhando outras funções, todas serão desabilitadas para dar lugar ao recurso LVL.

Melhorias adicionais

Outras melhorias introduzidas no M500 incluem um novo comando digital de pressurização, acionado e monitorado dentro do G1000, um sistema auxiliar de instrumentação básica de voo modelo ASPEN EFD-1000, lembretes e avisos iluminados na cabine, transponder de pulso estendido, modelo GTX330 “ES”, caixa de áudio única, no centro do painel, duas portas USB e, como opcional, um sistema de detecção de outros tráfegos, modelo GTS 825 (que integrado com o GTX330 “ES”, oferece as funcionalidades ADS “in” e “out”). A aeronave M500 também é oferecida com um sistema de dados (opcional), via satélites da rede Iridium, modelo GSR-56 (que cobre o Brasil e o mundo).