

## **PIPER AIRCRAFT FAZ APRESENTAÇÃO INÉDITA DO M500 NUM EVENTO DE LANÇAMENTO**

**VERO BEACH, FLÓRIDA – 14 DE ABRIL DE 2015**

VERO BEACH, FLÓRIDA – 14 DE BRIL DE 2015 – Piper Aircraft apresentou pela primeira vez oficialmente sua aeronave executiva à turbina, o monomotor Meridian M500, equipada com o que há de mais moderno em aviônicos Garmin, aprimorados recursos de segurança, e vários outros aperfeiçoamentos. Como parte dessa apresentação, Piper anunciou a disponibilidade da opção Interior Executivo.

“O Piper Meridian M500 2015 continua equipado com o mais moderno pacote de aviônicos Garmin, visando elevar a segurança” disse o Sr. Simon Caldecott, CEO e presidente da Piper. “Perseguindo iniciativas de melhoria de produtos, queríamos criar a oportunidade de oferecer um acabamento interior refinado, como acompanhamento desta aeronave superior.”

O Interior Executivo do M500 oferece um rol de melhorias, incluindo novo luxuoso interior em couro para os seis assentos, detalhes nos painéis laterais, apoios de braço mais confortáveis, novo painel de ajustes de conforto de cabine, melhoria na interação entre passageiros, e uma nova grade de cores, incluídos tons de bege e café nos acabamentos. Diferente dos predecessores em sua classe, o Interior Executivo do M500 dá continuidade dentro da cabine de pilotagem aos mesmos acabamentos sofisticados e itens de conforto dos passageiros, criando um ambiente leve e harmonioso na aeronave, com um todo.

O Meridian M500 é equipado com o mesmo 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 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. Os produtos adicionados compreendem uma lista de recursos de melhoria de segurança na cabine de pilotagem:

- Proteção eletrônica contra perda de estabilidade (ESP)
- Proteção contra queda demasiada de velocidade (USP)
- Pilotagem automática durante uma arremetida
- Acionamento automático para recuperação de estabilidade de voo (LVL)
- Acoplamento involuntário do piloto automático
- Parâmetros expandidos para acoplamento de piloto automático

- Alarme principal, alarmes secundários, avisos de posição do trem de pouso e seus alarmes, todos incorporados no painel G1000
- Controle digital de pressurização, agora integrado no painel 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.

### **Pilotagem automática durante uma arremetida**

Devido à proteção de ocorrência de stol, desenvolvida como parte do sistema USP (proteção eletrônica contra perda de estabilidade), as arremetidas agora são possíveis sem a desconexão do piloto automático. Com esse recurso, o piloto automático se mantém acoplado e voará também o segmento de aproximação perdida. Se não for aplicada potência adequada ao motor, o sistema USP manterá a velocidade da aeronave levemente acima do aviso de stol, ajustando o ângulo de voo ao que for necessário. Assim, quando voar uma aproximação perdida, a carga de trabalho do piloto se reduz e a segurança da operação se eleva.

## **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).

## **Sobre aeronaves Piper da linha M:**

Aeronaves da linha M oferecem a qualidade PIPER em desempenho e segurança, construídas a partir de uma célula testada e consolidada, que vem sendo adotada como padrão industrial, por muitos anos. A linha completa é composta de três refinadas variantes: o Meridian M500, o Mirage e o Matrix. Cada produto atende seu próprio nicho e faixa de preço, e cada modelo possui uma inigualável capacidade de migração para um PIPER mais sofisticado. Criado para potencializar negócios e maximizar a experiência de viagens privadas, a linha M-Class preserva o equilíbrio entre desempenho, eficiência e simplicidade.

## **Sobre aeronaves PIPER:**

A PIPER Aircraft Inc. sediada em Vero Beach, Flórida, oferece aos aviadores do mundo todo, eficientes e confiáveis, monomotores e bimotores. Os monomotores da série M-Class – M500, Mirage e Matrix - oferecem ao usuário de negócios ou uso privado um desempenho superior e alto valor agregado. Os de classe “twin”, como Seneca e Seminole preservam ótimo equilíbrio entre desempenho, eficiência e simplicidade em aeronaves bimotoras. Já os aviões de treinamento Archer TX, Archer DX, Arrow, incluídos os Seminole e Seneca, formam a linha de mais avançada tecnologia para treinamento de pilotos, no mundo todo. Todas as aeronaves PIPER saem equipadas com aviônicos Garmin. PIPER faz parte da Associação de Produtores de Aviação Geral (General Aviation Manufacturers Association – GAMA).