

Goodbye to two old friends

Tom Clements – set. 2023

Adeus para dois velhos amigos

Tom Clements – King Air Magazine - set. 2023

I've lost two old friends in the last few months. Gary Banker, the wonderful gentleman for whom I have flown and managed his King Air since may 2006 passed on in february and now my other "old friend," Gary's 1988 King Air C90A that I managed and flew. Gary's family – daughter-in-law and grandsons – had no desire or need for the airplane so I was put in charge of selling it.

Perdi dois velhos amigos nos últimos meses. Gary Banker, o cavalheiro maravilhoso para quem voei e administrei seu *King Air* desde maio de 2006, faleceu em fevereiro e, agora, meu outro "velho amigo", o *King Air* C90A 1988 de Gary, que administrei e voei. A família de Gary – nora e netos – não tinha nenhum desejo ou necessidade do avião, então fui encarregado de vendê-lo.



Tom with the 1988 King Air C90A he flew and managed for 17 years.

I started by listing the airplane in the "For Sale – Aircraft" section of the BeechTalk fórum.

Getting zero response from that post – although with a lot of very kind and complementary comments from other Arizona pilots who had flown the airplane with me – I placed an advertisement in The Controller and immediately started getting some inquiries. I was surprised that many of the inquiries came from South America and Canada and relatively few from the United States.

The price we were asking was \$ 975,000. The airplane had less than 7,000 hours total time, had 700+ hours remaining before the second engine overhaul recommendation on its original PT6A-21 engines, had the Raisbeck modifications that gave it a 10,500 pound maximum takeoff weight, had dated but perfect avionics, had 120V outlets in the cabin for phone or iPad charging, and a new C90B-style interior installed in 2007 – the one with the cupholders over the tables and no longer in swing-down holders on the sidewalls. She has been managed/overseen by yours truly and kept in a hangar in the dry Phoenix area for all 17 years. To add even more icing on the cake, she was maintained by "Dr. Dean" Benedict for the years he had his shop at Boulder, Nevada, and then the last few years at Dante Marinelle's excellent Northstar Aviation maintenance facility on the Lake Havasu airport in Arizona.

Plus, she's the star of multiple videos available on the King Air Academy channel of YouTube. I'll wager she's been seen/viewed by more pilots than almost any other King Air.

Comecei listando o avião na seção "À Venda – Aeronave" do fórum *BeechTalk*.

Não obtendo nenhuma resposta a esse post – embora com muitos comentários muito gentis e complementares de outros pilotos do Arizona que voaram no avião comigo – coloquei um anúncio no *The Controller* e imediatamente comecei a receber algumas perguntas. Fiquei surpreso ao ver que muitas das consultas vinham da América do Sul e do Canadá e relativamente poucas do Estados Unidos.

O preço que pedíamos era de US\$ 975 mil. O avião tinha menos de 7.000 horas de tempo total, tinha mais de 700 horas restantes antes da segunda revisão geral do motor recomendada em seus motores PT6A-21 originais, tinha as modificações *Raisbeck* que lhe deram um peso máximo de decolagem de 10.500 lb., tinha aviônicos desatualizados, mas perfeitos, tinha tomadas de 120V na cabine para carregamento de telefone ou *iPad*, e um novo interior estilo C90B instalado em 2007 – aquele com porta-copos sobre as mesas e não mais em porta-copos rebatíveis nas paredes laterais. A aeronave foi gerenciada/supervisionada por mim e mantida em um hangar na área seca de Phoenix por todos os 17 anos. Para adicionar ainda mais a “cereja do bolo”, a aeronave foi mantida pelo “*Dr. Dean*” Benedict durante os anos em que ele teve sua oficina em Boulder, no Nevada, e depois, nos últimos anos, na excelente instalação de manutenção da Northstar Aviation, de Dante Marinelle, no aeroporto de Lake Havasu, no Arizona.

Além disso, a aeronave é a “estrela” de vários vídeos disponíveis no canal *da King Air Academy*, no YouTube. Aposto que a aeronave foi vista por mais pilotos do que quase qualquer outro *King Air*.

Allow me to reminisce on some of the enjoyable flights this fine airplane, her owner, passengers and I have taken over the years.

Permita-me reminiscências para lembrar alguns dos vôos agradáveis que este belo avião, seu proprietário, passageiros e eu realizamos ao longo dos anos.

Five trips were to/from Alaska.

The King Air is the perfect airplane for this trip. Why? First, because we can easily overfly Canada on the leg from Oregon or Washington to Ketchikan and avoid any delays or snags in complying with Canadian customs procedures. Second, the King Air is excellent for operation on the few shorter/ less-improved runways that we sometimes used.

Cinco viagens foram de/para o Alasca.

O *King Air* é o avião perfeito para esta viagem. Por que? Primeiro, porque podemos sobrevoar facilmente o Canadá no trajeto de Oregon ou Washington até Ketchikan e evitar atrasos ou dificuldades no cumprimento dos procedimentos alfandegários canadenses. Em segundo lugar, o *King Air* é excelente para operação nas poucas pistas mais curtas/menos preparadas que usamos às vezes.

The first of these trips – with Gary’s brother and some business associates on board – concentrated on fishing. I’m not an avid fisherman but it is impossible not to find Alaska fishing to be totally enjoyable and satisfying. Not only are the fish seemingly anxious to sacrifice themselves on our hooks but also the setting, the scenery and the wildlife we experienced was splendid. Returning in the fishing boat one day to our launching point near Kenai, our guide called out to “his” Eagle friend perched in a tall tree near the harbor, whistled the signal, and we all were stunned by the magnificent bird swooping down and catching the thrown fish remains in his talons as he made his low pass. Wow!

A primeira dessas viagens - com o irmão de Gary e alguns parceiros de negócios a bordo - concentrou-se na pesca. Não sou um pescador ávido, mas é impossível não achar que a pesca no Alasca é totalmente agradável e satisfatória. Não apenas os peixes estão aparentemente ansiosos para se sacrificar em nossos ganchos, mas também a cena, o cenário e a vida selvagem que experimentamos foram esplêndidos. Certo dia, voltando no barco de pesca ao nosso ponto de partida perto de Kenai, nosso guia chamou “seu” amigo Águia empoleirado em uma árvore alta perto do porto, assobiou como sinal e todos ficamos surpresos com o magnífico pássaro que desceu e pegou peixe solto e o manteve em suas garras enquanto ele fazia sua passagem baixa. Uau!

On another trip to Alaska, Gary and his brother Cal had their spouses on board – and my wife, Pam, as the other pilot – we made the fine Captain Cook hotel in downtown Anchorage our base and took various day-trips to different locations around the state.

Em outra viagem ao Alasca, Gary e seu irmão Cal tinham suas esposas a bordo – e minha esposa, Pam, como a outra piloto -, fizemos do excelente hotel *Captain Cook*, no centro de Anchorage, nossa base e fizemos vários passeios de um dia para diferentes locais ao redor do Estado.

During this trip and one other, Gary contracted with Mark Madura who charters his beautifully restored DeHavilland Beaver on sightseeing excursions to remote lakes on the west side of the Cook inlet. One time we landed on Twin Lakes near Dick Proenneke’s hand-built cabin, had a yummy shore lunch there and got to experience firsthand this remarkable hand-built abode ... that is now a piece of the National Park Service.

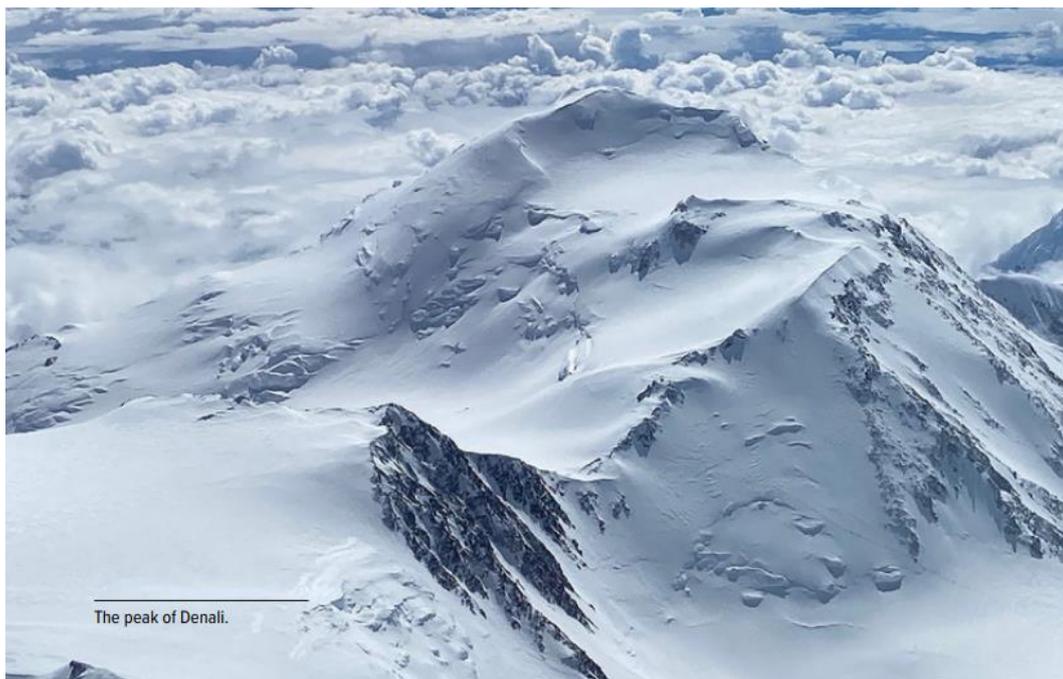
(Proenneke’s book “One Man’s Wilderness” is a fascinating story of his solitary adventure and there are some great videos – made from his own 16mm movie camera, often on a tripod filming his work – that can be found searching YouTube.)

Durante esta viagem e outra, Gary contratou Mark Madura, que freta seu de Havilland *Beaver* lindamente restaurado em excursões turísticas a lagos remotos no lado oeste da enseada de Cook. Uma vez, pousamos em *Twin Lakes*, perto da cabana construída à mão por Dick Proenneke, almoçamos lá e pudemos experimentar em primeira mão esta notável morada construída à mão ... que agora faz parte do Serviço de Parques Nacionais.

(O livro de Proenneke, “*One Man’s Wilderness*” – o Selvagem de um homem -, é uma história fascinante de sua aventura solitária e há alguns ótimos vídeos – feitos com sua própria câmera de 16 mm, muitas vezes em um tripé, filmando seu trabalho – que podem ser encontrados pesquisando no YouTube.)

As an example of the “small world of aviation,” Mark had been a recurrent training customer of mine back in the 1980s when he operated a Beechcraft B60 Duke in Southern California. Mr. Madura is an excellent pilot both on land and sea, a fine companion and guide, as well as a darn good lunch cook/provider!

Como exemplo do “pequeno mundo da aviação”, Mark era meu cliente de treinamento recorrente na década de 1980, quando operava um Beechcraft B60 *Duke* no sul da Califórnia. Madura é um excelente piloto tanto em terra como no mar, um excelente companheiro e guia, bem como um ótimo cozinheiro/fornecedor de almoço!



The highest mountain in North America – Denali is its name now, after years of being Mount McKinley – is of course a major attraction of our 50th state. Too often, sadly, visitors never get to see it because

it's engulfed in clouds. We have been fortunate however in that out of our five Alaska trips we have had two in which Denali was in the clear with hundreds of miles of unlimited visibility.

A montanha mais alta da América do Norte – *Denali* é o seu nome agora, depois de anos sendo o Monte *McKinley* – é, obviamente, uma grande atração do nosso 50º Estado. Infelizmente, muitas vezes os visitantes nunca conseguem vê-la porque está envolta em nuvens. No entanto, tivemos a sorte de, nas nossas cinco viagens ao Alasca, termos duas em que a *Denali* estava livre - “limpa” -, com centenas de quilômetros de visibilidade ilimitada.

The first time this happened we had taken off from Yakutat heading to Anchorage, on an IFR flight plan. Looking to the northwest I didn't see any clouds so I asked Anchorage Center if they were in contact with any airplane near the mountain. If so, what do they say is the cloud/ visibility situation. “Clear as a bell” was the response. “Then how about amending our flight plan to include Denali before we head to Anchorage?” I asked. “Sure, N3190S is cleared to Anchorage via direct MOUNTN, direct, maintain Flight Level 220”.

We found that MOUNTN intersection is basically right above Denali's peak, hence the name. As we closed in on the intersection, with Denali's magnificence having its huge impact on all our eyes, we were asked by Center if we could climb to FL240, the lowest IFR altitude over the mountain. “No problem” was our reply and we were cleared to 240. Just about when I was preparing to request a delay over the mountain, Center, without being prompted, said “90S you're cleared to delay near MOUNTN as long as desired. Just tell me when you want to head to Anchorage.” And so we did. Wow, what spectacular views we enjoyed!

A primeira vez que isso aconteceu tínhamos decolado de Yakutat em direção de Anchorage, num plano de vôo IFR. Olhando para noroeste não vi nenhuma nuvem, então perguntei ao Centro Anchorage se eles estavam em contato com algum avião perto da montanha. Feito assim, o que eles dizem é a situação de nuvem/visibilidade. “*Claro como um sino*”, foi a resposta. “*Então, que tal alterar nosso plano de voo para incluir Denali antes de irmos para Anchorage?*”, perguntei. “*Claro, o N3190S está autorizado para Anchorage via MOUNTN direto, direto, mantenha o nível de vôo 220*”.

Descobrimos que a interseção MOUNTN fica basicamente logo acima do pico da *Denali*, daí o nome. Ao aproximarmos-nos do cruzamento, com a magnificência da *Denali* a ter um enorme impacto em todos os nossos olhos, o Centro perguntou-nos se poderíamos subir até o FL240, a altitude IFR mais baixa sobre a montanha. “*Sem problemas*”, foi a nossa resposta e fomos liberados para 240. Quase quando eu estava me preparando para solicitar uma espera na montanha, o Centro, sem ser avisado, disse “*90S, você está autorizado para espera perto de MOUNTN pelo tempo que desejar. Apenas me diga quando quiser seguir para Anchorage*”. E assim fizemos. Uau, que vistas espetaculares desfrutamos!

Another year and another trip was to the Pacific Northwest. This included a landing at Paine Field and a tour of the Boeing “big airplane” assembly plant. One thing we observed from a factory balcony overlooking the assembly line of the 777 model was that the airplane closest to the exit door from the assembly line out to the ramp looked rather complete – we could see that even the interior was installed – yet no engines were yet hung on the wings. We asked our guide about this and her response was an eye-opener: Since each engine costs about \$90 million, Boeing doesn't want to “buy” them until the last feasible moment.

On that same trip we spent a couple of days in Sandpoint, Idaho, visiting with our friends Loel and Olson Fenwick. Through them, we also met, lunched with and toured Dr. Forrest Bird's aviation and invention museum on his private airport, home, laboratory and assembly plant, a short drive from Sandpoint. I strongly suggest you search Dr. Bird's name on your computer and learn about this one-of-a-kind pilot/inventor. His “60-Minutes” interview – “Idaho's Bird Man” – on YouTube, is especially enlightening. It may not be a stretch to say that his invention – the portable medical respirator or breathing machine – has perhaps saved more lives than any other single device.

Loel Fenwick is also amazing. He invented the “birthing bed” and the birthing room system that has changed the American way of childbirth. He and his wife, Olson, are marvelous individuals and both are pilots. Their stunning home is on the shore of Priest Lake, and they have a hangar that stores their

amphibs ... including a Grumman Mallard and a Lake Buccaneer. Each year they host a summer "Splash In" that attracts float planes from far and wide. It, too, can be found on YouTube.

Mais um ano e mais uma viagem foi para o noroeste do Pacífico. Isso incluiu um pouso em *Paine Field* e um passeio pela fábrica de montagem de "grandes aviões" da Boeing. Uma coisa que observávamos da varanda da fábrica com vista para a linha de montagem do modelo 777 foi que o avião mais próximo da porta de saída da linha de montagem para a rampa parecia bastante completo – podíamos ver que até o interior estava instalado – embora ainda sem motores pendurados nas asas. Perguntamos ao nosso guia sobre isso e sua resposta foi reveladora: como cada motor custa cerca de US\$ 90 milhões, a Boeing não quer "comprá-los" até o último momento viável.

Nessa mesma viagem, passamos alguns dias em Sandpoint, no Idaho, visitando nossos amigos Loel e Olson Fenwick. Através deles, também conhecemos, almoçamos e visitamos o museu de aviação e de invenção do dr. Forrest Bird, em seu aeródromo particular, casa, laboratório e fábrica de montagem, a uma curta distância de carro de Sandpoint. Eu sugiro fortemente que você pesquise o nome do dr. Bird em seu computador e aprenda sobre esse piloto/inventor único. Sua entrevista de 60 minutos – "*Idaho's Bird Man*" [O homem-pássaro do Idaho] –, no YouTube, é especialmente esclarecedora. Pode não ser exagero dizer que a sua invenção – o respirador médico portátil ou a máquina de respiração – talvez tenha salvado mais vidas do que qualquer outro dispositivo.

Loel Fenwick também é incrível. Ele inventou a "cama de parto" e o sistema de sala de parto que mudou o modo americano de parto. Ele e sua esposa, Olson, são pessoas maravilhosas e ambos são pilotos. Sua casa deslumbrante fica às margens do Lago *Priest*, e eles têm um hangar que armazena seus anfíbios ... incluindo um *Grumman Mallard* e um *Lake Buccaneer*. Todos os anos eles organizam um "*Splash In*" de verão que atrai hidroaviões de todos os lugares. Ele também pode ser encontrado no YouTube.

Gary's most common trips in the C90A were from Phoenix to Catalina Island and back to host his friends for lunch, three at a time, in the town of Avalon. For many years Gary was a member of the Executive Association of Greater Phoenix or EAGP, which when pronounced sounds like the African country. His goal was to treat all its members to this marvelous day of enjoyment and camaraderie. We made 59 trips! The July 2022 issue of this magazine has an article about our operation into and out of "The Airport in the Sky." Only once in those 59 trips did we need to land at our alternate – Long Beach, California, (KLGB) – because of IFR conditions at Avalon.

But guess what? We were never in clouds!

How could that be?! The VOR/DME or GPS-B approach has a procedure turn altitude of 3,400 feet, a Final Approach Fix (FAF) minimum of 2,300 feet and an MDA of 2,220 feet ... a mere 80- foot step-down from the FAF! Airport elevation is 1,602 feet. That day the cloud tops were at about 2,000 feet. We were in bright blue sky at MDA but with a solid layer of dense cloud between us and the runway! Weird!

As viagens mais comuns de Gary no C90A eram de Phoenix à Ilha Catalina e regresso, para receber seus amigos para almoçar, três de cada vez, na cidade de Avalon. Por muitos anos, Gary foi membro da EAGP - *Executive Association of Greater Phoenix* (Associação Executiva da Grande Phoenix), que quando pronunciada soa como o país africano. Seu objetivo era presentear todos os seus membros com este dia maravilhoso de diversão e camaradagem. Fizemos 59 viagens! A edição de julho de 2022 desta revista traz um artigo sobre nossa operação dentro e fora do "*The Airport in the Sky*" (Aeroporto no Céu). Apenas uma vez nessas 59 viagens foi necessário pousar em nosso alternativo – Long Beach, na Califórnia (KLGB) – devido às condições IFR em Avalon. Mas adivinhe? Nunca estivemos nas nuvens!

Como poderia ser?! A aproximação VOR/DME ou GPS-B tem uma altitude de curva de procedimento de 3.400 pés, um Fixo de Aproximação Final (FAF) com altitude mínima de 2.300 pés e uma MDA de 2.220 pés ... - uma descida de apenas 80 pés do FAF! A elevação do aeroporto é de 1.602 pés.

Naquele dia [do alternado – para Long Beach], o topo das nuvens estava a cerca de 2.000 pés. Estávamos em um céu azul brilhante na MDA, mas com uma camada sólida de nuvem densa entre nós e a pista! Esquisito!

When Gary purchased the airplane back in 2006 he planned to use it mostly to transport himself and other management personnel of his insulation company to their far-flung operating locations. We had many flights to Carlsbad, California; Tacoma, Washington; and Albuquerque, New Mexico. Initially, very few personal flights were made; almost all were for business. But then the economic “crash” of 2008 occurred and Gary’s business needed to contract into a much smaller entity and the outlying facilities were mostly closed. After that took place, Gary bought the airplane from his company and registered it as his personal aircraft. That’s when the “fun” flying started!

In 2006 I was 61 years old and now I am 78. How fortunate I have been to fly a great airplane for a great man as my flying activity slowly comes to its end! My associations with King Airs and with Mr. Gary Banker have been true blessings that I will always appreciate!

Quando Gary comprou o avião em 2006, ele planejava usá-lo principalmente para transportar si próprio e outros funcionários da administração de sua empresa de isolamento para locais de operação distantes. Tivemos muitos vôos para Carlsbad, na Califórnia, Tacoma, em Washington, e Albuquerque, no Novo México. Inicialmente, foram realizados poucos vôos pessoais; quase todos eram para negócios. Mas então ocorreu o “crash” (crise) econômico de 2008 e o negócio de Gary precisou ser redimensionado para uma organização muito menor e as instalações periféricas foram em sua maioria fechadas. Depois disso, Gary comprou o avião de sua empresa e o registrou como seu avião pessoal. Foi aí que começou o vôo “divertido”!

Em 2006, eu tinha 61 anos e agora tenho 78. Quão afortunado fui por pilotar um grande avião para um grande homem, à medida que minha atividade de vôo chega lentamente ao fim! Minhas ligações com *King Air* e com o sr. Gary Banker foram verdadeiras bênçãos que sempre apreciarei!

Tom Clements

O cmt. Tom Clements voa e dá instrução em *King Air* ao longo de 46 anos, acumulando experiência de vôo de mais de 23.000 horas, sendo mais de 15.000 horas em *King Air*

É instrutor de vôo (CFI) com “credencial de ouro”

É fundador e com atividade de mentor ativo do centro de instrução *King Air Academy*, em Phoenix/EUA

É autor do livro “*The King Air Book*”

É articulista permanente da revista mensal *King Air Magazine*, com a coluna “*Ask de the expert*” (Pergunta ao especialista)