

Top 10 stupid King Air tricks

Joe Casey April 1, 2026

Os 10 truques mais estúpidos com King Air

Joe Casey - King Air Magazine, em 01/04/2026

Type “stupid pet tricks” in your search engine and you’ll be inundated with videos of obsessively cute animals doing some of the dumbest acts that humans have dreamt up. Fortunately, these stupid tricks are entertaining and safe. No one gets hurt, so we smile and go on with life.

Doing “stupid” in your King Air, though, is not entertaining. It could cost you gobs in downtime and dollars, and although usually not fatal, some of these acts are often committed on the path to a much more serious accident. I see some of these moves frequently as I move about in the King Air world, and they are no joke.

With a tip of the hat to late night legend David Letterman – known for his Stupid Pet Tricks, Stupid Human Tricks and Top 10 segments – I’ve compiled this list of stupid things you can do in your King Air to cause you downtime, create embarrassment and empty your wallet.

Digite “truques estúpidos com animais de estimação” no seu navegador de busca e você será inundado com vídeos de animais obsessivamente fofos fazendo algumas das coisas mais idiotas que os humanos já imaginaram. Felizmente, esses truques estúpidos são divertidos e seguros. Ninguém se machuca, então sorrimos e seguimos com a vida.

Fazer “truques estúpidos” com o seu King Air, no entanto, não é nada divertido. Pode custar muito tempo de inatividade e dinheiro, e embora geralmente não sejam fatais, alguns desses atos costumam levar a acidentes muito mais sérios. Vejo alguns desses atos com frequência enquanto circulo pelo mundo de King Air, e eles não são brincadeira.

Com uma reverência ao lendário apresentador de talk show David Letterman – conhecido por seus quadros “Stupid Pet Tricks” (Truques estúpidos com animais de estimação, “Stupid Human Tricks” (Truques estúpidos com Humanos) e “Top 10” (Top 10) – compilei esta lista de coisas estúpidas que você pode fazer no seu King Air para causar tempo de inatividade, passar vergonha e esvaziar sua carteira.

Nº 10: Don’t close the door properly

nº 10: não fechar a porta corretamente

We operate three King Airs for clients. Two clients know how to close the door properly. Since Texas is hot nine months a year, these passengers let the pilots perform cockpit checks before boarding and closing the door. This allows some airflow in the cabin, which is heavily influenced by the greenhouse effect.

Operamos três King Air para clientes. Dois deles sabem fechar a porta corretamente. Como o Texas é quente durante nove meses do ano, esses passageiros permitem que os pilotos façam verificações no cockpit antes do embarque e do fechamento da porta. Isso permite alguma circulação de ar na cabine, que é fortemente influenciada pelo efeito estufa.

It’s possible to close the door but not latch the handle properly. The key is to ensure the CABIN DOOR light is not illuminated. I usually look at that red light when I hear the passengers boarding and I watch the light go out to be sure the door is closed properly.

É possível fechar a porta, mas não travar a maçaneta corretamente. O segredo é garantir que a luz da porta da cabine não esteja acesa. Normalmente, observo essa luz vermelha quando ouço os passageiros embarcando e vejo a luz apagar para ter certeza de que a porta está fechada corretamente.

We once used our King Air for a humanitarian mission to the Bahamas after Hurricane Dorian destroyed Marsh Harbour and surrounding cays. The pilot was trusted, but he failed to watch the light. They’d land at an island, feather the left engine, open the door, disembark some passengers, load others, close the door and fly to the next island. This was a hectic mission with many logistical moves, which can allow for error to creep in the door (pun intended).

Instead of shutting down the airplane and moving to the back to open and close the door, the pilot gave a quick brief on door operation to one passenger, who then opened and closed the door after each landing.

The passenger didn't close the door properly, the pilot didn't check the CABIN DOOR light and the door opened on takeoff at about 300 feet AGL. The door flew off the airplane – held on only by the cable – and thrashed the lower skin of the fuselage. There were bumps and bruises on the bottom of the airplane, but the biggest problem was a puncture in the pressure vessel shaped like the door handle.

The mission was canceled, and the airplane limped home after a lot of effort. It was down for two months for repairs and it now had damage history. The bottom line? Check the CABIN DOOR light on every flight!

Certa vez, usamos nosso *King Air* em uma missão humanitária nas Bahamas depois que o furacão *Dorian* destruiu *Marsh Harbour* e as ilhas ao redor. O piloto era de confiança, mas não prestou atenção à luz [da porta da cabine].

Eles pousavam em uma ilha, colocavam o motor esquerdo em passo bandeira, abriam a porta [lado esquerdo], desembarcavam alguns passageiros, embarcavam outros, fechavam a porta e voavam para a próxima ilha. Essa foi uma missão agitada, com muitos procedimentos logísticos, o que pode facilitar o erro “entrar” sorrateiramente pela porta.

Em vez de cortar [motores] o avião e ir até a parte traseira para abrir e fechar a porta, o piloto deu um breve *briefing* sobre o funcionamento da porta para um passageiro, que então abria e fechava a porta após cada pouso.

O passageiro não fechou a porta corretamente, o piloto não verificou a luz da porta da cabine e a porta se abriu na decolagem a cerca de 300 pés AGL. A porta se desprende do avião – presa apenas pelo cabo – e danificou a parte inferior da fuselagem. Houve amassados e arranhões na parte inferior da aeronave, mas o maior problema foi uma perfuração no compartimento pressurizado, com o formato da maçaneta da porta.

A missão foi cancelada e o avião retornou para casa após muito esforço. Ficou parado por dois meses para reparos e agora tem um histórico de danos. A conclusão? Verifique a luz da porta da cabine em todos os vôos!

N° 9: Forget to preflight the knife

n° 9: esquecer de verificar a posição da “faca” antes do vôo

The knife is the flat blade with a handle between the basin and the reservoir of the potty. It keeps the blue water in the reservoir during turbulence and keeps waste in the toilet bowl from entering the reservoir.

Every King Air pilot must ensure the knife is in the correct position before each flight. If left closed, passengers using the potty during flight can lead to waste spilling beyond the basin. Once flying, you'll have no chance to open the knife and explaining to passengers how it functions can be difficult.

If the knife is open and you encounter turbulence, the contents of the reservoir will jostle out and the blue water conditioner will stain the carpet. This is a good time to review the “Law of 6 Ps,” an old Army term that applies to this discussion: “Prior Planning Prevents Piss Poor Performance.”

A “faca” é a lâmina plana com cabo entre a bacia e o reservatório do vaso sanitário. Ela mantém a água azul no reservatório durante turbulências e impede que os dejetos da bacia entrem no reservatório.

Todo piloto de *King Air* deve garantir que a “faca” esteja na posição correta antes de cada vôo.

Se deixada fechada, os passageiros que usarem o vaso sanitário durante o vôo podem causar derramamento de dejetos para fora da bacia. Uma vez em vôo, você não terá como abrir a “faca” e explicar aos passageiros como ela funciona pode ser difícil.

Se a “faca” estiver aberta e houver turbulência, o conteúdo do reservatório se espalhará e o condicionador de água azul manchará o carpete. Este é um bom momento para revisar a “Lei dos 6

P”, um antigo termo do Exército que se aplica a esta discussão: “*Prior Planning Prevents Piss Poor Performance*” (Planejamento prévio evita desempenho ruim).

Nº8: Bump the floor lighting switch

nº 8: verifique o interruptor da luz de piso (luz de cortesia)

There is a switch in the back of your King Air, near the floor, that turns on the aft light – a small light illuminating the door entry. I bet 50% of King Air pilots don't even know that switch exists and most are certainly not postflighting that switch.

The switch is powered by the battery bus and is therefore connected directly to the battery. If it is left on, you might return to an airplane with dead or seriously depleted batteries. It is so easy to accidentally kick that switch when entering/leaving the airplane or when removing baggage.

Existe um interruptor na parte traseira do seu *King Air*, perto do piso, que acende a luz traseira – uma pequena luz que ilumina a entrada da porta. Aposto que 50% dos pilotos de *King Air* nem sabem que esse interruptor existe e a maioria certamente não o verifica após o vôo.



O interruptor é alimentado pelo barramento da bateria e, portanto, está conectado diretamente à bateria. Se for deixado ligado, você pode retornar a um avião com as baterias descarregadas ou

seriamente esgotadas. É muito fácil acionar esse interruptor acidentalmente ao entrar/sair do avião ou ao retirar a bagagem.

You're postflighting your King Air, right? In the Army (I flew Blackhawk and Apache helicopters), we were more adamant about a postflight than a preflight. While preflights are important, postflights allow you time to address issues before the next flight. Finding those problems early is key and a postflight takes only a few minutes. Look for the lighting switch in the back of your airplane during the postflight.

Você está fazendo a inspeção pós-vôo do seu *King Air*, certo? No Exército (eu pilotava helicópteros *Blackhawk* e *Apache*), éramos mais rigorosos com a inspeção pós-vôo do que com a pré-vôo. Embora as inspeções pré-vôo sejam importantes, as pós-vôo permitem que você resolva problemas antes do próximo vôo. Identificar esses problemas precocemente é fundamental, e a inspeção pós-vôo leva apenas alguns minutos. Procure o interruptor de iluminação na parte traseira da sua aeronave durante a inspeção pós-vôo.

Nº7: Don't guard the CLs when entering or leaving the cockpit

nº 7: não proteger as alavancas de condição (CL - *Condition Lever*) ao entrar ou sair da cabine de comando

Thankfully we don't see this often in the accident record, but it bears reminding the pilot that the condition lever(s) will shut down the engine. It is so easy for a pant leg, headset cord, coat hem or just about anything to get tangled with a condition lever. It is so easy to simply put your hand behind the entire power quadrant when someone leaves or enters the copilot seat. That hand signals to the exiting occupant that you are watching, and you'll have the chance to save the day rapidly if something gets hung up in the exit. This same philosophy applies to guarding other levers and switches in the cockpit.

Felizmente, não vemos isso com frequência nos registros de acidentes, mas vale a pena lembrar ao piloto que a(s) manete(s) de condição - as CL - *Condition Lever* - corta(m) (desligam) o(s) motor(es).



É muito fácil que a barra da calça, o fio do fone de ouvido, a bainha do casaco ou praticamente qualquer coisa se enrosque em uma manete “CL”. É muito fácil simplesmente colocar a mão atrás de todo o quadrante de potência quando alguém entra ou sai do assento do copiloto. Essa mão sinaliza para o ocupante que está saindo que você está observando, e você terá a chance de resolver o problema rapidamente se algo ficar preso na saída. Essa mesma filosofia se aplica à proteção-preservação de outras manetes e interruptores na cabine de comando.

Nº6: Don't chock your airplane

nº 6: não “calçar” sua aeronave (não usar calços de rodas)

You might think this doesn't need to be said but it does. We have a jar at Casey Aviation that receives \$5 fines when we witness "safety violations." Don't chock an airplane and one of us spots it? Pay five bucks. Don't install the pitot covers after a flight and someone on our team notices? Pay up. It's a fun way to instill a safety culture at our hangars, and that jar is always getting filled.

Our focus on chocking at Casey Aviation started when an airplane rolled back from a parking spot into the grass. Nothing was hurt and we got it out easily but knowing it could have been worse pushed me to bolt 20-foot angle iron into the ground behind those tiedown spots (three aircraft have benefitted from the iron over the years).

I bought 20 rope chocks from McFarlane Aviation (mcfarlaneaviation.com) that I highly recommend for ease of use. We've reduced inadvertent rolling of aircraft to zero in the last two years with our "culture of chocking." You should develop the same culture in your aviation operations.

Você pode achar que isso não precisa ser dito, mas precisa.

Temos um pote na Casey Aviation que recebe multas de US\$ 5 quando testemunhamos "violações de segurança". Se um de nós não calçou um avião e não viu? Pague cinco Dólares. Se alguém da nossa equipe não instalou os protetores do tubo de Pitot após um vôo e percebeu? Pague. É uma maneira divertida de inculcar uma cultura de segurança em nossos hangares, e esse pote está sempre cheio.

Nosso foco no uso de calços na Casey Aviation começou quando um avião deslocou (rolou) para trás de uma vaga de estacionamento e foi parar na grama. Ninguém se danificou e conseguimos retirá-lo facilmente, mas saber que poderia ter sido pior me motivou a parafusar cantoneiras metálicas de 20 polegadas (de 6,1 m.) no piso atrás dos pontos de amarração - três aeronaves se beneficiaram do aço ferro ao longo dos anos.

Comprei 20 calços de corda da McFarlane Aviation (mcfarlaneaviation.com), que recomendo muito pela facilidade de uso. Reduzimos a zero o rolamento acidental de aeronaves nos últimos dois anos com nossa "cultura de uso de calços". Você deve desenvolver a mesma cultura em suas operações de aviação.

Nº5: Don't validate your autopilot modes

nº 5: não validar os modos de operação do seu piloto-automático

I can't tell you how many times I hear pilots in recurrent training ask, "What's it doing now?" They're referring to the autopilot. When they have no clue what it is doing, they turn off the autopilot and hand fly, moving farther behind the airplane.

The simple solution is to look at the scoreboard, the small area of panel real estate that advises what the autopilot is doing. Being able to read that scoreboard accurately is critical to safety. I witness pilots who don't know the modes for roll and pitch and don't know the default modes for either. They focus more on wondering what the autopilot is doing than on situational awareness, and their flying suffers.

With so many new panels in King Air aircraft you must spend time learning new technologies, and when you tell your autopilot what to do, validate what it is actually doing by looking at the scoreboard.

Não consigo dizer quantas vezes ouço pilotos em treinamento recorrente perguntarem: "O que ele está fazendo agora?". Os pilotos estão se referindo ao piloto-automático (PA). Quando não têm ideia do que ele (PA) está fazendo, desacoplam o piloto-automático e pilotam manualmente, ficando cada vez mais atrás da aeronave.

A solução simples é olhar para o painel de indicadores, a pequena área do painel que mostra o que o piloto-automático está fazendo. Ser capaz de ler esse painel de indicadores com precisão é fundamental para a segurança. Vejo pilotos que não conhecem os modos de rolamento e arfagem e nem os modos padrão para nenhum dos dois comandos. Os pilotos se concentram mais em se perguntar o que o piloto-automático (PA) está fazendo do que na consciência situacional, e seu vôo é prejudicado.

Com tantos painéis novos nas aeronaves *King Air*, você precisa dedicar tempo para aprender novas tecnologias e, quando der comandos ao seu piloto-automático, valide o que ele está realmente fazendo, olhando para o painel de indicadores.

Nº4: Don't perform a quality post-maintenance test flight

nº 4: não executar um voo de teste de qualidade após manutenção

I'm a designated pilot examiner in the North Texas FAA Flight Standards District Office. We recently reviewed aircraft accident statistics at an annual meeting of the DPEs. The data showed a large uptick in accidents due to poor maintenance.

Aviation faces a shortage of maintenance technicians. The younger generation isn't interested in aviation maintenance careers, causing a global issue that trickles down to individual owner-operators. As an aviation maintenance facility owner, I can testify that hiring quality personnel is our top challenge. We've been successful in hiring incredible talent and potential talent, but it's difficult.

Treat your maintainers well, realizing it is hard to be a mechanic nowadays. Know that shops are understaffed and overworked, so stack the deck in your favor after a maintenance event. Do thorough preflights when you pick up your airplane after maintenance as well as comprehensive post-maintenance test flights after phase inspections.

Plan for the test flight rather than just hoping everything is OK. Pick up your airplane in the morning so there's time to fix small items that will undoubtedly surface. You can even pay the maintenance facility to have that test flight conducted prior to your arrival.

Sou examinador de pilotos credenciado no Escritório Distrital de Padrões de Voo da FAA do setor norte do Texas. Recentemente, revisamos as estatísticas de acidentes aéreos em uma reunião anual dos examinadores de pilotos credenciados. Os dados mostraram um grande aumento nos acidentes devido à manutenção inadequada.

A aviação enfrenta uma escassez de técnicos de manutenção. A geração mais jovem não se interessa por carreiras de manutenção aeronáutica, causando um problema global que afeta diretamente os proprietários-operadores individuais. Como proprietário de uma oficina de manutenção aeronáutica, posso afirmar que contratar pessoal qualificado é o nosso maior desafio. Temos tido sucesso em contratar talentos incríveis e talentos em potencial, mas é difícil.

Trate bem seus mecânicos, reconhecendo que é difícil ser mecânico hoje em dia. Saiba que as oficinas estão com falta de pessoal e sobrecarregadas, então facilite as coisas para você após um evento de manutenção. Faça inspeções pré-voo completas ao retirar sua aeronave após a manutenção, bem como voos de teste pós-manutenção abrangentes após as inspeções de fase (*phase inspection*).

Planeje o voo de teste em vez de apenas torcer para que tudo esteja bem. Retire seu avião pela manhã para que haja tempo para corrigir pequenos problemas que certamente surgirão. Você pode até pagar à oficina de manutenção para que realizem um voo de teste antes da sua chegada.

Nº3: Push the life of your tires

nº 3: prolongue a vida útil dos seus pneus

Tires take an incredible beating due to hard landings, crosswind takeoffs and landings, improper inflation and disuse. While tires are designed for this abuse, generally speaking we do not replace tires soon enough.

Os pneus sofrem um desgaste incrível devido a pousos bruscos, descolagens e aterrissagens com vento lateral, calibragem incorreta e falta de uso. Embora os pneus sejam projetados para suportar esse tipo de "abuso", geralmente não os substituímos com a frequência necessária.



The mindset of a usual King Air pilot is, "They've got a few more landings in them!" I see efficiency prioritized over safety. If you have a bald spot, change that tire. If you are showing tread, change that tire. If you have allowed the air pressure to get so low and sit so long that the tire is permanently damaged, change that tire.

This is especially true of the main landing gear tires on the dual-trunnion models of the King Air, where the outside tire absorbs all the energy in a properly flown crosswind landing. You should be landing wing-low in a crosswind, and almost every landing you experience has some sort of crosswind.

A mentalidade típica de um piloto de *King Air* é: "Ainda dá para fazer mais alguns pousos!". Vejo a eficiência sendo priorizada em detrimento da segurança. Se o pneu estiver com a banda de rodagem liso - "careca", troque-o. Se o sulco estiver visível, troque-o. Se a pressão do ar (calibragem) estiver tão baixa e o pneu ficar parado por tanto tempo a ponto de sofrer danos permanentes, troque-o.

Isso é especialmente verdadeiro para os pneus do trem de pouso principal nos modelos *King Air* com dois "munhões", onde o pneu externo absorve toda a energia em um pouso com vento cruzado executado corretamente. Você deve pousar com a asa baixa em condições de vento cruzado, e quase todos os pousos que você fizer terão algum tipo de vento cruzado.

Tires endure immense abuse while holding side loads, keeping the props off the ground and dealing with your ham-footedness during ground operations. A blown nose tire can cause downtime, delayed or cancelled flights and embarrassment. A King Air with a suddenly deflated tire can be a handful on landing.

The bottom line? Don't be cheap when it comes to tires. I'll fly to that out-of-the-way airport to buy cheap fuel, but I won't be cheap with tires. They are too important to operational safety.

Os pneus sofrem um desgaste imenso enquanto suportam cargas laterais, mantendo as hélices à distância do piso, e lidam com a sua falta de jeito durante as operações em solo.

Um pneu dianteiro furado pode causar tempo de inatividade, vôos atrasados ou cancelados e constrangimento. Um *King Air* com um pneu repentinamente furado pode ser difícil de controlar no pouso.

Resumindo? Não economize quando se trata de pneus. Vou voar até aquele aeroporto remoto para comprar combustível barato, mas não vou economizar nos pneus. Eles (pneus) são essenciais para a segurança operacional.

Nº2: Ride the brakes on landing (or takeoff)

nº 2: usar os freios na aterrissagem (ou decolagem)

If you have a bald spot on your tire, it's your fault and it should shock you into realizing you're not as good as you thought.

Se você tiver um pneu liso ("careca"), a culpa é sua e isso deveria te fazer perceber que você não é tão bom quanto pensava.

I've said to many training clients: "Your feet are on the brakes!" One trainee responded that he was not on the brakes and that I was too serious of an instructor. I fumed in the right seat, and when he landed, both main tires deflated instantly. He had landed with his feet on the brakes, balding the tires and popping them. It was everything I could do not to say, "I told you so!"

The airport's maintenance facility had the airplane off the runway in less than an hour and new tires installed in less than four hours. The pilot was embarrassed and never contacted me again. That incident showed a bad attitude and bad flight skills.

Já disse a muitos alunos de treinamento: "Seus pés estão nos freios!".

Um aluno respondeu que não estava com os pés nos freios e que eu era um instrutor muito rigoroso. Eu fiquei furioso no assento da direita e, quando ele pousou, os dois pneus principais esvaziaram instantaneamente. Ele havia pousado com os pés nos freios, deixando os pneus "carecas" e furados. Fiz um esforço enorme para não dizer: "Eu te avisei!". A oficina de manutenção do aeroporto retirou o avião da pista em menos de uma hora e instalou pneus novos em menos de quatro horas. O piloto ficou envergonhado e nunca mais me contatou. Esse incidente demonstrou uma atitude ruim e habilidades de voo deficientes.

The balls of your feet must be on the bottom pad of the rudder pedals during takeoff and landing. After you land and begin to slow down, then move your feet up on the rudder pedals to stop the airplane. Rookies land with their feet on the brakes.

A planta dos seus pés deve estar na parte inferior dos pedais do leme durante a decolagem e a aterrissagem. Após o pouso e o início da desaceleração, mova os pés para cima nos pedais do leme para parar o avião. Pilotos novatos pousam com os pés nos freios.

And the N°1 Stupid King Air trick is (insert drumroll): Use excessive reverse

E o truque mais estúpido n° 1 para pilotar um *King Air* é (rufem os tambores): usar reverso em excesso

Newbies to the King Air world love reverse. Most of them move up from an airplane that didn't have reverse, and it's fun to land, throw the props into reverse and feel the "whoa boy!" However, it can cost you dearly.

Os novatos no mundo do *King Air* adoram o reverso. A maioria deles vem de um avião que não tinha esse recurso, e é divertido pousar, "engatar" o reverso e sentir a adrenalina. No entanto, isso pode custar caro.

When you land and move the props into reverse, you throw any loose debris from the landing surface out in front of the airplane. Your engines ingest those foreign objects. Your Ng will probably be spinning at over 30,000 rpm and turning at the speed of sound. If that pebble jumps into your inlet, somehow passes the squirrel cage and plops into the first stage of axial flow compression, all hell will break loose in the form of scratching, marring or denting the compressor blades, if you are lucky. If you are unlucky, the pebble will continue its destructive path downstream into the engine and you'll have a six-digit problem.

The damage probably won't be immediately apparent, as the PT6 operates well after being injured. Your next borescope inspection will reveal the damage.

Ao pousar e comandar e atuar o reverso, você lança detritos soltos da superfície de pouso para a frente da aeronave. Seus motores engolem esses objetos estranhos. Seu motor provavelmente estará girando a mais de 30.000 rpm e na velocidade do som. Se uma pedrinha pular para a entrada de ar, passar pela turbina e cair no primeiro estágio de compressão axial, o caos se instalará, arranhando, danificando ou amassando as pás do compressor, se você tiver sorte. Se não tiver sorte, a pedrinha continuará seu caminho destrutivo pelo interior do motor, e você terá um problema de "seis dígitos".

Os danos provavelmente não serão imediatamente aparentes, já que o PT6 opera bem após sofrer danos. Sua próxima inspeção com boroscópio revelará o dano.

At our maintenance facility we frequently see FOD (foreign object damage). One event we experienced showcases the consequences of FOD. The engine ran great, with ITT, TQ and performance numbers much like the other undamaged engine. But the borescope pictures showed an engine that had one blade on the first stage with a huge conical shape cut out of two blades. The second-stage blades also had damage. The engine had to

be removed to be sent to an engine shop where it took more than \$250,000 to repair – a huge price to pay for one pebble.

The pilot didn't know where he picked up the FOD. It is hard to know for sure, but my bet is he used reverse too much, too frequently, too harshly.

Em nossa oficina de manutenção, frequentemente nos deparamos com FOD (danos por objetos estranhos). Um incidente que vivenciamos ilustra as consequências do FOD. O motor funcionava perfeitamente, com ITT, torque e desempenho muito semelhantes aos do outro motor sem danos. Mas as imagens do boroscópio mostraram um motor com umas das pás do primeiro estágio com um enorme recorte cônico em duas delas. As pás do segundo estágio também estavam danificadas. O motor teve que ser removido e enviado a uma oficina especializada, onde o reparo custou mais de US\$ 250.000 – um preço altíssimo a se pagar por uma pequena pedra.

O piloto não sabia onde havia coletado o FOD. É difícil ter certeza, mas aposto que ele usou o reverso com muita frequência e de forma brusca.

Here's a tip: Don't try to turn off at the midfield taxiway and don't use reverse at all on your normal landings. Let the airplane roll to the end of the runway and hardly touch the brakes. It'd be nice if you had to add power to get off the runway. If you watch the pros, that's what they do and you'll hardly ever see a King Air pro drive the props into reverse. Put that into your program to avoid FOD incidents.

Uma dica: não tente livrar e ingressar na pista de táxi do meio do “campo” e não use o reverso em seus pousos normais. Deixe o avião rolar até o final da pista e quase não acione os freios. Seria ideal se for necessário aumentar a potência para livrar a pista. Se você observar os profissionais, verá que é isso que eles fazem, e raramente verá um piloto de *King Air* usando a reversão das hélices. Inclua isso no seu programa para evitar incidentes com FOD (danos por objetos estranhos).

I hope my Top 10 Stupid King Air Tricks provides thoughts on how you can better operate your King Air. The words “stupid” and “King Air” should never be a part of anyone's vocabulary when they think of your flying.

Espero que meu *Top 10* de “Truques estúpidos” com *King Air* lhe dê algumas idéias de como operar e pilotar melhor seu *King Air*. As palavras “estúpido” e “*King Air*” jamais deveriam fazer parte do vocabulário de alguém quando pensa em você pilotando.

Joe Casey

Piloto profissional com Licença ATP-ME (*Airline Transport Pilot - Multi-Engine* - Piloto de Linha Aérea com habilitação Multimotor), com habilitações ASEL-ASES (*Airplane, Single-Engine, Land - Airplane, Single-Engine, Sea*), ie. habilitações monomotor para pouso terrestre e em água, e com habilitação de planador. Instrutor de vôo (CFI) com diversas graduações

Piloto-examinador Designado (DPE) habilitado em *King Air* série 300 (BE30)

Experiência total de 19.300 horas, sendo mais de 4.500 horas de vôo em modelos *King Air*. Mais de 75 cruzamentos de Atlântico com modelos *King Air*

Proprietário da *Casey Aviation, Inc.*, gerenciadora de 4 aviões *King Air* registrados na categoria do transporte particular (PART-91) e provedora de treinamento de vôo em vários modelos de avião, especializada em PA-46/TBM/*King Air*, com sede no aeroporto do Condado de Angelina (KLFK), no Texas (EUA)