

Keeping your cool in a King Air

Joe Casey - King Air Magazine - may 05, 2026

Mantendo-se refrescado em um King Air

Joe Casey – King Air Magazine – 05/05/2026

I'll never forget flying Saab 340s with American Eagle Airlines many years ago. I flew as a first officer and sweated more than the law should have allowed, not from unrelenting stressful situations but because the Saab 340B was not designed for hot weather. The aircraft is designed and built in Sweden, and Swedish aircraft designers must know little about Texas heat. I remember being in long lines of airliners awaiting takeoff clearance at Dallas Fort Worth International Airport, the right engine feathered and the environmental switches set for full cold, yet the wimpy airflow from the gaspers was just not enough. We had a full load of passengers with everyone sweating bullets, complaining and occasionally getting sick.

There was nothing that could be done. The Saab 340 environmental system did not have the capability to keep up on even a mildly warm day. On a really hot day, the airplane was dangerously hot. The unofficial slogan of American Eagle was "American Eagle Airlines: Where we're not happy 'til you're not happy." When it came to keeping passengers cool, American Eagle had no answers with the Saab 340.

With the events of Sept. 11, 2001, when I was at American Eagle with my paltry copilot yearly income of \$17,000, I knew my airline career was over. I moved out of the Saab into contract flying in the Beechcraft King Air 200 and never looked back. It was one of the best career moves I made.

Jamais me esquecerei de voar em SAAB 340 com a *American Eagle Airlines* há muitos anos. Eu era copiloto e suava mais do que a lei deveria permitir, não por causa do estresse incessante, mas porque o SAAB 340B não foi projetado para climas quentes. A aeronave é projetada e fabricada na Suécia, e os projetistas suecos certamente não entendem nada do calor do Texas. Lembro-me de estar em longas filas de aviões aguardando autorização para decolagem no Aeroporto Internacional de Dallas/Fort Worth, com o motor direito em posição de passo bandeira e os controles de temperatura ajustados para o frio máximo, mas o fluxo de ar fraco dos ventiladores simplesmente não era suficiente. Tínhamos a lotação máxima de passageiros, todos suando muito, reclamando e, ocasionalmente, passando mal.

Não havia nada que pudesse ser feito. O sistema de climatização do SAAB| 340 não tinha capacidade para manter a temperatura agradável nem mesmo em um dia moderadamente quente. Em um dia realmente quente, o avião ficava perigosamente quente. O *slogan* não oficial da *American Eagle* era "*American Eagle Airlines: só ficamos satisfeitos quando você está*". Quando se tratava de manter os passageiros frescos, a *American Eagle* não tinha soluções com o SAAB 340.

Com os atentados de 11 de setembro de 2001, quando eu trabalhava na *American Eagle* com meu mísero salário anual de copiloto de US\$ 17.000, eu sabia que minha carreira na aviação comercial havia chegado ao fim. Deixei o SAAB e passei a trabalhar como piloto contratado em Beechcraft *King Air 200*, e nunca me arrependi. Foi uma das melhores decisões que tomei na minha carreira.

The task of defeating the Texas heat did not end with my move to the King Air though. The King Air environmental system is also less than optimal, and a rookie (or untrained or uncaring) pilot can create a situation akin to a Saab 340 sweatbox too. If you have a hot day and you have a King Air flight, how do you beat the heat?

A tarefa de superar o calor do Texas não terminou com a minha mudança para o *King Air*. O sistema de climatização do *King Air* também deixa a desejar ("é menos do que ótimo"), e um piloto novato (ou despreparado ou desatento) pode criar uma situação semelhante à de um SAAB 340, uma verdadeira estufa.

Se você estiver num dia quente e tiver um vôo em um *King Air*, como você lida com o calor?

With any model King Air, you must first defeat the blazing sun. Judicious use of shade is critical. If the airplane is already in a hangar, we try to leave the airplane in the hangar for loading cargo and then pull the airplane outside just prior to passenger boarding. If at one of those nice FBOs with a big awning, palming a Thomas Jefferson to the line personnel might secure you a spot under the awning for your departure, and it'll be worth much more than \$20 if you get such prime parking.

If the airplane is in the sun, cockpit shades are critical. I recommend you only use white shades that fit the windows perfectly. Aluminum foil shades are a bad idea: The UV waves pass through the windscreen and then are reflected through the windscreen again by the highly reflective wind shades, giving them a double whammy of damaging UV sunlight. An even better option is to purchase a full cockpit cover from Bruce's Covers (aircraftcovers.com) that guards the cockpit from the outside, truly protecting your sensitive windshield.

The window shades should also be drawn in the back of the airplane. If you have the polarizers, make sure they are still effective at doing their job.

I've discovered that opening the two D-windows in the cockpit and leaving the cabin door open allows for the most airflow. If there's any wind, this trick paired with preventing incoming sunrays will stop the greenhouse effect and make your airplane far cooler for boarding.

Com qualquer modelo *King Air*, o primeiro passo é superar o sol escaldante. O uso criterioso de sombra (livrar da insolação) é crucial. Se a aeronave já estiver em um hangar, tentamos deixá-la lá para o carregamento de carga e, em seguida, retirá-la pouco antes do embarque dos passageiros. Se estiver em um daqueles FBO com toldo grande, oferecer um "Thomas Jefferson" à equipe de pista pode garantir uma vaga sob o toldo para sua decolagem, e valerá muito mais do que US\$ 20 se você conseguir uma vaga tão privilegiada.

Se a aeronave estiver exposta ao sol, as cortinas para a cabine são essenciais. Recomendo o uso apenas de cortinas brancas que se ajustem perfeitamente às janelas. Cortinas de alumínio são uma má ideia: os raios UV (ultravioleta) atravessam o parabrisa e são refletidos novamente pelas cortinas altamente reflexivas, sofrendo uma dupla dose de danos causados pela radiação UV. Uma opção ainda melhor é adquirir uma capa completa para a cabine da *Bruce's Covers* (<https://aircraftcovers.com/>), que protege a cabine do sol, protegendo verdadeiramente o parabrisa sensível.

As persianas das janelas traseiras também devem ser fechadas. Se você tiver filtros polarizadores, verifique se eles ainda estão funcionando corretamente.

Descobri que abrir as duas janelas laterais tipo D (*D-windows*) da cabine de comando e deixar a porta da cabine aberta permite a maior circulação de ar. Se houver vento, esse truque, combinado com a proteção contra a incidência direta dos raios solares, impedirá o efeito estufa e deixará a cabine muito mais fresca para o embarque.

Is ground air conditioning available? - Existe ar condicionado para uso em solo?

If you live in a hot part of the world, you should own a ground air conditioner. We have one, and it is nothing more than a household window unit mounted on a rolling cart with a long ducting system. We roll the unit up to the airplane and flop the 20 feet of ducting as far into the cabin as possible. Another good option is to push the ducting through one of the D-windows in the front, which makes the cockpit coolest and the airflow migrates to the back of the cabin because the cabin door is left partially open.

Se você mora em uma região quente do mundo, deveria ter um ar condicionado para uso em solo. Nós temos um, e nada mais é do que uma unidade de janela doméstica montada em um carrinho com rodinhas e um longo sistema de dutos. Levamos a unidade até o avião e estendemos os 6 m. de duto o máximo possível para dentro da cabine. Outra boa opção é passar os dutos por uma das janelas em formato de D na frente, o que torna a cabine de comando mais fresca e o fluxo de ar migra para a parte traseira da cabine, já que a porta da cabine fica parcialmente aberta.



Foto por Clint Goff – King Air Magazine – maio 2026

Some of my favorite King Air models are those with the air conditioner compressor in the nose compartment (90 and 100 models). This allows for operating the A/C without the engine running. I cannot emphasize how good this system works. Make sure you have a really good non-battery-powered ground power unit plugged into the external power port. Then operate the environmental control system of the airplane. You can close all the doors and windows and have a completely cool cabin when you board your airplane.

However, I have a warning for you, learned from personal experience. If you plug in a battery-powered GPU (such as is found on many of the tugs with batteries), the system will draw energy from the batteries – a lot of energy. When the GPU batteries are depleted, the system will then draw down the aircraft ship batteries. I once had a mission where I thought I'd be creative and cool down the cabin, and the battery GPU was drawn down followed by the ship batteries. I opened the door to a cool cabin, but then I could not start the engines.

Worse, your ship batteries must have minimal voltage (usually 20V) to allow GPU power to operate. When I found another GPU, the power from that GPU was not available to me because the ship batteries were below 20V. I had no choice but to delay the mission by hours as I had the ship batteries removed and bench charged. I was totally embarrassed. My clients were forgiving, but I learned that systems knowledge is critically important and this is one of those things that rarely gets discussed in initial training events.

Alguns dos meus modelos favoritos de *King Air* são aqueles com o compressor do ar-condicionado (A/C) no compartimento do 'nariz' (modelos 90 e 100). Isso permite operar o ar-condicionado sem o motor ligado. Não consigo enfatizar o quão bem esse sistema funciona. Certifique-se de ter uma unidade de energia de solo (GPU - *ground power unit*) de alta qualidade, que não dependa de bateria, conectada à porta de energia externa. Em seguida, opere o sistema de controle ambiental da aeronave. Você pode fechar todas as portas e janelas e ter uma cabine completamente fresca ao embarcar.

No entanto, tenho um aviso para você, aprendido por experiência própria. Se você conectar uma GPU alimentada por bateria (como as encontradas em muitos rebocadores com baterias), o sistema consumirá energia das baterias – muita energia. Quando as baterias da GPU se esgotarem, o sistema também consumirá as baterias da aeronave.

Certa vez, em uma missão, pensei em ser criativo e resfriar a cabine, e a bateria da GPU foi consumida, seguida pelas baterias da aeronave. Abri a porta e encontrei uma cabine fresca, mas então não consegui ligar os motores. Pior ainda, as baterias da sua aeronave precisam ter uma voltagem mínima (geralmente 20V) para permitir que a GPU funcione. Quando encontrei outra GPU, a potência dela não estava disponível porque as baterias da aeronave estavam abaixo de 20V. Não tive escolha a não ser atrasar a missão por horas, enquanto as baterias eram removidas e carregadas em bancada. Fiquei extremamente constrangido. Meus clientes foram compreensivos, mas aprendi que o conhecimento dos sistemas é crucial e este é um daqueles assuntos que raramente são abordados nos treinamentos iniciais.

Nonetheless, if you have a good non-battery-powered GPU and a King Air model with a nose-mounted compressor, you have a unique ability that you should learn to use. Your passengers will be so impressed if you pull off that trick on a hot summer day.

For those 2XX and 3XX owners who want the ability to ground cool your airplane, Textron Aviation has a ground cooling system available (upgrades.txtav.com/products/king-air-ground-cooling). I've yet to see this system operational in the field, but this adds the ground cooling ability that is available in the 90 and 100 series of airplanes.

No entanto, se você tiver uma boa GPU que não dependa de bateria e um modelo *King Air* com compressor montado no 'nariz', você tem uma capacidade única que deve aprender a usar. Seus passageiros ficarão impressionados se você conseguir realizar esse truque em um dia quente de verão.

Para os proprietários de aeronaves "2XX" (ie, série 200) e "3XX" (série 300) que desejam a capacidade de resfriar a aeronave em solo, a *Textron Aviation* oferece um sistema de resfriamento em solo – imagem abaixo pelo blog (<https://upgrades.txtav.com/products/king-air-ground-cooling>). Ainda não vi esse sistema em funcionamento em campo, mas ele adiciona a capacidade de resfriamento em solo que está disponível nas aeronaves das séries 90 e 100.



Foto: *Textron Aviation*

Engine-mounted compressor - Compressores montados no motor

If you have a King Air model with an engine-mounted compressor (2XX, 3XX), it'll be found on the right engine and you must start that engine before the air conditioner compressor is available to you. A hot climate pilot will learn how to load passengers quickly, close the door and move swiftly through the checklist to start the right engine. If the sun is beating down on the airplane, you'll have precious seconds before the sunrays and the greenhouse effect create a sweatbox. Seconds count. Move quickly, but deliberately.

If you have trained ground support personnel to help you, you have some other options available to cool your passengers. In this case, the pilot will move to the front left seat and start the right engine, feather the prop if desired, cool the cabin for about five minutes and then call for the passengers. The ground personnel will pull chocks, make sure everything in the back of the airplane is secure and close the door. This allows the pilot to shut off the environmental system, then quickly start the left engine and then turn the environmental system back on. It affords a cooler boarding process.

Se você tiver um modelo *King Air* com compressor montado no motor “2XX” e “3XX” (ie, série 200 e série 300), ele estará localizado no motor direito e você deverá ligar esse motor antes de ter acesso ao compressor do ar-condicionado. Um piloto acostumado a climas quentes aprenderá a embarcar os passageiros rapidamente, fechar a porta e seguir o *checklist* com agilidade para ligar o motor direito. Se o sol estiver forte, você terá preciosos segundos antes que os raios solares e o efeito estufa criem uma cabine abafada. Segundos contam. Mova-se com rapidez, mas com precisão.

Se você tiver pessoal de apoio em solo treinado para ajudá-lo, terá outras opções disponíveis para refrescar seus passageiros. Nesse caso, o piloto irá para o assento (dianteiro) esquerdo e ligará o motor direito, colocará a hélice em posição de bandeira, se desejar, resfriará a cabine por cerca de cinco minutos e, em seguida, chamará os passageiros. O pessoal de solo removerá os calços, garantirá que tudo na parte traseira da aeronave esteja seguro e fechará a porta. Isso permite que o piloto desligue o sistema de climatização, ligue rapidamente o motor esquerdo e, em seguida, ligue novamente o sistema de climatização. Isso proporciona um processo de embarque mais tranquilo.

Now that both engines are running - Agora que ambos os motores estão funcionando.

Now that the passengers are loaded, it's time to taxi and depart. The air conditioning works far better when the airplane is flying, so do everything possible to avoid ground delays. The best plan to beat the heat in a King Air is to get airborne quickly and climb. The cold temperatures of higher altitudes are your friend.

But if you have a longer taxi or have delays on the ground, the right condition lever can be moved to high idle, ensuring the compressor has enough speed to properly work. If you see an N1 LOW caution light, you know you have insufficient gas generator rpm to allow the air conditioner compressor to operate. For symmetry in taxiing, the left engine can also be brought to high idle. Whether both engines are in high idle, or if the right engine only is brought to high idle, all King Air models taxi well regardless of the condition lever position.

Agora que os passageiros embarcaram, é hora de taxiar e decolar. O ar-condicionado funciona muito melhor quando a aeronave está voando, portanto, faça todo o possível para evitar atrasos em solo. A melhor estratégia para se refrescar em um *King Air* é decolar rapidamente e ganhar altitude. As temperaturas frias das altitudes mais elevadas são suas aliadas.

Mas se você tiver um tempo de táxi mais longo ou atrasos em solo, a manete de condição (alimentação) - *condition lever* - do motor direito pode ser recuada para a posição de potência mínima alta (*high idle*), garantindo que o compressor tenha velocidade suficiente para funcionar corretamente. Se você vir a luz de advertência “N1 LOW” acesa, saberá que a rotação do compressor-gerador de gás (N1) é insuficiente para permitir que o compressor do ar-condicionado opere. Para simetria no táxi, o motor esquerdo também pode ser colocado em *idle* máximo (*high idle*). Independentemente de ambos os motores estarem em potência mínima alta (*high idle*), ou apenas o motor direito neste regime, todos os modelos *King Air* taxiam bem, independentemente da posição a manete de condição (alimentação) - *condition lever*.

From a maintenance perspective, it is critical that you have your system topped off with refrigerant in the spring of each year. It'll cost you a shop visit, but comfort throughout the summer will be worth the expense. We have a King Air B100 that has a supertight system that cools remarkably better than any other King Air we operate. It never leaks refrigerant and the blowers are strong. A mechanically sound system is critical to good operation and a worthy investment.

Another trick to cooling your cabin is to keep your bleed air valves in the ENVIR OFF position, ensuring no warm air from the bleed air system competes with your air conditioning system. You can start the initial climb with the bleeds in ENVIR OFF and then turn them to the OPEN position when climbing through a comfortable cabin altitude. The system will begin pressurizing normally, and I bet your passengers will never know the difference.

Do ponto de vista da manutenção, é fundamental que você complete o nível de fluido refrigerante do sistema na primavera de cada ano. Isso lhe custará uma visita à oficina, mas o conforto durante todo o verão compensará o custo. Temos um *King Air B100* com um sistema super-hermético que refrigera muito melhor do que qualquer outro *King Air* que operamos. Ele nunca vaza fluido refrigerante e os ventiladores (*blowers*) são potentes. Um sistema mecanicamente em perfeitas condições é fundamental para o bom funcionamento e representa um investimento que vale a pena.

Outra dica para refrigerar a cabine é manter as válvulas de sangria de ar (*bleed air valves*) na posição “ENVIR OFF”, garantindo que o ar quente do sistema de sangria não interfira com o sistema de ar condicionado. Você pode iniciar a subida com as válvulas de sangria em “ENVIR OFF” e, em seguida, abri-las ao atingir uma altitude confortável para a cabine. O sistema começará a pressurizar normalmente e aposto que seus passageiros nem notarão a diferença.

A look at the King Air's environmental system panel.

Painel do sistema de controle ambiental do *King Air*



Foto por Clint Goff – *King Air Magazine* – maio 2026

A reset switch in the wheel well? - Um interruptor de *reset* no compartimento do trem de pouso dianteiro?

Most newbies to the 3XX series learn about the small reset switch (or a circuit breaker) located in the nose landing gear wheel well to manage high-pressure trips in the compressor. This is either the best-placed switch or it is the absolute worst position for a switch. In my opinion, it is the worst. I cannot tell you how many times I've cursed that its location makes it inaccessible in flight. There have been many times when the air conditioning would not work, and I suspected that the switch was open. Sure enough, after the flight and after everyone came out of the airplane sweaty and stinky, I went to the nose wheel area and discovered that the switch needed to be reset.

A maioria dos novatos na série 300 – “3XX” - aprende sobre o pequeno interruptor de *reset* (ou um disjuntor) localizado no compartimento do trem de pouso dianteiro, usado para controlar falhas por alta pressão no compressor. Este é o interruptor tanto mais bem posicionado como o pior possível. Na minha opinião, é o pior. Não consigo nem contar quantas vezes praguejei por sua localização, que o torna inacessível durante o vôo. Houve muitas vezes em que o ar-condicionado não funcionou e suspeitei que o interruptor estivesse aberto. E, de fato, depois do vôo, quando todos saíram do avião suados e fedorentos, fui até a área do trem de pouso dianteiro e descobri que o interruptor precisava ser rearmado.

Interruptor de *reset* do sistema A/C no compartimento da roda dianteira



Foto por Clint Goff – King Air Magazine – maio 2026

Why did Beechcraft put that switch in the nose wheel area and not in the cockpit? My only guess is they knew pilots would use it with reckless abandon if the cabin got hot. It is so compelling to reset a circuit breaker in flight, but we all know that's usually a bad idea. A circuit breaker pops when more current flows across that circuit than the wiring is rated, and a reset switch needs to be reset because of a problem. A real fire hazard occurs when pilots reset circuit breakers, and flipping this switch too frequently cannot be good for the system. But, when it is sweaty hot in a King Air, I know of few pilots who would have the self-restraint to not reset the reset switch incessantly.

If you fly a King Air 3XX, that reset switch in the front wheel well should be a part of every preflight. If it needs to be reset frequently after flights, be sure to have maintenance take a look.

Por que a Beechcraft colocou esse interruptor na área do trem de pouso dianteiro e não na cabine de comando? Meu único palpite é que eles sabiam que os pilotos o usariam de forma imprudente se a cabine esquentasse. É muito tentador rearmar um disjuntor em vôo, mas todos sabemos que geralmente é uma má ideia. Um disjuntor desarma quando a corrente que passa pelo circuito excede a capacidade da fiação, e um interruptor “resetável” (*reset switch*) precisa ser rearmado devido a um problema. Um risco real de incêndio ocorre quando os pilotos rearmam disjuntores, e acionar esse interruptor com muita frequência não é bom para o sistema. Mas, quando está muito quente dentro de um *King Air*, conheço poucos pilotos que teriam autocontrole suficiente para não rearmar o interruptor incessantemente.

Se você pilota um *King Air* “3XX” (série 300), esse interruptor resetável (*reset switch*) no compartimento do trem de pouso dianteiro deve fazer parte de toda inspeção pré-vôo. Se precisar rearmá-lo com frequência após os vôos, certifique-se de que a equipe de manutenção o verifique.

How to operate the system for maximum coolness - Como operar o sistema para obter o máximo de resfriamento

I'm a huge fan of using the auto position for any switch in an airplane, regardless of which system is being considered. If you can't remember the finer points of a particular system from your last training event and that system has an auto position on the switch, that's probably a really good position for that switch in most flight conditions. In all King Air models, there is an AUTO position for the CABIN TEMP MODE switch, which is a convenient position for everyday use.

Sou um grande fã de usar a posição automática para qualquer interruptor em uma aeronave, independentemente do sistema em questão. Se você não se lembra dos detalhes de um determinado sistema do seu último treinamento e esse sistema possui uma posição automática no interruptor, essa provavelmente é uma ótima posição para esse interruptor na maioria das condições de voo. Em todos os modelos *King Air*, existe uma posição "AUTO" para o interruptor "CABIN TEMP MODE" (Modo de temperatura da cabine), que é uma posição conveniente para o uso diário.

Tom Clements has an excellent article in the September 2020 issue of King Air magazine that details the internal operation of the environmental system. My favorite part is his articulation of how the bypass valves act like a water faucet in your house. You mix hot and cold water to get the exact temperature you desire from your faucet. Similarly, in the King Air you have bleed air (hot) and cooler ambient air (cold) controlled by two bypass valves to achieve the desired incoming cabin temperature.

Tom Clements escreveu um excelente artigo na edição de setembro de 2020 da revista *King Air*, (*King Air Magazine*) que detalha o funcionamento interno do sistema ambiental. Minha parte favorita é a explicação de como as válvulas *bypass* (*bypass valves*) funcionam como uma torneira em casa. Você mistura água quente e fria para obter a temperatura exata que deseja na torneira. Da mesma forma, no *King Air*, você tem ar de sangria (quente) e ar ambiente mais frio, controlados por duas válvulas *by-pass* (*bypass valves*), para atingir a temperatura introduzida desejada na cabine.

If you operate in the AUTO position, then you can adjust cabin temperature using the enabled CABIN TEMP rheostat. Turning this switch fully counterclockwise usually activates the compressor and moves the bypass valves fully cold. This is not a bad way to get maximum cabin cooling, but if the system's automatic functioning is not working precisely (which is a distinct possibility), the bypass valves may not be fully cold. If this is suspected, you should operate in manual mode.

Se você operar no modo "AUTO", poderá ajustar a temperatura da cabine usando o reostato "CABIN TEMP" ativado. Girar este interruptor totalmente no sentido anti-horário geralmente ativa o compressor e resfria as válvulas *bypass* ao máximo. Esta é uma boa maneira de obter o máximo resfriamento da cabine, mas se o funcionamento automático do sistema não estiver preciso (o que é bem possível), as válvulas *bypass* podem não estar totalmente resfriadas. Caso suspeite disso, você deve operar no modo manual.

Manual mode confusingly has two positions: MAN COOL and MAN HEAT. The only appreciable difference (as applies to the discussion of cooling the cabin) is that MAN COOL enables the air conditioner compressor. If you suspect you are not getting maximum cooling, move the CABIN TEMP MODE switch to MAN COOL and hold the MANUAL TEMP INCR/DECR switch to the DECR (decrease) position for 30 seconds or more. By doing this you are driving both bypass valves to the maximum cooling position and activating the air conditioning compressor, which gives you maximum cooling.

O modo manual possui duas posições, o que pode causar confusão: "MAN COOL" (resfriamento manualmente) e "MAN HEAT" (aquecimento manualmente). A única diferença perceptível (no que se refere à questão do resfriamento da cabine) é que "MAN COOL" ativa o compressor do ar-condicionado. Se você suspeitar que não está obtendo o resfriamento máximo, mova a chave "CABIN TEMP MODE" para "MAN COOL" e mantenha a chave "MANUAL TEMP INCR/DECR" na posição DECR (diminuir) por 30 segundos ou mais. Ao fazer isso, você estará acionando ambas as válvulas *bypass* para a posição de resfriamento máximo e ativando o compressor do ar-condicionado, o que proporciona o resfriamento máximo.

On a hot day I begin a flight operating in MAN COOL and holding the MANUAL TEMP switch to DECR for more than 30 seconds. This way I know the system is set to provide air that is as cool as possible. Then, in flight at higher altitude, I'll move to the AUTO position and regulate temperature with the rheostat.

There are several fans that move air in the King Air and you want them turning as fast as possible. If it is hot in the cabin, make sure the AFT BLOWER is ON and the VENT BLOWER is in the HIGH position. This moves the most air and provides the best cooling.

There is more nuance to the system, of course, but the strategy shared in this column ensures you're operating the environmental system for maximum coolness.

Em um dia quente, inicio o vôo operando no modo "MAN COOL" e mantendo a chave "MANUAL TEMP" na posição "DECR" por mais de 30 segundos. Dessa forma, sei que o sistema está configurado para fornecer ar o mais frio possível. Em seguida, durante o vôo em altitudes mais elevadas, mudo para a posição "AUTO" e regulo a temperatura com o reostato.

Existem vários ventiladores (*fans*) que movimentam o ar no *King Air* e é importante que girem na velocidade máxima. Se estiver quente na cabine, certifique-se de que o "AFT BLOWER" esteja LIGADO e o "VENT BLOWER" na posição "HIGH". Isso movimenta o máximo de ar e proporciona o melhor resfriamento.

Obviamente, existem outras nuances no sistema, mas a estratégia compartilhada nesta coluna garante que você esteja operando o sistema de climatização para obter o máximo de resfriamento.

You don't want to be known in your friend circle as "the pilot who is not happy until everyone else is not happy." Put some of these ideas into practice on your next hot weather flight and see if you can make a cooler cabin for your passengers.

Você não quer ser conhecido entre seus amigos como "o piloto que só fica satisfeito quando todos os outros também estão". Coloque algumas dessas idéias em prática no seu próximo vôo em clima quente e veja se consegue deixar a cabine mais fresca para seus passageiros.

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)