

# Jacto-A nova força para a nossa aviação

A Panair pretende vir a empregar os famosos "Cometas" na sua rota para a Europa — Mais segurança, maior conforto e fantástica rapidez

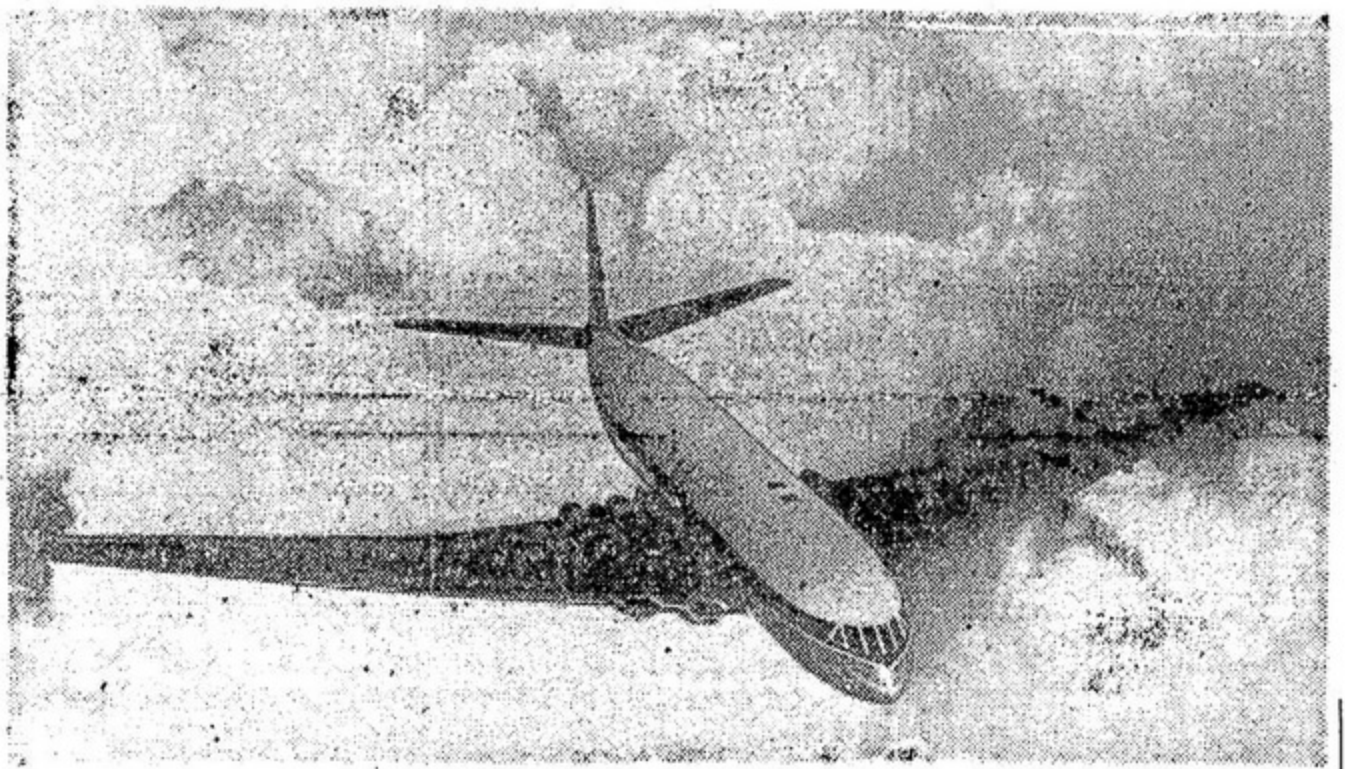
A HUMANIDADE no desenvolvimento de suas atividades buscou sempre novas fontes de energia, atingindo por sucessivos estágios de evolução, a era industrial de nossos dias. Entre os fatos da época atual, um dos mais característicos, sem dúvida, é a rapidez dos transportes, notadamente após o advento da aviação. O grande progresso obtido na fabricação dos motores a combustão interna, permitiu a conquista do ar no princípio deste século, e desenvolveu a aeronáutica como o mais formidável meio de transporte e comunicações. Entretanto, desde a última guerra, vem surgindo novos e revolucionários tipos de aviões, cuja base de locomoção é a mais recente e espetacular criação no campo da força motriz: o jacto.

## A GRANDE CONQUISTA

Embora este novo tipo de motor seja muito diferente daqueles motores de combustão interna, já usados anteriormente, não traz em si nenhum princípio novo. A transformação em energia mecânica, da força disponível em um jacto de ar, vapor ou água, desde há muito já eram fatos conhecidos e pesquisados. O que de inédito veio a ser conquistado foi a forma de produção e utilização da energia obtida, por meio de um novo e eficiente engenho: a turbina a gás. Os alemães, nos últimos dias da última guerra, foram os primeiros a usar em maior escala os aviões movidos a jacto. Logo após a conflagração, os norte-americanos desenvolveram com grande eficiência a sua aviação militar, com os novos motores. Coube à indústria inglesa, por outro lado, incentivar o emprego da aviação a jacto como meio de transporte civil, entregando em 1951 a "British Overseas Airways" o primeiro avião de passageiro no gênero o "Cometa", da De Havilland. Atualmente este aparelho mantém linhas regulares entre Londres, a África do Sul e a ilha de Ceilão, cabendo à B.O.A.C. a exclusividade temporária de seu uso.

## OS BRASILEIROS INTERESSADOS

Os brasileiros foram dos primeiros a demonstrar interesse pela aplicação da aviação a jacto nos sistemas comerciais. Na



Um "Cometa" em pleno vôo

época em que o Sr. Eddie Rickenbaker, presidente de uma das maiores empresas norte-americanas de transportes aéreos, a "Eastern Air Lines", manifestava seu pessimismo em relação ao "Cometa", o Sr. Paulo Sampaio, presidente da "Panair do Brasil", aplaudia a idéia do uso do novo avião inglês, no transporte de passageiros. Atualmente a "Eastern" reconheceu o valor do novo aparelho, tentando no momento firmar um contrato com o fabricante britânico para a compra de várias unidades. A "Panair", por outro lado, estuda a possibilidade da aquisição de "Cometas", para substituir no futuro sua frota, e disputa com as "Linhas Aeropostales Venezuelanas" a primazia do emprego do novo avião na América Latina.

## O LIDER DO JACTO

Por que tão grande interesse na aquisição deste tipo de avião? Por que companhias de tradição americana, como a Pan American, encomendam aviões de passageiros a jacto à firma inglesa? A razão é a de que a indústria americana não acausou a princípio nas reais possibilidades do emprego do jacto na aviação civil. Grandes companhias industriais, como a "Boeing" e a "Douglas" teimaram em continuar fabricando novos tipos de aviões com motores de combustão. O resultado é que a firma inglesa se adiantou alguns anos, já tendo construído dois tipos de "Cometas" (Mark I e Mark II), e está planejando a construção de outros dois, maiores e mais modernizados. Os americanos entrarão na corrida da produção dos jactos comerciais este ano. A "Douglas" já dispõe de um pla-

no avaliado em 40.000.000 de dólares para fabricar o DC-8, que será a jacto. Mas decorrerão ainda pelo menos 6 anos, para que as linhas de produção americanas possam concorrer com as inglesas. Até lá, o líder da aviação comercial da era do jacto, ficará sendo o "Cometa".

## O "COMETA"

O "Cometa" é um avião com quatro motores a jacto, tipo "Rolls-Royce Avro." Cada uma destas turbinas tem uma capacidade de cerca de 6 libras de empuxo. O peso do avião é de 52 toneladas e meia. Possui 28,40 metros de comprimento, 31 de envergadura e pode transportar 48 passageiros. Sua velocidade de cruzeiros é 800 quilômetros horários, atingindo a altura de 12.500 metros. Sua autonomia de vôo atinge ao máximo em 4.330 quilômetros (distância de Porto-Alegre a Belem.)

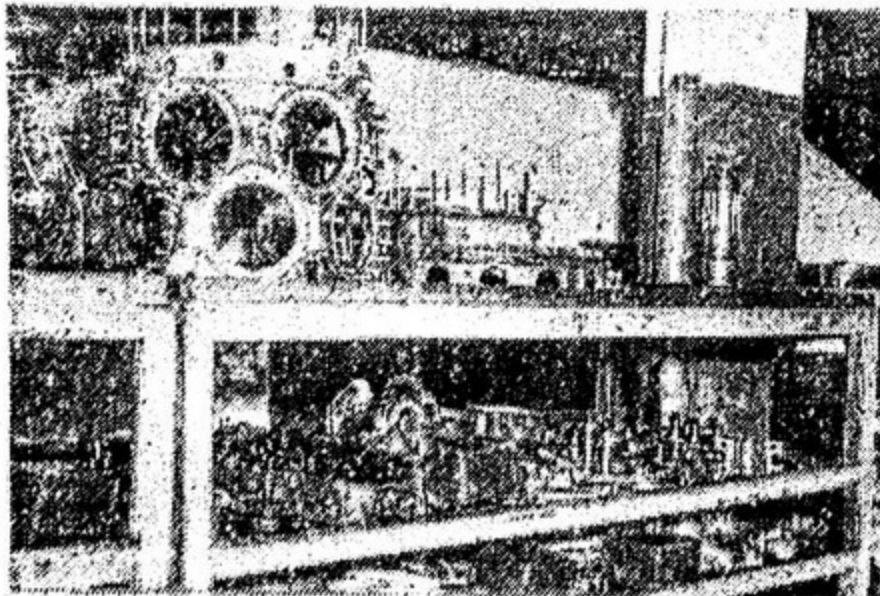
Alem destas vantagens de constituição, que proporcionam ao "Cometa" uma velocidade dobrada a do "Constellation", o novo avião apresenta uma vantagem básica: simplicidade. Seu motor é composto apenas de cerca de 200 peças, enquanto que o motor a combustão "Wright", empregado nos "Constellations" leva nada menos de 3.000 acessórios. Sua manutenção seria simplificada sobremaneira, pois levando-se o tempo de 40 horas para a troca dos quatro motores de um avião de combustão interna, no avião a jacto a mesma operação seria realizada em menos de 2 horas! Naturalmente, com muito menor número de peças e de constituição mais simples, as possibilidades de panez, acidentes ou irregularidades, serão menores.

Em vôo o "Cometa" apresenta as seguintes vantagens: elimina vibração (já tendo sido feita a experiência de se constituir um castelo de cartas em seu interior); elimina a turbulência (pois na altura em que voo não há possibilidades de tempestades ou correntes aéreas) e, finalmente, encontrando em todo o seu trajeto um céu muito azul, oferece fator psicológico de grande importância para a tranquilidade dos passageiros.

## NA LINHA EUROPEIA DA PANAIR

A "Panair do Brasil" pretende vir a empregar o "Cometa" na sua linha da Europa, com as escalas normais em Recife e Dakar. A viagem Rio-Lisboa, poderá ser feita na metade do tempo atual, ou sejam 9 horas. Naturalmente existe entre os legos a preocupação na segurança do vôo, visto que a impressão geral é a de que o avião a jacto precisaria de pistas enormes pa-

ra manobrar, e nossos aeroportos internacionais não estariam em condições de auxiliar em um caso de emergência. Entretanto, esta é uma impressão errada. O "Cometa", como todo o avião a jacto, precisa realmente de uma distância mais alongada para levantar vôo. No caso de uma aterrissagem forçada, pistas como a de Vitória ou Salvador seriam plenamente suficientes, visto que o avião a jacto não precisaria neste caso, de um maior espaço, que os quadrimotores comuns. O emprego do "Cometa" por uma empresa aérea brasileira virá a ser, portanto, uma das maiores conquistas da nossa aviação comercial, não só no que se refere à utilidades, como, sobretudo, à segurança.



A simplicidade dos motores a jacto é a maior vantagem em relação à complexidade dos motores de combustão convencionais. O motor de um avião DC-3, como este desmontado, que se vê na gravura, possui cerca de 2.000 peças