

PANAIR A JATO COM O DC-8

O DC-8 foi o avião escolhido pela Panair para ingressar na Era do Jato. Não poderia ter sido melhor a escolha. O DC-8 é bem o símbolo da nova fase da aviação comercial em que o conforto e a rapidez se evidenciam de maneira excepcional. Extraordinariamente veloz e luxuoso, o DC-8 é capaz de voar 16 quilômetros por minuto, acima dos distúrbios atmosféricos e oferecendo ao passageiro impressionante visão do espaço.

O seu interior foi cuidadosamente planejado, visando proporcionar conforto até agora desconhecido em viagens aéreas. O primeiro passo foi a criação de um novo tipo de assento anatômico e a colocação de um novo painel muito útil nesta era do "aperta botões", com o qual o passageiro, sem mover-se da sua poltrona poderá regular o ar, a lâmpada individual de leitura e chamar o comissário. Eliminando a sensação de enclausuramento sentida por muitas pessoas, quando a bordo de aviões, os decoradores da cabina do DC-8 cuidaram de proporcionar ao passageiro uma visão bem de acordo com a imensidão dos espaços a serem cruzados a alta velocidade. Os vários compartimentos, em que, do nariz à cauda, se divide a imensa fuselagem do DC-8 foram objeto de especiais estudos, de maneira a tornar toda a aeronave, internamente, uma só unidade de conforto e beleza, para o maior prazer de seus passageiros. Cores maravilhosas e materiais nunca empregados na decoração de uma aeronave, foram agora usados.

continuidade perfeita entre o que o passageiro vê através das janelas envidraçadas e os compartimentos internos. Tapetes e murais são largamente utilizados em busca desse efeito de unidade perfeita. Cômодamente reclinado em sua poltrona, num ambiente isento das vibrações, o viajante é embalado pela música em surdina, difundida por aparelhos de alta fidelidade, espalhados pela cabina. Se a viagem se prolonga através da noite, o passageiro usa sua poltrona extensível como uma confortável cama e dorme rodeado do mais absoluto silêncio. As luzes da cabina são acensas gradualmente. Um salão de estar, com capacidade para dez pessoas, foi instalado na seção dianteira do avião. As portas estão dispostas de maneira a não quebrar a harmonia interna nem prejudicar o conforto do passageiro, e a servir com toda a eficiência ao fim a que se destinam. Amplias, as portas proporcionam aos passageiros rapidez nas operações de embarque e desembarque.

HARMONIA PERFEITA

Cuidou-se de estabelecer uma



"Parece um sonho", é a expressão adequada para definir a viagem a bordo do DC-8

A DOUGLAS Aircraft Company

obteve o certificado de aprovação do DC-8, muito antes da data prevista. Foi isto possível graças ao esforço contínuo do domínio das provas com o aparelho. Em verdade, desde o primeiro voo do DC-8, a 30 de maio de 1958, esses aviões realizaram o impressionante total de 1 782 decolagens e pousos, completando 2 284 horas de voo, entre as quais 1 302 horas de voos de testes rigorosamente instrumentados e em todas as condições operacionais possíveis. Como é sabido, a produção da série DC-8 teve início juntamente com o protótipo. A Douglas utilizou o período anterior ao desenvolvimento das máquinas e instalações para a produção destes aviões, construindo até mesmo uma fábrica especial, reservada exclusivamente aos DC-8. Assim, o certificado representa um impressionante programa de desenvolvimento e provas até agora jamais realizado, para introduzir um novo avião de transporte comercial no serviço das linhas aéreas.



Com as cores da Panair do Brasil, o DC-8 mostrará ao mundo a capacidade realizadora e o extraordinário progresso da nossa aviação comercial. Em matéria de avião a jato, nada supera o DC-8

TESTES DE VÔO EQUIVALENTES A MAIS DE UM SÉCULO DE SERVIÇO

O DC-8 foi submetido a um prolongado período de teste de voo, equivalente a mais de um século de serviço aéreo. E antes, mesmo, do seu primeiro voo de provas já havia demonstrado a ótima integridade estrutural da sua fuselagem. Os voos simulados, organizados pela Douglas, proporcionaram um vasto programa de previsão para assegurar uma duração e uma resistência enormes para o DC-8. O teste começou com uma prova de resistência a danos e seleção dos materiais ideais para cada seção do avião e continuou através do desenvolvimento de vários métodos de fabricação e junção de suas várias partes. Todavia, a última, a dramática prova que os materiais e as técnicas de manufatura produziram os resultados desejados, veio com os programas de conhecimento técnico tais como o "teste hidrostático". Desse modo, um exemplar da fuselagem do DC-8 suportou mais decolagens, voos e aterragens do que um avião de carreira suportaria em período de 40 a 120 anos de serviço normal.

Além disso, cada voo foi submetido a extremas intempéries e cada aterragem foi efetuada nas mais difíceis condições. Tudo isso foi acompanhado por uma imersão de 50 pés da fuselagem e mergulho num meio aquoso. No decorrer dos testes, um grupo de mergulhadores, formado de engenheiros especializados em pressão submarina e de técnicos de laboratórios, inspecionou frequentemente a estrutura e fez um extenso relatório dos resultados da experiência.

OUTROS TESTES

Desde que os testes hidrostáticos foram iniciados muito antes que a produção do DC-8 tivesse alcançado uma fase avançada, os engenheiros estavam capacitados para aplicar, em melhoria de vários detalhes do projeto, os conhecimentos adquiridos. A parte da fuselagem contendo todos os escrupulosos detalhes estruturais foi submetida a todas as "urtes" que um avião de transporte poderia encontrar em serviço, inclusive o embarque e desembarque de passageiros.

REDUZIDO AO

MÍNIMO O BARULHO

Um dos primeiros projetos de melhoria, que ocupou os engenheiros da Douglas Aircraft Co., com relação aos DC-8, foi um método moderno para reduzir o mais possível os ruídos de seus poderosos motores a jato.

A UTILIZAÇÃO do DC-8, pela

Panair, implica, como é evidente, numa profunda adaptação dos diversos setores da companhia, que terão de lidar com o extraordinário avião, pois, a aviação a jato modifica completamente as atuais normas e rotinas. Assim é que, devendo começar a operar o DC-8, já no decorrer do próximo ano, a Panair desde algum tempo criou uma Comissão Técnica de Planejamento, composta de especialistas em Operações, Comunicações e Manutenção, a qual estuda os problemas relacionados com a introdução daquela aeronave. Esta comissão vem trabalhando ativamente, com os melhores resultados. Assim, ao receber os primeiros DC-8, dos quatro encomendados, a Panair estará perfeitamente apta a operar o povo e fabuloso avião, com o maior sucesso.



POLTRONAS QUE MERECEM PRÊMIOS — No luxuoso DC-8 são usadas as poltronas "Palomar", especialmente criadas para esse gigante do ar. A poltrona "Palomar" distingue-se essencialmente dos outros tipos até hoje empregados. O Departamento de Desenhos dos Interiores, da Douglas, reuniu não apenas o conforto e as linhas modernas, mas, também, procurou, e devemos dizer que conseguiu, criar uma poltrona que reúne luxo, linhas anatômicas e funcionalidade. A poltrona "Palomar" possui uma lâmpada fluorescente regulável, é dotada de pequena mesa facilmente montável, facultando uma utilização múltipla, pois serve para comer, escrever, jogar cartas etc., que se encaixa automaticamente na parte traseira da poltrona. Possui a mesinha ainda iluminação individual, que não perturba os vizinhos. Em atenção às grandes vantagens oferecidas por esta poltrona, o Congresso Internacional do Institute of Industrial Designers ofereceu a seus idealizadores e construtores Jack A. Graves, Ed Klarquist, Harvey Bjornlie e Harold Jencke, prêmios especiais. É esta a primeira vez que engenheiros da indústria aeronáutica são premiados pela famosa associação

Características Técnicas

AS PRINCIPAIS características do DC-8 são as seguintes: comprimento: 45m90; envergadura, 42m60; altura, 12m90. Com os seus quatro potentes motores a jato, o DC-8 desenvolve velocidade máxima de 950 km/h e tem autonomia de voo de 9 260 km. Pode transportar 118 passageiros em classe de luxo e, se dispuser de assentos de bordo classe turista, esse número se elevará a 153. A capacidade de carga é de 16 297 kg. Peso máximo na decolagem, isto é, esforço de arranque e ascensão, 140 613 kg; peso máximo ao pousar, 86 500 kg.

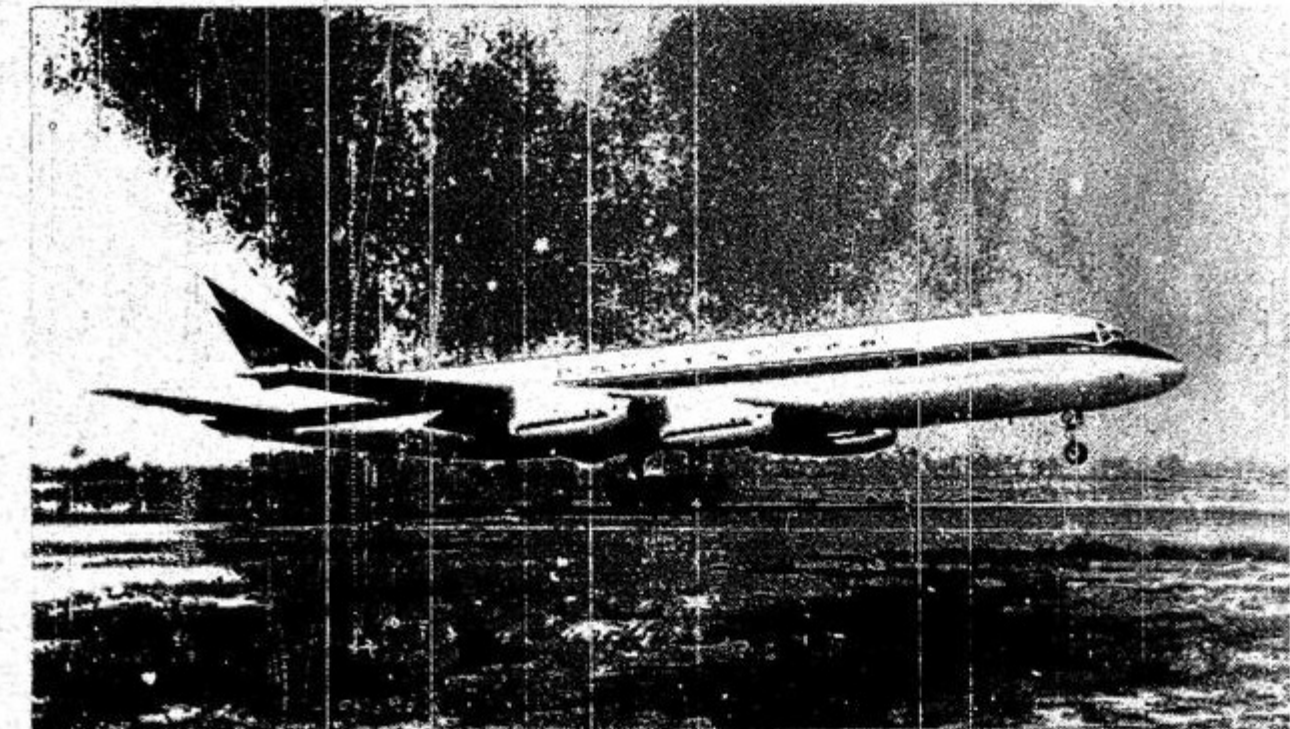
Com o seu peso máximo, o DC-8 exige para pouso uma pista de, no mínimo, 2 164m. Este avião dispõe de radares meteorológico e "Doppler", além de piloto automático "Sperry" SP.30. A altura máxima de voo é de 12 000 metros.

Além disso, o DC-8 tem cabina de pressão regulada, sendo a altura de 7 mil metros equivalente à altitude do nível do mar; de 10 000 metros à altitude de 1 500m e a 12 000 metros à

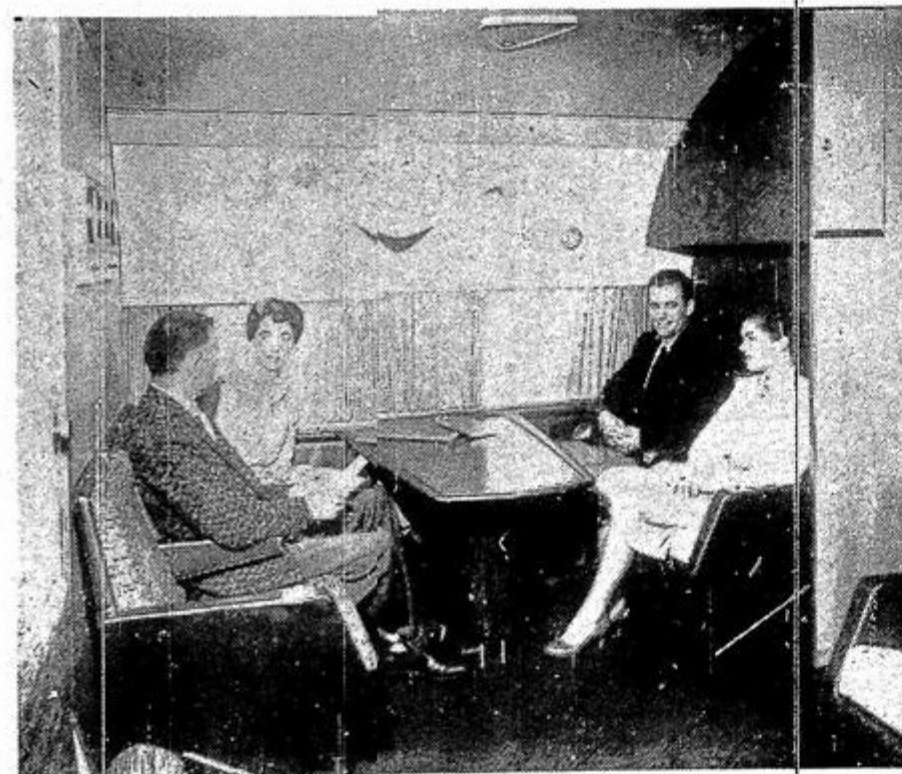
de 2000m. Como se observa, são as mais avançadas características do fabuloso DC-8.

Recepcionistas

NAO julguem os menos avisados que apenas compete à recepcionista receber aviões e encaminhá-los aos locais de embarque ou desembarque. Evidentemente, não. A jovem, simpática e atenciosa, que o recebe quando se abre a porta do avião, ali está para dar-lhe as boas-vindas, para demonstrar a satisfação da empresa por transportá-lo, para atender a este ou aquele pedido de informações, para guiá-lo através dos meandros dos aeroportos, até o desembarque final, até o último cumprimento das formalidades legais. E como se fosse um verdadeiro "anjo da guarda" a acompanhá-lo, sempre com um sorriso de satisfação, um gesto de delicadeza. Para o desempenho desse cargo, aparentemente simples, mas, na realidade, complexo, pelas múltiplas e inesperadas situações que surgem, são exigidos, como é natural, requisitos vários. E estas mãos que enfeitam os nossos aeroportos e os aeroportos do mundo passam por um curso completo, recebem ensinamentos diversos, são submetidas a testes, tudo em razão da melhor execução de suas tarefas futuras. Ao vê-las, no Galeão, ou no Santos Dumont, nos Guararapes, ou no Ipitanga, em Portela de Sacavém ou em Ciampino, em Orly ou em Barajas, seja onde for, podem estar certos de que ali estão jovens bem educadas, falando corretamente dois ou mais idiomas, no desempenho de uma honrosa e bonita profissão.



De linhas sóbrias, mas elegantes, o DC-8 é um avião realmente impressionante. Na foto, vemo-lo ao decolar, num de seus inúmeros voos experimentais



Parece um hotel de alto luxo, mas é um aspecto do interior do DC-8. Tudo foi planejado e realizado para proporcionar ao passageiro um alto sentido de comodidade e conforto. Não pode haver nada melhor