



Jumbo da Pan Am tem na primeira classe um restaurante no terceiro andar

A América do Sul foi o último dos continentes a contar com um serviço regular dos superjatos que hoje operam em mais de 100 cidades do mundo. Ao mostrar a um grupo de convidados especiais seus 747, durante um voo triangular, a Pan American World Airways registrava um novo aumento no número de usuários desse tipo de aeronave que já acenta a mais de 67 milhões desde o início de sua utilização regular, em 1970.

Primeira empresa aérea a operar com o 747, a Pan Am é também a companhia possuidora da maior frota destes aparelhos tendo realizado mais de 100 mil vôos de Jumbo, cifra que cresce à razão de 500 por semana. Em relação às demais empresas que usam o mesmo equipamento, a Pan Am só perde em termos de extensão de vôo, título que está com a Air France.

As estatísticas divulgadas pela Boeing indicam que até a presente data a indústria já entregou 236 aparelhos que voaram 2.128.868 horas o que representa 1.711.700.000 quilômetros voados, tendo transportado em números precisos até primeiro de julho, 66.960.000 passageiros.

Uma pesquisa realizada pela Behavioral Science Corporation, revelou que a maioria dos viajantes — acima de 50% — identificaram o 747 mais que qualquer outro avião, seguindo-se a ele o Boeing 727, com 23%. Alguns de-



talhes dessa aeronave são realmente curiosos: em cada 747 há mais de 160 quilômetros de fios, além do aparelho possuir mais de 4.500.000 peças, incluindo rebites e contrapinos.

Embora com capacidade para transportar 490 pessoas, a versão escolhida pela Pan American utiliza parte do espaço para criar melhores condições de acomodação para os passageiros. A adoção desta medida fez com que os Jumbos da companhia norte-americana tivessem 36 lugares na primeira classe e 326 na classe econômica, o que representa 128 lugares a menos em relação à capacidade normal do aparelho.

Medindo quase sete metros de largura com 62 de comprimento, totalmente atapetada, a cabine dá ao passageiro a impressão de estar em um salão bastante amplo. Na primeira classe, o passageiro tem poltrona rotativa, mesas e um bar de luxo na parte superior do avião, que a companhia transforma sempre num sofisticado restaurante. Os

que viajam em classe econômica dispõem de poltronas de espuma de borracha mais largas e cômodas do que as dos atuais 707.

Dois corredores bem mais largos do que os dos jatos de hoje permitem que as refeições sejam servidas em carrinhos. Disposto de seis cozinhas, com menu do Maxims de Paris, as aeromoças podem atender com maior presteza o passageiro pois três destas cozinhas funcionam para a classe econômica e três outras para a primeira classe além de servir também aos que embora na classe econômica se localizam na parte dianteira do avião.

O principal problema em relação ao 747 não está necessariamente nas pistas dos aeroportos nacionais mas sim, nas estações de passageiros. Os grandes aviões carecem de estações que têm que adaptar técnicas de automação e têm que aperfeiçoar e melhorar seus balcões, salas de espera, áreas de desembarque e bases de manutenção. Sempre é importante lem-

brar que dois 747 fazem o trabalho de cinco dos maiores jatos 707 de hoje.

SALA DE JANTAR

Os Jumbos da Pan Am oferecem aos passageiros de primeira classe uma sala de jantar com 14 lugares no andar superior do Super-jato. As refeições são preparadas à minuta na cozinha localizada no andar superior. São três mesas para quatro pessoas e uma mesa para duas pessoas. A decoração apresenta motivos baseados nos veleiros.

Os vôos dos 747 de Nova York para o Brasil partem do "Worldport" da Pan Am no aeroporto John Kennedy todas as quartas, sextas e sábados à noite, chegando ao Rio na manhã do dia seguinte, prosseguindo para São Paulo. De São Paulo e Rio, os vôos sairão à noite das quintas, sábados e domingos. A Pan Am mantém vôos diários com o 707 domingo, segunda, terça e quinta-feira partindo de Nova York à noite e cinco outros também para Rio e São Paulo, via Caracas, no período diurno.