NACIONAL

VARIG TESTA AVRO-748

Naquela manhã de sol vários passageiros esperavam seu DC-3 da VARIG no aeroporto Pinto Martins em Fortaleza, para embarcarem para São Luiz, Terezina, e mais algumas cidadezinhas existentes entre aquelas cidades.

Nisso um zumbido chamou a atenção dos presentes, que ràpidamente olharam para cima, e viram um belo avião de longas asas deslizando ràpidamente em direção da pista.

Quando o avião estacionou, puderam identificar o mesmo; era um Avro 748, com as côres da VARIG e com o prefixo PP-VJQ.

Quando os passageiros souberam que aquêle avião iria realizar o vôo previsto para o norte, indignaram-se pois não queriam pagar a diferença do prêço. Com muito custo o despachante da companhia explicou que o DC-3 havia sido substituído pelo turbo-hélice, e que a tarifa não sofreria alterações.

Aquêle vôo era entretanto experimental, e o avião não era da VARIG, e sim cedido em caráter provisório, pela fábrica construtora.

A VARIG o estava experimentando em suas rotas da Rêde de Integração nacional, operadas pelo DC-3, para depois se basear em um relatório para a aquisição do aparelho, visando substituir aquêle pioneiro.

A tripulação liderada pelo comandante Leonel era brasileira, e estava visìvelmente impressionada com o aparelho, e encantada com seu confôrto.

O avião correspondeu a tôdas as expectativas ao decolar e pousar nas piores pistas do nordeste.

Um detalhe importante para a região, é que o aparelho possui unidade interna de ar condicionado, que funciona mesmo com o avião no solo.

O AVRO, depois dos testes regressou a Inglaterra.

VÔO DA AMIZADE

Os Electra II da VARIG estão agora realizando o vôo da Amizade que liga o Brasil a Portugal, em substituição ao Super G Constellation anteriormente utilizado, que todavia ainda permanecem na rota mas utilizados pela TAP.

UM POUCO DO PASSADO

Eis aqui um aspecto dos DC-6B, da então Real Aerovias Brasília, quando chegaram a Congonhas, procedentes da Escandinávia. Os mesmos foram adquiridos à SAS, e a companhias americanas e hoje estão sendo utilizados pela VARIG em seus vôos domésticos.

HAWKER SIDDELEY 748

Há 4 anos atrás a Força Aérea Brasileira decidiu dotar o Grupo de Transporte Especial de aviões turbo-hélice. bimotores.

Era preciso ter muito critério na opção, entre os vários modêlos existentes, pois o tipo escolhido teria, necessàriamente, que satisfazer, ao mesmo tempo, a duas exigências fundamentais:

Ser *moderno, em seu projeto de construção* e ser *versátil* para atender às peculiaridades operacionais comuns à maioria de nossos campos.

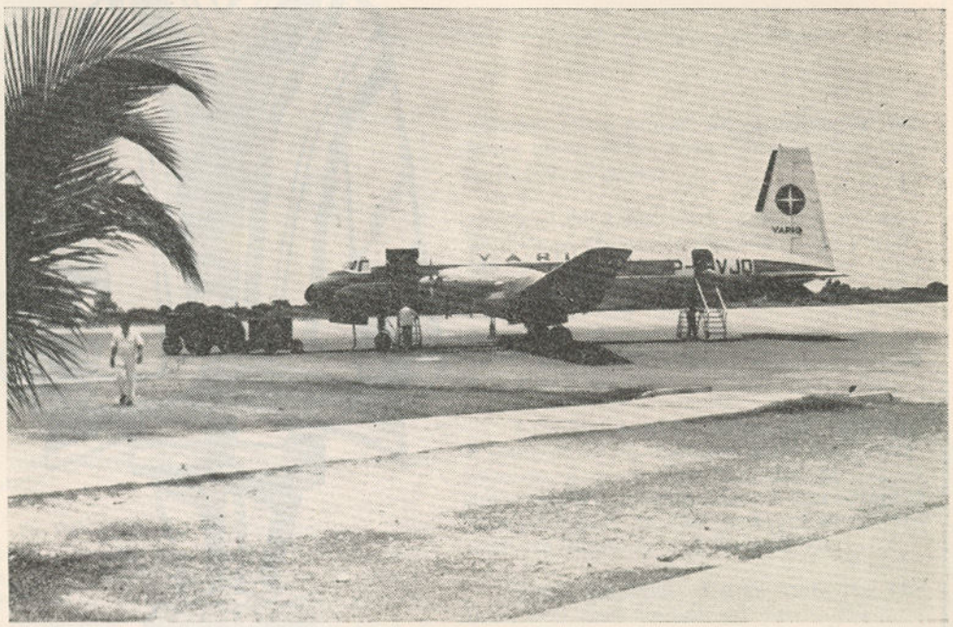
Uma comissão de pilotos e engenheiros militares, de alto gabarito profissional, estudou o assunto com os cuidados exigidos; de Operação, deslocou-se para a Inglaterra a fim de verificar "in-loco" a performance Confrontou da dos extraídos dos Manuais de cada aeronave em cogitações; analizou perspectivas mercadológicas, rendimento econômico, etc. etc.

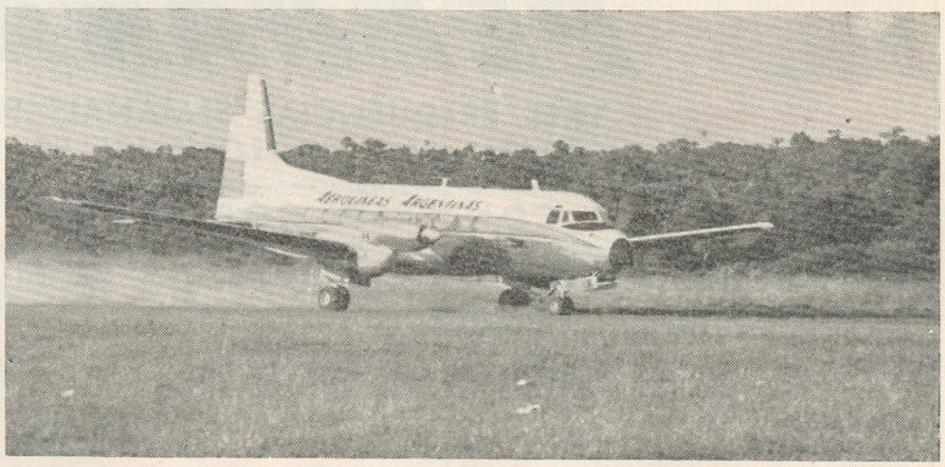
No final, decidiu-se pelo AVRO-748, fabricado pela Hawker Siddeley Aviation, uma fábrica que já tinha, a seu crédito, inúmeros projetos consagrados no mundo aeronáutico, inclusive o *Gloster Meteor*, caça-bombardeio, largamente utilizado, com êxito, por diversas Forças Aéreas (inclusive a FAB, onde compõe o glorioso efetivo do 1.o Grupo de Caça).

O Ministério da Aeronáutica aprovou o parecer da Comissão e adquiriu 6 AVRO, para empregá-los nas missões oficiais do seu Grupo de Transporte Especial, sediado em Brasília. O nome AVRO já se popularizou, dada a permanente referência ao mesmo feito pela imprensa, sempre que noticia as viagens do Presidente da República, dos Ministros de Estado e de altas personalidades estrangeiras que têm visitado últimamente o nosso país.

Também na Inglaterra, onde o "Esquadrão da Rainha" é integrado por 4 aviões dêsse tipo, o nome AVRO difundiu-se largamente. Aliás, o turbo hélice da Hawker Siddeley vai aos poucos se transformando em avião preferido pelos Chefes de Estado. Ainda agora, o Presidente Leoni, da Venezuela, adquiriu o seu.

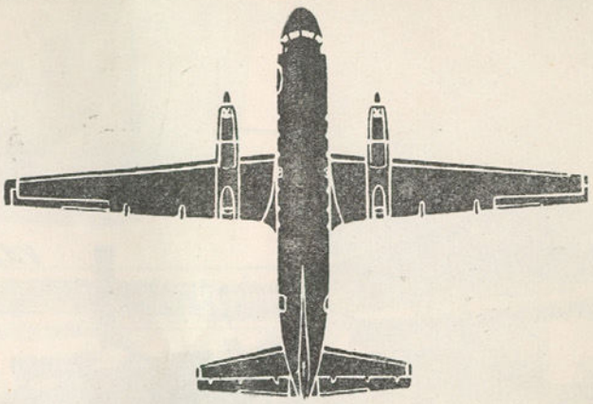
Ora, em se tratando de um aparêlho tão bem acolhido nos setores da aviação mundial, honrado peios próprios ingleses para "servir à Rainha", julgamos oportuno focalizar alguns dados técnicos e divulgar detalhes sôbre a operação do AVRO-748 e sua possível consagração como o "substituto ideal para o DC-3".





Uma emprêsa aérea argentina está utilizando 12 Avro-748, em suas rotas de integração nacional

AVRO 748, SERIE 2
— DESCRIÇÃO GERAL



O AVRO 748 é um monoplano, asa baixa, com Turbinas Rolls-Royce Dart 531 que desenvolvem 2.105 cavalos de fôrça no eixo.

Em uma pista de 4.335 pés de comprimento pode decolar com um peso máximo permitido de 43.500 libras, enquanto que no pouso o peso máximo permissível é de 41.500 libras.

Em estudos realizados pela Hawker Siddley, revelou-se que com o combustível necessário para realizar o trecho São Paulo-Rio de Janeiro, mais 45 minutos de reserva o AVRO 748 pode carregar 10.500 libras.

Com os novos tanques, a capacidade total de combustível passou para 1.408 galões.

O AVRO 748 tem uma alta fuselagem e a resistente secção central que oferecem ótima proteção contra todos os terrenos adversos.

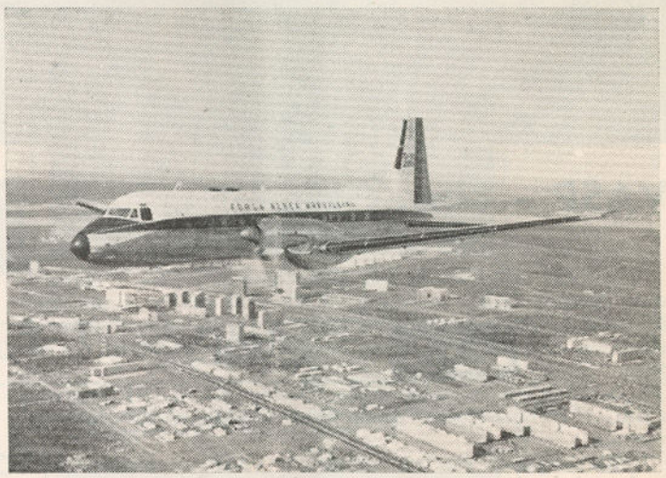
O avião está operando em todo o mundo, e uma companhia o utiliza 3.000 horas por ano, efetuando revisões a cada 200 horas, não levando cada uma mais de 2 dias, não retirando desta forma o aparêlho muito tempo de serviço.

Uma das vantagens do AVRO 748 sôbre o DC-3 é o vôo mono motor, que o mesmo executa com facilidade.

Enquanto que o DC-3 após a falha de um dos motores não voa com facilidade, o AVRO pode continuar subindo, com o motor embandeirado, estabilizar e continuar o vôo normalmente.

O AVRO, devido as suas características técnicas, pode operar na maioria dos pequenos campos de pouso do hinterland brasileiro, podendo pois substituir o legendário DC-3.

Os dados desta secção foram extraídos do Boletim "HS 748, operation in Brazil" editado pela Hawker Siddeley Aviation Limited, fabricante do AVRO 748.



DUNLOP DO BRASIL FORNECE PNEUS PARA AVIOÉS INGLESES

Chegou ao Brasil a moderníssima aeronave AVRO 748, que veio da Inglaterra já equipada com pneus Dunlop fabricados no Brasil. Os pneus, tanto os principais como os de nariz, são produzidos em Campinas, e posteriormente enviados à Inglaterra para serem colocados nos aviões. O aparelho foi trazido para cá pela Motoravia, representante da Hawker Siddeley Aviation, e será testado pela VARIG, que está empenhada em melhorar seus serviços de transportes aéreos.

A aeronave, além dos pneus de fabricação brasileira, tem outros equipamentos fornecidos pela Dunlop inglesa: rodas, freios a disco, maxarets (antiderrapante), limpadores de pára-brisa, tubulações flexíveis, válvulas seletoras, compressores, descongeladores.

O AVRO 748, já em operação na América do Sul, é utilizado também pela FAB no Grupo de Transporte Especial (baseado em Brasília) e os pneus fornecidos pela Dunlop do Brasil, resistindo seguidamente às duras condições de uso a que são submetidos, confirmam sua idealização dentro da mais moderna técnica mundial na fabricação de pneus para aviões. Aviões de companhias comerciais brasileiras também adotam os pneus fabricados em Campinas: assim é que os "Caravelle" da Cruzeiro do Sul e os "Viscount" da Vasp empregam regularmente os pneus Dunlop.

OS BAC-III (one-eleven) CAUSAM LUCROS EXCEPCIONAIS

Os BAC I-II (one eleven) completaram os seis primeiros meses de operação na Europa e Estados Unidos, e transportaram mais de 500.000 passageiros e voaram mais de 25.000 horas. As companhias que os utilizaram foram: British United; Aer Lingus; Branif; e Mohawk, que divulgaram algumas estatisticas significativas:

a) British United — o diretor comercial F. A. Laker disse que mais de 110.000 passageiros foram carregados nos primeiros sete aparelhos e que o tráfico aumentou em mais de 50% nas rotas antes voadas pelos Viscount.

b) Aer Lingus — o tráfico aumentou em tôdas as rotas entre 12 e 49 por cento.

c) Braniff — o aproveitamento de passageiros é o mais alto de todos os tipos de aeronaves de sua frota, e aumentou em 70% nos últimos 6 meses. O tráfico aumentou entre 26 e 193 por cento, como resultado dos passageiros arrematados de outras companhias aéreas e mesmo terrestres.

d) Mohawk — o tráfico aumentou de 37,6% em tôdas as rotas operadas pelo BAC-111.

O vice-presidente da companhia revelou que os custos de manutenção são de apenas 50 a 80 por mês, e suas previsões são as mais otimistas.

Muitos aviões estão beirando as 1.500 horas de vôo, e um da Braniff efetuou mais de 2.000 pousos.