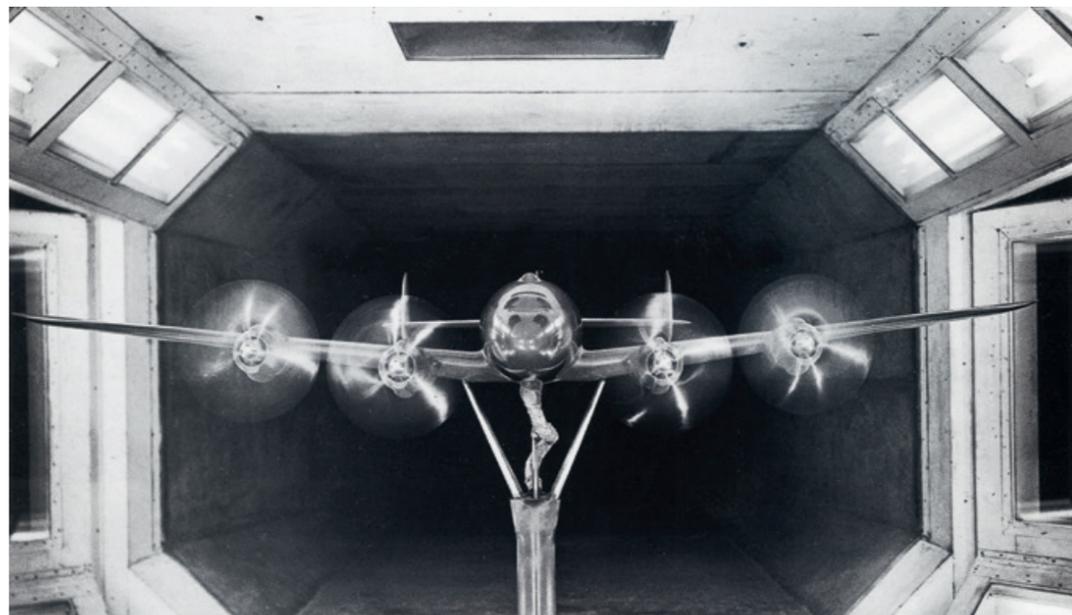




O CONSTELLATION NO BRASIL

Após a Segunda Guerra Mundial, em especial no período de 1945 a 1960, as duas fábricas que dominavam o mercado de aviões comerciais eram as americanas Lockheed e Douglas Aircraft Co. Seus quadrimotores a pistão foram desenvolvidos com a experiência obtida durante o conflito e alcançaram grande sucesso comercial.

Por: Mario Sampaio



No início do desenvolvimento do Constellation, uma maquete foi colocada num túnel de vento para testes aerodinâmicos.

No Brasil, os dois fabricantes tiveram importante papel no desenvolvimento do transporte aéreo, permitindo a criação de linhas internacionais de longa distância. A Lockheed, com a família Constellation/Super Constellation, obteve uma fatia um pouco maior da demanda de quadrimotores pressurizados.

As três principais empresas brasileiras da época (Real, Varig e Panair) utilizaram 25 unidades da família Constellation em suas várias versões. Hoje a dimensão dessas frotas pode parecer pequena, mas na verdade ela representava o topo da demanda das empresas brasileiras naquele período, uma vez que todos foram empregados em linhas intercontinentais e nas principais rotas domésticas.

A origem

A origem do Constellation deve-se a um pedido do milionário excêntrico Howard Hughes à Lockheed Aircraft, em 1938, para desenvolver um avião que colocasse sua empresa TWA à frente de suas concorrentes. Ele queria que as negociações com a Lockheed fossem secretas e que a TWA recebesse seus aviões dois anos antes dos competidores.

As primeiras reuniões foram em junho de 1939 e a Lockheed ofereceu o Excalibur, um quadrimotor que não se destacava dos melhores aviões da época. Hughes, entretanto, queria muito mais, ele desejava uma aeronave capaz de voar a 480 quilômetros/hora, a 6.000 metros de altitude, com cabine pressurizada e para apenas 20 passageiros em leitos. A Lockheed demonstrou a Hughes que o espaço para colocar 20 passageiros deitados era o mesmo necessário para levar pelo menos 50 a 60 pessoas sentadas em poltronas reclináveis. E que o avião não seria

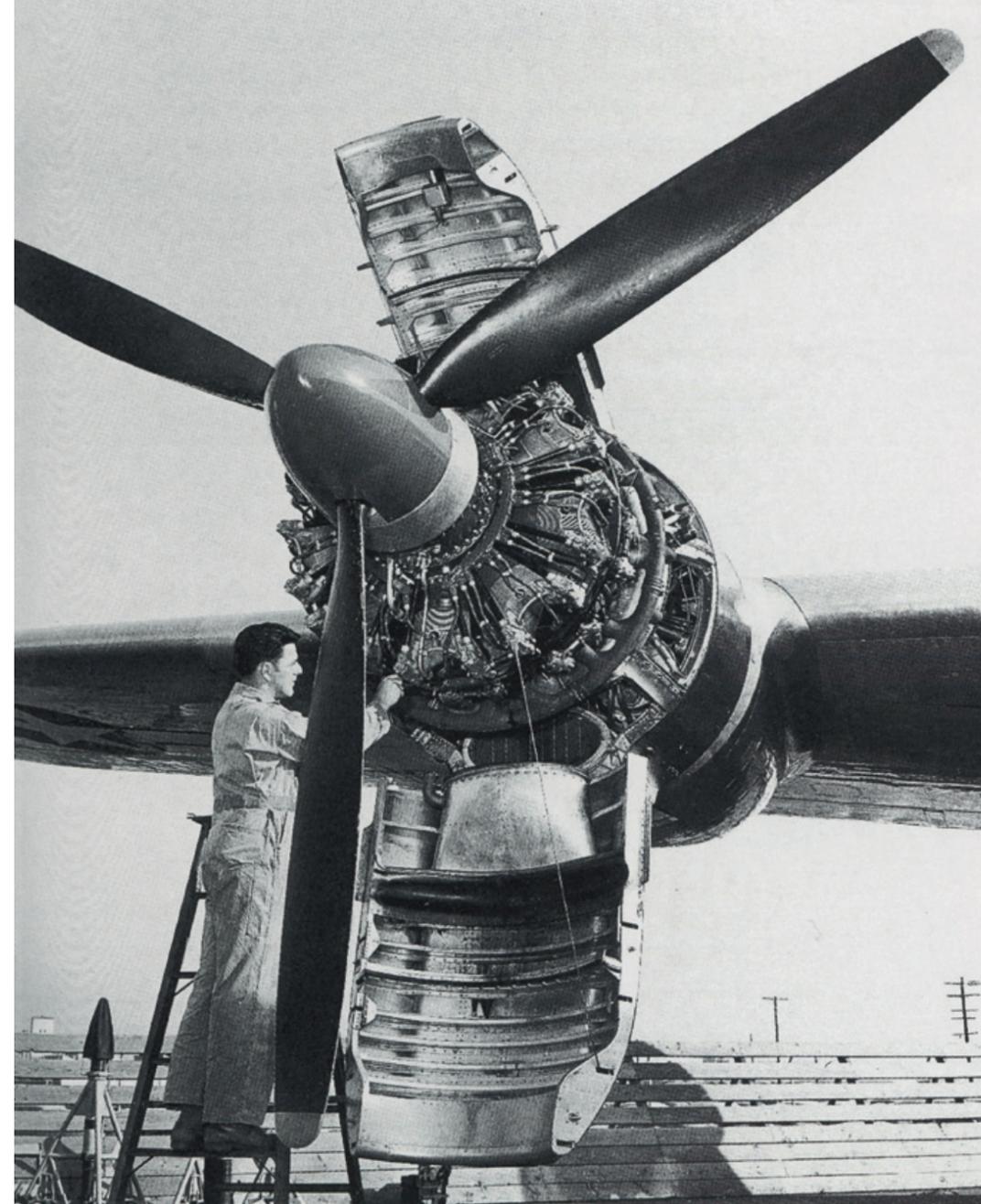


A montagem das fuselagens era feita numa seção separada da fábrica e elas eram depois unidas às asas em outra linha de fabricação

econômico com apenas 20 lugares.

No encontro secreto seguinte, a Lockheed apresentou o modelo L-049 para 44 passageiros em poltronas reclináveis ou 20 em leitos. O projeto inicial ganhou detalhes, englobando as tecnologias mais avançadas para a época. A forma dada ao L-049 o tornou facilmente reconhecível através dos tempos. A fuselagem delgada reproduzia o formato de um aerofólio, para reduzir o arrasto. A cauda tripla era elegante e pouco comum e as asas repetiam a forma e o perfil desenvolvidos para o caça P-38 Lightning. O L-049, além de ter linhas únicas, foi considerado o avião mais bonito de sua geração.

Além disso, o L-049 tinha trem de pouso triciclo, controles de voo hidráulicos para melhorar a segurança e reduzir o esforço dos pilotos e a desejada cabine pressurizada, para voar acima



Um motor R-3350 com as carenagens abertas para mostrar a facilidade de acesso para manutenção.

da maior parte do mau tempo.

Os motores escolhidos foram os Wright R-3350 de 2.200 HP, que ofereciam o maior nível de potência disponível, mas que ainda não tinham experiência acumulada pois não haviam voado. Como eles seriam empregados primeiramente nos bombardeiros B-29, a expectativa era de que, se houvesse problemas iniciais, seriam resolvidos no período do desenvolvimento desse avião militar.

A fábrica da Califórnia tinha tradição de dar o nome de estrelas ou constelações a seus aviões e, desta vez, a designação adotada sintetizava o costume: Constellation.

O projeto ainda era secreto, mas em fins de 1942 parecia claro que os Estados Unidos participariam da guerra. E todos os projetos em andamento nas fábricas teriam que ser apresentados à War Production Board. A Lockheed se antecipou

à inspeção que seria feita e apresentou ao mundo o Constellation, com grande impacto publicitário.

Após a revelação, a maior empresa aérea da época, a Pan American Airways, imediatamente mostrou interesse pelo projeto, que prometia revolucionar o transporte aéreo. Com ele os tempos de voo nas rotas mais longas cairiam para a metade em relação aos hidroaviões, devido à maior velocidade e ao menor número de escalas. Imediatamente a Pan American resolveu adquirir também 40 L-049, desde que as datas de entrega fossem as mesmas oferecidas à TWA. Howard Hughes concordou com o pedido, exigindo no entanto que as rotas a serem operadas pelos Connies da Pan American não concorressem com as da TWA.

O primeiro L-049 Constellation voou em 9 de janeiro de 1943 e, após decolar de Burbank, Califórnia, foi levado para a pista do Lago Muroc,



Os instrumentos do cockpit do L-049 correspondiam à tecnologia mais avançada de sua época.

onde fez seis pousos e decolagens, voltando depois ao aeroporto de origem. Os resultados foram considerados muito favoráveis.

Como diversos aviões totalmente novos, o Constellation enfrentou uma série de problemas, tais como tanques integrais de combustível que vazavam e os motores que tinham uma perigosa tendência a superaquecimentos e incêndios. Alguns defeitos foram sanados a contento, mas os motores continuaram a dar panes e provocaram a interrupção da produção da aeronave.

O segundo protótipo ficou pronto no final de

Primeiro protótipo do Constellation, ainda com pintura militar.



1943 e em 16 de abril de 1944 H. Hughes, sem licença do Exército, que era proprietário do avião, fez um voo direto com esse avião da Califórnia a Washington (DC) em 6 horas e 58 minutos. O copiloto foi Jack Frye, presidente da TWA, e o avião estava pintado com as cores dessa empresa (que ganhou toda a publicidade do feito), mas foi realizado com um avião pertencente à Usaaf.

Em agosto de 1945, a Segunda Guerra Mundial se encerrou e as encomendas militares para o avião foram canceladas.

No final de 1945, já existiam encomendas civis para 99 unidades, destacando-se a TWA, Pan American, American Overseas, Eastern, Air France e KLM.

O plano da Pan American era ligar os dois lados do Atlântico Norte e criar rotas para o Brasil e América do Sul. E fechar o triângulo do Atlântico Sul voando do Brasil para a Europa com os Constellation de sua subsidiária Panair do Brasil. Por isso, a Panair tornou-se a primeira empresa aérea fora dos Estados Unidos a receber o L-049 Constellation.

O Constellation chega ao Brasil

No dia 30 de março de 1946, a Panair do Brasil recebeu seu primeiro Constellation, prefixo PP-PCF, transferido de parte da encomenda inicial da Pan American Airways.

A empresa decidiu usar o revolucionário novo avião como um forte elemento de marketing e o voo de transferência para o Brasil foi planejado de maneira detalhada e espetacular. O avião voou de Nova Iorque ao Rio de Janeiro no dia 3 de abril de 1946 em 18 horas e 37 minutos, um recorde de distância, velocidade e tempo de voo.



Parte da linha de montagem do Constellation era fora dos hangares.

O Constellation tinha a bordo apenas os tripulantes (inclusive um dos comandantes americanos da empresa) e o presidente Paulo de Oliveira Sampaio com sua esposa.

O L-049 Constellation normalmente poderia voar com 44 passageiros uma distância de 3.500 quilômetros, mas com o avião vazio, os tanques repletos de gasolina e uma navegação atualizada o tempo todo da viagem, foi possível completar o percurso de cerca de 7.800 quilômetros de Nova Iorque ao Rio com apenas uma escala. Um feito extraordinário para a época, quando os auxílios à navegação eram mínimos e as alternativas muito reduzidas. E a Panair destacou o feito devidamente na imprensa, ganhando grande repercussão. Dias depois a empresa levou jornalistas a conhecerem o avião num voo panorâmico sobre cidades do Sudeste.

O PP-PCF em 27 de abril decolou do Rio para a Europa, fazendo uma pré-inauguração da rota

O Constellation da Panair foi o primeiro avião estrangeiro a pousar no aeroporto de Heathrow, logo após sua inauguração.

Rio-Recife-Dacar-Lisboa-Londres. Nesta última cidade, foi o primeiro Constellation a pousar no novo Aeroporto Heathrow, onde o terminal ainda era constituído apenas por tendas de lona. Na volta, a viagem teve paradas de alguns dias em diferentes cidades para permitir contatos com autoridades locais e apresentar o avião. Em janeiro, a empresa havia obtido direitos de voo para a França e Inglaterra e procurou mostrar presença para demonstrar a capacidade de preencher rapidamente suas licenças.

Em maio de 1946, o segundo Constellation, o PP-PCB, da Panair do Brasil chegou ao Rio e em julho foram inaugurados oficialmente os voos regulares para a Europa.

A Panair reinava absoluta nas linhas entre a América do Sul e a Europa, pois o Constellation tinha um padrão incomparavelmente superior ao dos demais concorrentes. E era chamada com justiça em sua publicidade de "a soberana do Atlântico Sul".

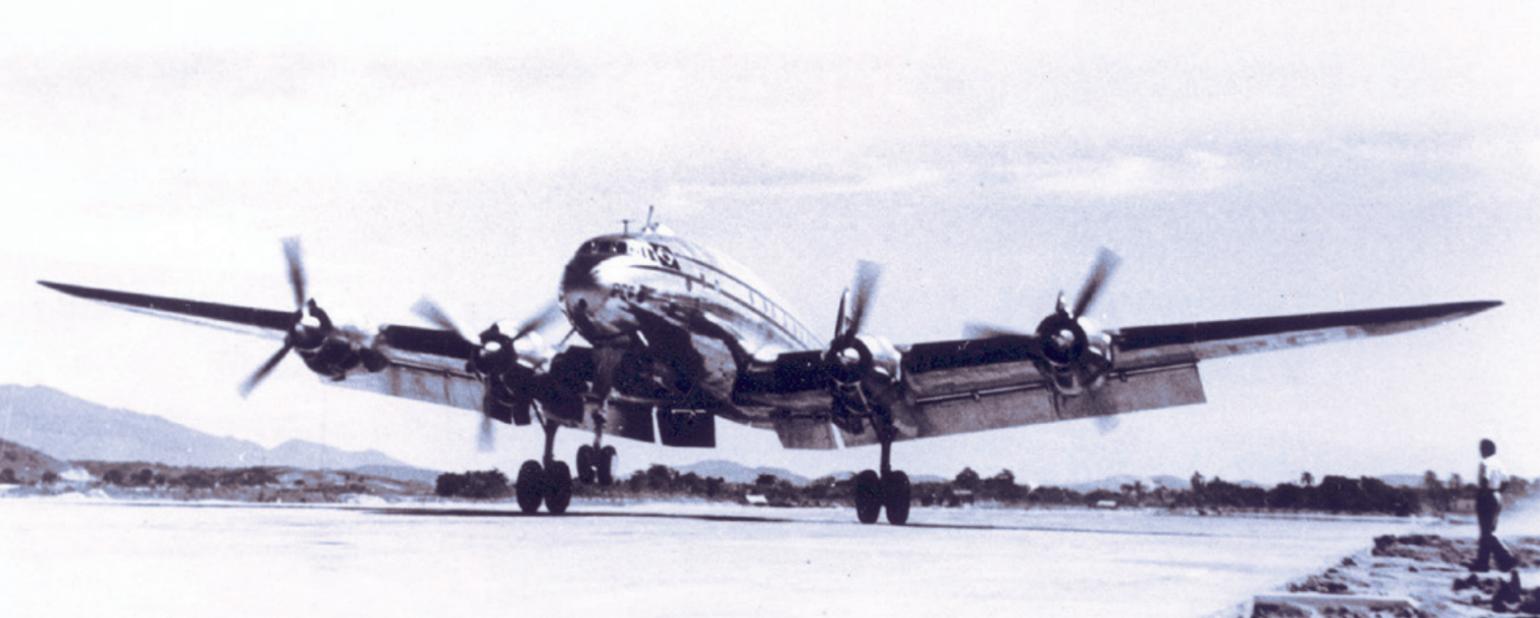
Em setembro chegou um terceiro Constellation, o PP-PCG, completando a frota desses aviões em 1946 e permitindo inaugurar uma linha para Madri e Roma, que mais tarde foi estendida ao Oriente Médio.

No ano seguinte, mais dois Constellation foram incorporados à frota da Panair: o PP-PCR em 22 de maio e o PP-PDA em 16 de outubro. Com os aviões adicionais foi possível iniciar voos para o Cairo e Istambul, escalas que foram canceladas meses depois devido ao baixo movimento de passageiros.

Em 1948, os cinco Constellation serviam também Zurique, Frankfurt e, na América do Sul, Buenos Aires. No ano de 1950 foram abertas ligações domésticas com os L-049 e ocorreu o primeiro acidente. O PP-PCG, durante uma aproximação com mau tempo em Porto Alegre, chocou-se com um morro no dia 28 de julho, falecendo todos os 50 ocupantes.

Graças às boas relações com a Pan American, em poucas semanas chegaram mais dois L-049: o PP-PDD e o PP-PDC.





Um L-049 da Panair na final para pouso, com o trem de pouso e flaps abaixados.

As rotas para a Europa nesse ano já tinham três frequências semanais, sendo Lisboa-Paris-Londres, Lisboa-Madri-Roma-Istambul-Beirute (que voltaram à malha) e Lisboa-Roma-Zurique-Frankfurt. Na América do Sul eram servidas as cidades de Buenos Aires, Assunção, Santiago e Lima. Uma rede muito ampla para a época.

Em 1951, a concorrência para a Europa tornara-se dura, sendo representada agora por Constellation L-749 (Air France), DC-6B (Alitalia), Argonaut (Boac), DC-6 (Aerolineas e SAS), mas mesmo assim a Panair mantinha-se competitiva.

Em 30 de julho de 1953 chegou o PP-PDE, último L-049 a ser recebido pela empresa. Mas em 17 de outubro ocorreu o segundo acidente, quando o PP-PDA chocou-se com o solo ao se aproximar de Congonhas.

O Constellation L-049 era uma transformação direta do C-69 em aeronave de passageiros, embora diversos aviões já saíssem da fábrica com as novas especificações. De qualquer modo havia limitações na cabine de passageiros. O ar condicionado era mal distribuído e a atenuação de ruídos ainda era limitada devido à dificuldade de sincro-

nizar as hélices. E os motores eram problemáticos.

A Pan American, entretanto, necessitava de um alcance maior e a Lockheed projetou o L-149. Esta versão foi estudada pelo fabricante, mas as modificações eram feitas nas próprias oficinas da empresa aérea. Para efetuar voos mais longos foram feitos reforços permitindo aumentar o peso de decolagem e foram incorporados tanques adicionais de combustível nas partes externas das asas. Em 7 de dezembro de 1953, a Panair recebeu seu primeiro primeiro L-149, o PP-PDF. E em janeiro de 1954, com a chegada de outro L-149, o PP-PDG, a frota de Constellation atingiu oito unidades.

No ano de 1955, chegaram mais três L-149, o PP-PDH (4 de janeiro), o PP-PDI (19 de janeiro) e o PP-PDJ (18 de março).

Em 16 de junho, o PP-PDJ (que tinha chegado há três meses) teve um acidente fatal ao chocar-se com o solo numa aproximação em Assunção.

Mas as relações com a Pan American continuavam muito boas e em apenas duas semanas foi entregue o PP-PDK, alugado para substituir o PP-PDJ. Este avião teve que ser devolvido à Pan

O hangar da Panair no Santos Dumont foi construído pela Pan American e ficou para a subsidiária brasileira. Na foto vê-se apenas a sua metade que podia abrigar um Constellation.



Um L-049 da Panair voando com um motor embandeirado para a elaboração de um filme de publicidade.

American em dezembro de 1956, pois ele já fora arrendado a uma empresa mexicana. Curiosamente, em 1º de janeiro de 1958, este mesmo Constellation C/N 2059 voltou à Panair, que o comprara, recebendo agora o prefixo PP-PDQ.

Essa troca de registros criou uma confusão para pesquisadores, pois como esse mesmo avião teve dois prefixos diferentes, havia a crença de que a Panair recebera 16 L-049/-149 ao longo do tempo. Na realidade foram apenas 15 unidades (uma com dupla personalidade) e nunca mais que 12 foram operados ao mesmo tempo.

A Lockheed, entretanto, não deixara de manter a família Constellation em evolução. Em 1947 foi lançado o L-649, que foi o primeiro Constellation projetado desde o início para uso comercial. O interior foi todo remodelado, foram instalados motores R-3350-749BD-1 com 2.500 HP, a estrutura recebeu reforços e o peso de decolagem foi aumentado. O L-649, no entanto, não tinha os tanques das partes externas das asas e tinha alcance limitado. Quando ainda estava em construção foi lançado o L-749, com todas as modernizações do L-649 e mais os tanques de combustíveis adicionais. Todas as encomendas do L-649 (com exceção de uma) foram transferidas



Um Constellation da Panair na década de 1950 no Santos Dumont, vendendo ao fundo a famosa Ilha Fiscal e barcas a vapor que faziam a ligação para Niterói.



Publicidade da Panair mostrando a ligação do Rio (no Atlântico) direto a Santiago (no Pacífico).

para a nova versão, que na realidade começou a ser entregue antes do seu predecessor. E meses depois a fábrica americana passou a oferecer o L-749A, com maior peso de decolagem e que oferecia alcance 18% maior que o do L-049. Todos os modelos de Constellation (do L-049 ao L-749A) tinham as mesmas dimensões externas e as mudanças havidas eram na estrutura, nos motores e suas carenagens, interiores, sistemas e desempenho.

Em 1955 os L-049/L-149 da Panair já estavam em operação há quase dez anos e não podiam mais ser considerados como aviões de primeira linha. A competição empregava Super Constellation e DC-6B, mais rápidos e mais confortáveis. A Panair, para se manter competitiva, inicialmente fez a aventura frustrada de adquirir o Comet e, numa correção de rumo, comprou quatro DC-7C, que chegaram em 1957. Era o mais moderno avião a pistão da época e, contrariamente ao jato inglês, era tecnicamente viável.

Os Constellation passaram a ter maior presença nas linhas domésticas e, com a chegada de mais dois aviões em janeiro de 1958, foi completada uma frota de 12 unidades. E sua participação nas linhas para a Europa continuou até fevereiro de 1959, complementando os DC-7C em linhas de menor demanda.

A frota de Constellation da Panair estava atingindo 15 anos de operações, quando em 21 de janeiro de 1961 o PP-PDC acidentou-se no pouso na Pampulha, com a perda do avião, mas sem feridos.

Progressivamente, a frota, que já tinha utilização baixa, foi sendo reduzida através de incidentes, acidentes ou simples desativação. O PP-PDE sofreu um acidente noturno ao se aproximar de Manaus no dia 14 de dezembro de 1962, sem sobreviventes. O PP-PCF acidentou-se no pouso no Galeão em 14 de julho de 1962, com perda somente do equipamento. Os PP-PCB, PCR e PDI foram desativados durante o mesmo ano, enquanto o PP-PDD e o PDF foram parados respectivamente em julho e novembro de 1963. E as aeronaves paradas passaram a ser canibalizadas para fornecer peças para aquelas ainda em operação. A partir de 1964, a Panair operava apenas três Constellation, frota que se manteve até a falência, em fevereiro de 1965.

Após o fechamento da empresa, todos os bens disponíveis foram leiloados, entre os quais dois Constellation. Apenas um deles chegou a voar, o PP-PDG, que foi operado pela Arruda na Amazônia por um período curto e acabou se acidentando em 29 de maio de 1972 perto de Cruzeiro do Sul, no Acre. O PP-PDG, por trágico engano, foi reabastecido com querosene, conseguiu decolar com a gasolina residual, mas perdeu os quatro motores pouco depois e acidentou-se na selva, com perda total de vidas e equipamento. O PP-PDH foi pintado para a empresa Asas, mas o negócio não foi finalizado e foi desmontado no Galeão.



O PP-PCF ainda na pintura original da Panair, mostrando detalhes do nariz e trem dianteiro.

Super Constellation no Brasil

A Douglas desde 1948 estava entregando o DC-6 e em 1951 passou a entregar o DC-6B, ambos mais rápidos e confortáveis que os Constellation. Além disso, os motores eram mais confiáveis e mais econômicos.

A Lockheed, em acordo com a Eastern Airlines e TWA, lançou um modelo novo para enfrentar a concorrência, denominado Super Constellation.



O PP-PDH pintado com as cores da companhia ASAS que, entretanto, nunca chegou a voar.

O avião tinha fuselagem 5,6 metros mais longa, aumentando bastante a capacidade de passageiros. A cabine de comando tinha o teto mais alto e janelas maiores, melhorando a visibilidade e o conforto dos tripulantes. E a cabine de passageiros foi totalmente reprojetaada com novos materiais. As janelas eram retangulares e bem maiores que as do Constellation, permitindo ampla visão externa. O problema é que o peso do avião havia subido 12% e os motores disponíveis tinham potência

de apenas 2.700 HP, ou seja, 8% superior. Como consequência, o L-1049, apesar de ser mais econômico, era mais lento que o Constellation L-749A.

A Lockheed, desde 1950, fornecia versões militares do P2V Neptune com motores R-3350 na versão Turbo Compound de 3.250 HP. Um motor que, além de ter compressor de dois estágios, tinha seis turbinas que recebiam os gases da descarga e, através de acoplamentos hidráulicos, transmitiam a potência adicional para o eixo principal.

Depois da falência, diversos aviões da Panair ficaram abandonados no Galeão, inclusive os Constellation da foto.



O PT-PDG com as cores da companhia cargueira Arruda, que se acidentou na Amazônia com perda total.

Este era o último estágio dos motores a pistão, permitindo um aumento de potência de 20% com o mesmo consumo específico. Em linguagem direta, era possível aumentar a potência e manter o consumo pouco acima do antes existente.

As versões militares do motor apresentavam resultados positivos e o emprego civil foi uma consequência natural. Assim surgiu o L-1049C, o primeiro verdadeiro Super Constellation em performance, com motores de 3.250 HP, maior peso de decolagem e bom desempenho geral. Os testes e desenvolvimentos da Lockheed continuaram e surgiu logo depois o L-1049E, com maior peso de decolagem.

Finalmente foi oferecido o L-1049G, ou simplesmente Super G, como ficou conhecido, que era entregue opcionalmente com tanques de combustível adicionais externos, os wing tip tanks, já testados nas versões militares. O L-1049G acabou sendo a versão mais vendida de Super Constellation e foi seguido do L-1049H, um modelo com

portas maiores e piso reforçado, que podia ser transformado rapidamente para o transporte de carga ou de passageiros.

Em 1953 nenhuma empresa brasileira operava a rota para Nova Iorque. A Cruzeiro do Sul era a concessionária, mas não voava a linha porque não tinha subvenção, e nesse ano a Varig se propôs efetuar a rota mesmo sem subsídio. A concessão foi transferida para a Varig, que imediatamente encomendou três Super Constellation.

O modelo disponível era o L-1049E, mas enquanto as aeronaves eram fabricadas surgiu o L-1049G, com modificações mínimas e maior alcance. E a encomenda da Varig foi transferida para a versão mais recente.

No dia 2 de agosto de 1955, um Super G da Varig inaugurou a rota Porto Alegre-Nova Iorque, com escalas em São Paulo, Rio, Belém e Ciudad Trujillo (hoje Santo Domingo). E a empresa logo pediu e obteve subvenção para operar a rota.

Para desafiar a Pan American, a Varig contra-

A criação da linha para Nova Iorque e foi um salto tecnológico para a empresa.



Uma tripulação da Varig posa para a foto, mostrando o seu orgulho pela introdução do novo Super G.



O PP-VDA foi o primeiro Super G entregue à Varig e suas belíssimas linhas estão em evidência na foto.

tou um chef europeu, que emigrou para o Brasil e ficou famoso trabalhando no Copacabana Palace. O serviço de bordo da empresa brasileira atingiu um nível de sofisticação inexistente nesta parte do continente, tanto em luxo como apresentação, alimentação e bebidas.

A Pan American ainda conseguia oferecer uma viagem mais rápida, pois seus DC-6B nos serviços de luxo President Special voavam entre Rio e Nova Iorque com apenas uma escala. O serviço da Varig, entretanto, tornou-se famoso e suas três frequências semanais voavam quase sempre lotadas. Um desafio de uma pequena empresa brasileira contra um gigante americano.

O sucesso em poucos meses ficou patente e a Varig resolveu aumentar a frota adquirindo dois L-1649A Starliner, a versão final da família Constellation e realmente o último projeto de avião a pistão intercontinental oferecido no mercado.

Inicialmente a Lockheed vendia a ideia de ser possível voar do Rio a Nova Iorque sem escala com o L-1649A, mas foi verificado que a performance seria relativamente marginal. E o L-1649A Starliner custava muito mais caro que o L-1049G.

O L-1649A tinha a mesma fuselagem do antecessor, acoplada a asas totalmente novas

e revolucionárias. As novas superfícies alares tinham formato retangular, extensão muito maior (capacidade de combustível acrescida), grande alongamento, espessura menor e as partes externas eram em peças únicas totalmente usinadas.

Apesar do L-1649A oferecer vantagens aerodinâmicas indiscutíveis, tinha a mesma capacidade de passageiros do L-1049G, empregava os mesmos motores, era mais pesado, subia mais lentamente e sua velocidade de cruzeiro era semelhante à do antecessor.

Com as restrições de preço e de velocidade, a Varig decidiu trocar a encomenda de dois L-1649A para três L-1049G, mas agora com os wing tip tanks. Com essa modificação era possível efetuar o voo Rio-Nova Iorque com apenas uma escala

e reduzir bastante o tempo de voo. E os novos modelos já vinham equipados com radar.

Enquanto a Varig esperava a entrega dos três aparelhos adicionais, o PP-VDA teve uma pane perto de Santo Domingo, onde pousou e desembarcou os passageiros. Seria feito um voo de traslado para Miami, onde o motor seria trocado. Minutos após a decolagem, houve um disparo de hélice e esta, ao se desprender, atingiu um motor ainda bom. Foi iniciado o retorno à República Dominicana em condições críticas, com apenas um motor funcionando. Não foi possível manter o PP-VDA em voo e foi feito um pouso de emergência no mar, perto de Puerto Plata. A tripulação na ocasião era composta por 15 pessoas e um comissário veio a falecer.

As frequências nos voos para Nova Iorque tiveram que ser reduzidas para dois voos semanais até chegarem os três novos L-1049G no primeiro semestre de 1958. Os novos modelos já vieram com os aerodinâmicos wing tip tanks, interior com poltronas tipo sleeperette e radar. As frequências para Nova Iorque foram aumentadas para cinco, sendo que as três feitas com as novas aeronaves efetuavam apenas uma escala em Port of Spain.



A descarga dos motores Turbo Compound apresentava um rastro de fogo após as turbinas de recuperação de potência, que assustava passageiros desavisados.



O luxo do Super G era evidente no lounge para oito passageiros e nos leitos largos que desciam do teto.



Voltando no tempo, em 1954 a Real, uma empresa em expansão contínua, comprou a Aerovias Brasil, companhia que enfrentava sérias dificuldades. Como consequência, a Real passou a operar a linha para Miami com os DC-4 herdados da Aerovias, após efetuar uma grande reforma técnica e interna nos mesmos.

Estava claro que os DC-4, lentos e sem pressurização, não eram mais competitivos em rotas internacionais, apesar de voarem com tarifas mais baratas. A Real procurou escolher um substituto e, após flertar com a Douglas tentando adquirir o DC-7C, fixou-se na Lockheed. O fabricante de Burbank oferecia o L-1049H, com piso reforçado, porta de carga e possibilidade de rápida transformação entre passageiros e cargas. E incluía motores EA-3 de 3.400 HP, melhorando o desempenho frente aos L-1049G, que tinham 3.250 HP.

A Lockheed oferecia datas de entregas e preços mais favoráveis e, como a rota de Miami era mais turística, o interior do L-1049H em classe única era ideal. A Real, que sempre liderou em marketing, lançou seu L-1049 como Super H, como se fosse uma versão mais evoluída do Super G, o que não era totalmente falso (devido aos motores, peso de decolagem e alcance).

Em abril de 1958, a Real inaugurou os serviços para Miami, poucas semanas antes da Varig introduzir os novos L-1049G para Nova Iorque. Apesar das duas empresas servirem cidades diferentes, começou uma grande disputa publicitária sobre os novos aviões.

A Varig batizou seus aviões de Super Constellation Intercontinental de Luxo. E o "I" maiúsculo cortava a designação Super Constellation para parecer ser o Super I, versão que nunca existiu. A guerra de letras durou vários meses através da imprensa e, apesar dos enormes gastos, não houve um vencedor.

Enquanto, a Real e Varig se digladiavam para disputar qual o melhor avião a pistão, a era do jato

já estava na esquina. Em outubro de 1958, os voos a jato da Boac e Pan Am começaram no Atlântico Norte e estava claro que dentro de pouco tempo chegariam ao Brasil.

Com a chegada dos jatos, a produção total da família Constellation/Super Constellation/Starliner terminou em 1958, alcançando 856 unidades, incluindo as versões militares, e 510 aviões considerando-se somente os modelos comerciais. Uma quantidade significativa para o mercado mundial do período antes dos jatos.

No Brasil, a operação dos Super Constellation enfrentou problemas similares aos encontrados no resto do mundo. Os motores eram muito delicados e complicados, sendo apelidados de "turbo complications", e apresentavam panes constantes. Uma solução adotada por operadores de L-1049 e DC-7 foi limitar onde possível a altitude de voo a 3.600 metros, dessa maneira utilizando apenas os compressores de baixa pressão (low blowers). O desempenho sofria, mas os problemas eram muito reduzidos.

A era dos aviões a reação tornou obsoletos da noite para o dia os aviões a pistão. Os voos intercontinentais passaram a ser feitos por jatos e os Super Constellation e DC-7C passaram a efetuar serviços secundários, oferecendo tarifas mais acessíveis. No Brasil, a Varig e a Real começaram a fazer também voos domésticos e, nas linhas internacionais, concorriam com preços



Um motor Turbo Compound com as carenagens abertas para inspeção, vendo-se um tubo de descarga com a capa da turbina de recuperação de potência.

SUPER CONSTELLATION nos céus do Brasil e das Três Américas

De Luxo

VARIG

PP-VDE

Os poderosos quadrimotores Super Constellation "Intercontinental" de Luxo, que desde 1955 servem na linha internacional da VARIG para os Estados Unidos, situam-se na primeira categoria dos gigantes do ar, vencendo as distâncias num voo rápido e majestoso que, guiado pelo Radar, escapa às grandes turbulências e tempestades.

O Super Constellation de Luxo apresenta o máximo em conforto ao passageiro, sendo dotado de poltronas amplas e macias, quase totalmente reclináveis para dormir, e dispõe também de leitos.

A cabine, com pressão e temperatura reguladas, possui cozinha-bar, guarda-roupas, e quatro saletas com água fria e quente.

Completando essas e outras comodidades, o esmerado e luxuoso serviço de bordo faz da viagem no Super Constellation de Luxo um permanente e inesquecível prazer.

Características principais do modelo "Intercontinental"
 PROPULSÃO: 4 motores Curtiss-Wright turbo-compósitos
 POTÊNCIA: 3.250 HP cada um, totalizando 13.000 HP
 VELOCIDADE: 550 Km/hadrora em voo de cruzeiro
 AUTONOMIA DE VOO: 10.000 Km. PESO: 65 toneladas
 COMPRIMENTO: 35 m. ENVERGADURA: 37,5 m.
 CONFORTO: amplo espaço para 51 passageiros
 CABINE: pressurizada, com ar condicionado

Tripulações experientes constroem o melhor padrão de qualidade dos serviços aéreos VARIG

NEW YORK
 PORT-OF-SPAIN
 BELÉM
 RIO
 SÃO PAULO
 PONTO ALTO
 MONTESVIEU
 BUENOS AIRES

A Varig recebeu em 1958 mais três Super G com wing tip tanks e iniciou uma campanha publicitária em que o avião era chamado de Super Constellation Intercontinental, escrito de forma a parecer Super I e iniciando a guerra das letras.



EM PLENO VÔO, a maravilha do progresso da aviação, que é o "Super-H-Constellation". O seu radar está montado no "nariz" e é o mais perfeito do momento.

Marco na História de nossa Aviação Comercial

QUE É O FABULOSO SUPER-H-CONSTELLATION

Notáveis inovações na gigantesca aeronave, a mais recente da famosa série de "Supers" da Lockheed - Porque as maiores empresas do mundo preferem o Super-H - Música e requintes de conforto - Delírio de entusiasmo à chegada dos moderníssimos aviões da "Real"

A CHEGADA a São Paulo, dias atrás, dos três primeiros Super-H Constellations da Real, da frota moderníssima adquirida nos Estados Unidos pela empresa brasileira que lidera os transportes aéreos na América Latina, polarizou a atenção de todo o País. Precedida de campanha publicitária de grande envergadura, a vinda dos Super-H da Real (que custaram dez milhões de dólares, cerca

de um bilhão de cruzeiros ao câmbio atual) constituíram um marco na história, recente mas tão expressiva, da aviação comercial brasileira. A compra dos Super-H, aliás, teve a prestígio-la o aval do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

Verdadeira multidão ocorreu a Congonhas, com tanta propaganda. Era especial atrativo, para a curiosidade de leigos e técnicos, o "H"

do nome da aeronave. Conhecendo o Super-G há alguns anos, que inovações traria para o público a versão mais recente, e mais completa, da famosa série de Super-Constellations? Os novos aviões, entretanto, superaram a mais otimista expectativa.

Sua passagem em formação, sobre a cidade, e um vôo rasante sobre a pista principal, antes do pouso, provocou delirantes aplau-

dos da multidão. Foi realmente emocionante o desfile dos Super-H, na imponente majestade de suas gigantescas proporções, as cores da Real brilhando ao sol, a perfeição técnica refletindo-se na impecável performance. Tendo vindo sem escalas em sua última etapa, de Caracas (num vôo que estabeleceu novo recorde para o percurso), os Super-H da Real trouxeram novos padrões de técnica e conforto para o Brasil.

Turismo de luxo

Para apresentar seus fabulosos Super-H, a Real ofereceu, à imprensa, rádio, televisão e centenas de outras personalidades, um coquetel no Pavilhão Oficial de Congonhas. Durante a reunião, em entrevista a O CRUZEIRO, os comandantes Armando de Aguiar Campos e João Baptista Damasceno, diretores de Operações da Real, mostraram — com dados oficiais da Lockheed e da Curtiss-Wright — porque o Super-H é a concepção mais perfeita já obtida pela fábrica, na famosa série de Super-Constellations:

— "A aquisição dos Super-H foi antecedida de demorados estudos pela Real, que inclusive utilizou a experiência acumulada por outras grandes empresas internacionais (algumas das quais utilizavam tipos anteriores, como o Super-C e o Super-G). Mantendo inalterada a política traçada por seu fundador e presidente, Linneu Gomes, de corresponder à crescente preferência do público com o melhor padrão possível de serviço e a frota mais atualizada, a Real optou pelos Super-H. E' por isso que todos os seus Super-H Constellations têm música a bordo, motores bem mais potentes, decoração de cada um no valor de 120 mil dólares (cerca de doze milhões de cruzeiros, ao câmbio atual), refeições dignas do mais refinado "gourmet", equipamento original de radar, todas as aeronaves com os "tip tanks" para maior autonomia — e tudo isso com as apreciáveis vantagens econômicas do turismo de luxo. A eliminação de duas classes foi decidida depois de detido estudo, e visa a evitar a diferença de tratamento (refeições, acomodações, lavatórios) que tanto constroem passageiros e os próprios funcionários".

As refeições, a despeito de sua excelência, são exclusivamente nacionais.

Evolução natural

A famosa série de Super-Constellations da Lockheed, L-1049, é um modelo que tem evo-



INCALCULÁVEL multidão viu os novos aparelhos, em Congonhas, SP. Foto idêntico ocorreu em P. Alegre.

luído constantemente, graças à sua aceitação. Primeiro veio o L-1049-C (chamado de Super-C pela TWA), depois o L-1049-D, então o L-1049-E, em princípios de 1954 o L-1049-G (conhecido como Super-G, desde aquela época, por nosso País, e finalmente — em outubro de 1956 — o L-1049-H, o fabuloso Super-H cujas melhorias os diretores de Operações da Real enumeram:

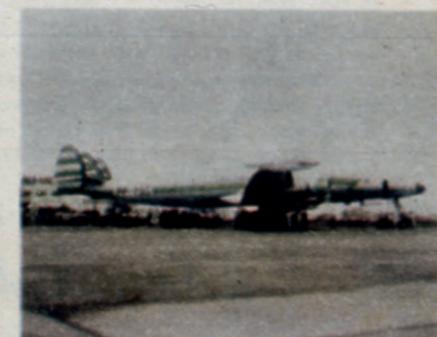
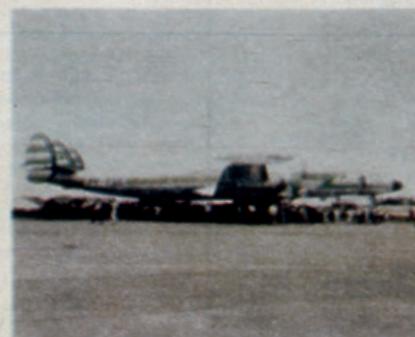
— "E' natural que, com cada novo modelo, as fábricas aperfeiçoem suas aeronaves. Os motores, por exemplo, evoluíram do DA-1 e DA-3, dos Super-G (com 3.250 HP cada), para os Wright EA-3 do Super-H, que desenvolvem um total de 13.600 HP. Com a maior potência, a razão de subida é maior (passou de 1.610 a 1.685 pés por minuto) e também é maior o peso total da aeronave na decolagem (agora 140.000 libras). O alcance dos primeiros Super-G, de 3.939 milhas marítimas (7.295 quilômetros), passou a 4.750 milhas náuticas no Super-H (8.800 quilômetros). Estes são alguns dos fatores que nos levaram a optar pelo Super-H".

Preferência internacional

Os mesmos fatores, por certo, levaram outras grandes companhias internacionais à escolha do Super-H Constellation, que, embora basicamente igual aos modelos mais antigos, traz, como se vê, consideráveis melhorias. A lista de compradores, do Brasil (Real) à Austrália (Qantas) é dos E. Unidos (TWA, por exemplo) ao Paquistão (Pakistan Airlines) e à Holanda (KLM). Eis algumas das empresas que já adquiriram o Super-H: National, Qantas, Eastern, Seaboard, Western, TWA, KLM, Resort, Flying Tiger, California Easter, Transcontinental, Transocean, Pakistan — e agora a Real — num total de mais de quarenta aeronaves.

A vinda dos Super-H ao Brasil, dissemos, abre nova era na história de nossa aviação comercial. E, principalmente, confirma o espírito de pioneirismo, o entusiasmo e a visão de Linneu Gomes, presidente de uma organização que honra o País, levando mais alto e mais longe, nas asas de suas gigantescas aeronaves, o pavilhão glorioso de nossa Pátria!

"YSA", "YSB" E "YSC". Esses são os três "donos" dos céus da aviação comercial brasileira, que, agora, se encontra em pé de igualdade com as maiores do mundo.



O CRUZEIRO, 26 de abril de 1958

A Real convidou diversos jornalistas para conhecer o avião e participar de um voo de demonstração, realizado em abril de 1958. Esta matéria foi reproduzida da revista Cruzeiro da época.



Em 1959, com a chegada dos Caravelle da Varig, a Real começou a anunciar que seu voo até Miami de Super H oferecia depois conexão a jato para Nova Iorque.

mais baratos. Em 1961, a Real foi vendida para a concorrente Varig e toda a frota brasileira de Super Constellation foi unida sob uma única empresa.

A Varig assumiu as rotas europeias da Panair a partir de 1965 e os Super G passaram a efetuar o Voo da Amizade, entre o Brasil e Lisboa, um serviço especial com tarifas muito acessíveis para nacionais dos dois países. Mesmo assim, o emprego dos L-1049G nessa empresa subsistiu por poucos anos e quase todos foram desmontados. Os Super H, com o piso reforçado e portas grandes, continuaram a operar em voos cargueiros até 1967, quando foram revendidos. O mercado de Super G quase desaparecera e seus preços variavam na faixa de 250/300 mil dólares, enquanto os Super H valiam o dobro devido à possibilidade de transportar cargas sem precisar de transformações. Mesmo assim, o Super G PP-VDF foi vendido para uma empresa da África Oriental, onde operou os últimos serviços regulares de passageiros para este tipo de avião no mundo.

A elegância da família Constellation/Super Constellation havia ficado na história e na década de 1960 somente empresas de voos charters ou cargueiras se interessavam pelos mesmos. Uma injustiça com aviões que tiveram sua vida abreviada pela mudança de propulsão, mas que deixaram uma imagem inesquecível de beleza, romantismo e nostalgia. ■



A Real adicionou escala em Manaus na linha para Miami, como se vê na publicidade.