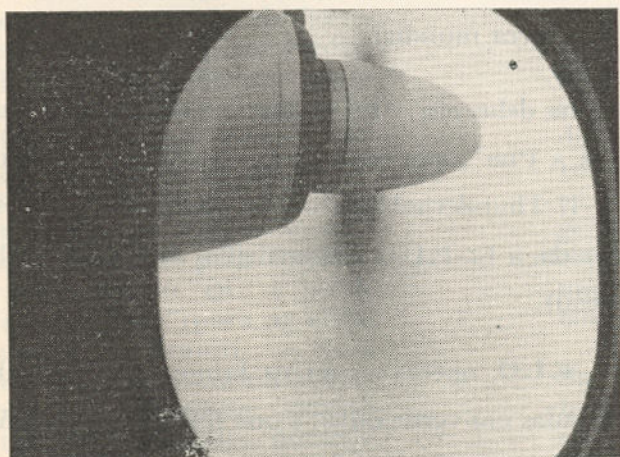
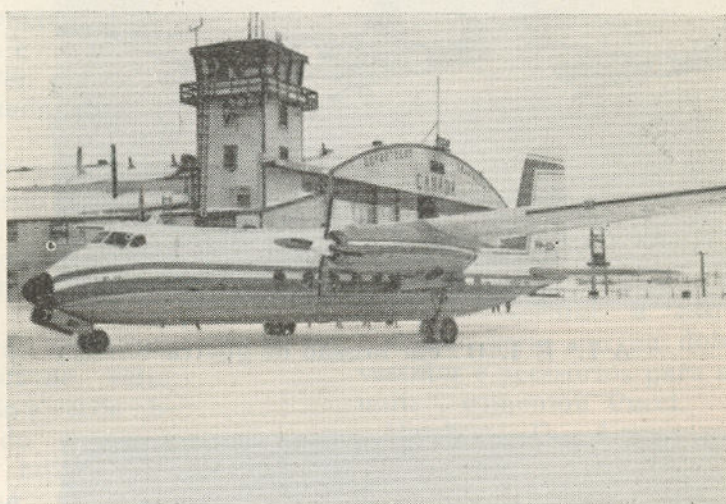




Handlye-Page *Herald*



A asa do Herald, além da excelente sustentação que oferece ao avião, proporciona uma magnífica visibilidade ao passageiro



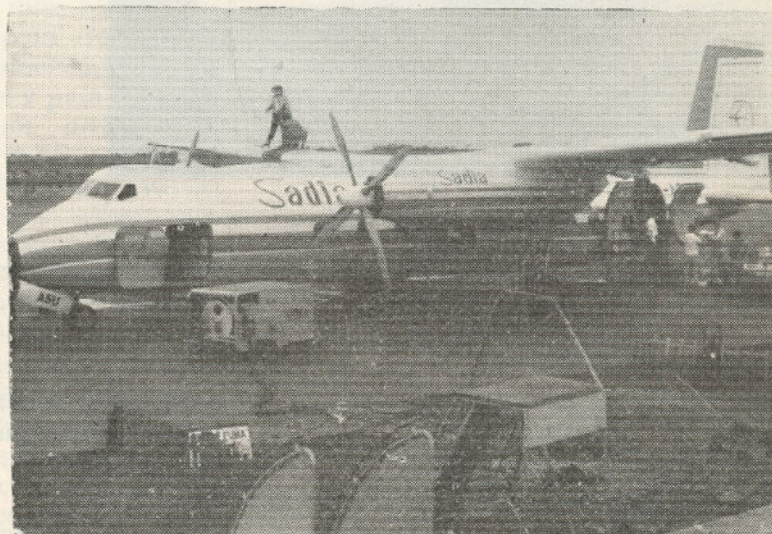
O Herald, num aeroporto coberto de neve no Canadá

A Handley-Page, até pouco tempo atrás, era muito pouco conhecida nos meios comerciais de aviação, isto é porque esta firma britânica, apesar de deter uma sólida tradição em aeronaves militares, como os bombardeiros Halifax e Hampden, que tanto se distinguiram na 2.^a guerra mundial, e o bombardeiro supersônico Victor, por ela fabricado e que sempre constituiu um núcleo vital da Royal Air Force, está lançando-se numa árdua tarefa, a de substituir os legendários Douglas DC-3.

Comercialmente, o principal avião lançado pela Handley-Page foi o Hermes, quadrimotor de características semelhantes ao Douglas DC-4; hoje esta conceituada firma está lançando o Handley-Page Herald, conhecido entre nós por Dart-Herald.

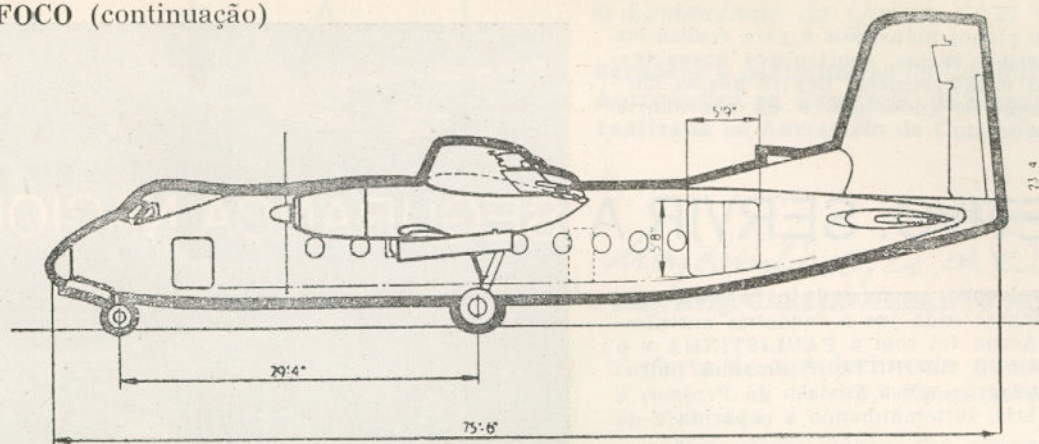
Esta aeronave é dotada de asas altas, o que lhe proporciona grande sustentação em baixas velocidades, e duas turbinas Rolls-Royce Dart, idênticas as que equipam o Viscount.

O Herald possui um excelente campo de utilização no Brasil, pois com um quinto de custo de manutenção dos motores Convair, Douglas e Scandia, poderá transportar o dobro de passageiros com o dobro de velocidade; este avião pode operar em pistas com condições extremamente precárias de areia ou lama, além disso possui radar e um sistema de pressurização interna. Sua capacidade é de 56 passageiros, transportados em poltronas individuais e reclináveis. O Herald totalmente equipado está custando cerca de 750.000 dólares.



Uma empresa brasileira já o está operando em substituição ao DC-3

Agradecemos a colaboração do dr. Sérgio Uchôa Resende, diretor da Sadia e comandantes Wagner e Silvestre, que nos facilitaram a confecção deste artigo. — FLAP.



Corte lateral do Herald

DART HERALD — SÉRIE 200

DESCRIÇÃO GERAL

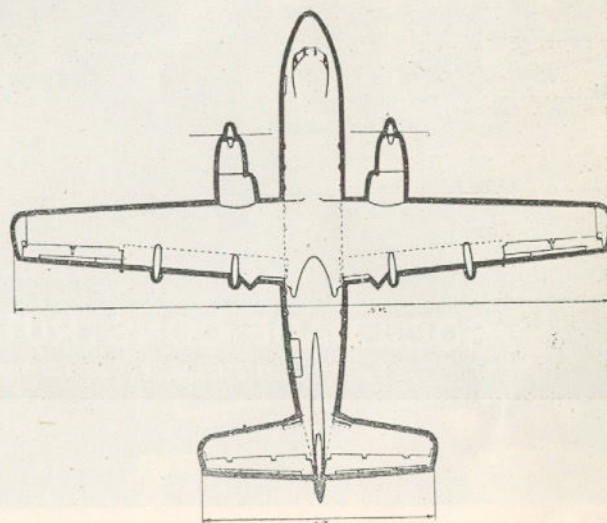
O Dart Herald é um monoplano, asa alta, com turbinas Rolls Royce, série 7 MK 527, que desenvolvem 1910 H.P. de eixo, mais 505 libras de empuxo, cada. Sua cabina é pressurizada, sendo sua pressão diferencial máxima de 4,2 psi, que dão condições de 8.000 pés de altitude na cabina quando o avião estiver voando a 20.000 pés.

Foi projetado como um avião de passageiros para linhas curtas e médias e para ser usado em pistas pequenas. Decola até uma altitude de 35 pés (10,5m) em 725 jardas (660 m) de pista. Sua velocidade de aterrissagem é entre 80 e 90 nós (148 Km/h e 166 Km/h).

A capacidade de transporte de passageiros é de 50 e como cargueiro, pode transportar mais de 6 toneladas. Seu assoalho é construído afim de suportar 150 lbs/pé² (7,32Kg/dm²) em toda sua área.

Seis tanques de combustível (2 integrais e 4 tipo saco) alojam 1080 galões imperiais de combustível (4.900 lts.).

Possue tanque de água metanól com capacidade de 50 gls. im. (227 lts.) no cone trazeiro da nacéle esquerda. Bombas acionadas eletricamente levam a água metanól para os motores. Um sistema de alimentação cruzada garante automaticamente a continuidade de suprimento à ambos os motores, no caso de falha de uma das bombas.



Visto de cima

O abastecimento de ambos os sistemas (combustível e água metanól) podem ser feitas tanto por gravidade como por abastecimento a pressão.

O trem de aterrissagem, de fabricação Electro Hydraulica Ltd. é do tipo de retração dianteira. As rodas duplas dos trens principais possuem pneus de baixa pressão que são inflados com 58 psi de ar.

Para facilidade de manobras, as rodas do nariz podem ser dirigidas pelo comandante, atingindo 55°, tanto para a direita, como para a esquerda.

Sua estrutura é do tipo "a prova de falhas" (Fail Safe) e soldas a ponto são usadas largamente na construção da estrutura primária.

Os componentes hidráulicos e elétricos, bem como seus painéis, são de fácil acesso. A maioria de seus equipamentos está localizado nas nacéles de ambos as turbinas e sob o assoalho da cabina de comando.