

SAS

no Brasil

Três países escandinavos, cinco continentes, uma única companhia aérea. A receita é tão única quanto o sucesso da Scandinavian Airlines System (SAS). A história de seus 45 anos de serviços para o Brasil é lembrada agora pela Flap Internacional.

Por Gianfranco Beting



Gianfranco Beting





O DC-4 foi o primeiro viking a cruzar o Atlântico Sul.

Uma ideia revolucionária

As origens da SAS remontam aos anos de fundação de quatro empresas independentes. Em 1918 foi fundada uma das mais antigas companhias aéreas do mundo, a dinamarquesa Det Danske Luftfartselskab (DDL). Em 1924 foi a vez da empresa sueca A-B Aerotransport (ABA) ser criada. Em 1927 nasceu a norueguesa Det Norske Luftfartselskap (DNL). Em 1943, a sueca Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) foi constituída. Quatro companhias aéreas de três nações escandinavas. Cada qual com frota, procedimentos, idiosincrasias e visões distintas de transporte aéreo. Com diferentes graus de sucesso, essas empresas enfrentaram os rigores da fase heróica da aviação, que terminaria abruptamente com a eclosão da Segunda Guerra Mundial.

Três empresários do setor privado – o dinamarquês Per Kampmann, o norueguês Thomas Falck Jr. e o sueco Marcus Wallenberg –, antes mesmo da guerra, já achavam que essas companhias aéreas estatais precisavam ser modernizadas e, quem sabe, pudessem cooperar entre si, ao invés de competir. Nos meses imediatamente antes do conflito, esses três homens de visão perceberam que o mundo nunca mais seria o mesmo – e tampouco a aviação, viesse ou não a guerra. E ela veio em 1939, severamente afetando a vida das companhias e de todo o planeta.

Esses visionários, que viriam a ser os futuros líderes de uma nova companhia aérea, percebe-



Desde o princípio, as tradições escandinavas foram ressaltadas nos anúncios.

ram que, tão logo acabasse o conflito, os enormes avanços tecnológicos trazidos pela guerra provocariam uma grande revolução no setor. Em comum, os três empreendedores tinham a visão de que essas empresas aéreas teriam que fazer esforços monumentais para levar adiante os planos de desenvolvimento de linhas em um mundo ansioso por recomeçar do zero, por voar longe. Ou como afirmavam: "Divididos caímos, juntos prosperamos".

Tão logo os canhões se calaram, os três empresários trataram de iniciar uma campanha junto aos respectivos governos, visando convencê-los de que seria possível operar conjuntamente uma nova e moderna frota, capaz de unir, representar e levar os interesses das três nações da Escandinávia aos quatro cantos do mundo. Seria bom

A introdução dos DC-6B diminuiu o tempo das travessias.



Leitos a bordo diminuíam o cansaço nas longas jornadas do Brasil à Escandinávia.

para os países, para os povos e, diga-se, para os interesses econômicos dos poderosos grupos privados dirigidos por esses três visionários.

Hoje parece fácil. Mas é preciso lembrar que a ideia da união dos três países em uma única companhia aérea escandinava é apenas fácil em teoria. Uma fusão, pelo simples fato das três serem escandinavas, equivale a imaginar que as companhias aéreas de bandeira do Brasil, Argentina e Uruguai poderiam perfeitamente integrar-se pelo simples fato de serem sul-americanas. O que pouca gente de fora dessa

Com o "Six" na linha, houve sensível melhora no padrão de serviço das viagens.



região sabe é que existem diferenças históricas entre essas três nações. Sim, as origens vikings são comuns. Mas Suécia e Dinamarca, por exemplo, foram inimigas figadais por séculos. Juntá-las sob uma mesma companhia seria uma tarefa e tanto.

Ainda assim, Kampmann, Falck e Wallenberg não desistiram. Em questão de meses, bancaram esse projeto com fundos providos de suas próprias companhias. E, com esse importante empurrão, conseguiram convencer seus governos sobre a praticidade do conceito. A decisão estava tomada: a Escandinávia teria uma única linha aérea de bandeira, ainda que, em princípio, somente para as operações de longo curso. Nos voos domésticos e europeus, as companhias manteriam suas identidades e independência preservadas. Assim, em 1º de agosto de 1946, as operações intercontinentais da DDL, DNL e da SILA, em substituição à ABA, foram fundidas. Nascia aí a Scandinavian Airlines System (SAS).

Antes, porém, o primeiro voo para Nova York foi operado em 17 de setembro de 1946. A segunda rota viria pouco tempo depois e seria justamente o primeiro voo para a América do Sul, que decolou em 30 de novembro. Batizado de "Linha 1693", tinha por destino final Montevideu e era operado com equipamento Douglas DC-4 Skymaster. Apesar de poder levar até 44 passageiros, na configuração da SAS os quadrimotores DC-4 Skymaster tinham apenas 28 poltronas, todas de primeira classe. Dessa maneira, não apenas o espaço e conforto para cada passageiro eram visivelmente superiores, como também o peso a ser transportado era menor. Conseqüentemente, o alcance desses resistentes quadrimotores não pressurizados era aumentado o suficiente para cruzar o Atlântico Sul.

Após deixar Estocolmo, fazia escalas intermediárias em Copenhague, Genebra, Lisboa, Dacar, Natal e Rio. O voo era operado a cada 15 dias e partia aos sábados às 8h15 da manhã da capital sueca. Após pernoitar em Lisboa, no domingo pela manhã o valente DC-4 partia às 9h00 rumo a Dacar. Após deixar a África,

cruzava todo o Atlântico Sul para pousar em Natal, Rio Grande do Norte, à 0h45. A partida seguinte era feita uma hora depois. Essa etapa de sete horas levava o DC-4 ao Rio de Janeiro, onde pousava às 8h45. Então, o quadrimotor partia para sua última etapa às 10h00 e chegava a Montevideú às 15h50 da segunda-feira!

Cinco meses depois, em abril de 1947, a rota passou a ter como ponto final a cidade de Buenos Aires. Com esta jornada levando tanto tempo, a SAS operou em princípio um voo a cada duas semanas. O problema é que em cada cidade onde escalava, a companhia escandinava tinha que providenciar ao menos uma estrutura e equipe mínima para prover suporte técnico e operacional. Isso acarretava custos fixos elevados, que só podiam ser potencialmente diluídos por serviços operados duas vezes ao mês. Sometido a isso as panes frequentes, que eram parte natural da aviação daqueles tempos heróicos. E levando em consideração que apenas 28 assentos, no máximo, podiam ser vendidos a cada viagem, fica fácil imaginar que esses serviços pioneiros eram extremamente deficitários. Segundo a própria SAS, somente quatro anos mais tarde, em 1950, é que a rota do Atlântico Sul atingiria pela primeira vez seu ponto de equilíbrio econômico.

A despeito de todas essas dificuldades operacionais, o conceito de consórcio entre as três antigas empresas de bandeira mostrou-se extremamente bem sucedido. Tanto assim que, em 1948, as rotas europeias foram integradas e racionalizadas sob a bandeira SAS. Para coroar o feito, nesse mesmo ano chegaram os primeiros DC-6B "Super Cloudmaster", o segundo tipo de aeronave a ser empregado nas rotas sul-americanas. A SAS sempre teve a tradição de criar nomes para designar seus diferentes tipos

de aeronaves, como você vai ver a seguir.

A nova frota de DC-6B era operada com duas configurações internas: a Royal Viking De Luxe, com apenas 50 assentos, sendo que 29 eram conversíveis em camas, usado nas rotas sul-americanas e de longo curso; e o padrão Globetrotter, com 75 assentos. A tripulação era composta por oito membros: comandante, primeiro e segundo-oficiais, radiotelegrafista, navegador e três comissários cuidando dos passageiros. O Super Cloudmaster voava a 455 quilômetros/hora em regime de cruzeiro eco-



Do DC-6 no anúncio ao lado aos novos DC-7C Global Express, a SAS mostrou-se fiel à Douglas.

nômico e a cerca de 6.000 metros de altura, no máximo, com cabine pressurizada, o que diminuía sensivelmente o desconforto e o cansaço durante as longas viagens.

Em 1949, os serviços Brasil-Escandinávia passaram a ser operados com dois voos semanais. Com o início de operações do DC-6B, a SAS alterou bastante as escalas: a linha passou a ser operada entre Estocolmo, Oslo, Copenhague, Frankfurt, Genebra, Lisboa, Dacar, Recife, Rio, Montevideú e Buenos Aires. A escala em Natal foi substituída pela parada em Recife, pois, com maior alcance (6.800 quilômetros), os DC-6B conseguiam voar diretamente até a Veneza Brasileira após deixar a África. Os voos SK 921 partiam todas as terças e sábados da Escandinávia e chegavam ao Brasil às quartas e domingos, pousando em Recife às 11h05 e no Rio de Janeiro às 17h00. Os retornos (SK 922) eram feitos às terças e sextas, com partidas do Rio às 3h00 da manhã e de Recife às 9h00.

Em 1951 aconteceu uma mudança não apenas na numeração como também no trajeto: uma escala em Zurique foi incluída e os voos estendidos até Santiago do Chile. Assim, entre Estocolmo e Santiago, nada menos que 11 escalas intermediárias eram feitas, passando por nove países – tudo em um único voo! O SK 923 partia todas as terças e chegava às quartas às 18h10 ao Recife e à 0h25 (já às quintas-feiras) ao Rio. Retornava às sextas-feiras como SK 924. Já o SK 921 partia aos sábados e chegava aos domingos às 10h25 ao Recife e às 16h40 ao Rio. Retornava às segundas-feiras como SK 922.

Nesse mesmo ano de 1951, a empresa foi finalmente integrada em todos os mercados, quando então as entidades mudaram de nome e

Alemanha, e a mudança dos números de voos: o SK 956 partia às terças e o SK 958 aos sábados.

Em 1956 chegam os sucessores dos DC-6B, os primeiros Douglas DC-7C Seven Seas, embora na SAS tivessem sido oficialmente chamados de "Global Express". Em 6 de outubro de 1957, os serviços SK 955 e SK 956 passaram a contar com esses modernos equipamentos nas rotas para o Brasil. Em 26 de novembro daquele ano, o SK 957 e SK 958 também passaram a ser operados com o novo orgulho da frota escandinava. Uma das grandes novidades do DC-7C foi o emprego do radar meteorológico, contribuindo para viagens mais serenas. A velocidade de cruzeiro era 100 quilômetros/hora maior, atingindo em média 555 quilômetros/hora. O alcance também foi aumentado e



Vikings a jato: a introdução do DC-8 "Jet Express" foi a grande novidade nas rotas sul-americanas.

fecharam acordo sobre suas respectivas participações. Rebatizadas, a SAS Dinamarca e SAS Noruega ficaram com 28,6% dos papéis; a SAS Suécia ficou com 42,8%. Todas contavam com participação de 50% de capital privado e 50% permanecia nas mãos dos respectivos governos.

Vocação pioneira

A SAS sempre honrou a tradição *viking* de grandes e audazes navegadores. Com prodigiosa experiência em voos longos, a companhia resolveu investir em um projeto ambicioso: unir a Escandinávia à América do Norte operando voos sobre o Ártico. Esse não era um feito qualquer. A proximidade do polo norte desorientava as bússolas e tornava a navegação extremamente difícil. Meses foram dedicados a desenhar um método de navegação e de comunicação que permitisse operações precisas e seguras. Finalmente, em 19 de novembro de 1952 o primeiro voo comercial a atravessar o Ártico foi operado por um DC-6B na rota Copenhague-Thule (Groenlândia)-Los Angeles. Em 15 de novembro de 1954, decolou o primeiro voo regular na rota transpolar, cruzando o polo norte: era o serviço da SAS entre Copenhague e Los Angeles, operado pelos DC-6B.

As rotas para o Brasil continuavam sendo operadas com dois voos semanais e com equipamento Douglas DC-6B. As únicas diferenças foram a inclusão de uma escala na cidade de Hamburgo,





Uma imagem que vale por mil palavras: o conforto dos leitos a bordo.

o Brasil, passagens para a Europa voando SAS, bem como bilhetes para viagens entre a América do Norte e a Europa igualmente nas aeronaves da SAS. Os voos triangulares entre Oslo, Nova York e Rio custavam 10.896 coroas na Royal Viking De Luxe ou 8.154 coroas na classe turista, ou Globe-trotter no jargão da SAS.

SAS na era do jato

Antes da década acabar, a SAS mais uma vez mostrou sua vocação de pioneira ao inaugurar serviços a jato com os novíssimos birreatores franceses Caravelle. Essa elegante aeronave seria usada nas rotas europeias. Em 1960, a SAS começou a receber sua nova estrela para voos de longo curso: os jatos Douglas DC-8-33, batizados pela companhia de "Jet Express" e dotados de 114 assentos, sendo 26 na primeira classe. Naquele mesmo ano, os aviões começaram a operar para Nova York em 1º de maio.



da ida. Pousava em Campinas às 16h10, no Rio às 17h45 e partia às 18h40 rumo a Dacar e depois a Lisboa, Genebra, Praga, Copenhague, Oslo e Estocolmo, concluindo a longa viagem até a capital sueca com chegada às 19h10 das sextas-feiras.

Até 1963, as rotas permaneceram as mesmas, a única diferença sendo a troca de equipamento na Swissair, que passou a operar com o jato Convair 990A em substituição aos DC-7C. Em 1964, porém, a SAS deixou de operar com seu próprio equipamento. O voo SK 955/956 era operado somente pelo jato suíço. Essa situação perdurou pouco tempo e em 1965 o serviço com equipamento DC-8 da SAS foi retomado com uma alteração: a escala na África passou a ser feita em Monróvia, capital da Libéria, em substituição a Dacar. O SK 956 partia de Viracopos às 14h15, do Rio às 16h35 e chegava a Copenhague às 15h10 das sextas-feiras. Passageiros para Estocolmo, Oslo e Helsinque, Finlândia, eram levados somente em voos de conexão. Outra novidade desse ano foi que a SAS passou a ser a primeira empresa aérea europeia a oferecer um sistema de reserva "eletrônico" (computadorizado), o SASCO.

Em 1967 a SAS foi a primeira a receber o novo DC-8-62 de ultralongo alcance, capaz de voar 9.620 quilômetros. A configuração interna era de 16 assentos na Royal Viking Class e 138

na turista. O jato foi colocado em operação nas rotas sul-americanas em 1968, quando outra mudança estratégica foi anunciada: a Varig era agora parceira preferencial da SAS nos serviços para a Escandinávia. O voo SK 956 operava todas as quartas entre Santiago, Buenos Aires, Montevideu, Viracopos (chegadas às 21h50 e partidas às 22h20), Rio (23h10 e 23h55), Lisboa, Zurique, Praga, Copenhague, Oslo, Estocolmo e Helsinque, onde chegava às 23h50 da quinta-feira. O serviço em sentido oposto, SK 955, partia de Helsinque às 12h05 das terças-feiras e fazia escalas nas mesmas cidades servidas nos voos de rumo norte, pousando no Rio às 5h30 das quartas-feiras e em Viracopos às 7h15, de onde partia às 7h45 para o Uruguai, Argentina e Chile. Já a Varig unia o Brasil à Escandinávia com um Boeing 707, operando todos os sábados o voo RG 824 entre Rio (partida às 22h30), Lisboa, Frankfurt e Copenhague (chegada às 17h50 do domingo).

O acordo com a Varig foi coroado de êxito comercial e operacional. A SAS viu o tráfego crescer e em 1971 um segundo voo semanal foi restabelecido. Era o SK 958, que operava às terças, juntamente com o SK 956, que partia às 15h25 de Viracopos e às 17h35 do Rio, voando para Monróvia, Zurique e Copenhague. O voo SK 956 voava do Rio direto a Lisboa e de lá para Zurique

O Convair 990A Coronado também foi operado com sucesso pela companhia escandinava nas rotas do Brasil.



Ostentando a imagem criada pela Maison Yves Saint Laurent, o DC-8-62 da SAS.

chegava a 7.100 quilômetros. A bordo, as poltronas Dormette (tradução literal de sleeperette) permitiam maior conforto na primeira classe, ou, oficialmente, Royal Viking De Luxe. Havia ainda a possibilidade de se comprar leitos, pagando-se um adicional ao preço das passagens.

As linhas foram mais uma vez alteradas: o voo SK 957 operava às terças-feiras, saindo de Estocolmo para Copenhague, Frankfurt, Zurique, Lisboa, Recife, Rio, São Paulo, Montevideu, Buenos Aires e Santiago; o voo SK 955 saía aos sábados de Estocolmo e fazia escalas em Copenhague, Praga, Genebra, Lisboa, Recife, Rio, Montevideu, Buenos Aires e Santiago.

Nesse mesmo ano de 1957, a SAS e a Varig assinaram o primeiro de uma série de acordos comerciais que uniriam as duas companhias pelas décadas seguintes. As empresas passaram a oferecer os chamados voos triangulares: passageiros agora podiam comprar, nas lojas da Varig em todo

Finalmente, em 5 de dezembro de 1961, foram empregados nas rotas para a América do Sul. Com um detalhe: a SAS e a Swissair assinaram um acordo de cooperação em vários de seus voos intercontinentais. A rota para a América do Sul passou a ter três voos semanais em cooperação, sendo dois operados pela empresa suíça (SR 463 chegando ao Brasil às quintas e SR 461 aos domingos com DC-7C) e um único serviço semanal operado pela SAS: era o SK 955 com equipamento DC-8. Este partia de Estocolmo às 16h05 das terças-feiras e passava por Oslo, Copenhague, Praga, Genebra, Lisboa, Dacar e Rio, onde chegava às 9h30 da quarta-feira. Rumava então para Viracopos, pousando às 11h30. Depois prosseguia para Montevideu, Buenos Aires e Santiago, onde finalmente concluía a viagem às 17h10.

No dia seguinte, quinta-feira, o DC-8 iniciava o retorno como SK 956, partindo da capital chilena às 9h00, fazendo escalas nas mesmas cidades



O DC-8-62 da Douglas foi o último da linha operado pela SAS e por sua subsidiária charter, a Scanair.



Gianfranco Beiling

Ao final da década de 1970, o DC-10 entrou na malha sul-americana. À esquerda, a primeira pintura e, abaixo, a última.

e Copenhague. Durante o restante da década, os serviços da SAS para o Brasil sofreram poucas alterações. Em algumas ocasiões, a empresa colocou nos serviços sul-americanos os Douglas DC-8-63 de fuselagem alongada, com capacidade para 16 assentos na primeira classe e 184 na classe turista.

SAS na era wide-body

Os primeiros jatos wide-body da SAS haviam sido entregues em 1971. A companhia operava os Boeing 747 e McDonnell Douglas DC-10-30 desde 1974. No entanto, por decisão do governo brasileiro, sempre sensível aos interesses da Varig, as empresas europeias só poderiam operar com jatos de fuselagem larga em seus serviços ao Brasil quando a Varig tivesse condições de fazer o mesmo. A "era wide-body" para a América do Sul teria que aguardar até quase o final da década. Em 3 de novembro de 1979, essas rotas finalmente passaram a ser servidas com os jatos DC-10 da SAS e da Varig. A configuração do trijato era de 16 assentos na Royal Viking Class e 254 na classe turista. Em 1979, a SAS servia 102 cidades em 50 países, com um sistema de rotas não duplicadas que cobria 264 mil quilômetros.

Os voos continuavam sendo dois por semana, mas a linha teve a supressão de várias cidades e países. O SK 956 partia de Buenos Aires aos domingos às 14h50, pousava em Viracopos às 17h15, no Galeão às 19h05 e partia para Lisboa às 20h15. De lá, voava direto para Copenhague, onde chegava às 13h40 da segunda-feira. O SK 958 operava a partir de Buenos Aires às quintas, decolando às 14h50, fazia rápida escala em Montevideu às 16h35, prosseguia sem escalas ao Galeão, onde pousava às 19h05, e partia em seguida para Lisboa às 20h15. Voava da capital lusitana direto para Copenhague, onde chegava às 13h40 das sextas-feiras. Já a Varig operava o RG 754 aos sábados: partidas às 22h00 do Rio, com escalas em Lisboa e Londres, chegando a Copenhague às 17h40 do domingo.

Em meados dos anos 1980, a SAS optou por eliminar os voos para pontos além do Rio. A partir daí, operava somente em caráter de code-share para Santiago, Montevideu e São



Paulo (Guarulhos), empregando Boeing 727-100 da Varig para todas essas ligações. Os DC-10-30 escandinavos operavam dois voos semanais, às quintas e domingos, entre Rio (partidas às 20h35), Lisboa e Copenhague, onde chegavam às 13h15. Ambos os voos eram designados SK 958. Os voos rumo sul (SK 957) partiam da capital dinamarquesa às 20h05 todas as quartas e sábados, pousando no Galeão às 7h30 às quintas e domingos, após rápida escala em Lisboa.

Mas seria justamente em 1990 que a SAS faria sua última e notável mudança nos serviços para o Brasil. Um velho sonho de toda empresa aérea – o voo sem escalas – finalmente tinha condições técnicas para sua realização. A companhia havia recebido em maio e junho daquele ano um par de jatos Boeing 767-283ER de longo alcance e capacidade ETOPS (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards), encomendados justamente para os serviços ao Brasil. Ou seja: aqueles Boeing 767-200 da SAS eram perfeitos para operar sem escalas entre a Escandinávia e o Brasil. O feito, primeiro e único até hoje, valeu até a mudança de destino final ou *gateway*. Os voos SK 956 passa-

ram a operar três vezes por semana (terças, sextas e domingos) decolando às 22h00 de Guarulhos e voando sem escalas os 10.413 quilômetros até o aeroporto de Kastrup, em Copenhague. Voltavam como SK 955, decolando de Kastrup às 21h05 todas as segundas, quintas e sábados, pousando em Guarulhos às 7h15 nos dias seguintes.

Posso testemunhar em primeira pessoa o quão notáveis eram esses voos. Experimentei os serviços da empresa em 21 de dezembro de 1990 voando na nova classe executiva, ou Royal Business Class, do 767-283ER matriculado SE-DKP, batizado de "Sigrid Viking". Todas as aeronaves da SAS recebiam nomes de antigos vikings famosos. A divisão do país de matrícula da aeronave (neste caso, Suécia) é que escolhia o nome do *viking* a ser homenageado.

Mas voltemos ao voo: as refeições, o trata-

mento dispensado a bordo pelas amáveis e belíssimas comissárias e o conforto dos assentos fez com que a longa viagem passasse rápida e confortavelmente. Muito ajudou o fato de que esse par de jatos estava configurado com apenas 150 poltronas, sendo que, destas, 77 eram de classe executiva. A exemplo do que havia ocorrido com os DC-4 quase 50 anos antes, a SAS havia optado por um número menor de poltronas, aumentando o conforto e reduzindo o peso das aeronaves, garantindo maior margem operacional para os dois Boeing.

A despeito de toda essa qualidade, um voo longo como esse tinha que manter altos níveis de ocupação para ser lucrativo. A recessão mundial deflagrada com a invasão do Kuwait em janeiro de 1991 provocou uma forte retração em viagens internacionais. A crise econômica no Brasil, nos primeiros anos do governo Collor, em nada ajudava as já combatidas vendas na linha São Paulo-Copenhague, que tem uma clara dependência de tráfego de caráter executivo. O ano de 1991 fechou com perdas significativas para a companhia e não coube à SAS outra alternativa senão interromper os serviços menos lucrativos, entre os quais a linha para o Brasil, último destino da companhia na América do Sul. O último *viking* deixou o território brasileiro em dezembro de 1991, depois de 45 anos de serviços impecáveis.

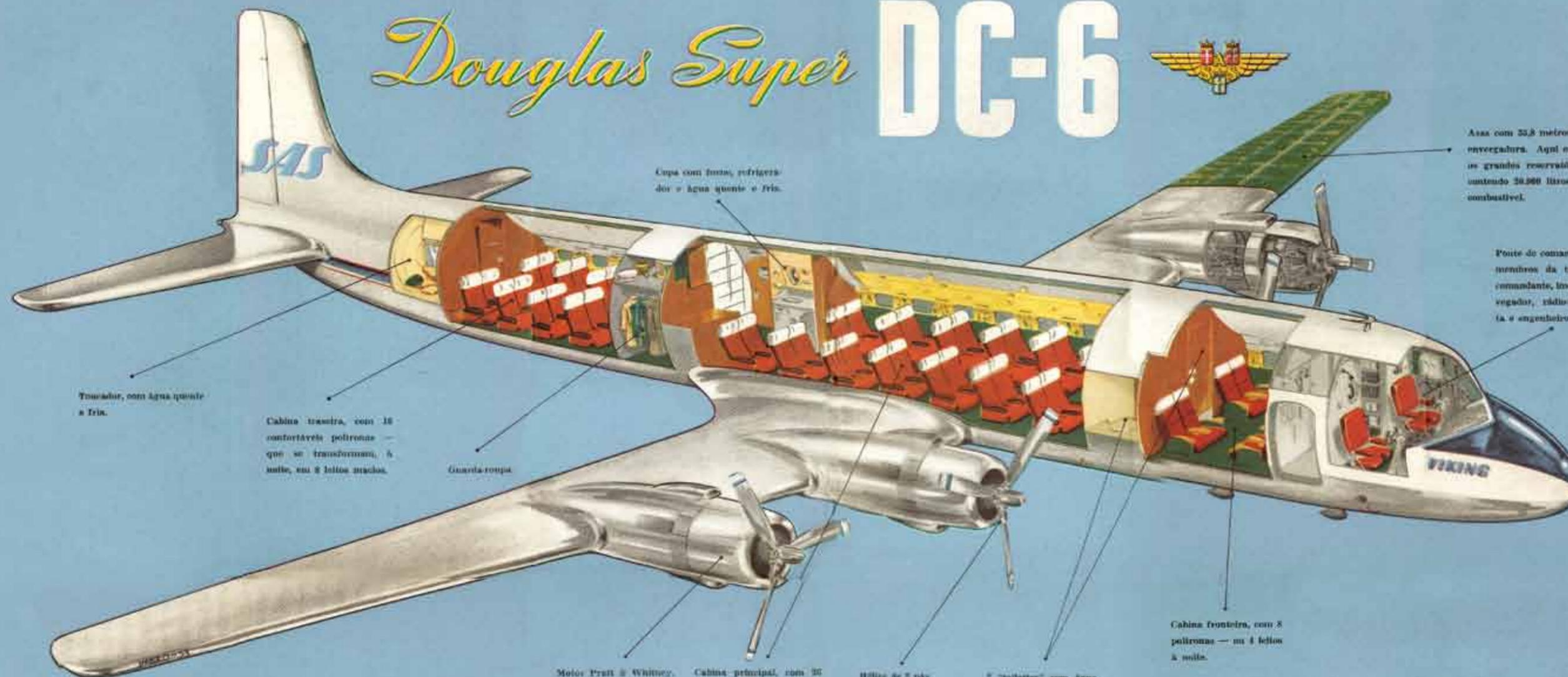
Ficaram para sempre as lembranças desta notável companhia. A visão dos Douglas DC-8 e DC-10 decorados com a representação dos *drakkar*, os barcos usados pelos antepassados vikings, marcou minhas memórias e me impressiona até hoje. O consolo é saber que a SAS segue oferecendo serviços de alta classe e qualidade entre a Europa, Oriente Médio, América do Norte e Ásia. Hoje, a SAS é sinônimo de segurança e qualidade em mais de 40 países. Mas não há como negar que os elegantes jatos do consórcio escandinavo (e suas deslumbrantes comissárias) ficarão para sempre a povoar as aerovias dos meus sonhos.

A SAS encomendou dois 767-200ER exclusivamente para os voos da América do Sul. Infelizmente, não voaram por muito tempo.



Gianfranco Beiling

Douglas Super DC-6



Asas com 33,8 metros de envergadura. Aqui estão os grandes reservatórios contendo 20.000 litros de combustível.

Ponte de comando para 5 membros da tripulação: comandante, imediato, navegador, rádio-telegrafista e engenheiro.

Toualheiro, com água quente e fria.

Cabina traseira, com 10 confortáveis poltronas — que se transformam, à noite, em 8 leitos macios.

Guarda-roupa

Motores Pratt & Whitney.

Cabina principal, com 36 poltronas (incluindo 2 de Luxe).

Hélice de 2 pás reversíveis.

2 "toilettes" com água quente e fria, navalha elétrica etc.

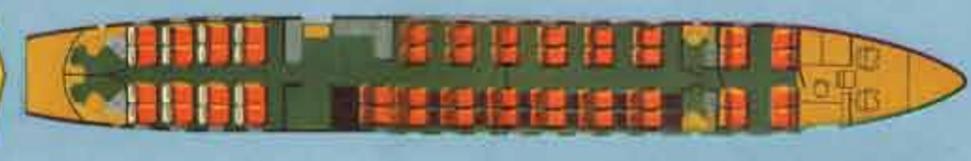
Cabina dianteira, com 8 poltronas — ou 4 leitos à noite.

DOUGLAS SUPER CLOUDMASTER (DC-6B) — Serviço Royal Viking —

Fuselagem	32,5 m.
Envergadura	55,8 m.
Área das asas	135,9 m ²
Altura do solo	8,70 m.
4 motores Pratt & Whitney R-2800, de 2.500 c.v. cada	
Velocidade máxima de voo	645 km/h
Velocidade de cruzeiro	445 km/h
Altitude máxima	8.000 m.
Alcance de ação	6.800 km.
Peso máximo de decolagem	48.500 kg.
Capacidade combustível	20.000 l.
Consumo por hora	1.425 l/h
Tripulação	5 pessoas
Passageiros (Royal Viking)	50 pessoas
Passageiros (Tourist)	75 pessoas

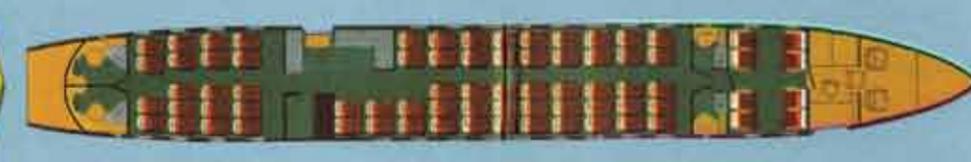
Tipo Royal Viking de Luxe

Esta versão do Super DC-6 oferece aos passageiros a última palavra em conforto. O número de passageiros é de 50 na cabina principal. Gera-se as poltronas-leito "Dormite" instrumentos reguláveis, desmonte reparador e possível durante a viagem. Na cabina traseira, V, pode dispor de leitos amplos e macios — mediante pequena taxa adicional.



Tipo Globetrotter

O Globetrotter é a resposta àqueles que desejam conforto e serviço de 1ª classe — e dispõem pouco. O Globetrotter, versão do Super DC-6, tem 70 lugares em três cabines. Poltronas reguláveis, cômodas e macias, eliminam todo o cansaço durante o voo.



Tipo Combined

Em determinadas rotas, SAS utiliza seus Super DC-6, que dispõem de primeira classe e classe turista. Isto permite a V, escolher a maneira de viajar que mais lhe agrada. Neste avião há 56 poltronas na cabina principal e na cabina dianteira (classe turista), e 10 poltronas na cabina traseira (primeira classe).



Se lhe ocorreu a possibilidade de os motores não conseguirem mover o pesado avião? Não se preocupe com esta eventualidade, pois, para levar o avião, bastariam apenas dois dos seus potentes motores de 2.500 c.v. O Super DC-6 tem uma velocidade de 445 quilômetros por hora, que pode ser elevada para 645, quando necessário. Embora o aparelho pese "apenas" 48 toneladas, a potência total dos 4 motores — 10.000 c.v. — quase se equipara a de um transatlântico de tamanho médio. As asas têm uma área de 135,9 metros quadrados — o espaço ocupado por um apartamento de 6 peças. Além de sustentarem o avião, as asas exercem ainda importante função: servem para armazenar os 20.000 litros de combustível que consaz durante a viagem. Com tal quantidade de combustível, um autônomo

vel poderia rodar durante cinco anos... O consumo dos potentes motores é, porém, enorme: 1.425 litros de combustível de alta qualidade por hora. Mas, em virtude da velocidade e do curto tempo de viagem, a carga de combustível é mais do que suficiente — mesmo para um voo transoceânico. Os motores produzem a energia elétrica necessária a bordo. Para sua lâmpada de leitura, sua navalha elétrica, para o forno da copa e centenas de diferentes fins, cerca de 25.000 watts são produzidos. Essa grande quantidade de energia, quase a mesma consumida em vinte lares, é fornecida por 4 geradores acionados pelos motores. Para distribuí-la, mais de 22,5 quilômetros de fios se dirigem para todas as partes do avião, com 600 lâmpadas e 200 comutadores localizados em diferentes lugares.

O DC-6 tinha três configurações de interior, adaptando-se a diferentes mercados.

Este folheto foi editado no início dos anos 1950.