

A aviação comercial do pós-guerra

Com o fim da guerra, um modelo em especial era muito popular entre as companhias nacionais: o *Douglas DC-3* (versão civil do C-47), que era vendido muito barato como excedente de guerra pelos americanos (Figuras 102 e 103). A criação de novas empresas de aviação foi muito grande. O baixo custo dos aviões e o preço dos combustíveis estimularam o aumento da oferta. No final da década de 1940, mais de 20 companhias aéreas nacionais operavam serviços regulares (BETING; BETING, 2009, p. 58).



Figura102: *Douglas DC-3*, da Vasp

Fonte: Jetsite, fotografia do arquivo da Revista Flap Internacional, disponível em:
<http://www.jetsite.com.br/2008_v35/ShowImage.aspx?img=PPSPO.jpg>, acesso em 13/07/2001



Figura 103: Interior de um *Douglas DC-3*, da antiga Varig

Fonte: Foto do acervo do museu Varig, reproduzida do livro “Varig Eterna Pioneira”, Gianfranco Beting e Joelmir Beting – Porto Alegre: EdiPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009. 267 p. p. 59

Em 1946, a aviação comercial brasileira deu um salto de qualidade, com a introdução do quadrimotor turbo hélice da *Lockheed*, o L-049 *Constellation* (figura 104) nas rotas da Panair do Brasil (JETSITE, 2011).



Figura 104: *Constellation L-049* da Panair do Brasil

Fonte: Jetsite, fotografia de Bruno Rotta Jr, do arquivo da Revista Flap Internacional, disponível em: http://www.jetsite.com.br/2008_v35/ShowImage.aspx?img=PP-PDA-BR1.jpg, acesso em 13/07/2001

Em 2 de agosto de 1955, a Varig iniciou os voos regulares do Brasil para Nova York com um novo modelo de *Constellation*: o “*Super G*” (Figura 105).



Figura 105: *Super Constellation L-1049G – Super G* - da Varig

Fonte: Jetsite, fotografia do arquivo, disponível em:

<http://www.jetsite.com.br/2008_v35/ShowImage.aspx?img=PP-VDA.jpg>, acesso em 13/07/2001

O quadrimotor da Varig tinha uma configuração interna muito generosa para os passageiros da época. Além de uma espaçosa classe econômica, o avião oferecia poltronas-leito na 1ª classe (figura 106) (BETING; BETING, 2009, p. 58).



Figura 106: Interior do *Constellation*

Fonte: Foto do acervo do museu Varig, reproduzida do livro “Varig Eterna Pioneira”, Gianfranco Beting e Joelmir Beting – Porto Alegre: EdiPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009. 267 p. p. 77

As duas gerações do *Constellation* foram operadas por empresas Brasileiras ao longo de mais de 25 anos de serviços prestados. Os “*Connies*”, como eram carinhosamente chamados, reinaram absolutos até serem superados pelo jatos puros, no final da década de 1950.

A Ponte Aérea Rio-São Paulo e o *Electra II*

A “ponte aérea Rio-São Paulo” foi apresentada ao mercado no início de julho de 1959. Os gerentes da Varig, Vasp e Cruzeiro do Sul resolveram coordenar os horários das saídas de seus voos de Congonhas e racionalizar os embarques, permitindo aos passageiros das três empresas que entrassem no primeiro avião disponível de qualquer uma delas. Ao final do dia realizavam a compensação dos bilhetes (BETING; BETING, 2009, p. 83-84).

O *Lockeed Electra II* L-188 (Figura 107) se transformou no maior símbolo da Ponte Aérea. Voou com conforto e pontualidade por quase trinta anos ininterruptos entre o Rio e São Paulo, sem nenhum acidente fatal nesse tempo.



Figura 107: Os *Electras II* da Varig, símbolo absoluto da Ponte Aérea por quase 30 anos

Fonte: Jetsite, foto de Daniel Carneiro, disponível em:
<http://www.jetsite.com.br/2008_v35/ShowImage.aspx?img=PP-VJO-SDU-DC.jpg>, acesso em
13/07/2011

O interior do L-188 era muito confortável para um avião de classe única. A medida de repetição das poltronas era de 34" (863 mm), bem maior que nos aviões que fazem a rota atualmente. Havia um requinte disputado entre os passageiros: o espaçoso *lounge* na parte traseira dos aviões (figura 108).

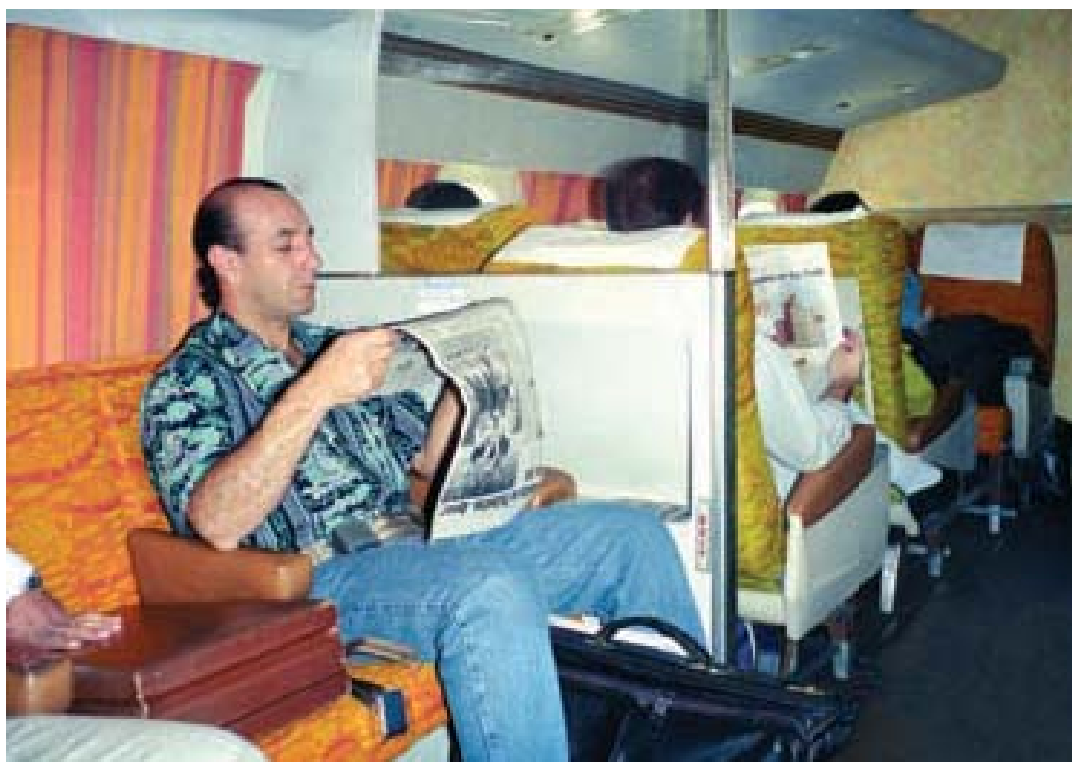


Figura 108: O *lounge*, na parte traseira dos *Electras II* da Varig

Fonte: Foto de Gianfranco Beting para a Revista Flap Internacional, ed. março/2007, p.68

Nas palavras de Beting, “os céus do Brasil começaram a perder parte do seu encanto no final de 1991”. Naquela ocasião, três B737-300 decretaram o início da aposentadoria dos *Lockheed Electra II* no Brasil. A “Era Romântica da Aviação” entrava mesmo em seu crepúsculo. “Para muitos, o *Electra* era mais do que um símbolo. Era um amuleto” (BETING; BETING, 2009, p. 202).

Vale destacar a frase do humorista Jô Soares, que comentou a troca dos *Electras II* pelos jatos B737-300: “De que adianta ganhar quinze minutos a menos de vôo se eu vou perder quinze centímetros de espaço na poltrona?”. “No dia 5 de fevereiro de 1992, o PP-VLX encerrou quase três décadas de

serviços cumpridos com conforto, segurança e classe inigualável. Ao ‘cortar’ os motores, encerrou uma época da aviação”. (BETING; BETING, 2009, p. 204).

A era dos jatos

Beting (2009) e Pereira (1987) registram a entrada em operação do quadrimotor *Havilland Comet 1* (Figura 109), em 2 de maio de 1952, como o acontecimento que inaugurou uma nova era na aviação: a era dos jatos.



Figura 109: *Havilland Comet 1*, primeiro jato puro no mundo

Fonte: *Century of Flight*, disponível em:

<[http://www.century-of-](http://www.century-of-flight.net/Aviation%20history/coming%20of%20age/De%20Havilland%20Comet.htm)

[flight.net/Aviation%20history/coming%20of%20age/De%20Havilland%20Comet.htm](http://www.century-of-flight.net/Aviation%20history/coming%20of%20age/De%20Havilland%20Comet.htm)> Acesso em

03/09/2011

Coube ao *SE-210 Caravelle*, bimotor fabricado pela *Sud Aviation* francesa, a honra de ser o primeiro jato puro a voar com a bandeira brasileira na fuselagem, também com as cores da Varig, em agosto de 1959 (Figura 110).



Figura 110: *Caravelle* da Varig, primeiro jato puro a voar no Brasil, em 1959

Fonte: Foto do acervo do Aero Museu, reproduzida do livro “Varig Eterna Pioneira”, Gianfranco Beting e Joelmir Beting – Porto Alegre: EdiPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009. 267 p. p.89

Embora encomendado em setembro de 1957, o 1º B-707 (PP-VJA) da Varig, por conta de atrasos na produção, somente chegaria ao Brasil em 1960 (Figura 111).



Figura 111: 1º B-707 da Varig, PP-VJA, recebido em 1960

Fonte: Foto do acervo do museu Varig, reproduzida do livro “Varig Eterna Pioneira”, Gianfranco Beting e Joelmir Beting – Porto Alegre: EdiPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009. 267 p. p.87

Segundo Pereira (1987), a Panair do Brasil somente iniciou a operação com jatos *Caravelle* em setembro de 1962. Todavia, foi dela a iniciativa de encomendar os primeiros jatos. Em março de 1953, a Panair anunciou a encomenda de quatro aviões *Comet 2*, de longo alcance, junto com a opção para mais dois *Comet 3*. O sonho de iniciar a aviação a jato no Brasil se desfez quando dois acidentes com o *Comet*, em 1954, foram atribuídos a um erro de projeto, obrigando a Panair a cancelar os seus pedidos. Somente em 1961 receberia o seu primeiro jato: o Douglas DC-8 (Figura 112).



Figura 112:DC-8 da Panair, em 1961

Fonte: Foto do arquivo da Flap Internacional, reproduzida do livro “Varig Eterna Pioneira”, Gianfranco Beting e Joelmir Beting – Porto Alegre: EdiPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009. 267 p. p.117

Em 1963, A Varig iniciou a operação com o *Convair 990A* (Figura 113), herança do consórcio Real-Aerovias, que tinha sido encomendado antes da absorção do consórcio pela empresa gaúcha.



Figura 113:Convair 990A da Varig, em 1961

Fonte: Foto do arquivo Varig, reproduzida do livro “Varig Eterna Pioneira”, Gianfranco Beting e Joelmir Beting – Porto Alegre: EdiPUCRS; São Paulo: Beting Books, 2009. 267 p. p.113

Assim, os três grandes quadrimotores a jato americanos dividiram os céus brasileiros com o *Caravelle* francês no início da década de 1960, mas somente os aviões da Boeing e Douglas sobreviveram e se multiplicaram nos anos seguintes, criando uma hegemonia que somente seria quebrada na década de 1980, com o surgimento da gigante europeia *Airbus*, com sede em Toulouse, na França. A principal característica que define o conforto no interior dos primeiros grandes jatos é a disposição das poltronas triplas lado a lado com um único corredor central. Tal solução de layout, somada às dimensões transversais da cabine de passageiros, muito similares, criaram uma restrição

de design que limita o conforto a bordo dos aviões até os dias de hoje: a reduzida distância entre os braços das poltronas.