



Viajando através de anúncios:

Interiores de aeronaves de passageiros vistos pelo olhar da publicidade

Introdução

Os interiores de aeronaves comerciais constituem-se em um segmento da história do design pouco explorado, tanto pela literatura aeronáutica quanto pela historiografia do design.

A literatura dedicada ao estudo e à análise das aeronaves geralmente enfatiza aspectos puramente técnicos e operacionais, pouca importância é dada aos interiores e aos profissionais responsáveis pelos projetos. Isto é particularmente evidente na iconografia apresentada neste tipo de publicação, onde quase todos os detalhes das aeronaves são mostrados: motores, trens de pouso, cabines de comando etc. , mas raramente são mostrados detalhes dos interiores das cabines de passageiros e mais raramente ainda comenta-se sobre os responsáveis pelos projetos de design de interiores.

Os autores que dedicam-se a documentar a história do design também reservam pouco espaço (tanto em termos de informação quanto de imagens) às contribuições de designers, arquitetos e decoradores aos interiores aeronáuticos, o que configura uma omissão particularmente grave, em vista da longa tradição de associação entre designers, como Henry Dreyfuss, Walter Dorwin Teague, Raymond Loewy e Harley Earl, e empresas (Boeing, Convair, Douglas e Lockheed).

É justamente o material publicitário de fabricantes de aeronaves e companhias de aviação que vai privilegiar e enfatizar a importância da ambientação de cada aeronave, reforçando a idéia de que os interiores eram, de fato, o fator diferenciador entre aeronaves que, do ponto de vista técnico e operacional, apresentavam performance e configuração muito semelhantes.

A publicidade, ao contrário, lança um olhar muito particular sobre os espaços internos das aeronaves comerciais. Quando faz uso da ilustração, esta é cuidadosamente elaborada de modo a tornar os ambientes mais amplos, claros e aparentemente mais acolhedores. Mesmo quando se utiliza da fotografia, a imagem não é uma representação fiel da realidade. Os ângulos de enquadramento são cuidadosamente escolhidos e atores tomam o lugar de

passageiros reais (Marilyn Monroe, por exemplo, posou para fotos publicitárias de interiores do Douglas DC-6, quando ainda era conhecida como Norma Jean Baker).

Tanto no caso de anúncios baseados em ilustrações, quanto daqueles baseados em fotografias, o efeito final é o mesmo, oscilando entre a fantasia e o onírico. Passageiros eternamente sorridentes parecem experimentar um transe de prazer enquanto são transportados suavemente pelo ar.

Ainda assim, os anúncios publicitários podem se constituir em uma útil ferramenta de pesquisa, quando se trata de documentar as transformações no design de interiores aeronáutico nos últimos 60 anos. Para este artigo, uma série de anúncios, em sua maioria publicados na revista *Seleções do Reader's Digest*, a partir de 1942, até o início da década de 1960, irá proporcionar uma interessante fonte de imagens originárias de uma época há muito esquecida, quando o transporte aéreo era sinônimo de luxo, conforto e sofisticação.

Os hidraviões

Hidraviões podem ser considerados como uma das mais elegantes formas de transporte aéreo e é significativo que a Inglaterra tenha sido um dos últimos operadores desta categoria de aeronave.

Desde os primórdios da era dos hidraviões até os vôos gloriosos da Pan American e sua frota de “Clippers voadores”, o vôo em hidraviões tem sido comparado a viajar em um navio transatlântico, compartilhando, ao menos em parte, a atmosfera romântica dos luxuosos *Queen Mary*, *Normandie* e *United States*. Esta analogia não surgiu por acaso, ao contrário, ela foi cuidadosamente construída no design de interiores dos hidraviões e reforçada pelo departamento de publicidade de fabricantes e operadores, como visto em uma série de anúncios da companhia Short Bros. aqui reproduzidos (figuras 1,2 e 3).

A companhia Short Bros. é descrita como: “fabricante de transatlânticos aéreos” e o texto inclui uma série de termos náuticos como: “cobertas, camarotes” e chega mesmo a comparar o Short *Sandringham* (uma aeronave derivada do avião de patrulha *Sunderland*, utilizado pela Real Força Aérea durante a Segunda Guerra Mundial) ao navio capitânea de Cristóvão Colombo,

ao comparar as dimensões da aeronave como sendo “do tamanho da *Santa Maria*”.

O caráter náutico dos interiores dessas aeronaves pode ser relacionado com a arquitetura naval, não só em termos de *décor*, mas também de uma forma mais direta, através da contratação de arquitetos navais e designers de iates para realização dos projetos. Exemplos desta prática podem ser encontrados no Blohm und Voss Bv 222, originalmente projetado como aeronave transatlântica da Lufthansa (e posteriormente utilizado como avião de patrulha e transporte pela Luftwaffe durante a Segunda Guerra Mundial) e nos interiores dos Sikorsky S-40 e S-42, operados pela Pan American durante a década de 1930.

A era dos motores a pistão

A aviação civil experimentou um período de enorme expansão após 1945. O mercado de aeronaves de passageiros era virtualmente dominado pelos aviões norte-americanos, como a família Douglas DC-4/DC-7, o Lockheed *Constellation* e o Boeing *Stratocruiser*. Todas estas aeronaves possuíam interiores projetados pelos designers E. Gilbert Mason (projetou poltronas, toaletes e galleys para o DC-6 e trabalhou com Henry Dreyfuss para a Lockheed), Henry Dreyfuss (Lockheed *Super Constellation*) e Walter Dorwin Teague (Boeing *Stratocruiser* e posteriormente todas as aeronaves comerciais da Boeing, até o modelo 777).

A Douglas sempre se preocupou com o problema do ruído e, conseqüentemente, com o isolamento acústico no interior das cabines desde os dias do Douglas DC-3, e o anúncio aqui apresentado (figura 4) evidencia que esta preocupação era um importante critério de projeto até a série DC-6/DC-7 (na verdade o problema, relativo aos motores a explosão, não se limitava apenas ao ruído, mas principalmente à vibração gerada pelos enormes motores radiais de 28 cilindros).

O surreal anúncio com o apropriado título: “A janela com o dedo no ouvido”, também faz menção à qualidade do “traçado Douglas” (obviamente o tradutor encontrou uma grande dificuldade para traduzir a palavra *design*), como forma de proporcionar um ambiente mais silencioso e portanto mais

confortável durante o voo. As janelas “anacústicas” do DC-6/DC-7 empregavam painéis triplos mas, ainda assim, nos assentos localizados na mesma linha dos motores, o nível de ruído e vibração eram muito altos.

A Boeing, que não pretendia ser deixada para trás na corrida pelo mercado de aeronaves comerciais, desenvolveu um dos mais luxuosos aviões de passageiros do pós guerra, o *Stratocruiser*. Tratava-se de um gigante de dois pisos que possuía um bar no convés inferior, acessível por uma escada circular (a idéia de um segundo piso, acessível por uma escada tipo caracol, seria novamente adotada nas primeiras versões do Boeing 747, quase 30 anos depois).

Alguns detalhes do *Stratocruiser* podem ser apreciados no anúncio de página dupla da Pan American (figura 5) intitulado: “Mais agradável”, que refere-se ao grande avião como: “Strato Clipper”, outro exemplo de terminologia náutica originária da época dos hidraviões. No anúncio podem ser vistas duas ilustrações que mostram detalhes da sofisticada poltrona desenvolvida pela Boeing, a um custo de \$ 250.000 dólares. Todos os botões de chamada e controles foram incorporados à poltrona (ao se levantar da poltrona, automaticamente acendia-se um aviso luminoso sobre a mesma, indicando que o lugar encontrava-se ocupado). Tratava-se portanto de uma das primeiras, senão a primeira, poltrona eletrônica na história do transporte aéreo. A Pan American contratou Howard Ketcham, especialista em cores e iluminação de ambientes para, através de um elaborado estudo cromático, fazer parecer mais amplo o interior do *Stratocruiser*. O “efeito tubo” (decorrente da longa fuselagem pressurizada de seção circular) era combatido alternando-se as cores das poltronas em cada um dos salões da aeronave e procurava-se aumentar a sensação de amplitude da cabine aplicando-se cores mais escuras no piso e parte inferior das paredes laterais, enquanto que tons progressivamente mais claros eram empregados nas paredes laterais e teto.

A razão para se investir fortunas no desenvolvimento de sofisticadas e complexas poltronas não é difícil de identificar. Com a “aposentadoria” dos hidraviões (cujos interiores eram divididos em áreas especializadas para dormir, comer e relaxar, que estimulavam o passageiro a deslocar-se pela aeronave) e o advento do transporte aéreo massificado após a Segunda Guerra Mundial (com todos os benefícios e problemas decorrentes do

processo), os passageiros permaneciam então confinados aos seus assentos durante a maior parte do tempo. Todas as atividades deveriam acontecer nas poltronas e, mesmo em aviões mais rápidos, como o *Connie* (*Constellation*) e o DC-7, isto significava que os passageiros deveriam passar muitas horas presos a seus assentos. Medidas deveriam ser tomadas para minorar o desconforto decorrente do confinamento e tanto a Boeing quanto a Douglas (que adotara a prática de projetar suas próprias poltronas desde o DC-6) e os fabricantes de poltronas, desenvolveram uma grande variedade de poltronas para aviões, batizadas com sugestivos nomes como: *Sleeperettes* ou *Couchettes* (o nome não importava, contanto que a terminação fosse “ette”), ou seja, algo como *dorminettes* e *sofanettes*.

A Lockheed, em uma série de anúncios do *Super Constellation*, foi uma das poucas empresas a mencionar a autoria do projeto de interiores de sua aeronave. Henry Dreyfuss é apresentado como *industrial designer* e ilustrações coloridas descrevem detalhadamente os interiores compartimentalizados do avião, a marca registrada de Dreyfuss, tanto no projeto de interiores de trens, quanto de aeronaves (figura 6).

Salões a jato

Em meados da década de 1950, Boeing, Douglas e Convair competiam na corrida para colocar em serviço a segunda aeronave comercial a jato (é apropriado mencionar que a honra de haver iniciado a operação de aeronaves comerciais a jato cabe aos ingleses, com o De Havilland *Comet*).

A Boeing e a Douglas iniciaram a chamada “batalha das polegadas”, para decidir quem produziria o avião mais espaçoso. Inicialmente a Douglas parecia levar vantagem sobre o Boeing 707, o interior de sua aeronave, O DC-8, havia sido dimensionado a partir do “percentil 95%”, uma indicação de que a empresa utilizava-se de manequins antropométricos desde a década de 1950. Porém quando a USAF (United States Air Force) constatou que o *Dash 80*, o protótipo militar de aeronave cargueira e de reabastecimento, do qual se originou a versão civil 707, era estreito demais para transportar containers, a Boeing (pressionada pelas companhias aéreas que ameaçavam encomendar o avião da Douglas) iniciou um programa de redesenho da fuselagem que

finalmente deu ao 707 uma vantagem de exatamente uma polegada (2,54 centímetros) sobre o DC-8.

As aeronaves a jato americanas possuíam salões, geralmente situados nos extremos da cabine de passageiros, os quais podem ser descritos como os últimos bastiões do glamour no transporte aéreo.

O anúncio da Boeing (figura 7) menciona que: “seu café se manterá sereno”, destacando uma das principais características dos novos jatos: ausência de vibração. O anúncio, no entanto, não menciona que os jatos não estavam livres da turbulência, obrigando o passageiro a manter uma constante vigilância sobre a xícara, de modo a proteger seu colo e os sofisticados grafismos que adornavam as paredes do 707 (projeto de Walter Dorwin Teague).

A Douglas publicou uma série de anúncios (figuras 8 e 9) nos quais o elemento central era o salão aéreo. O DC-8 é descrito ou como: “o avião de passageiros mais luxuoso do mundo” ou “o jato mais elegante do mundo”, e ambos os anúncios destacam o fato de que todos os botões de serviço estavam localizados na poltrona: “bem a mão”, um fato também mencionado no material promocional da companhia (figura 10). Estas poltronas (figura 11), chamadas *Palomar*, foram projetadas por uma equipe de designers da Douglas e, em 1959, foram agraciadas com o prêmio de excelência em design, conferido pelo Industrial Designers Institute.

Raymond Loewy também projetou interiores do Douglas DC-8 para a United Airlines, mas um dos projetos de interiores mais fascinantes realizado para esta aeronave foi aquele desenvolvido pelo arquiteto italiano Ignazio Gardella, para a Alitalia, em 1960. As aeronaves da companhia italiana foram transformadas em “galerias de arte voadoras”, quadros de pintores italianos estavam expostos nas paredes divisórias dos salões e podiam ser adquiridos pelos passageiros.

O Convair 880, voando a 984 Km/h, podia ser considerado um bólido entre os jatos de primeira geração e a escolha de Harley Earl para projetar seus interiores parecia muito apropriada. Earl era fascinado por aviões e tornou-se o único designer a chegar ao posto de vice-presidente da General Motors. Ele foi o responsável por algumas obras primas do design formalista

norte-americano como o Cadillac 1948, cujos rabos-de-peixe foram inspirados pela cauda dupla do caça Lockheed P-38 *Lightning*.

O primeiro anúncio da Convair (figura 12) mostra algumas ilustrações do salão a jato, cujo estilo similar ao do desenho animado da década de 1960, *Os Jetsons*, era tão admirado pelos designers de Detroit, e o texto menciona que: “sua decoração de interior planejada por desenhistas famosos”, mas aparentemente não famosos o suficiente para ter seus nomes mencionados.

O segundo anúncio (figura 13) começa com o sugestivo título: “renascença na era do jato” (os rapazes do departamento de publicidade da Convair provavelmente eram da opinião de que tudo o que havia existido antes do Convair 880 deveria ser considerado como design de interiores medieval). O Convair 880 é descrito como o mais veloz jato comercial do mundo e que: “assinala um retorno à elegância através do traçado interior” (mesmo em 1961 os tradutores, brasileiros ou americanos, pareciam não saber o que fazer com a palavra design, embora os termos *interior design* e *industrial designer* já fossem corretamente empregados nos anúncios norte-americanos, desde a década de 1950, como visto na figura 6).

Os anúncios da Convair são particularmente interessantes pelo fato de estabelecer uma conexão entre os interiores do avião e os profissionais responsáveis pelo seu design:

Duas das principais firmas norte-americanas especializadas em desenho e estilo trocaram idéias com os planejadores da Convair para assegurar ao 880 o interior mais luxuoso da nova era do jato.

Infelizmente os anúncios não mencionam que as duas firmas eram aquelas de Harley Earl e da decoradora Dorothy Draper, conhecida no Brasil pela decoração do Hotel Quitandinha, em Petrópolis. Ainda assim as ilustrações proporcionam visualizar o arranjo interno do salão e as poltronas de formas orgânicas criadas por Earl.

O que há de novo?

Desde 2000, a comunidade da aviação comercial tem olhado ansiosamente para o consórcio europeu Airbus, a medida em que divulga detalhes da mais ambiciosa aposta do mercado de aviação civil: o mega-jumbo A 380. O gigantesco tamanho desta aeronave de dois pisos é suficiente, por si só, para atiçar nossa imaginação e sugerir interiores que resgatem o romance da era de ouro da aviação comercial. As fotos até agora divulgadas do mock-up da aeronave só fizeram adicionar querosene ao fogo da imaginação dos entusiastas da aviação, mas ao se contemplar o belíssimo anúncio da Wright Aeronautical Engines, publicado em julho de 1942 (figura 14) e intitulado: “potência para o transporte de toneladas”, fica uma pergunta no ar: Por que tanto barulho por causa de um avião que *só* tem dois pisos?

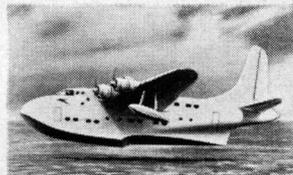


Sete horas—e tudo corre bem para este jovem viajante e sua mãe. Que maravilhosas histórias ela poderia contar-lhe, entretidas com a trama da fantasia, enquanto voam sobre o mar nas asas de uma enorme aeronave Short! É um belo hidro-avião, do tamanho da «Santa Maria» de Colombo, que desliza sobre as águas como um pássaro e corta as nuvens—tão serenamente—para pousar, suave, no outro lado do oceano.

O jantar é servido no convés superior, no salão-refeitório. O amplo casco de um hidro-avião Short proporciona espaço suficiente para duas cobertas, com bares para servir *cocktail*, salas de estar, e outras comodidades que não se encontram em aeroplanos de tamanho correspondente. Os passageiros saboreiam confortavelmente o jantar, com aquela sensação de

bem-estar que decorre de voar sobre o oceano num transatlântico aéreo.

Este ano, o ano vindouro—algun dia chegará sua vez de viajar. Consulte seu agente de viagens e, em seguida, as rotas servidas por aeronaves Short. Atualmente essas rotas vão do Reino Unido à África, Índia, China, Austrália e Nova Zelândia, e operam igualmente na América do Sul.



É um prazer voar num transatlântico aéreo!

Shorts CONSTRUTORES DE AEROBOTES

Short Bros. (Rochester and Bedford) Ltd., Rochester • Short and Harland Ltd., Belfast

Figura 1. *Seleções*, agosto 1947.

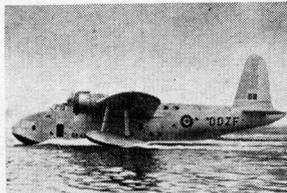


Em primeiro lugar, a idéia de voar é capaz de fazer alguém mudar de opinião e querer ser maquinista de trem. O embarque no aeródromo de Poole foi interessante, assim também a partida, mas, uma vez que o viajante assentou calmamente o curso da travessia para Sydney—bem, então talvez fosse mais emocionante manobrar uma máquina, com todos os seus sinais, apontamentos e outras indicações. Dir-lhe-emos: se o deixam ser o maquinista, vá por estrada de ferro. Em todas as demais oportunidades, vá de avião. Serve assim? Que lhe parece?

E quem não iria de avião, sempre que fosse possível? Alí há todo o luxo de um transatlântico, com espaçosos camarotes, bar, salão de refeições. Há dois convezes e lugar bastante para passear. A vida a bordo dum avião Short é como numa excursão

—e o viajante fica desconsolado após chegar ao seu destino—com tanta rapidez.

Os aviões Short estão voando pelo mundo inteiro —para cima e para baixo em toda a costa da América do Sul; da Inglaterra à Australásia; no Extremo Oriente, na África do Sul, na Escandinávia. Visite uma agência de viagens aéreas.



É divertido viajar nos transatlânticos aéreos

Shorts CONSTRUTORES DE TRANSATLÂNTICOS AÉREOS

*Short Bros. (Rochester & Bedford) Ltd., Rochester
Short & Harland Ltd., Belfast*

Figura 2. *Seleções*, junho 1947.



UMA INOCENTE
QUE DE LONGE
vai para a Inglaterra

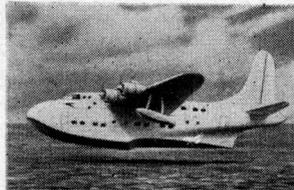


Dezesseis anos—e vai toda embevecida em sonhos encantadores, enquanto o gigantesco avião Short voa pelo espaço com o maior desembaraço. O que pensarão dela os parentes que tem na Grã Bretanha —“nossa prima da Nova Zelândia”—e o que pensará *ela* a respeito *deles*? Uma viagem por avião! Que sossego e que conforto, e como tudo é limpo e confortável, até parece estar-se no domínio dum sonho!

A hora do chá foi também interessante; as nuvens perpassavam brejeiras. Não obstante o pai ter cometido a indelicadeza de deixar-se ficar tanto tempo no convez superior, conversando sobre economia política com aquele professor, nem por isso ela se arrependeu de ter ficado sozinha a noite toda naquele espaçoso camarote. Se ao menos essa excursão

pudesse eternizar-se! Mas, por outro lado, lá estava a Inglaterra, também...

Viajando de avião ela podia divertir-se nos pontos de escala duma grande parte do mundo. De Poole a Sydney, Hong Kong ou África do Sul pela B.O.A.C.; na América do Sul pela Dodero ou Causa; na Escandinávia pela D.N.L. Uma boa agência de viagens pode informar-lhe como reservar passagem para uma excursão aérea.



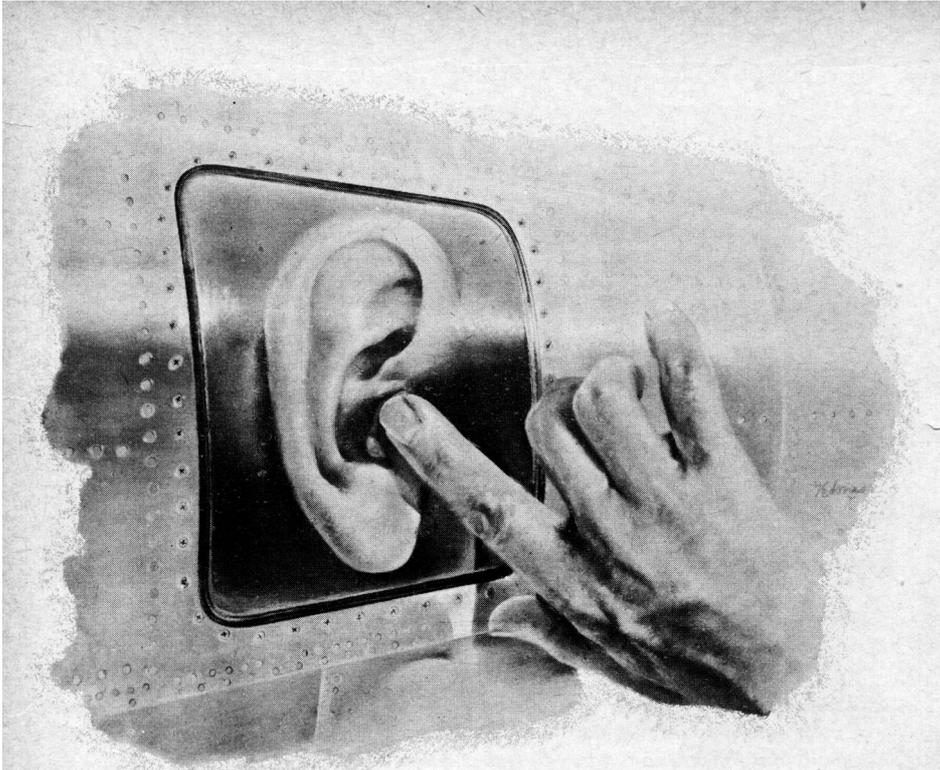
É divertido viajar nos transatlânticos aéreos

Shorts

CONSTRUTORES DE TRANSATLÂNTICOS AÉREOS

Short Bros. (Rochester & Bedford) Ltd., Rochester • Short & Harland Ltd., Belfast

Figura 3. *Seleções*, abril 1947.



A janela com o dedo no ouvido

A infiltração do som através as janelas do avião já está solucionada, graças às janelas *anacústicas* de vidraça múltipla do Douglas DC-6 e do novo DC-7. O ruído dos 4 grandes motores fica reduzido a um zumbido sonolento.

É ao *traçado correto* dos aviões Douglas que estamos devendo aperfeiçoamentos tais como paredes e janelas à prova do som, maior velocidade e

alcance, maior espaço para assentos e para estender as pernas, maior luxo . . . e *extras* tais como o condicionamento de ar e o aquecimento a radiação.

Traçado Douglas significa maior eficiência de vôo para as linhas aéreas, maior conforto e passagens mais baratas para V. Douglas vem sendo, desde 1935, o fator capital da expansão mundial das viagens aéreas econômicas.

Os

DOUGLAS

*transportam o dôbro das pessoas
que voam em todos os outros aviões combinados*

Figura 4. *Seleções*, abril 1954.

"Mais Agradável"

- é o que os viajantes experimentados dizem sobre as viagens "via Clipper PAA"*



Primeira a ligar pelos ares os seis continentes, a Pan American é líder no transporte aéreo internacional.

Quer sua viagem seja entre um continente e outro, num luxuoso "Strato" Clipper de dois andares, ou um rápido passeio de fim de semana — você compreenderá pronta-

mente o motivo porque a PAA é a companhia preferida dos viajantes veteranos. O serviço é atencioso e amigável, a hospitalidade é genuína. E cada detalhe de um voo reflete mais de 20 anos de experiência em servir os viajantes mais exigentes de todo o mundo.

O veloz Clipper tipo Convair — amplamente utilizado em viagens curtas



Você encontrará pessoas agradáveis, quando viaja por Clipper



* TR. REG. PAA INC.

Vãos frequentes para os E. U., Europa — para 83 países e colônias nos seis continentes. Para mais detalhes consulte seu Agente de Viagem ou o escritório mais próximo da PAA.

PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS
A LINHA AÉREA DE MAIOR EXPERIÊNCIA NO MUNDO

Figura 5. Seleções, junho 1951.

SHORTEST DISTANCE BETWEEN 2 POINTS



NEW SPEED TO SHORTEN THE DISTANCE

QUIET LUXURY TO MAKE THE TIME FLY

Largest, Roomiest Airliner in the World
 Far Quicker for Greater Comfort • Wider Aisles
 Larger Windows • Wider Seats
 Finest Air Conditioning • Restful 5-Cabin Privacy
 Congenial Starlight Lounge
 Interior Design by Henry Dreyfuss
 The Fastest Constellation Ever Built.



*For all the speed, and quiet comfort, too,
 fly Super Constellations over every ocean and
 continent on these 19 leading airlines:*

LOCKHEED SUPER CONSTELLATION

Look to Lockheed for Leadership

AIR FRANCE • AIR-INDIA INTERNATIONAL
 AVIANCA • CUBANA • DEUTSCHE LUFTHANSA
 EASTERN AIR LINES • IBERIA • KLM • LAV
 NORTHWEST ORIENT AIRLINES • PAKISTAN INTERNATIONAL
 QANTAS • SEABOARD & WESTERN • Slick AIRWAYS
 TAP • THAI AIRWAYS • TRANS-CANADA AIR LINES
 TWA-TRANS WORLD AIRLINES • VARIG

Figura 6. *New Yorker*, 18 de novembro 1955.



Seu café se manterá "sereno"... a bordo duma 707

Não há vibração. Isso é uma das coisas maravilhosas da Boeing 707. V. chegará ao seu destino completamente descansado, após o voo mais confortável e tranqüilo que tenha feito. Mais de meio milhão de pessoas já experimentaram esta maravilhosa nova forma de viajar. A velocidade e o conforto sem precedentes que oferece a Boeing 707 a transformaram na aeronave a jacto mais popular na história da aviação. Realize *sua* próxima viagem numa 707!



Estas linhas aéreas pediram aeronaves a jacto 707, e720, de raio de ação menor: • AIR FRANCE
AIR INDIA • AMERICAN • B.O.A.C. • BRANIFF • CONTINENTAL • CUBANA • IRISH • LUFTHANSA
PAN AMERICAN • QANTAS • SABENA • SOUTH AFRICAN • TWA • UNITED • VARIG • Também MATS

BOEING 707 e 720

Figura 7. *Seleções*, outubro 1959.

DOUGLAS DC-8



As Aeromoças chamam-no....
(e você o chamará também)

“O Jato de Passageiros Mais Luxuoso do Mundo!”

As aeromoças chamam o DC-8 o avião de passageiros mais *luxuoso* do mundo... e o mesmo fará você!

Elas apreciam os corredores largos e a maravilhosa sensação de amplitude.

Em sua primeira viagem no DC-8, você verá muitas características Douglas incomuns. Iluminação repousante por cima dos ombros. Botões de serviço bem à mão. Uma mesa particular.

E você apreciará essa feição há muito famosa de todos os aviões Douglas—*paz de espírito*. Após um único voo no DC-8 você concordará... que é o jato de passageiros mais *luxuoso* do mundo!

Mais linhas aéreas escolhem o DC-8 do que qualquer outro jato de passageiros: ALITALIA-LINEE AEREE ITALIANE CANADIAN PACIFIC AIRLINES • DELTA AIR LINES • EASTERN AIR LINES • IBERIA AIRLINES OF SPAIN • JAPAN AIR LINES KLM ROYAL DUTCH AIRLINES • NATIONAL AIRLINES • NORTHWEST ORIENT AIRLINES OLYMPIC AIRWAYS • PANAGRA • PANAIR DO BRASIL • PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS • PHILIPPINE AIR LINES • SAS—SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM • SWISS-AIR • TRANS-CANADA AIR LINES • TRANSPORTS AERIENS INTERCONTINENTAUX UNION AEROMARITIME DE TRANSPORT UNITED AIR LINES

Você viajará num clube de luxo... a velocidade de jato.



Figura 8. *Seleções*, abril 1960.

DOUGLAS
DC-8



Os globe trotters chamam-no...
(e você o chamará também)

“O jato mais elegante do mundo!”

Os viajantes veteranos são imediatamente conquistados pelas inovações do DC-8.

Acham o *décor* excepcional... a atmosfera do salão sedutora. Com efeito, o jato de passageiros DC-8 foi *planejado* para a elegância no ar. Lâmpadas de leitura individuais; janelas amplas; botões de chamado *ao seu fácil alcance*; e essa forma característica Douglas—*paz de espírito!*

Marque um encontro com o DC-8. Você concordará em que “É o jato de passageiros mais elegante do mundo!”

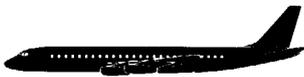
Mais linhas aéreas escolhem o DC-8 do que qualquer outro jato de passageiros: ALITALIA-LINEE AEREE ITALIANE • CANADIAN PACIFIC AIRLINES • DELTA AIR LINES • EASTERN AIR LINES • IBERIA AIRLINES OF SPAIN • JAPAN AIR LINES • KLM ROYAL DUTCH AIRLINES • NATIONAL AIRLINES NORTHWEST ORIENT AIRLINES • PANAGRA PANAIR DO BRASIL • PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS • PHILIPPINE AIR LINES • SAS—SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM • SWISSAIR TRANS-CANADA AIR LINES • TRANSPORTS AERIENS INTERCONTINENTAUX • UNION AEROMARITIME DE TRANSPORT • UNITED AIR LINES

A bordo do DC-8 o ambiente elegante acompanha você à estratosfera à velocidade de jato.



Figura 9. *Seleções*, junho 1960.

DOUGLAS DC-8 (4-1-57)



Newest in the distinguished series of "DC" (Douglas Commercial) transports is the jet-powered DC-8, first flown on May 30, 1958. The domestic U.S. Series 10 model, first of six major variants, entered airline service on September 18, 1959. Subsequent Series 20, 30, 40, and 50 models had different power plants and greater range, but otherwise were identical in size and appearance.

The Series 50 represents a major advancement over the earlier versions in that it employs the more efficient turbofan engine. The DC-8F is a versatile combination passenger and freight-carrying jet, also fan powered.

Designed for dependable and comfortable operation, the DC-8 differs from its contemporaries in a number of important respects. A lesser degree of wing sweep provides superior handling characteristics, particularly at low speed; it has larger windows; main gear which swivel for a smaller turning radius; and a unique interior design which incorporates all passenger service utilities in the seats instead of locating them overhead or on the side panels.

Six of the eight airlines operating across the North American continent and a total of 21 airlines around the world fly the DC-8. Total ordered, more than 170.

SPECIFICATIONS

DESCRIPTION		PERFORMANCE	
Dimensions.....	Span 142' 5"	Speed.....	545—592 cruise
	Length 150' 6"	Passengers.....	112—173
	Height 42' 4"	Payload.....	34,030—36,175 lbs.
Weight.....	176,000—315,000 lbs.		(DC-8F—37,000 lbs.)
	(take-off)	Range.....	4,000—7,000 miles
Power plants.....	P&WA JT3—		
	P&WA JT4		
	P&WA JT3D—		
	RR Conway		

Figura 10. Material publicitário da Douglas Aircraft Corporation.

DOUGLAS *DC-8*



Businessmen call it...*(and so will you!)*
“The world’s most relaxing jetliner!”

Executives don’t hesitate to voice their enthusiasm about the Douglas DC-8 Jetliner. “Felt fresher when I got there than when I took off.” “You can get in some good licks of work in those Douglas seats!” “The lounges are almost like clubs!”

Your first DC-8 flight will show you what relaxation aloft really can mean. Individual lighting is built *right into your seat*. Service buttons are at *hand*. Aisles are wide, seats are broad and deep, windows are *large*.

And on every DC-8 flight, you’re accompanied by that famous Douglas feature—*peace of mind!*

When you make your maiden flight in the DC-8 you’ll agree: “It’s the world’s most relaxing jetliner!”

More airlines have chosen the DC-8 than any other jetliner:

ALITALIA-LINEE AEREE ITALIANE • CANADIAN PACIFIC AIR LINES • DELTA AIR LINES • EASTERN AIR LINES • IBERIA AIRLINES OF SPAIN • JAPAN AIR LINES • KLM ROYAL DUTCH AIRLINES • NATIONAL AIRLINES • NORTHWEST ORIENT AIRLINES • OLYMPIC AIRWAYS • PANAGRA • PANAIR DO BRASIL • PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS • PHILIPPINE AIR LINES • SAS-SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM • SWISSAIR TRANS-CANADA AIR LINES • TRANSPORTS AERIENS INTERCONTINENTAUX • UNION AEROMARITIME DE TRANSPORT UNITED AIR LINES

You enjoy the height of leisure—at almost 600 mph!



Figura 11. *National Geographic Magazine*, fevereiro 1960.

CONVAIR A JACTO 880 O mais rápido... O melhor... para a nova era do jacto!

Com uma velocidade de 990 quilômetros por hora, o Convair a Jacto 880 também é estudado em todos os detalhes para lhe proporcionar o máximo de conforto. Com a sua decoração interior planejada por desenhistas famosos em todo o mundo, e com a tradicional e excelente técnica de engenharia da Convair, o 880 lhe assegura a mais rápida... a melhor viagem aérea na nova era do jacto.

CONVAIR UMA DIVISÃO DA GENERAL DYNAMICS CORPORATION

Entre as primeiras linhas aéreas a oferecer o serviço do Convair 880 Jet-Liner estão TWA • DELTA • TRANSCONTINENTAL S. A., (Argentina) • REAL S/A Transportes Aéreos (Brasil)

Figura 12. *Seleções*, outubro 1957.



RENASCENÇA NA ERA DO JATO

O 880 da Convair, o avião comercial a jato mais rápido do mundo, assinala um retôrno à elegância através do traçado interior

A Era do Jato é muito recente e o Jato de Passageiros Convair 880 é o mais novo, o melhor e o mais rápido dos jatos que tornaram realidade esta fabulosa era dos transportes. O belo 880 foi planejado nos seus menores detalhes para proporcionar conforto, comodidade e verdadeira elegância aos viajantes do mundo. Com dimensões que permitem uma configuração esbelta, o 880 torna economicamente factível o arranjo dos assentos dois a dois. Seus corredores largos (60 a 70 cm de largura) permitem que os passageiros se movam confortavelmente e dão uma sensação de amplitude e de ar livre aos que viajam nesses compartimentos, dotados das mais lindas instalações do transporte aéreo. Duas das principais firmas norte-americanas especializadas em desenho e estilo trocaram idéias com os planejadores da Convair para assegurar ao 880 o interior mais luxuoso da nova

Era do Jato.

Não basta, porém, apenas a elegância. O 880 tem uma velocidade de cruzeiro de 615 milhas (990 km) por hora, funciona economicamente em raios de ação de 300 a 3450 milhas (482 a 5552 km) e é o único transporte a jato que pode operar em centenas dos aeroportos existentes. O 880, construído pela Convair, uma Divisão da General Dynamics Corporation, é, dentre todos os jatos, o que oferece o mais rápido serviço de passageiros do mundo aos viajantes, tanto em cidades grandes como em pequenas. A velocidade e a elegância, aliadas, promovem o advento de uma Renascença na Era do Jato com o incomparável Jato 880 da Convair.

As primeiras aerovias que oferecerão em seu serviço o Convair 880 ou o Jato 600-Coronado serão TWA, DELTA, REAL-AEROVIAS (Brasil), S.A.S., SWISSAIR, AMERICAN, C.A.T. (Formosa) e CAPITAL.

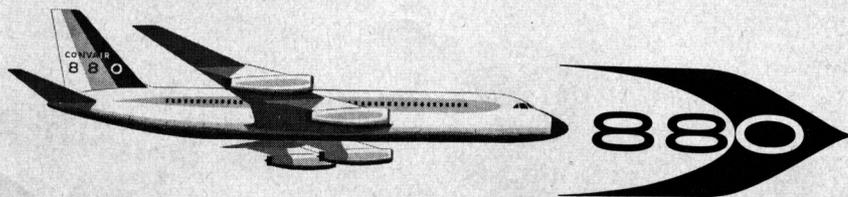


Figura 13. *Seleções*, abril 1960.

WRIGHT
Aircraft Engines

POTÊNCIA
para Transporte de Tonelagens

As grandes tonelagens do futuro irão pelo ar—homens e materiais poderão atingir qualquer parte do mundo no mínimo de tempo, e ao mais baixo preço por tonelada-milha. A pesquisa e a produção sem rival da Wright fornecerão a força-motriz aos vindouros gigantes do céu.

REPRESENTANTE: SOUZA-SAMPAIO & CO., LTD., RIO DE JANEIRO.
A Fábrica Nacional de Motores na Baixada Fluminense Tem a Licença Para Fabricar os Motores Wright Whirlwind

Figura 14. *Seleções*, julho 1942.

Bibliografia:

- ANDERSON, A. ; DOWD, K. *Time share* in Aircraft Interiors International. Uk & International Press, April 2002. Dorking
- BAYLEY, S. *Harley Earl and the dream machine*. Weindelfeld and Nicholson, 1983. London
- BAYLEY, S. *Harley Earl*. Trefoil Publications ,1990. London
- FARIAS, C. L. de. *Past Masters* in Aircraft Interiors International. UK & International Press, Outubro 2001. Dorking

GANN, H. *Douglas DC-6 and Dc-7*. Specialty Press, 1999. North Branch

GARDELLA, I. *Un nuovo aereo italiano* in Domus, março 1960.

GERMAIN, S. E. *Lockheed Constellation and Super Constellation*. Specialty Press, 1998. North Branch

HARVEY, D. *The seven seas*. Cassel and Company Limited, 1959. London

HEWSON, R. *Boeing Stratocruiser*. Airlife, 2001. Shrewsbury

HUBLER, R. G. *Big eight – A Biography of an Airplane*. Duell, Sloan and Pearce, 1960. New York

KETCHAM, H. *Color Planning for business and industry*. Harper & brothers, 1958. New York

LOVEGROVE, K. *Airline- identity, design and culture*. TeNeues, 2000. New York

MASSEY, A. *Interior Design of the 20th Century*. Thames and Hudson, 1990. London

NULLI, A. *1919-1990, interni di aerei* in Abbitare março 1992

PROCTOR, J. *Convair 880 and 990*. World Transport Press, 1996. Miami

VERONICO, N. A. *Boeing Stratocruiser*. Specialty Press, 2001. North Branch

WADDINGTON, T. *Douglas DC-8*. World Transport Press, 1996. Miami

WIXEY, K. *The Douglas Skymaster family*. Tempus, 1999. Stroud

YELAVICH, S. *Design for life*. Cooper-Hewitt, National Design Museum and Rizzoli 1997, New York

ZUKOWSKY, J. editor *Building for air travel: Architecture and Design for commercial aviation*. Prestel 1996, New York