

HISTÓRIA A longa história do L-1011 TriStar

Considerado pela maioria dos aviadores como possuidor do melhor piloto automático de sempre, o Lockheed L-1011 continua a voar por esse mundo fora e, para encontrá-lo, basta olhar para a placa da Portela onde, só ao serviço de três das transportadoras charter nacionais, estão quatro aviões a voar.

De concepção pura militar, o L-1011 surge devido a contingências temporais de mercado numa altura em que o transporte aéreo estava a sofrer rápidos índices de crescimento.

A história da Lockheed Corporation divide-se em dois períodos, ou seja, o antes e o pós II Guerra Mundial. No primeiro período, então denominada Loughead (propriedade dos irmãos com este nome), as atenções desta companhia estavam viradas para os aviões militares, tendo fazendo parte dela grandes designers, como Jack Northrop, Lloyd Stearman e Jerry Vultee. Estes nomes originaram o Vega, o Orion e a família Electra/Junior Electra/Super Electra, que eram, na altura, fortes concorrentes dos DC-2 e DC-3. No pós-guerra, a Lockheed fabricava sete modelos de aviões, entre eles o grande Constellation de elevado sucesso no mercado civil e que mais tarde, durante a guerra, também foi utilizado pela USAF para transporte de tropas. Durante os anos 50 e 60, a Lockheed continuou a produzir aviões militares, alguns de grande intervenção na história mundial, como os casos do avião espião U-2 e TR-1, do mega transporter C-5 e o incrível SR-71. Com uma equipa de engenheiros altamente qualificados e um background em construção aeronáutica tão elevado, pensava-se que esta companhia estaria em número um para avançar no terrível

mercado civil que estava a florescer em meados dos anos 60. Contrariamente ao previsto, a Lockheed escolhe de uma maneira surpreendente a continuação da produção do turbo hélice Electra, que, apesar de económico, não atraía os passageiros que naquela altura já dispunham do Boeing 727, como referenciei no penúltimo número da Sirius. O Electra não encontra mercado, no entanto, consegue sucesso na sua versão militar denominada P-3 Orion, que, por sinal, a voar ou não, equipa a nossa Força Aérea.

Com a construção do C-5, surge em Palmdale a ideia de o transformar em avião comercial de transporte, ideia esta abandonada e, por incrível que pareça, é o Electra que dá origem ao TriStar...!!!! Durante os estudos para o P-3 Orion, são elaborados projectos de aviões equipados com 2, 3 e 4 reactores e assim, em simultâneo com o desenvolvimento do P-3, é feito nos tempos livres dos engenheiros uma maquete de uma fuselagem wide-body oval com capacidade para 250 passageiros. Tudo isto é culminado com a American Airlines a pedir aos fabricantes um avião para médio e longo curso. É assim apoiada nesta base, e apesar da concorrência com o Douglas DC-10, que a Lockheed Corporation volta a entrar no mercado do transporte aéreo. No entanto, a American opta pelo DC-10 deixando



O CS-TEB numa reduced take-off 540 EPR



a Lockheed "descalça", isto depois de juntas terem elaborado estudos para a construção de um avião da segunda geração, de tamanho entre o B707 e o B747, equipado com os novos reactores com turbofans, capaz de transportar 300 pax's, cruzar a Mach .8 e operar em pistas de 9.000ft em dias quentes. Apesar deste contratempo, a Lockheed toma como prioridade a construção do L-1011 TriStar, em virtude de possuir um corpo de engenheiros altamente qualificados e disponíveis para trabalhar neste projecto civil.

A elaboração do mestre

A construção do protótipo iniciou-se em 1 de Março de 1969 com o seu primeiro voo a acontecer no dia 16 de Novembro de 1970 com a matrícula N1011, na Lockheed Test Facility em Palmdale, a norte de Los Angeles. Nesta data, já a Eastern Airlines e a TWA o tinham encomendado. Sendo assim, este primeiro voo teve a duração de 2h 30m e foi comandado pelo piloto chefe do projecto L1011, o capitão Hank Dees. Para surpresa de todos, o handling do avião em voo foi melhor do que no simulador e os motores operaram muito bem. A partir desta data dá-se início aos testes de voo envolvendo seis aviões que perfizeram um total de 1700 horas de voo...!!! Neste avião, foram testados, preferencialmente, o handling e a motorização, tendo sido feitos shutdowns dos motores 1 e 2 (o do lado esquerdo e o central).

Nos testes de voo, foram utilizados os motores Rolls-Royce RB211, escolhidos pela Lockheed, e que, graças a esta escolha, esta empresa britânica alcançou a maior exportação jamais feita até ao ano de 1968. Este era um motor tecnologicamente avançado para a altura, nomeadamente, era um motor de High Bypass com uma razão 5:1, o que equivale a dizer que só a fan produzia

70% da potência do motor. Outra das novidades do RB211 foi a sua construção, ou seja, era composto por sete partes independentes, o que, para efeitos de manutenção, seria bastante prático. Como dado curioso, refira-se que o RB211 foi inicialmente testado na fuselagem de um VC-10. Este motor tinha, inicialmente, uma potência de 40.000lbs sendo possível um aumento para 50.000lbs no futuro sem modificar o diâmetro do motor, como mais tarde viria a suceder. Por altura do Rool-Out, a Rolls Royce tinha já entregue à Lockheed seis motores, tendo-se verificado, durante todo o período de certificação, um total de 18 motores.

O segundo L-1011-1 saiu da linha de produção a 15 de Fevereiro de 1971 e destinava-se à TWA. Não obstante o seu destino, foi utilizado para testar vários sistemas, tais como os flaps/slats, os spoilers, o trem e o ECS (Environmental Control System). Ao longo das suas 55 horas de testes, este segundo exemplar ainda fez a primeira Autoland e, mais tarde, viria a ser certificado para operar Cat II com possibilidades de, em modelos futuros, a sua capacidade poder ser de Cat III.

O L-1011-1 seguinte vinha já com uma potência em cada motor na ordem das 42.000lbs e foi o avião utilizado na primeira travessia do Atlântico para se apresentar no Le Bourget 71 em Paris. Esta viagem teve a duração de 12 horas e foi feita em quatro pernas: Pamdale/Goose Bay/Shannon/Paris. Foi no quarto modelo a sair da fábrica que 35 pilotos das companhias que encomendaram o L-1011 o experimentaram pela primeira vez, atingindo juntamente com os pilotos de fábrica a espantosa velocidade de Mach .958...!!!!

O último desta fase de utilização para testes de voo saiu da fábrica em 2 de Dezembro de 71 e destinava-se à extinta Eastern Airlines. Para lembrar ou por curiosidade, o L-1011-1 dispunha

somente, no deck principal, de uma Galley situada na parte da frente junto ao cockpit, as outras Galleys estavam transformadas em uma que se situava, imaginem só, por baixo dos pés dos paxs, ou seja, no porão na zona das asas. O catering era transferido para a parte de cima através de dois elevadores e a capacidade desta zona de Galley era suficiente para armazenar 600 refeições, que eram carregadas através de uma porta no porão junto ao bordo de ataque da asa direita. No final do mês de Dezembro deste ano, a FAA emite o certificado provisório de aeronavegabilidade, o que aconteceu dois meses antes do previsto. Em 14 de Abril de 1972, o primeiro avião a possuir a capacidade de Cat IIIA na certificação, foi dado como definitivamente aeronavegável pela FAA. Nesta data, entrava ao serviço da comunidade mundial, o avião tecnologicamente mais avançado, o mais económico (por curiosidade, o consumo hora dos 3 RB211 que equipam o L-1011-500, e que têm 50.000lbs cada, é de 7500 kg/h!!!!... valores exorbitantes na actualidade) e o mais silencioso.

Todo o programa do Lockheed L-1011 é conhecido pelos elevados custos que provocou. Estes custos foram causados, maioritariamente, pelo alto grau de tecnologia empregue no seu estudo e na sua construção, aliado a ser equipado com um motor completamente novo que levou a Rolls Royce Aviação ao estado de ruptura financeira. Convém salientar que este motor somente equipava o L-1011 e o Break-Even só seria alcançado com a construção de 225 aviões.

Temporalmente, a altura em que o Lockheed foi concebido também não era a melhor, ou seja, o princípio dos anos 70 foi terrível para a economia mundial, culminando com a crise do petróleo de 73. ➤



HISTÓRIA A longa história do L-1011 TriStar

► Após o L-1011-1, e por exigência de algumas companhias, surge a designação de L-1011-100, designação esta feita pela Lockheed e que significava um aumento da capacidade de combustível e, por consequência, um aumento do peso à decolagem. Neste modelo, foram modificados os tanques e foi introduzido um novo tanque na secção central da asa, necessários para corresponder ao objectivo da modificação, que era aumentar a autonomia do L-1011 para mais 1450 km. Este modelo teve, no entanto, grandes dificuldades em operar em aeroportos altos com temperaturas elevadas. Esta limitação lançou no mercado o modelo L-1011-200.

A evolução natural...

Deste último modelo foram construídos 24 aviões, indo o primeiro directamente para a Saudia. A grande evolução deste modelo 250 foi o aumento de potência do RB211 de 42.000lbs para 50.000lbs, o que já não o limitava na restrição que referencie atrás. No final de 1974, surge ainda outra derivação do modelo 200, que foi o 250. Em relação ao 200, este modelo tinha um peso superior em 8200 kg peso este provocado pelo aumento de combustível, o que lhe permitia ter uma autonomia de 5600milhas náuticas. No entanto, as suas dimensões e a motorização não foram mexidas.

Na Primavera de 1975, é anunciado

o modelo que viria a prolongar a vida deste gigante até aos nossos dias:

o L-1011-500. O aparecimento desta versão foi provocado por uma exigência da BEA, que pedia à Lockheed um avião long-range para entrar em serviço no início da década de 80.

A potência manteve-se nas 50.000lbs, no entanto, a fuselagem iria ser encurtada em 6.1m (4.6m à frente da asa e 1.6m atrás da asa). A capacidade de combustível seria aumentada em 10.000 kg alojados nos novos tanques instalados na secção central e, para isso, eliminando a Galley "subterrânea". Com estas mudanças, a autonomia passou para 10.000 milhas náuticas e a capacidade diminuiu para 231 passageiros. O peso máximo à decolagem foi aumentado para 222.500 kg. No entanto, a asa não foi modificada nesta fase (já sabemos então onde é que a Airbus se inspirou...). O L-1011-500 poderia estar pronto para entrega em 1977, no entanto, devido ao elevado número de aviões que as companhias dispunham naquela altura, a Lockheed resolveu adiar a estreia desta obra-prima. Em 1976, esta versão podia acomodar 246 passageiros, reduzindo os custos de assento/milha e motivou também o abandono de produção do modelo 250. Absorvendo a BEA, a British Airways ficou com os 9 L-1011-1 propriedade desta última e fez uma encomenda para 6 L-1011-500, o que, juntamente com outros modelos já encomendados, elevou para 23 o total da encomenda

com opção para mais seis.

Por altura do seu lançamento, o modelo 500 era maior que o modelo 200 inicialmente previsto, podendo acomodar 300 pax's, o seu peso máximo à decolagem passou para 231.000 kg. Com o suprimento da Galley no porão, este também ficou maior, podendo albergar uma maior quantidade de bagagem. Convém referenciar as modificações fantásticas feitas nesta última versão do L-1011. Ao nível da aerodinâmica, com a introdução do fino na zona de admissão do motor central, o que além de diminuir a resistência diminuiu também o ruído no interior da cabina. Nesta ocasião, a asa também foi modificada, ficando 3m mais larga.

Como podem calcular, só graças aos famosos sistemas de "flight controls" do L-1011 é que ele pôde alcançar todas as suas espectaculares performances. Sendo assim, foram introduzidos o DLC (Direct Lift Control) e o MDLC (Manoeuvring Direct Lift Control). Estas funções dos flight controls eram altamente inovadoras, sendo o MDLC utilizado em voo e o DLC na fase de aproximação e aterragem, entrando este último em acção após a alavanca de flaps passar pelos 30°. Basicamente, estes sistemas consistiam na utilização dos spoilers com o propósito de diminuir as cargas g em cruzeiro (MDLC) e de manter o pitch constante numa aproximação (DLC), contrariamente à maioria dos aviões... factor este que criava umas aproximações "onduladas" no voo base... Outra inovação foi o sistema de ailerons denominado de ACS (Active Control System). Este sistema foi o que permitiu o aumento das asas sem se modificar a fuselagem, permitindo o alívio de cargas nas asas devido à deflexão simétrica dos ailerons exteriores excitados por um acelerómetro, e ao mesmo tempo poupando combustível. Para os leitores terem uma ideia, a posição normal dos ailerons com o ACS engatado é de 2° para baixo em relação ao perfil da asa, isto com os flaps recolhidos. Aproveito para referir que todos os modelos 500 tinham FMS (Flight Management System), que a TAP mais tarde optou por equipar os seus aviões somente





Batismo do "Luís de Camões" no hangar Sá Macedo

com um do lado, claro está do comandante, para azar dos co-pilotos... Em Abril de 1979, foi emitido pela FAA e pela CAA o certificado de aeronavegabilidade.

Os nossos TriStar

Mais uma vez e para não fugir à regra, a TAP Air Portugal seguia a sua política de renovação de frota de forma a colocar-se na vanguarda em relação às suas congéneres mundiais e, com esse sentido, em princípios dos anos 80, surgiam as encomendas para cinco Lockheed L-1011-500 completamente novos e a serem entregues nos anos imediatos. Por todas as características que já enumerei anteriormente, será fácil, inclusive para o leitor menos conhecedor, verificar que o L-1011 era o último grito em aviação por esta altura.

A encomenda surge quando a TAP necessitava, urgentemente, de um avião moderno para longo curso, uma vez que se estava a desfazer dos Boeing 747 e somente possuía os Boeing 707, aviões estes que tinham os seus dias contados. A transportadora nacional começa então a receber as cinco encomendas e, graças ao elevado grau de fiabilidade e operacionalidade que demonstraram durante os cinco anos seguintes, a TAP vai, em 1988, adquirir mais dois aviões, estes em segunda mão mas em muito bom

estado uma vez que a sua produção já tinha acabado há muito, perfazendo um total de sete aviões.

Por curiosidade, a maneira de distinguir os cinco aviões novos dos dois comprados em segunda mão era a seguinte: ao nível exterior, bastava olhar para as nacelles. Nos cinco novos, elas estavam pintadas de alumínio, ao contrário dos outros dois, onde eram pintadas de branco. Ao nível interior, a maior diferença residia nos lavabos. Nos dois usados, os quatro lavabos posteriores encontravam-se exactamente na cauda do avião, enquanto nos cinco aviões iniciais, situavam-se no meio do avião.

A partir de 1994, é que começaram as dores de cabeça para estes sete diamantes voadores, em virtude de, com a chegada dos primeiros A340, a substituição dos L1011 era, no meu ponto de vista, erradamente eminente. Nesta altura, houve uma tentativa de fazer crer a quem de direito a inutilidade destes aviões na frota da TAP, tentativa essa errada (o cenário aeronáutico nacional sustenta esta minha afirmação) que só provocou uma desvalorização destas máquinas, levando a que fossem vendidos a baixo preço e até a serem adquiridos por companhias que depois os utilizavam em voos com o "call-sign" Air Portugal... Quer dizer, para a TAP não serviam mas depois serviam para voar para ela a preços/hora exorbitantes... enfim, mais uma daquelas coisas que ninguém entende, ou melhor,

entende, mas não tem forma de se opor. Recordo que os sete L-1011-500 da TAP eram propriedade dela e possuía também tripulações, que com a sua extinção levava a que a transportadora nacional tivesse que gastar avultadas somas de dinheiro em pré-reformas aos técnicos de voo e a alguns comandantes, aos primeiros, por extinção de equipamento e, aos segundos, por já possuírem uma idade que não lhes permitia avançar para uma nova qualificação. Convém referir que, já naquela altura, era urgente a TAP voltar a voar aviões cargueiros e que, através de umas modificações ligeiras, os L-1011-500 seriam os aviões ideais.

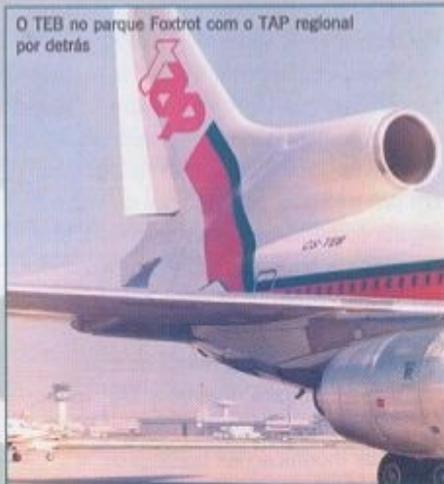
E porque não a criação de uma charter como se veio a concretizar o ano passado com o aparecimento da Yes ???... se bem que fora de tempo, pois esta charter, a meu ver, devia ter sido formada exactamente em 1995, em virtude de não haver nenhuma em Portugal (a Air Atlantis já tinha acabado) e o mercado ser bastante promissor. Não me vou alargar mais em considerações, pois toda esta situação é bem conhecida de todos nós e até um pouco revoltante. Na situação actual, verifica-se que voam em Portugal três dos sete aviões da TAP, sendo um da Yes Air e, portanto, da TAP, os outros dois em duas charters que fazem um serviço que a TAP já que há muito poderia fazer com esses mesmos aviões.

Em seguida, vou exhibir toda a vida útil de cada L-1011-500 que voou para a TAP, assim como do novo avião da Yes Air, o CS-TMX.

CS-TEA

Comecemos por este avião (s/n 1239), encomendado pela TAP em Dezembro de 1982 para, em Maio de 1983, entrar para a nossa família. Desde 1983 até Dezembro de 1994, este L-1011 serviu a companhia nacional com brio e elegância e, acima de tudo, com uma fiabilidade extrema. Entre Maio de 1996 e Agosto de 1997, foi "despachado" para a LAM (Linhas Aéreas de Moçambique), chegando mesmo a fazer voos para a TAP com a pintura da LAM e com as suas tripulações também... É, então, que é adquirido em definitivo ➤

HISTÓRIA A longa história do L-1011 TriStar



O TEB no parque Foxtrout com o TAP regional por detrás



► pela Air Transat do Canadá, onde voa até hoje com a matrícula C-GTSR. Convém referir que, de Dezembro de 1998 até Setembro de 1999, a Air Transat alugou-o à francesa Star Airlines baseando o avião em Charles De Gaulle. Durante este período, a pintura era da Star Airlines.

CS-TEB

Encomendado em Fevereiro de 1982, o CS-TEB (s/n 1240) foi entregue à TAP em Palmdale a 3 de Agosto de 1983. Também à semelhança do CS-TEA, este exemplar tem tido uma vida agitada, senão vejamos: até Junho de 1995 serviu a TAP com uma destreza e audácia característica, para depois ser "empacotado" para a Tajikstan International Airlines, onde, devido a incumprimentos de diversa ordem, só lá esteve um mês. Após esta odisséia terrível, o avião voltou à TAP para, em Março de 1996, ser alugado à empresa de leasing Caribjet que o matriculou de V2-LEO. Durante o período de Maio a Novembro de 1996 esta empresa subalugou-o à Air Mauritius. Com o fim deste contrato, findou também a ligação à Caribjet, tendo o avião voltado à TAP e ao seu registo inicial. Em Junho de 1997, foi "adquirido" para operar na planeada Air Madeira, mais tarde, Air Zarco e, actualmente, EuroAtlantic Airways. Ao serviço desta última, o TEB tem feito vários serviços de ACMI (aluguer do avião com tudo. Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) para diversas companhias aéreas.

CS-TEC

Mais um avião que actualmente voa entre nós ao serviço da Yes Air. Com o s/n 1241, o TEC tem tido uma vida menos agitada que os seus dois irmãos mais velhos. Entrou ao serviço da TAP em 16 de Março de 1983. Em Janeiro de 1990, a TAP alugou-o à TAAG-Angola Airlines e por lá ficou até Junho de 1997. Em Outubro desse mesmo ano, foi comprado pela Finans Skandic que o colocou na companhia charter sueca Novair com a matrícula SE-DVF. Esteve a operar a partir de Stockholm-Arlanda durante dois anos e meio para ser adquirido em Abril de 2000 pela portuguesa Air Luxor que, por sua vez, o alugou em Junho desse mesmo ano à Yes Air, onde voa actualmente com a matrícula CS-TMR.

CS-TEG

Com o s/n 1242, este avião foi recebido em 19 de Junho de 1983, voando na TAP até Janeiro de 1997, altura em que foi comprado pela Air Transat, onde se encontra actualmente com a matrícula C-GTSP.

CS-TEE

Foi o último a chegar da encomenda de cinco aviões que TAP fez à Lockheed. Com o s/n 1243, o TEE chegou à TAP em 1 de Março de 1984. Por cá voou até que, em Dezembro de 1996, rumou para Toronto, onde até hoje voa para a Air Transat com a matrícula C-GTSQ.

CS-TEF

Este avião, s/n 1246, juntamente com o CS-TEG, foi comprado em segunda mão, em Maio de 1988. Inicialmente, voou para a Lockheed Corporation como avião de testes com a matrícula N48354, sendo vendido em 3 de Junho de 85 à Royal Jordanian onde voou com o registo JY-AGI até ser comprado pela TAP em 1988. Voou na nossa TAP até Agosto de 1995, altura em que foi comprado pela Partnairs Leasing que logo em Novembro seguinte o alugou, à semelhança do TEB, à Caribjet e através desta foi voar para a Air India com o registo V2-LEJ até Abril de 1998. A partir daí, foi colocado em armazenamento em Cambridge. Em Fevereiro de 1999, foi também comprado pela Air Transat voando até hoje com a matrícula C-FTSW.

CS-TEG

Como já referi, este avião tem um percurso semelhante ao TEF. Com o s/n 1248, também foi utilizado para testes com a matrícula N64959. Também, em 3 de Junho de 1985, rumou à Royal Jordanian, onde voou até Maio de 1988 com a matrícula JY-AGJ. Nesta data, a TAP fez inicialmente o leasing do avião à Indosuez Air Finance para, mais tarde, o adquirir em definitivo e voá-lo até Agosto de 1995. Também através da Caribjet, o avião foi posteriormente voar para a Air India com a matrícula V2-LEK. Entre Junho de 1996 e Fevereiro de 1998, esta máquina foi propriedade da Partnairs Leasing que o colocou, à semelhança do TEC, na sueca ►

HISTÓRIA A longa história do L-1011 TriStar

► Novair, empresa charter que voa para o operador turístico nórdico Apollo com o registo SE-DVI. Em Junho de 2000, foi adquirido pela Air Luxor onde voa até hoje com a matrícula CS-TMP.

CS-TMX

Falta referir ainda o L-1011 que voa actualmente na Yes Air, propriedade desta e que foi adquirido em Março deste ano directamente da Delta Airlines. Com o s/n 1206, este avião foi comprado novo pela Air Canada em 21 de Setembro de 1981, tendo voado para esta companhia até Agosto de 1991 com a matrícula C-GAGG. Nesta última data, este L-1011 foi comprado pela Delta Airlines onde operou até ao dia 31 de Dezembro de 2000 com a matrícula N765DA. Neste dia, o TMX fez o seu último voo ao serviço da Delta, por curiosidade, foi o voo DL 1579 entre Salt Lake City e Los Angeles. Foi então, em Janeiro deste ano, armazenado no deserto californiano de Victorville, onde só esteve dois meses, sendo então comprado pela Yes Air onde voa actualmente com a matrícula já referida CS-TMX.

Depois de uma manutenção em Abu Dhabi, estava então pronto para voar, não fossem algumas estranhas exigências que motivaram mais uns meses de paragem a este L-1011. Este avião encontra-se espectacularmente

em bom estado, com uns interiores de fazer inveja a alguns aviões da nova geração, facto este que agrada aos responsáveis da Yes, que assim podem contar com um avião extremamente fiável. Pena é que ainda não o tenham pintado pois assim o seu aspecto seria ainda melhor, mais a mais vivendo nós num país onde os olhos também comem, se me permitem a expressão. Por curiosidade, gostaria de informar os leitores que uma pintura de um L-1011 ronda mais ou menos 4000 contos.

Esquecendo um pouco a dificuldade que a Yes teve para pôr o avião a voar com matrícula portuguesa, devido às tais exigências, permitam-me a ousadia de sugerir aos responsáveis da Yes a compra de outro L-1011-500 igual a este, pois ainda os há mais alguns em Victorville e a um preço bastante convidativo. Com este cenário, a Yes podia então operar com dois aviões propriedade sua, utilizando um para os seus voos e outro para contratos ACMI.

Acidentes

O Lockheed L-1011 tem tido ao longo da sua vida poucos percalços. Quanto a acidentes graves, estes resumem-se a quatro, quando digo graves, refiro-me naturalmente a acidentes com vítimas mortais. O mais grave de todos foi

o acidente com o L-1011 da Saudia, no qual morreram todos os passageiros e tripulação. Depois, foram os da Eastern nos Everglades e o da Delta devido a condições de WindShear na aproximação. O quarto acidente foi o menos grave e foi o da Air Lanka, em que o avião foi vítima de sabotagem no chão, onde lhe foram colocadas umas bombas que ao explodirem ceifaram a vida a 16 pessoas. Depois, tanto a Delta com dois incidentes, a TWA e a LTU finalizam o rol de incidentes registados. Felizmente, na TAP, nada de grave se passou ao longo de 12 anos de operação.

Cleared for Take-Off

Os L-1011 continuam actualmente a cruzar os céus. De um total de 250 aviões construídos, estão a voar 60, neste momento, em diversos tipos de operação, sendo o mais comum o transporte não regular, no entanto, encontramos L-1011 a serem utilizados como aviões executivos, como cargueiros e até um como avião hospital.

Em Portugal, o avião está para durar, devido à sua fiabilidade, operação, tendo somente dois factores que podem condicionar a sua vida, que são o seu custo de operação e a possível escassez de sobressalentes que pode surgir. Como se pode constatar, a situação aeronáutica presente denuncia todos os erros que foram feitos com a retirada prematura destes aviões da frota da TAP. O importante é que, por uma razão ou por outra, os aviões continuam entre nós e mesmo os da Air Transat continuam a voar para Lisboa, como que a manter um elo e uma cumplicidade natural. Para finalizar, gostaria de referir que todas estas minhas opiniões foram baseadas num acompanhamento estreito com este avião ao longo dos tempos, tendo sido reforçado com a minha experiência a voar o avião como co-piloto durante um ano para uma companhia charter portuguesa. ✈

CS-TMX completamente estabilizado no ILS da 03, vindo directamente da Califórnia.

