

DC-10

Pioneiro da era
wide-body no Brasil



Por mais de 25 anos, o McDonnell Douglas DC-10 foi um dos mais importantes modelos de aeronave em utilização pelas empresas aéreas brasileiras. A revista Flap Internacional agora presta um tributo ao elegante trijato e lembra sua vitoriosa carreira no Brasil nas quatro empresas aéreas brasileiras que utilizaram o tipo em serviços de passageiros.

Por Gianfranco Beting



As linhas clássicas do trijato ainda em produção na fábrica de Long Beach, Califórnia.

A era wide-body, dos jatos de fuselagem larga, começou em janeiro de 1970, quando um Boeing 747-100 da PanAm inaugurou os serviços regulares com aeronaves com mais do que um corredor. Sinônimo de conforto e avanço tecnológico, essa nova geração, coletivamente chamada de geração dos Jumbo Jets (747, DC-10 e L-1011), passou a representar o máximo em viagens de longa duração.

Para fazer frente ao 747, a McDonnell Douglas desenvolveu um trijato para 300 passageiros. Lançado ao final da década de 1960, o primeiro protótipo fez seu voo inaugural em 29 de agosto de 1970 e entrou em serviço regular pouco menos de um ano depois, voando nas cores da American Airlines em 5 de agosto de 1971 na rota Chicago/Los Angeles.

No início dos anos 1970, a Varig vivia um momento esplendoroso. Firme na posição de empresa aérea de bandeira verde-amarela, não tinha no Brasil nenhum obstáculo à expansão de suas rotas, frequências e equipamentos. Os largos horizontes da companhia eram

limitados apenas por sua própria vontade e capacidade para crescer. Como virtual empresa aérea de bandeira brasileira intercontinental, cabia somente à Pioneira o papel de representar o Brasil nos cinco continentes. À Cruzeiro do Sul, única outra companhia brasileira que ainda operava serviços internacionais, o governo brasileiro apenas permitia a operação de rotas sul-americanas, servidas por jatos Caravelle e Boeing 727.

Em 1974, para cumprir suas rotas intercontinentais, a Varig operava dois tipos de aeronave: o Boeing 707, escolha da empresa desde 1960 e que formava o grosso da frota, com 12 aeronaves, e um único Douglas DC-8 (PP-PDS), antiga herança do espólio da Panair do Brasil, cujas rotas para a Europa a empresa havia encampado em 1965. O DC-8 foi desativado nesse mesmo ano, que ficaria para sempre marcado na história de nossa aviação comercial. Foi em 1974, mais precisamente em 29 de maio, que a Varig recebeu seu primeiro trijato McDonnell Douglas DC-10-30.

O Brasil entra na era wide-body

A aeronave PP-VMA fez seu primeiro voo no dia 13 de novembro de 1973, partindo da fábrica em Long Beach, Califórnia. Era um DC-10 da série 30, intercontinental, com raio de alcance de 9.429 quilômetros (ante 6.114 quilômetros na versão DC-10-10) e peso máximo de decolagem de 259.459 quilos (ante 195.045 quilos também na versão -10). Os motores que o equipavam eram três General Electric CF6-50C de 51.000 libras de empuxo. Esta versão foi produzida entre 1972 e 1988 e acabaria sendo entregue a 38 clientes distintos. Entre os maiores compradores estão a Lufthansa (11), Swissair (11), KLM (dez), Iberia (nove) e a própria Varig, que foi a empresa que operou a maior frota de aeronaves desta versão, 15 no total: PP-VMA, VMB, VMD, VMO, VMP, VMQ, VMR, VMS, VMT, VMU, VMV, VMW, VMX, VMY, VMZ.

Um detalhe curioso: o prefixo originalmente reservado para o PP-VMQ era PP-VMC, mas a Va-



Francisco Dorchia



O PP-VMA é visto deixando a fábrica rumo ao Brasil, em seu voo de entrega.



O DC-10 representou um salto qualitativo no padrão operacional da Pioneira. O novo hangar do Galeão (acima) e a compra de um simulador de voo são dois bons exemplos.



Visto durante voo de teste, o DC-10 ficava lindo nas clássicas cores da Varig.

rig decidiu por não utilizá-lo para evitar con-fusões na fonia: VMC é a sigla de Visual Meteo-rogical Conditions e poderia provocar mal-entendidos durante as transmissões de rádio. O PP-VMC, número de série 96941, acabou virando PP-VMQ antes mesmo de ser entregue.

Com dois jatos voando (PP-VMA e VMB), as tripulações da Varig podiam treinar nesta que viria a ser a aeronave que formaria a espinha dorsal dos vôos intercontinentais da empresa pelas próximas décadas. Finalmente chegou o grande dia, 29 de maio de 1974. Perante dezenas de convidados ilustres, o PP-VMA foi oficialmente entregue em uma cerimônia realizada sob o céu azul da Califórnia. O trijato foi formalmente passado às mãos da Varig pelos presidentes da McDonnell Douglas, Sanford McDonnell e John Brizendine, a Erik Kastrup de Carvalho, presidente da Varig. O primeiro DC-10 da Varig partiu então da Califórnia rumo ao seu lar definitivo: o Aeroporto do Galeão.

A bordo da aeronave, o clima era de festa. Com vários convidados ilustres, entre os quais o ministro da Aeronáutica, Joelmir Campos de Araripe Macedo, a alta administração da Pioneira e um grupo pequeno mas seleto de jornalistas, o trijato rumou finalmente para o Brasil. Após uma viagem perfeita, no dia seguinte, 30 de maio de 1974, o trijato tocou em solo brasileiro pela primeira vez. Os DC-10 da companhia foram recebidos com o padrão de configuração interna de duas classes, que era norma na época: primeira classe com 30 lugares e a classe econômica com 211 poltronas, num total de 241 assentos. A classe executiva, inventada pela PanAm, só seria criada alguns anos depois.

O DC-10 finalmente entrou na malha da Varig em 24 de junho de 1974, cumprindo o voo RG744/745 que operava na rota Rio/Lisboa/Frankfurt/Copenhague. O PP-VMB inaugurou os serviços sem escalas entre Rio e Nova York, operando o RG860/861 na noite de 1º de julho de 1974. Estas foram as duas primeiras rotas da empresa servidas pelo trijato. E serviram para marcar o lento, mas gradual processo de

Na hora de inaugurar a fase dos grandes jatos no Brasil, deu Varig outra vez.

Só podia dar. A Varig é pioneira em tudo. Exatamente por isso, sua escolha recaiu na Douglas DC-10, um dos mais modernos e luxuosos jatos em operação no mundo. O conforto e sofisticação de seus salões só é ultrapassado pela atenção e excelente serviço que você recebe a bordo, uma tradição Varig. O Douglas DC-10 foi planejado para 380 passageiros, mas a Varig resolveu reduzir esse número para 241, distribuindo 30 poltronas na 1.ª classe e 211 na classe turista. Você viaja como se estivesse acomodado em sua sala-de-estar. E além de assistir a filmes de sucesso, poderá ouvir o gênero musical de sua preferência num dos 10 canais de som à sua disposição. O DC-10 está equipado com poderosos turbinas GE de fluxo duplo (turbo-fan), cada uma desenvolvendo 51.000 libras de empuxo, silenciosamente. O consumo de combustível é menor e a manutenção é mais fácil. Sua autonomia de voo é de mais de 9.500 km, a uma velocidade de cruzeiro de 971 km por hora. A McDonnell Douglas Corporation, seu representante no Brasil, Borghoff S.A. e a General Electric Company (Comercial Engine Division) aproveitaram a chegada dos dois primeiros DC-10 ao País, para homenagearem a Varig. Esses aparelhos fazem parte de uma frota de aviões gigantes que a empresa vai colocar em tráfego na rota Brasil-Estados Unidos-Europa, a partir de 1.º de julho. Reserve desde já sua passagem.



Coleção José Mazur Filho

RG861 ao Brasil às terças, quartas, sextas e domingos. Os vôos RG810 ligavam a capital carioca a Miami somente aos sábados, retornando no dia seguinte como RG811.

Para a Europa, a malha era bem mais extensa: o RG732 unia Rio, Madri e Roma às segundas-feiras, retornando no dia seguinte como RG733; o RG740 operava Rio/Lisboa/Zurique/Frankfurt às terças e voltava como RG741 às quartas; o RG764 ligava Rio, Paris e Londres às terças-feiras, retornando no dia seguinte como RG765; o RG 734 operava às quartas e sextas-feiras entre Rio, Lisboa e Roma, retornando como RG735 às quintas e sábados. O RG762 decolava toda quinta-feira na rota Rio/Lisboa/Londres e voltava às sextas-feiras como RG763; o RG766 unia sem escalas o Rio a Paris às quintas-feiras, prosseguindo para Zurique e retornando no dia seguin-

A empresa não escondia em seus anúncios os motivos que a levaram a ser conhecida como a Pioneira.

Anunciamos o DC-10 da Varig - o jato de primeira grandeza

O Douglas DC-10, série 30, da Varig é o mais novo, mais luxuoso e o único DC-10 em todo o mundo que pode operar a velocidade máxima: o serviço Varig. Isso quer o DC-10 tem 56,30 m de comprimento, 50,30 m de envergadura, 17,70 m de altura, não significa nada, se você não tem um DC-10 diante dos olhos. O DC-10 é um avião com as dimensões de fútes. E a Varig é a primeira empresa da América do Sul a abrir para você as portas

de seu futuro. Entre. O interior superdimensionado tem capacidade para 241 poltronas. Mas a Varig decidiu colocar apenas 241. Resultado: maior conforto. Três complexos de cozinha para você dar uma folga ao seu regime. Cozinha a bordo, sempre exibindo filmes de filmes. O comido de comida à sua escolha, com sem individual. Voando para Nova York, Roma, Paris, Frankfurt, Lisboa e Miami.

II também... Enfim, iniciamos pesquisas detalhadas que tornam o DC-10 da Varig o maior jato do mundo. Cada uma de suas turbinas General Electric desenvolve 51.000 lb de empuxo, silenciosamente. Em sua primeira viagem, entre no mundo pelo maior nome e avião jato comercial: o DC-10 da Varig.



Coleção José Mazur Filho

Anúncio de página dupla mais uma vez faz menção ao tamanho do trijato.

substituição dos Boeing 707 como principais equipamentos (também chamados de flagships) da Viação Aérea Rio-Grandense.

O terceiro DC-10-30, PP-VMQ, foi entregue em 7 de novembro de 1974 e o quarto, PP-VMD, somente um ano depois, em 12 de junho de 1975. Outro DC-10-30 seria recebido: o quinto a integrar a frota da companhia foi o PP-VMO. Este, porém, seria arrendado por curto prazo. Chegou em 5 de abril de 1979 e foi devolvido ao arrendador em 2 de abril de 1980. Com estas cinco aeronaves, a empresa pôde então manter serviços com equipamento DC-10 para dois destinos na América do Norte e vários na Europa. Inicialmente, os vôos RG860 (Rio/Nova York) operavam às segundas, terças, quintas e sábados no rumo norte, retornando como

te como RG767; o RG742 conectava o Rio com Madri, sem escalas, prosseguindo para Frankfurt e era operado às quintas e domingos, retornando às sextas e segundas-feiras como RG743; o RG744 operava Rio/Lisboa/Frankfurt/Copenhague aos sábados e voltava aos domingos como RG745; finalmente, o RG720 ligava o Rio a Lisboa e Paris aos domingos, retornando ao Brasil às segundas-feiras como RG721.

Ainda no ano de 1979, o DC-10 também operava vôos para a Argentina. O RG916 voava aos sábados sem escalas entre Rio e Buenos Aires, decolando às 8h30 da manhã e retornando como RG917 às 18h20, pousando no Rio às 21h00 e imediatamente assumindo um dos vôos intercontinentais. Era um fator de vendas importante para a Varig: com

Orgulho e patriotismo: dois sentimentos que combinaram muito com a chegada do DC-10 ao Brasil.



Flávio Marcos de Souza

Por mais de um quarto de século, o PP-VMA serviu à aviação brasileira de forma impecável.

sua ampla capacidade, o DC-10 podia levar grande número de passageiros originados da Argentina tanto para a Europa como para os Estados Unidos. O horário de operação do RG916/917 permitia conexões curtas e atraentes no Galeão para nuestros hermanos tanto nos vôos no rumo sul como no rumo norte.

O ano de 1979 seria importante para o aumento da frota de DC-10-30 na Pioneira. Embora a Varig tenha devolvido o PP-VMO, arrendou as aeronaves de prefixos PP-VMP (recebida em 21/7/79) e PP-VMR (1/12/79). Essas aeronaves foram trazidas como medida provisória, enquanto a Pioneira aguardava a entrega de outros cinco DC-10-30 encomendados diretamente ao fabricante. No ano seguinte, 1980, com a entrada em operação de seis outras aeronaves (PP-VMS, VMT, VMU, VMV, VMW, VMZ), a Varig definitivamente apo-sentou o Boeing 707 de suas rotas principais. Os vôos RG860/861 passaram a ser fei-



Durante a Copa do Mundo de 1994, o Variguinho decorou a aeronave PP-VMD. O Brasil trouxe o caneco na aeronave – pela segunda vez, a bordo de jatos da Varig.



Flávio Marcos de Souza

tos diária e exclusivamente com o trijato. O RG810/811 (Rio/Miami) passou a operar três vezes por semana; o RG808 (Rio/Caracas/Miami) aos domingos. Na Europa, praticamente todos os serviços passaram a ser cumpridos pelos DC-10, sendo que os Boeing 707 ficaram limitados a operar os vôos RG728 (Rio/Lisboa/Amsterdã às segundas), RG718 (Rio/Belém/Porto/Paris às quartas) e RG704 (Rio/Salvador/Recife/Lisboa/Paris às sextas). Todos retornavam, pelas mesmas rotas, com números de vôo ímpares (RG729, RG719, RG705) nos dias seguintes. O RG916 operava agora às terças, quintas e sábados sem escalas entre Rio e Buenos Aires e retornava como RG917.

Passagem do trono

Em 9 de fevereiro de 1981, chegou ao Brasil o PP-VNA, primeiro de três 747-200 que a Varig receberia em rápida sucessão.



Coleção José Mazur Filho

Os motores GE CF6 que equipavam os DC-10 eram motivo de orgulho e assombro nos idos de 1974.

Os Boeing 747-200 logo assumiriam a nova condição de flagships da Varig, mas nem por isso a carreira dos DC-10 na empresa perdeu importância. Tanto é assim que outras aeronaves foram entregues: o PP-VMY (30/4/81) e PP-VMX (entregue em 9/6/81), que seriam justamente as duas últimas aeronaves recebidas pela Varig. Sendo assim, em 1982, a frota de DC-10 da Varig era praticamente onipresente em todos os principais mercados servidos pela com-

panhia. O Rio/Miami/Rio (RG810/811) passou a ser um serviço diário, exceto às segundas, quando o DC-10 operava o RG812, com escalas em Manaus tanto na ida como na volta para Miami. Os DC-10 eram também levados à África: o RG790 operava entre Rio de Janeiro e Johannesburgo às quintas, pernitando na cidade. Às sextas, pela manhã, prosseguia como RG791 para Cape Town antes de voltar ao Brasil, onde pousava no começo da noite.

Foi nesse ano de 1981 que a frota de DC-10 também ganhou a costa oeste das Américas e chegou até o outro lado do mundo. A Varig passou a operar os vôos RG844 Rio/Lima/Los Angeles às segundas; RG870 Rio/Manaus/Panamá/Cidade do México às terças; RG832 Rio/Lima/Los Angeles/Tóquio às quartas e sábados; RG840 Rio/Panamá/Los Angeles às sextas; RG872 Rio/Manaus/Bogotá-Cidade do México às sextas e domingos.

Os 707 foram retirados definitivamente de operação nos vôos de passageiros para a Europa e relegados a vôos domésticos, sul-americanos ou, então, utilizados prioritariamente como cargueiros. Coube aos novos Boeing 747 assumirem os serviços de maior demanda, tanto o RG740/741 (Rio/Paris/Frankfurt e retorno) como o RG860/861 (Rio/Nova York/Rio). Os DC-10 foram então liberados para voar nas rotas italianas: RG730 (Rio/Milão/Roma, às segundas e sextas) e RG732 (idem, às quartas). Ou seja: fosse em Tóquio ou Johannesburgo, Belém ou Buenos Aires, a Varig dependia de sua frota de DC-10-30 para cumprir a grande maioria de seus vôos internacionais.

Quando a Varig criou a classe executiva, em meados dos anos 1980, a companhia modificou o padrão interno de configuração do DC-10. Manteve os mesmos 20 assentos na primeira classe e colocou 35 lugares na executiva. A classe econômica passou então a contar com 177 lugares.

O pioneiro da Pioneira: segundos antes do pouso na 27R de Guarulhos, o PP-VMA mostra o último padrão de cores que ostentaria em serviço ativo pela companhia.

Gianfranco Beiring





Na hora de voar intercontinental, a Vasp não teve dúvidas: DC-10 na cabeça.

Novos papéis

Em dezembro de 1985, teve início a entrega dos jatos 747-300 para a frota da Varig, com a chegada do PP-VNH e PP-VNI. Com estas duas novas aeronaves sendo adicionadas à frota, a Varig resolveu converter dois de seus DC-10-30 em cargueiros. O primeiro foi o PP-VMT, que em novembro de 1986 deixou de transportar passageiros e recebeu as modificações necessárias. Um ano depois, foi a vez do PP-VMU. Ambas as aeronaves voam até hoje na VarigLog, que receberia um terceiro DC-10-30(F), PP-VQY, em 2001.

A entrega de mais três 747-300 (PP-VOA, VOB e VOC), nos meses de maio e junho de 1988, significou que algumas rotas servidas pelos DC-10 passariam a ser operadas pelos 747. Ao mesmo tempo, os últimos 707 em serviço de passageiros foram também definitivamente aposentados. O remanejamento da frota viu os DC-10 ganharem crescente importância em mercados domésticos-tronco, como por exemplo Rio/Brasília ou Guarulhos/Manaus, onde sua grande capacidade de carga de porão era amplamente utilizada para escoar os bens manufaturados produzidos na Zona Franca de Manaus.

MD-11: o sucessor natural

Como principal equipamento da frota de longo curso desde 1974, a era dos DC-10 na Varig começava a chegar ao fim. A entrega de três Boeing 747-400, a chegada dos jatos 767-200ER e 767-300ER e dos “sucessores naturais” MD-11, da própria McDonnell Douglas, em 1991, começaram a provocar a gradual redução do número de DC-10 na frota da Varig. O ritmo de entrega de novos MD-11 ditava a retirada de operação dos DC-10. Em 1997, o PP-VMS e o PP-VMZ foram entregues aos arrendadores; em 1997, foi a vez do PP-VMW e PP-VMD; em 1998, deixou de voar o PP-VMB. Em 1999, o DC-10-30 foi definitivamente retirado da operação de passageiros: saíram de serviço o PP-VMA (março), PP-VMY (junho), PP-VMX (setembro), PP-VMV (outubro) e, finalmente, o PP-VMQ (dezembro).

Vasp: DC-10-30, a escolha para iniciar serviços

Quando a Vasp foi privatizada em 1990, uma das principais metas de seus novos controladores foi expandir a empresa através de vôos intercontinentais. A Vasp só operava um vôo semanal para Aruba, com os 737-300. Wagner Canhedo, o novo dono da companhia, queria voar alto e iniciou uma agressiva expansão: América do Sul (Buenos Aires), Estados Unidos (Miami, Orlando, Los Angeles e San Francisco), Europa (Bruxelas, Frankfurt, Atenas) e até mesmo a Ásia (Seul e depois Osaka) e África (Marrocos) foram alguns dos destinos que, em rápida sucessão, entraram para a malha da empresa. Para iniciar logo os serviços intercontinentais, Canhedo optou por arrendar três DC-10-30 usados. As máquinas foram matriculadas PP-SOM e PP-SON (entregues em junho de 1991) e PP-SOV (entregue em novembro de 1991). Chegaram configuradas com 12 assentos

A Skyjet arrendou da empresa belga homônima o PP-AJM. A pintura era idêntica.



Vistos em Miami, os DC-10 na Vasp tiveram vida curta.

na primeira classe, 34 na executiva e 209 na econômica, uma configuração muito menos confortável do que a que equipava os DC-10 da Varig. A partir de meados daquele ano, os três DC-10 foram empregados nos novos vôos internacionais conquistados pela Vasp: Los Angeles e San Francisco, que inicialmente eram operados três vezes por semana, com escala em Manaus. Os vôos VP894.

Com a entrega do PP-SOV, o equipamento foi empregado também nas linhas para Buenos Aires e Aruba. Em janeiro de 1992, os DC-10 passaram a operar também os novos vôos para Miami e Orlando. Depois, quando os dois primeiros MD-11 da companhia foram entregues, em fevereiro e março de 1992, estes pas-saram a servir as rotas para Los Angeles e San Francisco e os DC-10 ficaram mais dedicados aos vôos para a Flórida, operando os serviços para a Califórnia somente aos sábados (VP894) via Manaus: o DC-10-30 não tinha al-

cance suficiente para operar lotado sem escalas entre GRU e LAX.

A expansão da Vasp foi rápida demais. A frota cresceu de 32 para 54 aeronaves em menos de um ano. As rotas não trouxeram os resultados esperados e a companhia, que praticamente havia dobrado de tamanho, viu-se sem fôlego para dar continuidade a tão vigorosa expansão. Ao final de 1992, por falta de pagamento dos contratos de arrendamento, a empresa teve quase metade de seus jatos retomados pelos proprietários. Entre estes, estavam justamente os três DC-10-30, que eram de propriedade da Potomac Capital Investment. Os trijatos deixaram o país ainda nas cores da Vasp e logo foram repassados a outras operadoras.

Skyjet – DC-10 em vôos charter

Navegando no mar de novos passageiros “criados” em consequência da estabilidade econômica advinda do sucesso do Plano Real, a Skyjet começou em grande estilo. No dia 7 de outubro de 1994 realizou seu primeiro vôo com um DC-10-30 (ex-D-ADKO na Lufthansa) configurado com o clássico padrão “lata de sardinhas” do mercado charter: nada menos que 337 poltronas de classe econômica.

O DC-10, matriculado PP-AJM em homenagem ao presidente da companhia, Ângelo José Mourão, operava basicamente entre Rio, São Paulo e as ilhas caribenhas de St. Maarten

A Skyjet mostrava com orgulho em seus anúncios o tamanho de seu DC-10-30. Só não falava da apertadíssima configuração interior...



e Margarita, na Venezuela. Problemas de ordem operacional começaram a macular a imagem da empresa. Constantes atrasos, panes e passageiros deixados “a ver navios” em aeroportos do exterior complicaram a vida da jovem companhia. O presidente Mourão pediu as contas e deixou a direção da empresa. O DC-10, em pane, foi substituído por aeronaves arrendadas às pressas de outras companhias, mas o estrago já estava feito. A imagem da empresa afugentou clientes e operadoras. A Skyjet devolveu em dezembro de 1996 o DC-10 à companhia belga homônima (com a qual tinha um acordo operacional) e encerrou operações.

World Brazilian Air (WBA)

O empresário Ângelo José Mourão tentou uma segunda vez firmar-se no mercado charter internacional. Escolheu o nome pomposo acima e selecionou para iniciar serviços um DC-10-15 (ex-Mexicana). A aeronave chegou a ser pintada nas cores da WBA, mas a idéia não vingou. O trijato nem chegou a sair dos Estados Unidos, sem transportar um único passageiro.

Transair International

Ao final de 1997, uma nova companhia foi estabelecida justamente com o DC-10-15 previamente selecionado pela WBA. Matriculado PP-OOO, foi configurado com 14 assentos de primeira classe e nada menos que 339 em classe econômica, num total de 353 poltronas. Uma autêntica lata de sardinhas voadora.

O PP-AJM no chão: a cena mostra o que o mercado percebeu. Panes frequentes e atrasos acabaram com os planos da Skyjet.



Robert Zverdling

A Transair alçou vôo em princípios de 1998, operando sobretudo para o Caribe (St. Maarten, Aruba, Cancún, Porlamar, Isla Margarita) e rotas-tronco domésticas como São Paulo/Fortaleza ou Rio/Recife. Problemas técnicos frequentes, a exemplo do que ocorrera com o PP-AJM da Skyjet, igualmente deixaram os clientes ressa-biados. O número de pacotes mingou. Para complicar, com a desvalorização súbita do real ante o dólar, o número de passageiros despencou e os planos da empresa estolaram. A com-panhia bem que tentou permanecer ativa: o DC-10 foi então subarrendado a outras empresas, notadamente a Tunis Air e a Saudi Arabian. O trijato foi requisitado para cobrir o período do Hadj, quando os devotos muçulmanos voam em levass para a cidade sagrada de Meca. O PP-OOO passou a voar entre a Arábia Saudita e países com grandes populações muçulmanas no Oriente Médio e norte da África, com tripulação técnica brasileira e tripulação de cabine dessas empresas. O contrato durou apenas durante o período estipulado do Hadj. O trijato voltou ao Brasil, para encontrar um mercado ainda mais arredo. À administração da empresa não coube outra alternativa senão devolver o DC-10 em abril de 2000. Logo depois a Transair International deixou oficialmente de existir.

Cai o pano

Com o fim dos serviços do DC-10 da Transair, as operações de passageiros com aeronaves DC-10 tiveram fim no Brasil. Vale ressaltar que o trijato, que durante sua carreira sofreu sérios acidentes fatais ao redor do mundo, em sua operação no Brasil não deixou nenhum tripulante ou passageiro com um ferimento sequer. Nenhum DC-10, na Varig ou em qualquer outra operadora brasileira, sofreu nenhum acidente sério, cumprindo sua missão com 100% de segurança, por mais de 25 anos ininterruptos.

E não era apenas pela segurança que o DC-10 era muito querido. A aeronave era adorada pelos que nela trabalhavam. Os comissários apreciavam as galleys amplas e os espaços internos de circulação, que eram bem generosos.

Os pilotos também apreciavam a máquina, em particular a docilidade de comandos e, prin-

O DC-10-15 da WBA chegou a ser pintado nos Estados Unidos, mas não foi entregue. Mais uma empresa aérea brasileira que não saiu do chão.



cipalmente, a força estrutural do trijato, características presentes nas aeronaves da McDonnell Douglas. Tão resistentes eram, que muitas delas acabariam sendo convertidas em cargueiros.

Dos DC-10 que um dia voaram no Brasil, ainda operam para outras empresas os anti-gos PP-VMA, PP-VMO, PP-VMP, PP-VMR, PP-VMS, PP-VMV, PP-VMZ, PP-SOV e PP-AJM, a maioria com mais de 30 anos de utilização. Quase todos estes foram convertidos em cargueiros. A saudade do tipo é grande. Ouvir o silvo dos motores GE CF6, ver suas clássicas linhas, já não é algo frequente nos aeroportos brasileiros. Por aqui, o tipo agora só pode ser apreciado nas cores de empresas cargueiras como a MTA ou VarigLog, ou nas visitas de aeronaves da Fedex, Cielos Airlines ou Arrow Cargo. Seja como for, a qualidade técnica e robustez do projeto do DC-10 há de garantir, por muitos anos ainda, a presença dessa máquina maravilhosa da McDonnell Douglas nos aeroportos do Brasil e do mundo.

A mesma aeronave da WBA teria mais sorte nas mãos da Transair International. De qualquer modo, esta empresa também não duraria muito mesmo.



Gianfranco Beiring



DC-10 PAX NO BRASIL 1974-2000

REG.	S/N	DEL.	RET.	ATUAL	
VARIG (DC-10-30)					
PP-VMA	46944	29/5/74	9/3/99	YV-1052	STA. BARBARA
PP-VMB	46945	18/6/74	14/12/98	N967PG	PACIFIC AIRCORP - RET
PP-VMQ	46941	7/11/74	18/1/00	CAYMAN LEASING	- BU 2000
PP-VMD	46916	12/6/75	12/97	C-GBQQ	CANADIAN - BU 2005
PP-VMO	46540	5/4/79	2/4/80	N304SP	CENTURION AIR CARGO
PP-VMP	46541	21/7/79	14/6/80	5X-DAS	DAS AIR CARGO
PP-VMR	47817	1/12/79	30/11/83	S2-ACQ	BANGLADESH BIMAN
PP-VMS	47818	25/1/80	13/1/92	5X-ROY	DAS AIR CARGO
PP-VMZ	46999	27/3/80	13/1/92	N524MD	AEROFLOT CARGO
PP-VMT	47841	31/7/80	11/86	PP-VMT	VARIG LOG
PP-VMU	47842	6/9/80	11/87	PP-VMU	VARIG LOG
PP-VMV	47843	9/10/80	22/10/99	I-CGIA	CARGO ITALIA
PP-VMW	47844	10/11/80	30/12/97	N237NW	NWA - RET
PP-VMX	47845	9/6/81	2/9/99	N242NW	NWA - RET
PP-VMY	48282	30/4/81	16/6/99	N241NW	NWA - RET
VASP (DC-10-30)					
PP-SOM	46940	28/6/91	11/92	N76073	CONTINENTAL - RET 2000
PP-SON	47868	21/6/91	11/92	C-FGRE	CANADIAN - BU 2002
PP-SOV	47889	5/11/91	11/92	N306FV	CENTURION CARGO
SKYJET (DC-10-30)					
PP-AJM	47929	15/12/94	12/96	N606GC	GEMINI CARGO
TRANSAIR INTERNATIONAL (DC-10-15)					
PP-OOO	48258	2/98	24/4/00	SX-CPH	ELECTRA - RET LAGOS

BU: sucateado | RET: retirado de operação | amarelo: em operação regular

© g.beding

Biggus