

O Fokker 50 no Brasil

Paulo Berger



O Fokker 50 fez parte de uma geração de turboélices que surgiu há pouco mais de 20 anos, introduzindo tecnologia avançada para a época e tentando viabilizar linhas curtas e médias.

Por: Mario Sampaio



Fabio Kroell

Durante a década de 1980, quando os jatos dominavam o mundo, os turboélices ressurgiram como uma opção econômica para voos de curta duração devido ao alto preço dos combustíveis.

Os bimotores turboélices já cruzavam o céu do mundo desde meados dos anos 1950, mas o surgimento de novas turbinas, materiais mais leves e instrumentos digitais deu lugar à criação de uma nova geração de aviões. Nada menos que nove turboélices novos passaram a ser oferecidos na classe entre 30 e 64 lugares na década de 1980.

A Fokker havia liderado as vendas de turboélices para etapas curtas e médias desde o final dos anos 1950 com o F-27 e decidiu manter a posição com um projeto denominado Fokker 50.

No Brasil, o crescimento das empresas regionais criou um mercado natural para o F-27. E como consequência a TAM, em 1980, seguida depois pela Votec (adquirida em 1986 pela TAM) e mais tarde pela Rio-Sul, veio a empregar algumas dezenas de F-27, nas versões -200, -500 e -600. A existência dos F-27 em nosso país criou a ligação para que o fabricante holandês tentasse vender aqui seu novo modelo turboélice.

Mas a TAM, que era na ocasião o maior operador local de F-27, tinha outros planos. Ela necessitava crescer nas linhas de alta demanda e para tal precisava de um jato, tendo sua escolha recaído sobre o Fokker 100, que começou a voar nas suas rotas em 1990. Existiam, entretanto, linhas de menor densidade de demanda voadas pelos F-27, em que os jatos de 100 lugares não seriam rentáveis, apesar de sua maior produtividade. Tentando preencher esse hiato, a Fokker enviou, no final de 1991, seu novo turboélice para voos de demonstração no Brasil.

Apesar da TAM não ter mostrado interesse inicial pelo Fokker 50, a aeronave apresentada a

diversas empresas aéreas tinha a pintura da companhia sediada em São Paulo. O fato foi considerado uma gafe, já que alguns dirigentes de outras companhias de aviação se recusaram a voar no avião com as cores da TAM. Apesar dessa falta de tato da Fokker, os voos de demonstração com o Fokker 50, de prefixo holandês PH-JXK, tiveram boa repercussão e levaram a diversos negócios.

O PH-JXK acabou sendo arrendado no início de 1992 à Nordeste Linhas Aéreas, na época pertencente a um grupo econômico baiano. O avião voou inicialmente a rota Salvador-Ilhéus-Porto Seguro-Rio-São Paulo e depois foi alocado na Belo Horizonte-São Paulo, com várias frequências diárias. Mas a Nordeste tinha pequena presença de mercado, baixa capacidade de vendas (estava passando do Bandeirante ao Fokker 50) e empregou publicidade limitada. O experimento ficou quase



O Fokker 50 da Nordeste com a pintura que permaneceu até o encerramento das operações da empresa.

Congonhas/Santos Dumont/Porto Seguro/Ilhéus/Salvador.

Com a tecnologia e o conforto do novo Fokker 50.

- Serviço de bordo de alto padrão.
- Mais conforto para os passageiros, sem a incômoda poltrona do meio.
- Amplo espaço para as bagagens.

NORDESTE LINHAS AÉREAS
Vôando com vocês.

R. de Janeiro (021) 220-4366 - Salvador (071) 244-7755 - São Paulo (011) 531-3960

A antiga Nordeste foi a primeira operadora do Fokker 50 no Brasil, que voou com o prefixo holandês (foto acima). À esquerda, o anúncio de lançamento do novo serviço.

desconhecido pelos usuários e falhou. Menos de três meses depois de começar as operações, o Fokker 50 da Nordeste estava com baixa taxa de ocupação e a empresa deixara de pagar o leasing à Fokker. O PH-JXK, que voou de janeiro de 1992 até março do mesmo ano, foi retomado pelo fabricante devido à falta de pagamentos, encerrando essa fase do Fokker 50 na Nordeste.

Mas a presença do Fokker 50 e suas características não passaram despercebidas por outras companhias de aviação brasileiras. Em julho de 1992, o mesmo PH-JXK (SN 20 233) foi arrendado à Rio-Sul, iniciando uma nova carreira em nosso país, com o prefixo nacional PT-SLK. A Rio-Sul, uma empresa do Grupo Varig, empregou entre 1992 e 1999 um total de dez Fokker 50. Em 1992, aquela empresa os utilizava entre Santos Dumont (Rio) e Pampulha (Belo Horizonte), com cinco frequências diárias, numa miniponte aérea operada em acordo com a Taba. Esses voos obtiveram grande sucesso por ligarem os centros dessas cidades. Na época, os Fokker 50 da Rio-Sul operavam também entre São Paulo, Joinville, Navegantes e Porto Alegre.

No início de 1995, a Rio-Sul adquiriu a Nordeste Linhas Aéreas e a reestruturou, adicionando uma

frota de Fokker 50. Quatro desses aviões, de um total de seis que foram empregados, vieram da própria Rio-Sul. Já em junho de 1995, os turboélices de nova geração da Nordeste ligavam Salvador a Ilhéus, Porto Seguro e Belo Horizonte, além de voar de Recife a Fernando de Noronha e Natal. A operação desses aviões na Nordeste se estendeu até 2002, ano em que a empresa foi incorporada à Varig.

A TAM, que foi pioneira com o F-27 no Brasil, estava concentrada na operação de jatos e demorou a empregar o turboélice de nova geração da Fokker. Somente em 1995 chegaram seus primeiros Fokker 50, que compuseram uma frota de nove desses aviões. A TAM, em outubro de 1995, voava entre Santos Dumont e Pampulha e deste aeroporto para Guarapari e Vitória. Belo Horizonte era ainda ligada a Uberlândia, Uberaba, Ribeirão Preto, Varginha e São Paulo. Desta última capital, os Fokker 50 voavam para Presidente Prudente, Dourados, Ponta Porã, Bauru, Lins, Araçatuba, São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Goiânia, Brasília e Palmas. Em 2001, os últimos Fokker 50 da TAM foram desativados e a empresa se concentrou na operação de jatos.

Assim que a Varig comprou a Nordeste, este foi o esquema de pintura do avião.



Daniel Carneiro



Ricardo Heilmüller
A Rio-Sul operou um total de dez Fokker 50, comprou a Nordeste e transferiu alguns aviões para essa empresa já com nova pintura.

O surgimento e a evolução da OceanAir criaram um novo segmento de demanda para turboélices. Em julho de 2003, os dois primeiros Fokker 50 (ambos ex-TAM) foram incorporados e essa empresa chegou a ter cinco desses aviões em 2007, quando mais duas aeronaves (ex-Avianca) chegaram. Esses dois aviões eram da versão 300,



Daniel Carneiro
O Fokker 50 que fez voos de demonstração no Brasil, voou com a pintura provisória da TAM.

A OceanAir foi a última operadora do Fokker 50 no Brasil e esta foi a última pintura que os turboélices tiveram antes de serem devolvidos.



que é descrita mais adiante. Em 2008, a OceanAir enfrentava pesados prejuízos operacionais e cancelou diversas linhas deficitárias, que incluíam as do México e as domésticas com turboélices. Isso levou ao fim da operação do Fokker 50 na OceanAir.

Como o futuro é desconhecido, é possível que algum novo operador ainda venha a utilizar o Fokker 50 em nosso país. Mas essas chances diminuem a cada dia devido à falência do fabricante e à redução da disponibilidade de sobressalentes.

A história do Fokker 50

O Fokker F-27 foi criado na década de 1950 como parte de uma geração de aviões turboélices projetada para substituir o Douglas DC-3.

A Fokker desenvolveu várias versões desse avião, cuja capacidade passou de apenas 28 lugares no primeiro protótipo (que voou em novembro de 1955) para 52 passageiros no F-27-500. O F-27 foi também produzido sob licença pela Fairchild nos EUA, onde recebeu as designações F-27 e FH-227 (versão esticada). A entrada em operação do F-27 ocorreu em 1958, tanto para o modelo ame-

Quando a TAM começou a operar o Fokker 50 regularmente, passou a usar esta pintura definitiva.

ricano como para o holandês. Apesar das vendas terem evoluído lentamente no início, o sucesso veio mais tarde e em 1986, quando a produção foi encerrada, mais de 796 unidades das várias versões haviam sido comercializadas. O F-27 foi o turboélice comercial bimotor mais vendido em sua geração, tendo obtido um volume de vendas cerca de duas vezes superior ao do principal concorrente, o HS-748, conhecido no Brasil como Avro (seu fabricante original).

Com essa vasta base de mercado que se estendia por todo o mundo, a Fokker lançou em 1983 (quando o F-27 fazia 25 anos de operação) um substituto denominado Fokker 50. Nessa ocasião, o fabricante holandês mudou a designação de seus aviões, abandonando o "F" seguido do número sequencial do projeto, passando a designar a aeronave como Fokker 50 (50 poltronas com espaçamento de 32 polegadas).

Baseando-se na estrutura do F-27-500, que oferecia vida comprovada de 90 mil horas e 90 mil ciclos, a Fokker desenvolveu um avião que, empregando as mesmas dimensões externas do antecessor, oferecia novas turbinas mais leves e mais eficientes, mudanças estruturais e de projeto, com maior emprego de materiais compostos, aviónica digital, controle de manutenção centralizado, janelas mais numerosas e retangulares e novos interiores com muito maior conforto e silêncio para os passageiros. O resultado da transformação levou a que cerca de 80% dos



componentes do Fokker 50 fossem diferentes dos do F-27-500. Uma característica especial do novo avião eram as *foklets*, pontas de asas levantadas, que melhoravam a aerodinâmica e serviam de balanceamento para os ailerons.

Uma curiosidade é que os dois protótipos do Fokker 50 eram F-27-500 com as novas turbinas e cujas janelas ovais foram cobertas por *tapes* com a pintura das novas janelas retangulares, menores e mais numerosas. Esses aviões começaram a voar em dezembro de 1985, a homologação com o avião de série foi obtida em 1987 e logo depois a primeira aeronave foi entregue a uma subsidiária da Lufthansa.

A grande mudança do Fokker 50 em relação ao F-27 era certamente o emprego de turbinas PW 125B de 2.500 SHP, com três eixos e hélices de seis pás fabricadas em materiais compostos, que reduziam o consumo de combustível e melhoravam

Dois Fokker 50 com a belíssima pintura usada pela OceanAir na chegada dos aviões.



José Luiz Salgueiro Jr



O interior do Fokker 50 tinha acabamento muito bom e era mais silencioso que o dos concorrentes.



o desempenho geral. Mas as demais melhorias, como nova aviônica, foram também importantes.

Ao longo do desenvolvimento do Fokker 50, surgiram três versões comerciais, ficando a básica conhecida como Série 100. A Série 120 era semelhante à primeira, mas tinha três portas ao invés de quatro, o que permitia aumentar a capacidade para até 64 passageiros. A Série 300 (aquela empregada pela Avianca e por algum tempo pela OceanAir) tinha turbinas PW-127B com 2.750 SHP. Esta versão foi desenvolvida para operar em pistas altas e quentes (ou curtas ao nível do mar), oferecendo uma velocidade de cruzeiro um pouco mais alta, maior teto monoturbina e maior razão de subida. Tudo isso ao preço de um pequeno aumento do consumo de combustível.

Foi fabricada ainda uma versão militar denominada Fokker 60, que tinha ampla porta de carga, turbinas PW-127B e fuselagem 1,6 metro mais longa.

Com relação ao nível de ruído a bordo, o Fokker 50 merece um comentário especial. Graças a hélices de seis pás com menor velocidade nas pontas e à inclusão de novos materiais de isolamento acústico e *dampers* na fuselagem, o nível de ruído na cabine de passageiros era de longe o melhor da categoria de 30 a 66 lugares. Na verdade, o ruído produzido no nível dos ouvidos dos passageiros sentados era menor que o de diversos jatos e o menor entre os turboélices.

Anos mais tarde, os turboélices concorrentes introduziram sistemas semelhantes, conseguindo também bons resultados.

O Fokker 50, comparado ao F-27, era 12% mais rápido, um pouco mais leve e oferecia alcance muito maior. Seu interior tinha o projeto semelhante ao dos jatos e poltronas largas com bom espaço para as pernas.

Um diretor da maior empresa de leasing daquela época (GPA) descreveu o Fokker 50 como o Rolls-Royce da categoria, devido ao excelente acabamento.

Mas se por um lado o Fokker 50 oferecia algumas vantagens sobre os concorrentes, além de desempenho muito competitivo, sua ligação com o F-27 trazia desvantagens.

O avião era bem mais pesado que o ATR 42

(42 lugares com espaço de 32 polegadas) e que o Dash 8-300 (50 passageiros) e tão pesado quanto o ATR 72, que era maior e tinha capacidade para 64 usuários com pitch 32.

Não obstante a forte concorrência (muito maior do que na época do F-27, quando eram apenas três competidores), as vendas do Fokker 50 evoluíram normalmente até que em março de 1996 seu fabricante faliu, mesmo tendo uma extensa lista de aviões encomendados.

Quando o último Fokker 50 foi entregue, em maio de 1997, 204 unidades tinham sido fabricadas, o que era um número bem superior na época ao obtido pelo Dash 8-300, um de seus concorrentes diretos.

A falência da Fokker não foi diretamente relacionada ao volume de vendas, mas ao custo de produção. O fabricante holandês vendia suas aeronaves no mercado internacional em dólares americanos, como é habitual, enquanto os custos de produção ocorriam em florins holandeses, na ocasião muito valorizados. A diferença de valor entre aquelas moedas aumentava o prejuízo da fábrica a cada avião adicional vendido e este problema não pôde ser resolvido em tempo hábil, levando à falência do fabricante.

A cabine de comando desse avião oferecia equipamentos state of the art.

