



VARIG COMPRA DC-10

Lenildo Tabosa Pessoa

"O Estado de S. Paulo"

A decisão da VARIG de comprar o DC-10, em vez do Boeing 747, também conhecido por Jumbo, foi motivada principalmente — poder-se-ia talvez dizer unicamente — pelas vantagens comerciais oferecidas pelo avião da Douglas em relação ao problema da reciprocidade que regula o transporte de passageiros nas linhas internacionais. Isso não significa, evidentemente, que



a VARIG estaria disposta a comprar qualquer avião desde que essas vantagens fossem asseguradas e foi exatamente por isso que apesar de o problema da reciprocidade poder ser estudado com uma simples comparação entre o número de pessoas transportadas por um aparelho e por outro, sem necessidade de um exame das aeronaves, se encarrega de tudo o que sua decisão não foi anunciada senão depois de minuciosos estudos técnicos e do exame atento de ambos os aviões em terra e

em vôo.

A primazia dada às citadas vantagens significa apenas que, sob o ponto de vista técnico, o DC-10 e o Boeing 747 se equivalem. De fato, na entrevista concedida anteontem à imprensa, no Rio, para anunciar a compra do possante trijato, o presidente da Companhia, sr. Erik de Carvalho, mostrou a preocupação de não justificar sua decisão insistindo no aspecto técnico, de modo a deixar o avião da Boeing em situação desfavorável em relação ao da Douglas,

e, em uma posterior troca de idéias, declarou-nos que a atual escolha do DC-10 não significa a exclusão de uma futura compra também do Boeing 747, desde que a expansão e as condições do tráfego na ocasião a justifiquem.

Sua preocupação é perfeitamente compreensível, se se leva em conta por um lado uma característica da indústria aeronáutica — que não é estática mas profundamente dinâmica e mesmo em relação a um mesmo modelo de avião está em contínuo progresso

e em um ininterrupto esforço de aperfeiçoamento — e, por outro, uma decisão anteriormente já tomada pela VARIG para o caso de, após o estudo minucioso dos dois aviões apresentados a sua escolha, sua opção ser pelo Jumbo. Embora se tenha afirmado que uma companhia estrangeira, ansiosa por colocar imediatamente o Boeing 747 em suas linhas para o Brasil — o que não seria possível, por motivo da citada reciprocidade, sem o uso, pela Companhia brasileira, de

um aparelho igual ou equivalente — estava disposta a ceder um ou dois **Jumbos** já encomendados. A Varig estava decidida a aceitar apenas um aparelho de uma nova série, que lhe seria entregue na mesma época em que deverão estar prontos os **DC-10** agora encomendados e que apresentará algumas modificações em relação à que está atualmente em uso.

Assim, embora o comunicado à imprensa distribuído por ocasião da entrevista do sr. Erik de Carvalho ressalte que o **DC-10** incorpora “avanços em propulsão, aerodinâmica, estrutura, eletrônica, nos sistemas de controle de voo e na compatibilidade de meio ambiente”, não especifica se tais avanços dizem respeito às primeiras gerações dos jatos — em relação às quais os atuais avançaram consideravelmente — nem se indica uma vantagem em relação ao **Boeing 747**, nem muito menos exclui que as novas séries do **Jumbo** possam também apresentá-los.

No que diz respeito a turbinas, por exemplo, as turbofan representam um notável progresso em relação às turbojet e mesmo os modelos de aviões lançados inicialmente com a turbojet já apresentam, em suas versões mais novas, o novo tipo. As vantagens do **DC-10**, no que se refere à propulsão, resultam do uso de turbinas de fluxo duplo de alta razão de derivação que têm também a vantagem de atingir menores níveis de ruído e eliminar a fumaça das descargas. Se não bastasse o estímulo da concorrência comercial para que tam-



bém o **Jumbo** viesse a beneficiar-se, nas próximas séries, dessas vantagens, há o fato de um dos produtores das turbinas do **DC-10** — que usa a **Pratt & Whitney** ou a **General Electric** — ser também produtor das do **Boeing 747**.

A grande diferença entre o **Jumbo** e o avião da **Douglas**, sob o ponto de vista técnico, está em sua aerodinâmica, já que aviões com desenhos diferentes têm necessariamente características aerodinâmicas diferentes. Essas diferenças, porém, não indicam necessariamente superioridade ou inferioridade e para determinadas operações pode apresentar maiores vantagens um avião com determinadas características e para outras com características diferentes. O **DC-10** dá, inegavelmente, a impressão de maior maleabilidade que o **Boeing 747** e tem um ângulo de subida bem maior, mas essas caracte-

rísticas não bastariam por si sós para justificar a preferência de uma empresa aérea.

Estas observações não são feitas com o objetivo de apresentar o **DC-10** — do qual, aliás, tivemos uma ótima impressão, como ressaltamos, nestas colunas, após um voo Rio-Brasília-Rio — como um avião sem grandes vantagens técnicas sobre seu concorrente, mas unicamente para mostrar como se torna difícil e complexa a escolha entre dois aviões modernos e equivalentes, produtos ambos de uma mesma avançada tecnologia aeronáutica. Justamente porque o avião da **Douglas** não é inferior, sob o ponto de vista técnico, a **VARIG** pôde adotar como critério decisivo na escolha entre os dois um problema mais ligado ao aspecto comercial do transporte de passageiros do que propriamente às características técnicas do aparelho escolhido.

Para uma companhia aérea norte-americana que tenha linhas diárias para uma cidade de tráfego aéreo congestionado, como Nova Iorque, por exemplo, em igualdade de condições técnicas o **Boeing 707** apresenta, sem dúvida, maiores vantagens, enquanto, pelo número de pessoas que pode transportar, equivale, em média, a quase dois **DC-10** ou a quase três **Boeing 707**, enquanto, do ponto de vista operacional, é apenas um avião, podendo reduzir para a metade, portanto, o tempo empregado por dois **DC-10** ou para um terço o empregado por três **Boeing 707** nas operações de pouso ou decolagem.

O caso da **VARIG**, porém, é diferente, pois os aviões comprados serão usados em linhas internacionais, nas quais é tão importante quanto o número de assentos oferecidos aos passageiros a frequência com que são oferecidos. Em outras palavras, é comercialmente mais vantajoso oferecer dois vôos semanais ou para os Estados Unidos do que um só de **Jumbo**, ainda que com cem assentos a mais.

Se, porém, nas frequências que a Companhia estabeleceu, a procura vier a exceder a capacidade de transporte do **DC-10**, o caso tornar-se-á semelhante ao do exemplo da companhia norte-americana acima citada e os problemas novos então surgidos exigirão soluções novas.

Eis por que, ao escolher o avião da **Douglas**, a **VARIG** não excluiu a possibilidade de vir a escolher amanhã também o da **Boeing**.