

De Long Beach ao Rio com o DC-10

Características

O viajante comum observará três características destacadas no DC-10: ele é grande, bonito, e silencioso. Também apreciará, sem dúvida, suas decolagens sem esforços, e se deliciará com o conforto projetado para o seu interior. Mas, há muito mais no DC-10 do que é revelado a um simples olhar. O avião da McDonnell é, acima de tudo, o resultado do trabalho maravilhoso de milhares de pessoas cujos talentos foram combinados para torná-lo o mais bem sucedido "wide-body" dos céus.

Cerimônia

A entrega dos aviões foi, realmente, uma bela cerimônia. Long Beach: numa linda tarde.

Dia de festa para a Douglas e para a Varig. A frente dos dois aviões — PP-VMA e PP-VMB —, os participantes daquele ato histórico para a aviação comercial brasileira. E em grande atividade, como responsável por todo o "esquema", Raymond L. Townie, diretor de Relações Públicas da Douglas. Presenças do ministro da Aeronáutica do Brasil, brigadeiro Joelmir Campos de Arapele Macedo; do diretor-geral do Departamento de Aviação Civil, brigadeiro Decolécio Lima de Siqueira; do cônsul-geral do Brasil, em Los Angeles, Oswaldo Castro Lobo. Da Douglas, estavam presentes, o presidente da organização, Sanford McDonnell, e John Brizendine; da General Electric, o vice-presidente Brian Rowe; da Varig, o presidente Erik de Carvalho, o vice-presidente Harry Schuetz, e os diretores João A. Lorenz, do Planejamento Econômico; Erni Peixoto, diretor regional no Rio Grande do Sul; Gotz Herzfeldt, de Manutenção; Sérgio Prates, do Serviço de Bordo; Carlos Homrich, de Operações; e Antônio José Shitini Pinto, de Ensino. Também presentes os pioneiros Adroaldo Mesquita da Costa, Carlos Maria Bins e Fernando Osório, membros do Conselho Fiscal. Mais tarde, todos estariam viajando para o Rio, a bordo do DC-10.

Tripulação

Responsáveis pelo comando do avião, os próprios cmtes. Carlos Schittini e, ainda, o cmt. Pinto, auxiliados pelo engenheiro-de-vôo Adalberto Oliveira, e Gilberto Saeger, além dos comissários Beckel, Waldemar, G. Cunha, Velho, Antunes, Lana, Maria Helena, Filomena, Arlete, Stela e Nélia, e o Nagib. O VMB voou sob a responsabilidade dos cmtes. Geraldo, Edyr, Stepansky, Freitas, engenheiros-de-vôo Triebsees e Camargo Lopes, e comissários: Prates, Carlos Alberto, Berlitz, Marlene, Ivan Pereira, Trindade, Medrado, Maria Júlia, Estevani, Ilona e Anita.

Conflança

Dois discursos — um de John Brizendine, outro de Erik de Carvalho —, marcaram a cerimônia de entrega dos aviões, que começou com uma oração do Capelão Roland D. Driscoll. Disse Brizendine, em suas primeiras palavras: "Este é um dia de orgulho para nós, da McDonnell Douglas: é a primeira vez que entregamos dois DC-10 a um só comprador, ao mesmo tempo. A decisão da diretoria da Varig de levar ambos os aviões para o Brasil, no mesmo dia, foi típica do pensamento inovador e espírito pioneiro que tem sido um marco da aviação brasileira, desde o seu início". Por sua vez, disse Erik de Carvalho, em certo trecho de seu discurso: "Estamos plenamente confiantes de que o DC-10 atenderá nosso objetivo principal de proporcionar transporte aéreo seguro, confortável e econômico para o benefício dos povos do mundo, promovendo entendimento e comércio internacionais ainda maiores, permitindo-nos, assim, preencher satisfatoriamente nosso papel como principal instrumento da política aérea brasileira".

Tradição

A cerimônia foi encerrada por John Brizendine cumprindo, segundo ele mesmo disse, uma antiga tradição da Douglas: cortar, à tesoura, a gravata dos

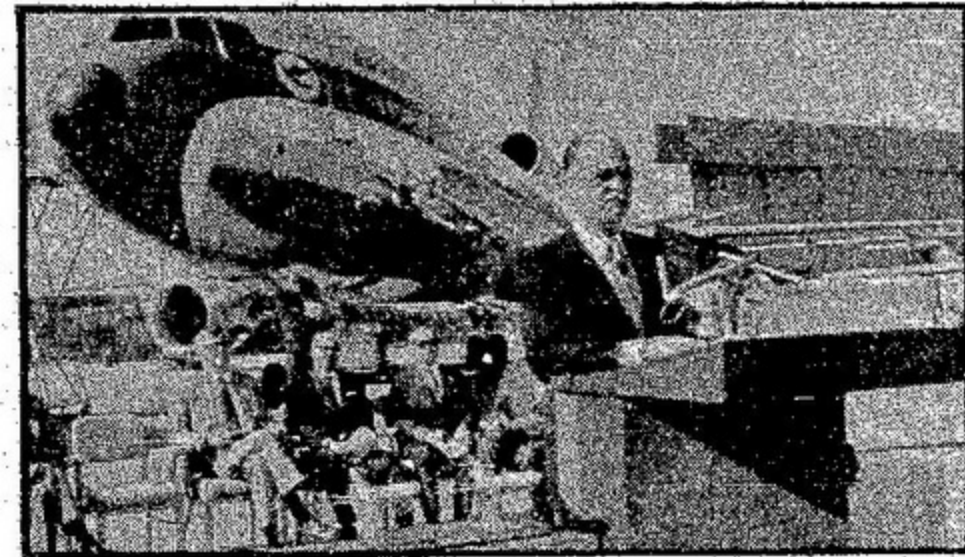
comandantes que recebem os aviões, para que as mesmas passem a figurar na exposição que reúne centenas de gravatas num local especial dos escritórios da fábrica, próximo à rampa de vôo de empresas de aviação. John Brizendine presenteou os comandantes com novas gravatas ostentando o símbolo da Douglas.

Voo maravilhoso

A viagem Los Angeles—Rio foi realmente maravilhosa: 10.434 quilômetros em vôo direto. Serviço de bordo excelente, como é tradição na Varig. A classe de luxo — 30 passageiros — é que se pode exigir de melhor em conforto, espaço, e bem estar. Mas, a classe econômica — 211 passageiros — não fica por menos. Dois corredores se estendem pelo comprimento da cabina, que é dividida em três amplas seções. Com quatro pares de assento, lado-a-lado, não há passageiro que se encontre a mais do que um assento de distância de um dos corredores. As janelas têm 30% a mais de área, em proporção ao tamanho total do avião, do que os outros jatos de passageiros. Compartimentos fechados, acima das janelas, guardam artigos pessoais e bagagem de mão. Um avançado sistema de refrigeração e pressurização da cabina permite controles automáticos de temperatura separados, nas três seções da cabina.

Atrações

Cinema a bordo é outra atração, junto com a música que pode ser ouvida através de fones individuais. O programa de cinema inclui um belo documentário sobre a Bahia, produção de Jean Manzoni, e o filme "Golpe de Mestre", com Paul Newman. Quanto à música, você pode escolher o que há de melhor em música brasileira, clássicos, ópera, música jovem, seleção de sucessos internacionais e música regional americana. É só escolher um dos dez canais e se deliciar com a melodia. Enfim, pode-se resumir tudo sobre o DC-10 dizendo apenas: é um sonho de avião.



O sr. Erik de Carvalho, presidente da Varig, quando discursava, na cerimônia de entrega dos dois DC-10, em Long Beach. John Brizendine, presidente da Douglas Aircraft Company, e senhora, na hora do jantar, a 12.000 metros de altura.



Miami Beach (Especial para O GLOBO) — Passageiros de primeira viagem, embarcando no DC-10, podem pensar que reservaram lugar numa gigantesca espaçonave do futuro, graças às inovações na construção do aparelho que parecem tiradas de um filme de ficção. As portas de entrada desaparecem no teto, como se fosse mágica; elevadores entram silenciosamente pela plataforma; botões de painéis proporcionam milagres instantâneos de conforto. Dos enórgmes motores fanjet, que lembram filmes fantásticos, o único ruído que se percebe é um pequeno zumbido quando o avião sobe ou acelera. Na frente, dos lados, ou depois das asas, os motores não fazem diferença de nível de ruído, e desde a decolagem até o pouso, as turbinas não emitem qualquer sinal de fumaça.