

ESTADOS S.P.A.



A Lufthansa iniciou ontem o operação de seus DC-10 com um deles chegado hoje do Rio, procedente de Frankfurt. O PP-VYMG, da Varig, sai às 22 horas de hoje para Roma

Os DC-10 voltam a voar

TERMINADO LEU

Foram reiniciadas ontem, em quase todo o mundo, as operações com os aviões do tipo DC-10, que desde o último dia 6 encontram-se paralisadas devido ao acidente ocorrido em Chicago, no qual morreram 273 pessoas. Os representantes de 13 empresas aéreas européias, após uma reunião de testes e consultas, concordaram que o avião apresenta toda a segurança exigida.

No Brasil, a Varig reiniciou hoje os voos com o DC-10-30 com destino a Europa — o primeiro voo de detarbo do Rio, às 22 horas, rumo a Lisboa e Roma. O voo, que partirá do aeroporto do Galeão, já se encontra praticamente lotado, com 220 lugares confirmados na classe econômica e 16 na "primeira classe".

A direção da Varig revelou ontem que a decisão de liberar os voos do DC-10-30 só foi tomada depois de uma comissão de alto nível examinou um programa de testes, em Zurique, diante de representantes da Administração Federal dos Estados Unidos

Voo 734, destino: Roma

Hoje, às 22 horas, o comandante Jar e o primeiro oficial da tripulação do voo 734 da Varig, desta só vez, voarão nos passageiros do DC-10 prefixo PP-VYMG — e certamente explicará as razões que levaram a companhia a retomar a operação do avião depois de uma suspensão de 15 dias. Desde então de desjar uma boa viagem e comandante Jar já não inda interfere a empresa de Lufthansa e a escala de voo destino a Roma, onde prosseguirá as 10 horas de voo para o Brasil.

A decisão da Varig foi tomada logo no início da manhã, quando a companhia recebeu da empresa construtora a receber noticiar da FAA — a primeira delas a ser dada pelos Estados Unidos — de que a Boeing, sua empresa de origem, não estava mais preocupada em voltar a operar os aviões do tipo DC-10. Segundo o comandante Jar, a empresa alemã Lufthansa e a espanhola Iberia já haviam tomado decisões semelhantes e que fora efetuado testes pela Martinair, uma companhia aérea holandesa, no mês de março.

Embora não tenha sido o chefe da diretoria da Varig e decidiu-se que o primeiro voo seria feito pelo avião PP-VYMG, que a empresa comprou em 1973 e que, até hoje, atingiu 13 mil horas de voo. Alguns minutos depois, no entanto, de partida, a Lufthansa da ANA — Administração dos Aeroportos do Rio de Janeiro — impediu a aeronave para o voo de teste logo.

Quando no Galeão, funcionários do Varig começaram a voar aos DC-10 em pátio das duas horas seguintes à suspensão dos voos, com o objetivo de verificar se a companhia necessitava de comissões de testes para o voo de teste.

Quando no Galeão, funcionários do Varig começaram a voar aos DC-10 em pátio das duas horas seguintes à suspensão dos voos, com o objetivo de verificar se a companhia necessitava de comissões de testes para o voo de teste.



Agora, a manutenção do aparelho tem que seguir normas mais rígidas

Europa exige normas rígidas de manutenção

As autoridades aeronáuticas de diversos países europeus também se juntaram ontem, em uma reunião em Zurique, para discutir as normas de manutenção e de fabricação dos aviões. A Administração Federal dos Estados Unidos também exigiu a manutenção de normas de fabricação dos aviões do tipo DC-10.

Na Itália, a FAA, a primeira comissão distribuiu lista de oficiais capacitados no âmbito do acidente, citando uma série de requisições técnicas. A administração aeronáutica de Zurique, na Suíça, entre representantes de fabricantes de aviões, a Administração Federal dos Estados Unidos também exigiu a manutenção de normas de fabricação dos aviões do tipo DC-10.

Em outras palavras, as autoridades aeronáuticas de diversos países europeus também se juntaram ontem, em uma reunião em Zurique, para discutir as normas de manutenção e de fabricação dos aviões. A Administração Federal dos Estados Unidos também exigiu a manutenção de normas de fabricação dos aviões do tipo DC-10.

Preocupação maior depois do acidente

Desde o dia 6, desde a engenharia Edgar de Almeida Lourenço, superintendente de Manutenção da Varig, praticamente não se ouve coisa além de se preocupar com os problemas surgidos com os aviões DC-10. Dos dois motivos de sua preocupação, o primeiro diz respeito aos testes de segurança realizados em uma série de aeroportos europeus e o segundo diz respeito aos testes realizados em uma série de aeroportos europeus.

Um relatório de Koger do Aeroporto de Galeão, em Zurique, afirmou que a manutenção do aparelho tem que seguir normas mais rígidas. O relatório também mencionou que a manutenção do aparelho tem que seguir normas mais rígidas.

Além disso, a Varig, segundo o setor de manutenção das aeronaves, ocupa 25% de suas aeronaves. Nos testes de segurança realizados em Zurique, a Varig foi avaliada em 80 pontos, sendo que a maioria dos pontos foram atribuídos a testes de segurança realizados em Zurique.

Quando, quando foi dos seis aviões, foi o primeiro a ser testado. O teste começou em maio de 1972, quando foi iniciado um grupo de trabalhos para definir uma nova estrutura capaz de resistir, segundo os padrões da FAA, a uma carga de 200 libras por pé quadrado no próprio aeroporto de Galeão. O teste foi realizado em Zurique, na Suíça, em maio de 1972, com o objetivo de verificar se a estrutura era capaz de resistir a uma carga de 200 libras por pé quadrado no próprio aeroporto de Galeão.

Quando, quando foi dos seis aviões, foi o primeiro a ser testado. O teste começou em maio de 1972, quando foi iniciado um grupo de trabalhos para definir uma nova estrutura capaz de resistir, segundo os padrões da FAA, a uma carga de 200 libras por pé quadrado no próprio aeroporto de Galeão.

O simulador de voo do DC-10 instalado no Galeão é exatamente igual à cabina do aparelho e capaz de mostrar todos os principais elementos do mundo

Uma viagem até Lisboa sem sair do Galeão

Quando o comandante Jar e o primeiro oficial da tripulação estiverem diante dos controles do PP-VYMG, que a empresa comprou em 1973 e que, até hoje, atingiu 13 mil horas de voo. Alguns minutos depois, no entanto, de partida, a Lufthansa da ANA — Administração dos Aeroportos do Rio de Janeiro — impediu a aeronave para o voo de teste logo.

Quando no Galeão, funcionários do Varig começaram a voar aos DC-10 em pátio das duas horas seguintes à suspensão dos voos, com o objetivo de verificar se a companhia necessitava de comissões de testes para o voo de teste.

Quando o comandante Jar e o primeiro oficial da tripulação estiverem diante dos controles do PP-VYMG, que a empresa comprou em 1973 e que, até hoje, atingiu 13 mil horas de voo. Alguns minutos depois, no entanto, de partida, a Lufthansa da ANA — Administração dos Aeroportos do Rio de Janeiro — impediu a aeronave para o voo de teste logo.

Quando no Galeão, funcionários do Varig começaram a voar aos DC-10 em pátio das duas horas seguintes à suspensão dos voos, com o objetivo de verificar se a companhia necessitava de comissões de testes para o voo de teste.

Quando o comandante Jar e o primeiro oficial da tripulação estiverem diante dos controles do PP-VYMG, que a empresa comprou em 1973 e que, até hoje, atingiu 13 mil horas de voo. Alguns minutos depois, no entanto, de partida, a Lufthansa da ANA — Administração dos Aeroportos do Rio de Janeiro — impediu a aeronave para o voo de teste logo.

Quando no Galeão, funcionários do Varig começaram a voar aos DC-10 em pátio das duas horas seguintes à suspensão dos voos, com o objetivo de verificar se a companhia necessitava de comissões de testes para o voo de teste.