

Boeing lança dois novos aviões para 80

WIBERT LARANJO
Enviado especial

Quarta-feira, alguns dos principais executivos da Boeing Commercial Airplane Company chegaram ao Brasil para lançar oficialmente dois novos aviões — os wide-bodies 737 e 767 — os principais produtos da empresa para a próxima década. As primeiras unidades do B-767, com capacidade para 211 passageiros, serão entregues em agosto de 1982 a United Airlines, enquanto a fabricação do B-737, com 171 lugares, está programada para janeiro de 1983.

Mas o maior objetivo da viagem, como explicou o diretor de vendas da Boeing para a América do Sul, Adolfo Richbieter, não é o de vender a nova geração de jatos para as empresas aéreas brasileiras, pelo menos por enquanto. "Até de 1984 — disse ele em Seattle a semana passada — quando a empresa brasileira que opera no mercado doméstico com wide-bodies, estará comutando uma locação."

Richbieter acrescentou que "o mercado brasileiro não carece de aviões de dois corredores, pois o tempo médio das viagens no Brasil é de, no máximo, uma hora e meia, não havendo portanto necessidade dos wide-bodies". Mas de concreto, ele sabe que haverá uma apresentação técnica dos novos aparelhos em Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro, e que há uma "necessidade" entre eles, concluiu.

Sobre as possibilidades de o comitê Varig fazer o pedido de compra que tem autorização para atuar no mercado internacional, adquirir os novos Boeing, Richbieter está pessimista: "Vejo poucas chances de venda do Brasil", disse ele referindo-se a compra de dois novos transportes pela Cruzeiro, recentemente.

As reuniões foram a que se referia o diretor da Boeing quando, parecem falar, saiu do prédio a sede da Varig em Porto

Alegre do que das outras empresas. Uma lei federal baixada pelo governo dos Estados Unidos proíbe, a partir de hoje, a operação dos velhos B-707 em qualquer aeroporto dos EUA, a não ser que eles se submetam a uma reforma cardenalícia, inclusive com a substituição das suas quatro turbinas.

A partir de 1º de janeiro de 1985, os reformados ou não, esses modelos — dos quais a Varig possui 15 — não terão mais autorização para operar na América do Norte. Ocorre que as reformas custarão cerca de 15 milhões de dólares, praticamente o preço de um Boeing-737 super avançado. E o que é pior: vários países da Europa podem não panhar a decisão norte-americana, o que condenará centenas de 707 à morte, no mundo inteiro.

Essa decisão de reformar ou não os velhos aviões os executivos da Boeing não quiseram nem discutir com os jornalistas, embora uma das unidades da empresa em Wichita já esteja sendo preparada para ser enviada à Europa para ser panhar a decisão norte-americana, o que condenará centenas de 707 à morte, no mundo inteiro.

Se não nos próprios diretores da Boeing, desentocamos a compra dos novos aviões que vão lançar, o que eles vêm fazer aqui? "Tive sua venda se prático, o problema dos B-707 da Varig, mas de concreto, eu não sei", disse ele. "Mas eu sei que haverá uma apresentação técnica dos novos aparelhos em Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro, e que há uma "necessidade" entre eles, concluiu.

Se não nos próprios diretores da Boeing, desentocamos a compra dos novos aviões que vão lançar, o que eles vêm fazer aqui? "Tive sua venda se prático, o problema dos B-707 da Varig, mas de concreto, eu não sei", disse ele. "Mas eu sei que haverá uma apresentação técnica dos novos aparelhos em Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro, e que há uma "necessidade" entre eles, concluiu.

A GRANDE DÚVIDA

Na verdade, somente a partir de 1983 as empresas aéreas brasileiras e os técnicos do Ministério da Aeronáutica poderão iniciar estudos para a aquisição de novos tipos de aviões para as linhas domésticas. Mas os fabricantes de aviões dos Estados Unidos e da Europa insistem, a partir de agora, em seus contatos e demonstrações no mercado brasileiro, que embora pequeno, é

considerado muito importante.

Essa disputa não está só no número de aviões que poderão vir a ser adquiridos. Mas, principalmente, no valor que eles dão ao Brasil, pela sua extensão e múltiplas características de operação: altitude, clima e infraestrutura variada). O Brasil, ao comprar para uso interno um determinado tipo de avião, explica um técnico, influencia indiretamente outras países, a título também, em sua frota.

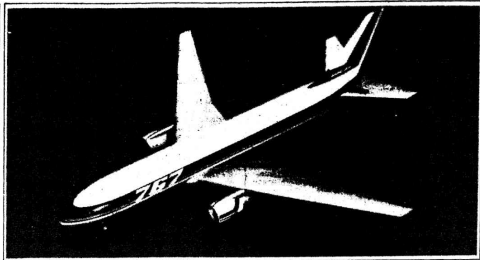
Nos estudos que realizam sempre que as empresas compram novos aviões, os técnicos do Ministério da Aeronáutica argumentam que procuram o avião certo para atender às necessidades internas. Realmente, até 1975 as empresas aéreas vinham crescendo a taxas de 20 a 25% ao ano. Esse índice, efetivamente, ainda permanece, mas o governo resolveu combater o acenando com a precária situação econômica do País, cuja política atual é a de concentrar as dividas disponíveis para o pagamento das importações de petróleo.

A previsão para esse ano é a de manter o crescimento da indústria de transporte aéreo em cerca de 20%, o mesmo do ano passado. Esse percentual, de fato, representa somente o crescimento vegetativo do setor, cujos maiores usuários são os governos federal, estadual e municipal, com 35%. Em seguida, vêm as empresas de economia mista e privadas, vindo por último os técnicos, que ocupam apenas 20% dos lugares nos aviões.

A POLITICA

A recente compra de dois Airbus pela Cruzeiro, dizem os técnicos, não significa que foi ele o avião oficialmente escolhido para entrar nas linhas domésticas. A autorização dada a empresa pelo governo foi para atender a uma situação de emergência. Já que a Cruzeiro, operando com B-727, vinha perdendo passageiros para a sua concorrente na área onde vão operar os novos aviões: a Aerolíneas Argentinas, que opera com B-747.

A política do Ministério, co-



mo já revelou o ministro Délio Jardim de Mattos, é a de aguardar até 1983 a nova família de aviões que estão colando no mercado: os Boeings 737 e 767 e o Airbus A-310, o último a ser lançado. De qualquer forma, asseguraram técnicos do governo em Brasília, o pessimismo do diretor de vendas da Boeing para a América do Sul não se justifica. Eles garantem que a autorização dada à Cruzeiro a frota brasileira será acrescida de cinco DC-10 da Varig, que deu dois de seus B-707 como parte do pagamento; de dois Airbus A-300 da Cruzeiro, que irá operar-los nas rotas da Boia do Prata; de quatro Boeings 727-400 da Vasp e mais quatro aviões idénticos, já comprados pela Transbrasil, que irá receber esses aparelhos, no ano seguinte, em forma de arrendo de uma firma de Miami dois Boeings 727-100, que entrando em serviço no final deste mês.

Já no início do próximo ano, segundo o Departamento de Aeronáutica Civil — DAC, essas quatro companhias dividirão o mercado brasileiro de linhas domésticas da seguinte forma: conglomerado Varig-Cruzeiro, 40%; Vasp, 35%; Transbrasil, 25%. Nas linhas internacionais, nada mudará.

PROTA PEQUENA

A frota brasileira — 101 aviões comerciais atualmente em operação nas principais cidades — é muito pequena comparada com a de vários países do mundo. Atualmente, uma companhia aérea americana, a United Airlines, tem três vezes

mais Boeings em sua frota — sem contar aviões de outras marcas — que as quatro maiores companhias brasileiras juntas.

Até 1983, quando será reestruturada a atual política do Ministério da Aeronáutica, a frota brasileira será acrescida de cinco DC-10 da Varig, que deu dois de seus B-707 como parte do pagamento; de dois Airbus A-300 da Cruzeiro, que irá operar-los nas rotas da Boia do Prata; de quatro Boeings 727-400 da Vasp e mais quatro aviões idénticos, já comprados pela Transbrasil, que irá receber esses aparelhos, no ano seguinte, em forma de arrendo de uma firma de Miami dois Boeings 727-100, que entrando em serviço no final deste mês.

Várias companhias, inclusive a Fokker, da Holanda, estão trabalhando na produção de aviões para pouso e decolagem curtas, sendo que os holandeses, além de aviões mais silenciosos e com maior capacidade de carga que os Boeings e os Electras, tiveram uma proposta que dificilmente será rejeitada pelo governo: se os Fokkers forem comprados, eles transferem a Embraer toda a tecnologia destes aparelhos, para que ela possa produzi-los no futuro.

Também a médio prazo não

haverá qualquer mudança na forma com que vem sendo operada a Ponte Aérea. Os técnicos garantem que os Electras II adquirido até 1983, quando então se estudará a possibilidade de substituí-los pelos Boeings-737 atualmente em operação nas linhas domésticas, mas que terão de ser trocados por aviões maiores — embora alguns setores do Ministério da Aeronáutica neguem essa possibilidade, argumentando que ainda é muito cedo para se discutir qual o tipo de avião ideal para operar em Congonhas e no Santos Dumont.

As empresas, inclusive a Fokker, da Holanda, estão trabalhando na produção de aviões para pouso e decolagem curtas, sendo que os holandeses, além de aviões mais silenciosos e com maior capacidade de carga que os Boeings e os Electras, tiveram uma proposta que dificilmente será rejeitada pelo governo: se os Fokkers forem comprados, eles transferem a Embraer toda a tecnologia destes aparelhos, para que ela possa produzi-los no futuro.

Ponte aérea das 5h30 à meia-noite

Da avaral de BRASÍLIA

O aeroporto de Congonhas passa a operar das 5h30 até as 24 horas para a ponte aérea Rio-São Paulo, segundo portaria do Dac publicada ontem pelo Diário Oficial, com data de 27 de setembro, para vigorar a partir de 1º de outubro.

A portaria estabelece que o número básico semanal de assentos oferecidos na ponte Rio-São Paulo é de 37.800 e que a participação normal das empresas obedecerá ao seguinte percentual: Varig — 52% (18.656 assentos), Vasp — 23% (8.316 assentos), Cruzeiro — 19% (7.182 assentos) e Transbrasil — 7% (2.646 assentos).

Em princípio, os pedidos de aumento de oferta de assentos só serão considerados quando o aproveitamento médio de utilização alcançar mais de 65%, durante o período mínimo de quatro meses consecutivos. A redução da oferta da capacidade de instalação deverá ser efetuada quando for constatado aproveitamento médio inferior a 50%, durante seis meses consecutivos.

As empresas componentes da ponte Rio-São Paulo poderão assentar passageiros com bilhetes de serviços ou de conexão em até 5% de suas respectivas participações nos totais de assentos oferecidos semanalmente. Todas as viagens, compreendidas no novo horário fixado pelo Dac, constituirão, os "serviços regulares" da ponte aérea, os quais serão operados na forma de viagens normais, com aeronaves "Electra I-1888A", de propriedade da Varig.

O novo 767

As principais novidades do Boeing-767, além de uma nova asa e de um interior mais amplo e confortável, são um computador eletrônico e a enorme cabine de pilotagem, onde quase todos os instrumentos são digitais. O computador, acoplado a uma televisão, permite ao piloto operar a sua rota com facilidade e rapidez. Eletronicamente, o computador interfez no funcionamento das turbinas, impedindo que elas sejam aceleradas desnecessariamente, o que, segundo a Boeing proporciona, juntamente com a asa, uma economia de até 25% de combustível. Por causa do computador, a nova geração de aviões da década de 80 poderá ser operada apenas por dois tripulantes. Somente nos Estados Unidos e no Canadá, 195 unidades do B-767 já foram vendidas.