

O DC-10 de quarentena

Empresas aéreas de todo o mundo seguem o exemplo americano e estacionam os seus jatos DC-10 sob suspeita de não serem seguros para voar

Nunca como agora os americanos entenderam tanto de mecânica de avião valendo-se apenas do que vêem na televisão ou lêem nos jornais. Com efeito, depois do desastre com o DC-10 da American Airlines, que caiu em Chicago dia 24 de maio, matando 275 pessoas (VEJA n.º 551, de 6/6/79) — na semana passada descobriu-se que houve mais uma vítima em terra —, os peritos vêm discorrendo diariamente sobre partes íntimas desse gigantesco jato da McDonnell Douglas. Ocupando o foco de tais explicações está o suporte da turbina, chamado de “barca” pelos aeroviários. Foi deste suporte que escapou a turbina esquerda do DC-10, provocando a queda do aparelho. O interesse a respeito da discutida peça aumentou ainda mais na última quarta-feira, quando a Diretoria de Aviação dos Estados Unidos (FAA) ordenou às companhias aéreas americanas que suspendessem todos os seus vôos com DC-10

CATÁSTROFE — Os prejuízos com tal movimentação são evidentes, sem contar a inevitável perda de passageiros para outras companhias. Quanto a cifras, no entanto, as empresas aéreas se manifestam com total discrição. A Varig responde que ainda não houve tempo para as necessárias contabilizações mas que, em todo caso, até agora não perdeu sequer um passageiro. Também, segundo seus funcionários, o movimento internacional da Varig continua no mesmo ritmo.

Para conseguir manter o movimento das linhas internacionais, porém, as empresas que operam os DC-10 precisam substituir cada vôo desses aviões (256 lugares) por dois vôos dos Boeing 707 (132 lugares). Isso significa maior gasto com combustível e despesas quase dobradas com tripulação de bordo. No momento, o recurso de transferir passageiros para empresas que operam o Jumbo vem contornando a dificuldade. Mas está chegando a época de congestionamento nos vôos internacionais.