# Aviação brasileira na hora da decisão

*Até o final de junho as quatro grandes empresas aéreas nacionais terão decidido definitivo e da aviação comercial brasileira para toda a década de 80. Verão escolhido e encomendado os gigantescos aviões da nova geração, os "wide-body", e garantido lugar na fila de espera de dois ou três anos para recebê-las, assumindo compromissos da ordem de um bilhão de dólares.*

*"É uma decisão extremamente difícil" — confessa o vice-presidente de uma das maiores grandes empresas — "uma decisão que vai condicionar o futuro da aviação no Brasil e precisamos escolher certo, um único equipamento, entre aparelhos que são tão diferentes em suas funções e desempenho, que é como se tivéssemos de optar entre um Fiat, um Galáxie e uma Pick-Up". Para complicar ainda mais, a escolha precisa ser feita a partir de análises dos projetos, dos desenhos e maquetas pois, pelo menos três dos grandes aviões da nova geração, o "Boeing 757", o "Boeing 767" e o "Airbus A-310" ainda não chegaram nem mesmo a voar, não foram testados em operações reais e, portanto, não há certeza de que se comportarão como foram planejados".*

### A GRANDE DÚVIDA

*E quase tudo vai depender do comportamento dos novos aviões porque, após a crise do petróleo, a participação do combustível no custo operacional de uma empresa aérea saltou rapidamente de cerca de 20% para mais de 40%, e pode continuar crescendo.*

*Projetados após o início da crise, os novos aviões são extremamente econômicos. No papel, um "Boeing 757-200", por exemplo, que a Transbrasil já declarou sua preferência, desde que consiga financiamentos adequados, deverá consumir 58% menos combustível por passageiro transportado do que o "Boeing 727-100", que a própria Transbrasil opera atualmente, e que corre o risco de se tornar repentinamente obsoleto do ponto de vista operacional. E hoje, dos 95 aviões da frota comercial brasileira, 31 — quase um terço, são "Boeing 727-100".*

*Mesmo os modernos "Boeing 727-200" da Vasp, que já contam com as novas turbinas turbo-fan, econômicas e de baixo ruído, consomem 34% mais por passageiro do que o "Airbus A-300" que a Cruzeiro do Sul espera começar a operar dentro de menos de três meses.*

*"Embora um avião nunca fique velho, mesmo que a idade não seja fator que influenche no coeficiente de segurança — garante um técnico do Ministério da Aeronáutica —, ele pode tornar-se obsoleto do ponto de vista operacional, foi isto que ocorreu com os antigos DC-3, por exemplo, que, embora ainda voem mesmo nos Estados Unidos, foram deixando de ser operados por causa do preço da gasolina que queimam, muito mais cara que o querosene dos jatos modernos."*

### REEQUIPAMENTO

*Foi levando em conta as complexas necessidades da aviação comercial brasileira e sua importância econômica — ao contrário do que o início pensa, 70% das viagens aéreas são realizadas a negócios e não por turismo — que em maio do ano passado o ministro Délio Jardim de Matos convocou todas as grandes empresas aéreas para uma reunião em Brasília. O tema era "O reequipamento para o serviço doméstico".*

*Antes do encontro, os especialistas do Departamento de Aviação Civil — DAC — prepararam uma projeção do aumento da demanda de transporte aéreo, que foi encaminhada a todas as empresas. O estudo mostrava que o crescimento médio geométrico anual do movimento do aeroporto de Salvador deve ser de 18,09% ao ano até 1988, enquanto em Belém o crescimento será de 12,02%, em Foz do Iguaçu de 31,89% e em São Paulo de 11,07%. O mesmo trabalho prevê que, de 1979 a 1988, o número de passageiros entre Rio e Brasília deve ir de 576.718 para 1.854.303, ao passo que, na ligação São Paulo-Porto Alegre, irá de 442.451 para 1.365.443. O maior crescimento é esperado, porém, na rota São Paulo—Rio de Janeiro, onde foram registrados 3.612.405 passageiros no ano passado, calculando-se o total para 1988 em 9.336.438.*

### DEMANDA GLOBAL

*Encaminhe-se o Brasil como um todo, o gráfico apresentado mostra um nível de crescimento de demanda de transporte aéreo que raros países conseguem atingir, e que vai exigir pesados investimentos na indústria da aviação comercial.*

## Demanda comprova exigência

O reequipamento a médio prazo da aviação brasileira precisa ser decidido agora, porque as filas de espera são muito longas nas fábricas de aviões, e os dados do Ministério da Aeronáutica indicam que, entre 1983 e 1985, o mercado aéreo brasileiro será de tal dimensão que comportará o uso de grandes aviões de fuselagem larga. Embora a meta vol, alguns técnicos questionam a posição do Ministério. Afirmam que mesmo hoje as linhas domésticas já têm demanda suficiente para o emprego de aviões maiores.

Basicamente, os aviões que estão em questão no reequipamento da frota aérea brasileira são o **Boeing 757-200**, que ainda não voou, mas que foi desenhado a partir do "727", o que o torna uma opção barata, já que apenas suas asas e turbinas são novas. Ele deve transportar 188 passageiros e pode ser equipado com turbinas de várias procedências, o que faz com que a disputa comercial deixe de ser só entre a **Airbus** e a **Boeing**.

Tudo com a turbina **Pratt & Whitney JT-D-10**, como com a **General Electric CF-6** ou ainda com a **Rolls Royce RB-211**, o avião deve ser bastante econômico, capaz de gastar apenas 95 libras de combustível por passageiro numa linha que tenha cerca de 500 milhas náuticas.

O segundo concorrente é o **Boeing 767-200**, capaz de transportar 224 passageiros e que gasta, sempre proporcionalmente, 27% a mais de combustível por passageiro do que o "757". Como o anterior, entretanto, esse avião também não voou e seu custo é muito alto, embora não se tenham cálculos definitivos, pois é um avião inteiramente novo.

O **Airbus A-300-B-4**, para 259 passageiros, tem a vantagem de já estar sendo produzido e voando, e de ter garantido a entrada no mercado brasileiro, através da Cruzeiro do Sul. É bastante econômico, mas exige uma infra-estrutura de solo muito cara e complexa. Seu irmão mais novo, o **Airbus A-310**, poderá levar 224 passageiros, e ainda não voou, mas também despertou muito interesse.

Quanto aos aviões da nova geração, a única empresa que já encomendou três unidades do **Boeing 737-200**, mas que acaba de recusar o financiamento do Eximbank, por não considerá-lo conveniente. A empresa está procurando outras ofertas de financiamento.

A VASP — autorizada formalmente pelo Ministério a escolher o equipamento que lhe interessa e o financiamento necessário — deveria definir até o final do primeiro semestre, mas em princípio vai optar entre o **Airbus A-310** e o **Boeing 757-200**. A Varig e a Cruzeiro também tem um grupo de trabalho encarregado de estudar a questão.

**Os maiores fabricantes**

| Modelo | Encomendados | Entregues | Em operação | CRUZEIRO DO SUL | VARIG | VASP | TRANSBRASILIA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Boeing** | | | | | | | |
| 707 | 160 | 941 | 636 | • | • | 13 | • |
| 707 Int'l | 117 | 1.781 | 1.504 | • | 8 | 9 | 2 |
| 707 Cargo | 152 | 789 | 643 | • | 9 | 4 em 90 | 2 1 em 90 |
| 737 | 109 | 528 | 431 | • | 10 | 10 | 21 |
| 757 | 188 | 42 | 42 em 1985 | • | • | • | 3 em 90 |
| 767 | 234 | 148 | 148 em 1985 | • | • | • | • |
| **McDonnell Douglas** | | | | | | | |
| DC10-30 | 270 | 362 | 306 | • | 7 | • | • |
| DC9 | 115 | 1.041 | 936 | • | • | • | • |
| **Lockheed** | | | | | | | |
| L10-11 | 250 | 234 | 174 | • | • | • | • |
| **Aerospatiale/British Aerospace** | | | | | | | |
| Concorde | 100 | 16 | 9 | • | • | • | • |
| **Airbus Industrie** | | | | | | | |
| A300-B4 | 260 | 275 | 92 | 3 em 90 | • | • | • |
| A310 | 210 | 129 | 129 em 1985 | • | • | • | • |
| **British Aerospace** | | | | | | | |
| BAC1-11 | 100 | 230 | 225 | • | • | • | • |
| **VFW-Fokker** | | | | | | | |
| F28 | 85 | 160 | 154 | • | • | • | • |

## Falta de renovação amplia o problema

A análise conjunta realizada pelo Ministério da Aeronáutica e representantes das empresas aéreas comerciais mostrou que o reequipamento imediato e a longo prazo das quatro empresas brasileiras constituem dois problemas coexistentes. E isso foi explicado como sendo decorrência do fato de que, durante pelo menos cinco anos, as frotas estiveram quase "congeladas", ou seja, não foram atualizadas em virtude do desequilíbrio do balanço de pagamentos e de decisões de caráter político, como, por exemplo, a que condicionou o reequipamento da Vasp, durante o governo passado, à sua privatização.

E enquanto o mercado aéreo brasileiro não parou de crescer, aumentando em cerca de 20% ao ano, a VASP conseguiu importar apenas dois **Boeing-727-200**, em vez dos 17 aviões novos que pediu. Já a Transbrasil arrendou ou comprou alguns **Boeing 727-100** usados, mas em troca reexportou os **Bac One-Eleven** que possuía. Finalmente, o conglomerado Varig-Cruzeiro se viu tão necessitado de mais aviões que precisou arrendar quatro **DC-10-30**. A consequência do grande desequilíbrio entre a demanda de transporte aéreo e a capacidade da frota brasileira foi o aparecimento de uma demanda reprimida que dificilmente pode ser avaliada e medida. Um assessor da Varig garante, porém, que se a empresa tivesse mais 20 aviões por ocasião do Carnaval, lotaria todos, enquanto o sistema de computação da VASP registra, em cada fim de semana com feriado prolongado, pelo menos 5 mil nomes na lista de espera que não podem ser atendidos.

As companhias de aviação brasileiras já sofreram muito no passado por falta de pré-dronização, quando precisavam manter em estoque dezenas de milhares de itens de reposição para aviões tão diferentes como o **DC-3**, o **Viscount**, o **Dart Herald** e o **Friend-Sheep**, o **Coronado**, o **DC-4**, o **Samurai**, o **DC-8**, o **Caravelle** e o **C-46**, muitos dos quais não poderiam sequer ser reexportados, tendo que ser "enxapados", isto é, transformados em sucata depois de serem vítimas de antropofagia, o que significa, na linguagem da aviação, a retirada constante de peças de uma aeronave para atender a outro avião do mesmo tipo, até que o primeiro se torne totalmente imprestável, perdidos seus instrumentos, comandos e, não raras vezes, até os motores.

Atualmente, quando graças à política do Ministério da Aeronáutica, as empresas conseguiram um excelente nível de padronização — havendo casos em que mesmo em aviões diferentes as turbinas são do mesmo tipo e marca — muito dificilmente uma companhia concorda em entrar numa linha nova. Esse aspecto do problema dá nítida vantagem à Boeing no reequipamento da frota aérea brasileira, principalmente quando se sabe que o custo dos itens de reposição de um avião são da ordem de um terço do seu valor total.

A par disso, porém, o consórcio europeu fabricante do **Airbus** tem sido extremamente agressivo em sua política de vendas. Depois de conseguir uma primeira vitória, vendendo duas unidades para a Cruzeiro do Sul e dando opção para mais duas, ofereceu cursos gratuitos para os pilotos da VASP. Mas as escolhas finais ainda não foram feitas.

### OS AVIÕES

Para o reequipamento imediato, a curto prazo, as companhias brasileiras se teriam optando pelo **Boeing 727-100**, um avião que já saiu de linha há mais de 10 anos e que por isso tem má fama, embora os técnicos garantam que merecida. Com suas três turbinas e capacidade de transporte de 117 passageiros, o grande inconveniente do 727-100 é que gasta quase 6 mil litros de querosene de aviação por hora, o que significa um gasto 65% superior ao do **Boeing 737-200** e 35% superior ao do **Boeing 737-200**.

Mas para quem precisa de aviões para arrendar por preço baixo e rapidamente, o 727-100 é a solução, já que há grande oferta desse equipamento no mercado internacional. E assim a Vasp arrendou duas unidades, que passou a utilizar como cargueiro, o que permitiu a liberação de pelo menos um 737 do tipo conversível, que desde a chegada dos cargueiros arrendados passou a voar apenas na configuração de passageiro. A Transbrasil também investiu muito nos 727-100, dos quais é a maior operadora, com 15 unidades — já descontado o aparelho perdido em Florianópolis —, enquanto mesmo o conglomerado Varig-Cruzeiro arrendou recentemente um cargueiro 727-100.

**Levantamento das sucursais do Rio e de Brasília, com texto final de Luiz Roberto de Souza Queiroz, do Serviço Local**