

# Céu azul recebe Boeing na Ponte Aérea

Em condições ideais de tempo, o voo inaugural demorou 38 minutos e a aterrissagem arrancou aplausos dos passageiros

MARCELO FAGA

Um céu de brigadeiro, temperatura amena, em torno dos 26 graus, e voo de bom vento inofensivo são para empinar uma pipa (é no caso de cerca de 20 minutos horária) com o céu azul contendo um cenário perfeito para a estreia dos Boeing 737-300 na Ponte Aérea. Os dois voos inaugurais dos jatos, que partiram no primeiro horário comercial, às 7h, São Paulo e Rio, demonstraram que, pelo menos em condições ideais, os 23 milhões de passageiros amais da rota mais movimentada do País não têm a temer com a substituição dos dois Boeing Electras, que começam a ser aposentados depois de 30 anos de bons serviços prestados.

Os Boeing 737-300 passaram incólumes pela polêmica criada em torno de sua possibilidade de operar no Aeroporto Santos Dumont, no Rio, principal foco de oposição ao emprego dos jatos. Aos 36 minutos de voo, a aeronave de prefixo PP-SOL, da Vasp, que decolou às 6h50 do Sítio Páculos (cabecreira sul), descreveu uma curva de 180 graus, a prudentes 400 metros do Páulo de Aguiar. O comandante Adilson Fernandes Dias, de 44 anos de idade e 20 de aviação, 16 meses como piloto de 737, preparava para somar às suas 7 mil horas de voo os 2 minutos que ele definiu como os mais emocionantes de sua carreira. A aterrissagem na pista de 1.332 metros do Santos Dumont (580 metros mais curta do que a de Congonhas) foi impecável. A aeronave, com 128 passageiros e 5 tripulantes — apenas 4 assentos estavam vagos —, precisou de 600 metros para frear, deixando mais de 600 metros de pista à sua frente.

A manobra arrancou aplausos dos passageiros, incentivados pelos três diretores da Vasp que estavam a bordo. A operação de parada das quase 50 toneladas de peso do avião, em situação de carga máxima, esteve longe de ser traumática. O solavanco que costuma impulsionar o corpo à frente é bem mais forte do que o de um pouso em Congonhas, por exemplo, mas equivalente ao provocado pelos freios e reversão dos motores dos Electras.

**Rota** — A primeira viagem do PP-SOL na Ponte Aérea durou exatamente 38 minutos e 40 segundos, do momento em que o comandante Dias acionou o empuxe de 20 mil quilos das duas turbinas, na cabecreira noroeste da pista de Congonhas, até a parada total dos motores, no Santos Dumont. O 737-300 passa metros de 10 minutos do total de voo em navegação de cruzeiro, na altitude de 8.500 metros. No resto do tempo, está sempre ligeiramente

embicado, para cima ou para baixo, cuspindo uma trajetória balística entre as duas cidades.

A rota dos jatos na Ponte Aérea é idêntica às do Electra, até porque a Vasp já utilizava os Boeing em três rotas diárias entre Congonhas e o Aeroporto Internacional do Galeão. Os momentos jatos já passaram pelo Aeroporto de Santos Dumont. De São Paulo para Rio, os aviões seguem numa linha reta, entre Guarulhos, na região metropolitana paulista, até a Zona Oeste de Santa Cruz, na Zona Oeste carioca, seguindo o caminho da Via Dutra, do Páulo de Aguiar até o Aeroporto de Balão de Guanabara, passando sobre o município de Duque de Caxias e o Galeão.

Do Rio para São Paulo, as aeronaves seguem uma rota Ilhorréns, 2 mil metros acima do Eleetra. Durante o voo, o nível de ruído interno no cabine do Boeing é bem inferior ao do Electra, mas nas operações de pouso e decolagem ambos se equivalem em termos de emissão de decibéis (em torno de 80). O diretor de operações da Vasp, Antônio Silvio Juliano, aproveitou a relativa tranquilidade da viagem, perturbada apenas pelo vaivém de grande parte dos 60 jornalistas convites.

A novela durou oito anos, e foi patrocinada principalmente pela Vasp, segundo Juliano. Em 1983, a empresa cogitou pela primeira vez em usar o Boeing versão 737-200 na Ponte Aérea, mas os testes realizados não recomendaram a operação no aeroporto do Rio. Dois anos depois, já os 737-300 da frota de 23 aparelhos desse tipo da Vasp, nova bateria de testes aprovou o avião na Ponte Aérea.

Mesmo assim, a decisão de substituição dos 14 Electras, que pertencem à Varig e são alugados pelas outras duas companhias do pool da Ponte Aérea, demorou 5 anos. A troca do equipamento acarreta nova divisão no bloco de linha aérea mais rentável do País. Com os jatos, a participação da Varig cai de 70% para 56%, com 6 de 10 aviões, e a Vasp aumenta de 20% para 30%, com 3 aviões e 4 de Transbrasil cruzeiro de 10%, para 20% (2 aparelhos). O presidente da Transbrasil, Américo Fontana, que visou ontem no primeiro voo de um 737 da empresa entre São Paulo e Rio, disse que preferiu "esperar a var" do Boeing, em lugar de reivindicar um aumento de participação na ponte de vez para semana para o Rio e conta que sofre muito nos Electras. "O avião nos cruzando não nuvens e trepada muito", explica. As empresas aéreas ganham melhor turbulência e maior rapidez nas viagens nos jatos. Para a maioria dos executivos, o segundo item é o que realmente importa. Segundo a proprietária da agência Or Turismo, Miriam Ferraz Lucca, ficou mais fácil trabalhar com os clientes dispostos a sempre ganhar tempo. "Dez minutos para eles significam muito e se puderem fazer isso reduzem o tempo da viagem, melhor para todos". O gerente-geral do Sheraton Hotel, Roger Cherubini, viu duas vezes por semana para o Rio e diz que sentira, no máximo, só um pouco de estresse com o Electra II. Já a relações-públicas do Centro de Informações de Diagnóstico, Tereza Nicastro, não conta com sua tristeza com a troca dos aviões. "Eu confio tanto no tempo de viagem, melhor para todos".

O gerente-geral do Sheraton Hotel, Roger Cherubini, viu duas vezes por semana para o Rio e diz que sentira, no máximo, só um pouco de estresse com o Electra II. Já a relações-públicas do Centro de Informações de Diagnóstico, Tereza Nicastro, não conta com sua tristeza com a troca dos aviões. "Eu confio tanto no tempo de viagem, melhor para todos". O gerente-geral do Sheraton Hotel, Roger Cherubini, viu duas vezes por semana para o Rio e diz que sentira, no máximo, só um pouco de estresse com o Electra II. Já a relações-públicas do Centro de Informações de Diagnóstico, Tereza Nicastro, não conta com sua tristeza com a troca dos aviões. "Eu confio tanto no tempo de viagem, melhor para todos".



Estreia perfeita

O Boeing no Rio, ao lado do Electra, Pelé e Malu Mader: voo inaugural rápido e sem problemas

## Troca de aviões é bem recebida pelos passageiros

Um pouco de nostalgia, mas a certeza de que será melhor. Assim os passageiros habituados da Ponte Aérea reagiram à substituição dos velhos aviões Electra II pelos jatos Boeing 737-300 na rota São Paulo-Rio. "Já estava na hora de torcer para a troca", diz o empresário Naura Gorenstein, dono da confecção Chopper. Há três anos, ele vai pelo menos uma vez por semana para o Rio e conta que sofre muito nos Electras. "O avião nos cruzando não nuvens e trepada muito", explica. As empresas aéreas ganham melhor turbulência e maior rapidez nas viagens nos jatos. Para a maioria dos executivos, o segundo item é o que realmente importa. Segundo a proprietária da agência Or Turismo, Miriam Ferraz Lucca, ficou mais fácil trabalhar com os clientes dispostos a sempre ganhar tempo. "Dez minutos para eles significam muito e se puderem fazer isso reduzem o tempo da viagem, melhor para todos". O gerente-geral do Sheraton Hotel, Roger Cherubini, viu duas vezes por semana para o Rio e diz que sentira, no máximo, só um pouco de estresse com o Electra II. Já a relações-públicas do Centro de Informações de Diagnóstico, Tereza Nicastro, não conta com sua tristeza com a troca dos aviões. "Eu confio tanto no tempo de viagem, melhor para todos".

## Pelé afirma que como ele o Electra pára em forma

Portador da ficha de embarque 001, Pelé fez a viagem inaugural do Boeing 737-300 na Ponte Aérea e reconheceu uma semelhança entre o fim de sua carreira de futebolista e a substituição do Electra II. "Nos paramos em forma", disse o jogador, que tem contrato com a Vasp como relações-públicas. "O brasileiro é sentimental e vai sentir saudades, mas é preciso acompanhar a evolução", afirmou, defendendo o início da era do jato na rota São Paulo-Rio. "A atriz Malu Mader também viajou no voo das 8h30, que por pouco não levou o centro gravitacional da novela Do no de Mamã, da Rede Globo, e ator Antônio Fagundes. Ele chegou atrasado a Congonhas e perdeu o avião. Mas se queixou do espaço estreito para as pernas, porque a distância entre as fileiras de poltronas do Boeing é quatro centímetros menor do que a do Electra. Disse, no entanto, que se sentia "muito segura" voando no jato. De maneira geral, os homens de negócios que fizeram o primeiro voo do 737-300 e representam a maioria da clientela da Ponte Aérea aprovaram a substituição. "Já devia ter mudado há muito tempo", afirmou o auditor bancário Paulo Gadelmi, diretor de vendas Norton Freire e Rainaldo Cristiano, funcionários da Price Waterhouse, aprovavam o nível de ruído baixo no interior da cabine para o primeiro voo de um avião de uma paleteira que faziam no Rio. Já o ex-atareiteiro da IBM, Gene Loyolla, disse que ficou preocupado quando chegou ao Santos Dumont para a primeira viagem do jato para São Paulo. Supersticioso, não postou a substituição em um dos passageiros do voo inaugural. Ele disse que terá saudades do Electra, mas elogiou a "tranquilidade do voo". A tripulação de comissários garantiu que o serviço de bordo foi o mesmo, apesar da duração menor da

viagem e da posição inclinada do avião na maior parte do tempo. Segundo a comissária Elira, no Boeing as bandejas com alimentos e os vasos-limpe de bebidas são acondicionados em containers com rodinhas (os troles), que servem também como carrinho de serviço. No Electra, os comissários são obrigados a posar os alimentos e bebidas dos armários para o carrinho.

## Empresas oferecem oito viagens por dia

Os dois primeiros Boeing 737-300 começam a fazer 8 viagens diárias de ida e volta, entre São Paulo e Rio, de segunda-feira a sexta-feira. Para o Rio, a Vasp fará os horários das 6h30, 10h30, 14h30 e 18h30. Os voos da Varig partem das 7h, 11 e 21 horas. Do Rio para São Paulo, os voos da Varig, são às 7h, 11, 15 e 19 horas e 8h30, 12h30, 16h30 e 20h30. Aos sábados e domingos, cada empresa operará quatro voos entre as duas cidades.

O terceiro Boeing a operar na Ponte Aérea, da Transbrasil, entrará em serviço no dia 26. Pelé cronogramará a substituição dos aviões em intervalos de 15 dias. No começo de 1992, os 10 737-300 previstos já estarão substituindo os 14 Electras nas 60 viagens diárias entre São Paulo e Rio. O preço da operação de ida e volta é de Cr\$ 11.460,00.

### Depedida gradual

Electra chega a Congonhas: troca pelo jato a cada 15 dias, com o apoio dos passageiros, até o começo do ano que vem



# SS a sua se espede dos velhos Electra

Em uma semana, esses aviões heróis da Ponte Aérea começarão a ser substituídos pelos Boeing 737-300

TÁO GOMES PINTO  
Especial para o Estado

A substituição dos Electra na Ponte Aérea, prevista para ter início hoje, foi mais uma vez adiada. São Paulo e Rio vão conviver mais alguns dias com esses objetos totalmente identificados com as duas cidades. A espera em operação na Ponte Aérea começa oficialmente na próxima terça-feira.

A retirada dos Electra será uma operação gradual. No dia 11, entrarão em operação a nova Ponte Aérea com dois Boeing 737-300, provavelmente um de Varig e outro mais velho. Depois de 15 dias, incorporará-se a Ponte Aérea o terceiro jato, da Transbrasil. A substituição completa dos Electra demorará 90 dias.

Há razões várias para essa prorrogação. Pelo menos uma das três empresas comprou a nova Ponte Aérea ainda não tem tripulação devidamente treinada para pousar no aeroporto de Santos Dumont, no Rio, onde os aviões devem fazer a operação mais delicada e que, alguns, no meio da aviação, definem como crítica.

**Pouso alegre** — Os Boeing, como todos os jatos modernos, não pousam de maneira empinada. Os Electra, da família dos jatos de três hélices, pousam de maneira circunspeta. O nariz para baixo, fechado a pista. O Electra é um jato que se põe rapidamente e levanta voo devagar. Na verdade, ele parece sentir-se melhor no solo. Esse é um dos segredos para sua sobrevivência.

**Operação lenta** — Anunciada já há alguns anos, a substituição dos Electra esbarra na convicção íntima de que o Aeroporto Santos de Dumont não recomendava, a não aceitar recomendações de aprovação dos Boeing, aviões mais lentos, com tempo de manobra maior. O problema não é o tamanho do aeroporto, mas os obstáculos que a frente das duas extremidades.

Numa das cabeceiras, ficam a Ponte Aérea e a linha habitual que se acumula na entrada de um porto. Na outra, o Pão de Açúcar, um bloco de pedra de 284 metros de altura. Os Electra ganham altura, fazem um turrão devoto à esquerda e passam pelo Pão de Açúcar ao nível de 800 metros. Suas quatro turbinas Allison são suficientemente fortes e potentes para permitir esses movimentos. Os jatos são mais nervosos.

**Ranhas** — Em função disso, a Flight Safety Foundation, uma empresa civil norte-americana de consultoria em aviação, repetidamente no meio aeronáutico, relutou durante anos em aprovar a substituição dos Electra pelos Boeing. Essa posição foi revista e a partir da aplicação, nos 28 metros das extremidades das duas cabeceiras de ranhas no piso, que nos trechos centrais e de assalto, poro-

As ranhas, entre outras vantagens, apresentam melhor escoamento de água. Não ajudam na decolagem, mas garantem um pouso seguro.

Ainda assim, segundo especialistas, existiriam alguns problemas a serem superados. Um Boeing, por exemplo, não tem condições de pousar na pista auxiliar do Santos Dumont. Em caso de problemas na pista principal toda a operação da Ponte Aérea teria de ser transferida para o aeroporto Internacional do Galeão. A pista do Santos Dumont não foi alongada para o uso do novo equipamento. Aumentar a pista significaria a necessidade de mais perto os obstáculos existentes.

**Parceria razoável** — Há, claro, significativas razões operacionais e comerciais para a substituição. O tráfego entre Rio e São Paulo vai passar dos atuais 2 milhões de passageiros por ano para 3 milhões, até 1988. Os Electra, carregando 84 passageiros em média, teriam de decolar de 14 em 14 minutos para atender a essa demanda.

Eles sempre estiveram dispostos a fazer voo em 15. Os passageiros de sexta-feira da Ponte Aérea sabem disso. Os Electra chegaram a sustentar picos decolando com intervalos de 15 em 15 minutos. Mas eles têm limites. Além disso, há em operação apenas 14 Electra, sendo que três ou quatro estão permanentemente em manutenção.

Por isso, a substituição dos Electra não é uma tarefa fácil. E há também o fato de que a operação do Electra ficou entre três e quatro vezes mais cara do que a do Boeing.

**Obsolescência** — A entrada dos jatos na Ponte encerra um episódio único na história da aviação. Duas obsolescências — o Electra e o Aeroporto Santos Dumont — uniram-se numa resistência parecida com a indústria existencialista em termos financeiros e onde a renovação tecnológica é aceleradíssima.

Na Varig, que é dona dos 14 Electra hoje em operação na Ponte Aérea, inclusive em nível de diretoria vozes contrárias à mudança "há de ser imposta", diz um alto funcionário. Ele argumenta dizendo os critérios: Os Electra são aviões que já se pagaram "n" vezes. Portanto, podem ser do luxo de passar dias na manutenção ou mesmo no pátio do aeroporto para a eventualidade de voo extra. Um avião novo, com jatos correndo em cima de US\$ 30 milhões a serem pagos, não pode ficar parado esperando para ver se o próximo voo vai sair em uma hora ou se haverá um extra em 15 minutos.

Pesquisas feitas junto aos passageiros mostram que o Electra ainda conta também com muitos defensores. As queixas são sempre mais frequentes quanto ao serviço de balcão ou ao sistema de fichas da empresa. O avião em si costuma ser preservado. A maioria dos que usam a Ponte Aérea são homens de negócios na faixa dos 40 anos. Contemporâneos do Electra.



Foto: Vianello

## Avião é um dos mais duráveis do mercado

O Electra começou a voar no Brasil em 1962. Cinco décadas foram compradas pela extinta Red Joint de American Airlines. Antes que chegassem, a Varig assinou a Red e ficou com os aviões a contrato. Na sua versão original, o Electra I — parecia um avião condenado. Apresentou um problema estrutural na fuselagem. O problema Electra II se transformaria, no entanto, no equipamento de voo mais longo da história da aviação depois do lendário DC-3.

No início, o Electra tinha status internacional no Brasil. Voava para Montevideo e Buenos Aires. Quando a Varig retomou as rotas da Panair, alguns anos depois, passou a fazer o chamado voo de Anísio Ricardo — Recife-Ilha do Sal—Lisboa. O Electra chegou a fazer Rio—Miami, com escalas, quando a Varig perdeu um Boeing 707, acidentado em Lima.

**Avô raro** — Quando o Electra foi introduzido na Ponte Aérea, a Varig, diante do sucesso do avião, comprou mais seis aparelhos. A partir de meados dos anos 70, o Electra se transformou numa ave rara no mercado. A Varig teve de adaptar dois cargueiros comprados da empresa americana Northwest. São aqueles aviões que não têm o selo do touro (Boeing) na cauda.

Mais tarde, a empresa foi buscar dois Electra na Colômbia, totalmente reformados nas oficinas de Porto Alegre. Em seguida, no Equador, foram localizados quatro aviões já semi-sucateados e em condições de voo, da empresa Tame. A Varig reformou os quatro, detizou dois com a Tame como equipamento e ficou com os outros dois. Esses aviões foram praticamente construídos em Porto Alegre.

**Sem acidentes** — Nunca houve acidente com Electra no Brasil. Apenas um pouso de emergência no Rio Grande do Sul e um de barragem no Galeão, em 1969.

Incrível, mas os Electra continuam sendo negociados agora por US\$ 2 milhões. Com mais de 30 anos de uso, o Electra continua se valorizando. Uma técnica de Varig acredita que eles poderão estar em plena atividade ainda no próximo século. (T.G.P.)

## Resistência

Electra quase iniciando voo: decolagens de 15 em 15 minutos