

Escolha da Varig reflete política

Valor técnico é equivalente

LENILDO TABOSA
PESSOA

A decisão da VARIG de comprar o DC-10, em vez do Boeing 747, também conhecido por Jumbo, foi motivada principalmente — poder-se-ia talvez dizer unicamente — pelas vantagens comerciais oferecidas pelo avião da Douglas em relação ao problema da reciprocidade que regula o transporte de passageiros nas linhas internacionais. Isso não significa, evidentemente, que a VARIG estaria disposta a comprar qualquer avião desde que essas vantagens fossem asseguradas e foi exatamente por isso que, apesar do problema da reciprocidade poder ser estudado com uma simples comparação entre o número de pessoas transportado por um aparelho e por outro, sem necessidade de um exame das aeronaves, sua decisão não foi anunciada senão depois de minuciosos estudos técnicos e do exame atento de ambos os aviões em terra e em voo.

A primazia dada às citadas vantagens significa apenas que, sob o ponto de vista técnico, o DC-10 e o Boeing 747 se equivalem. De fato, na entrevista concedida anteriormente à imprensa, no Rio, para anunciar a compra do possante trijato, o presidente da Companhia, sr. Erik de Carvalho, mostrou a preocupação de não justificar sua decisão insistindo no aspecto técnico, de modo a deixar o avião da Boeing em situação desfavorável em relação ao da Douglas, e em uma posterior troca de idéias declarou-nos que a atual escolha do DC-10 não significa a exclusão de uma futura compra também do Boeing 747, desde que a expansão e as condições do tráfego na ocasião, a justifiquem.

Sua preocupação é perfeitamente compreensível, se se leva em conta por um lado uma característica da indústria aeronáutica — que não é estática mas profundamente dinâmica e mesmo em relação a um mesmo modelo de avião está em contínuo progresso e em um ininterrupto esforço de aperfeiçoamento — e, por outro, uma decisão anteriormente já tomada pela VARIG para o caso de, após o estudo minucioso dos dois aviões apresentados a sua escolha, sua opção ser pelo Jumbo. Embora se tenha afirmado que uma companhia estrangeira, ansiosa por colocar imediatamente o Boeing 747 em suas linhas para o Brasil — o que não seria possível, por motivo da citada reciprocidade, sem o uso, pela Companhia brasileira, de um aparelho igual ou equivalente — estava disposta a ceder um ou dois Jumbos já encomendados, a VARIG estava decidida a aceitar apenas um aparelho de uma nova série, que lhe seria entregue na mesma época em que deveriam estar prontos os DC-10 agora encomendados e que apresentará algumas modificações em relação à que está atualmente em uso.

Assim, embora o comunicado à imprensa distribuído por ocasião da entrevista do sr. Erik de Carvalho resalte que o DC-10 incorpora "avanços em propulsão, aerodinâmica, estrutura, eletrônica, nos sistemas de controle de voo e na compatibilidade de meio ambiente", não específica os tais avanços dizem respeito às primeiras gerações dos jatos — em relação às quais os atuais avançaram consideravelmente — nem se indica uma vantagem em relação ao Boeing 747, nem muito menos exclui que as novas séries do Jumbo possam também apresentá-las.

No que diz respeito às turbinas, por exemplo, as turbofan representam um notável progresso em relação às turbojet e mesmo os modelos de aviões

lançados inicialmente com a turbojet já apresentam, em suas versões mais novas, o novo tipo. As vantagens do DC-10, no que se refere à propulsão, resultam do uso de turbinas de fluxo duplo de alta razão de derivação que têm também a vantagem de atingir menores níveis de ruído e eliminar a fumaça das descargas. Se não bastasse o estímulo da concorrência comercial para que também o Jumbo viesse a beneficiar-se, nas próximas séries, dessas vantagens, há o fato de um dos produtores das turbinas do DC-10 — que usa a Pratt & Whitney ou a General Electric — ser também produtor das do Boeing 747.

A grande diferença entre o Jumbo e o avião da Douglas, sob o ponto de vista técnico, está em sua aerodinâmica, já que aviões com desenhos diferentes têm necessariamente características aerodinâmicas diferentes. Essas diferenças, porém, não indicam necessariamente superioridade ou inferioridade e para determinadas operações pode apresentar maiores vantagens um avião com determinadas características e para outras um com características diferentes. O DC-10 dá, inequivocamente, a impressão de maior maleabilidade que o Boeing 747 e tem um ângulo de subida bem maior, mas essas características não bastariam por si sós para justificar a preferência de uma empresa aérea.

Essas observações não são feitas com o objetivo de apresentar o DC-10 — do qual, aliás, tivemos uma ótima impressão, como ressaltamos, nestas colunas, após um voo Rio-Brasília-Rio — como um avião sem grandes vantagens técnicas sobre seu concorrente, mas unicamente para mostrar como se torna difícil e complexa a escolha entre dois aviões modernos e equivalentes, produtos ambos de uma mesma avançada tecnologia aeronáutica. Justamente porque o avião da Douglas não é inferior, sob o ponto de vista técnico, a VARIG pôde adotar como critério decisivo na escolha entre os dois um problema mais ligado ao aspecto comercial do transporte de passageiros do que propriamente às características técnicas do aparelho escolhido.

Para uma companhia aérea norte-americana que tenha linhas diárias para uma cidade de tráfego aéreo congestionado, como Nova York, por exemplo, em igualdade de condições técnicas o Boeing 707 apresenta, sem dúvida, maiores vantagens, enquanto, pelo número de pessoas que pode transportar, equivale, em média, a quase dois DC-10 ou a quase três Boeing 707, enquanto, do ponto de vista operacional, é apenas um avião, podendo reduzir para a metade, portanto, o tempo empregado por dois DC-10 ou para um terço o empregado por três Boeing 707 nas operações de pouso ou decolagem.

O caso da VARIG, porém, é diferente, pois os aviões comprados serão usados em linhas internacionais, mas quais é tão importante quanto o número de assentos oferecidos aos passageiros a frequência com que são oferecidos. Em outras palavras, é comercialmente mais vantajoso oferecer dois voos semanais de DC-10 para a Europa ou para os Estados Unidos do que um só de Jumbo, ainda que com cem assentos a mais.

Se, porém, nas frequências que a Companhia estabelecer, a procura vier a exceder a capacidade de transporte do DC-10, o caso tornar-se-á semelhante ao do exemplo da companhia norte-americana acima citado e os problemas novos, então surgidos exigirão soluções novas.

Eis por que, ao escolher o avião da Douglas, a VARIG não excluiu a possibilidade de vir a escolher amanhã também o da Boeing.

aérea de expansão



O programa para operar com os DC-10 custará à Varig 420 milhões de cruzeiros

Da Sucursal do Rio

A decisão da Varig de comprar dois aviões DC-10, veio ao encontro da política de expansão do transporte aéreo, defendida pelas autoridades governamentais; a taxa de participação da Varig no mercado internacional, da ordem de 56 por cento na linha para os Estados Unidos e de 38 por cento na linha para a Europa, deverá aumentar depois que os novos DC-10 entrarem em operação em 1974.

Para vencer a concorrência da Boeing junto à Varig a Douglas armou uma política de vendas, baseada na evidência lógica dos fatos: a Douglas mostrou à Varig que o DC-10 é o sucessor natural dos aviões atualmente em tráfego, porque tem o dobro de sua capacidade.

Jorge Grolma, diretor da Borghoff, a representante da Douglas no Brasil, explicou que o DC-10 e o Jumbo obedecem a duas filosofias diferentes. O Douglas tem o dobro da capacidade de transporte dos aviões 707 e do DC-8, em tráfego hoje em dia. E o Boeing 747 tem o triplo da capacidade.

Explicou que o Boeing 747, — Jumbo — é um avião muito grande, voltado para o futuro. "É provável que a Varig dentro de três ou quatro anos vá olhar para o Jumbo, se até lá existir um Douglas prolongado, com capacidade para transportar mais passageiros", disse Jorge Grolma.

Na concorrência, a Douglas armou um plano idêntico ao da Boeing. Nos últimos três anos, representantes das duas empresas fizeram dezenas de visitas à diretoria da Varig para discutir as dúvidas e características dos aviões.

Segundo Jorge Grolma a Douglas não fez nenhum lance na área econômica que a Boeing também não tives-

se feito. Em sua opinião, a Varig decidiu-se pelo DC-10 por considerá-lo mais conveniente ao atendimento da demanda do mercado.

OS AVIÕES

O programa para operar com os dois DC-10 custará à Varig 70 milhões de dólares, ou seja, 420 milhões de cruzeiros. A quantia inclui o preço dos aviões, peças sobressalentes e o novo hangar de manutenção da empresa, a ser montado na área do aeroporto supersônico da Ilha do Governador. O financiamento será feito por meio do EXIMBANK e da rede bancária internacional.

A assinatura do contrato de compra dos aviões depende da apresentação de dados e negociações com as autoridades brasileiras, além de entendimentos com a rede bancária norte-americana.

A VARIG

A Varig tem uma frota de 14 aviões 707, dos quais dois são cargueiros, um DC-8 e quatro 727, além dos novos DC-10 que chegarão em maio e junho de 1974. A empresa conta ainda com dez Electra-2 e nove Avros.

A Varig decidiu comprar os dois DC-10 a partir de 1974, porque só nesta ocasião, com a abertura do aeroporto supersônico, há que haverá condições suficientes para acomodar todos os passageiros.