

DC-10 voltam a voar nos EUA após revisão total

WASHINGTON (O GLOBO) — Voltaram ontem a operar nos Estados Unidos os aviões DC-10 já submetidos à vistoria determinada pela Administração Federal de Aviação (FAA) que, na véspera, proibira os vôos deste tipo de aparelho até que se verificassem as condições dos pinos de fixação das turbinas, cuja quebra teria provocado o pior desastre aéreo dos Estados Unidos, quinta-feira última em Chicago, com 273 mortos.

Mas, até a completa normalização dos serviços, calcula-se que cerca de 40 mil passageiros, só nos Estados Unidos, perderam várias horas nos aeroportos ou tiveram que pernoitar em hotéis à espera de lugar em aparelhos de outro tipo.

Operam nos Estados Unidos 134 aviões DC-10.

A FAA determinou terça-feira que todos os DC-10 ficassem em terra para rigorosa inspeção depois que um primeiro exame indicou "defeitos graves e potencialmente perigosos" em alguns destes aparelhos fabricados pela McDonnell-Douglas. Aparentemente, alguns aviões ainda voaram após a ordem "porque seria impossível informar a todos os pilotos imediatamente", como explicou o porta-voz da FAA, Denis Fieldman.

Contudo, este organismo advertiu que qualquer violação deliberada da ordem de suspensão dos vôos poderia ser punida com multa de mil dólares (25.625 cruzeiros) e possível cancelamento do certificado de operação da companhia. Além disso, depois de liberados, os DC-10 terão que ser submetidos a revisões especiais a cada 100 horas de vôo.

PELO MUNDO

A medida determinada pelas autoridades americanas ainda que dirigida às

empresas aéreas dos Estados Unidos foi atacada por companhias de outros países que utilizam os DC-10. Ontem, após o exame dos pinos e de toda a parte de fixação das turbinas, os aparelhos voltaram a operar.

Em Tóquio, porta-voz da Japan Airlines informou ontem que os mecânicos descobriram três pinos soltos na peça que liga a turbina às asas de um dos DC-10 que examinaram. A empresa utiliza nove aviões DC-10 e todos estão sendo revisados. Segundo o porta-voz da empresa, os pinos soltos que foram descobertos não seriam suficientes para provocar a queda do aparelho.

Ainda com base das determinações da FAA, o Governo da Indonésia determinou ontem que nenhum DC-10 opere no país sem apresentar certificado assegurando que o avião passou por completa revisão.

Ontem ainda, um DC-10 das Linhas Aéreas da Islândia que se dirigia a Nova York voltou duas horas após a decolagem e, depois do desembarque dos passageiros, foi levado para Paris a fim de ser submetido a revisão. Os passageiros seguiram mais tarde em um DC-8.

VALOR DO SEGURO

LONDRES (O GLOBO) — A queda de um DC-10 da American Airlines quinta-feira última em Chicago, que causou 273 vítimas, poderá custar entre 100 e 150 milhões de dólares e metade desta quantia será coberta por empresas de seguros britânicas. Só o avião estava segurado em 37 milhões de dólares e as indenizações das vítimas são de difícil cálculo, já que dependem de decisões dos tribunais.

Agentes de seguros disseram que o acidente com um DC-10 turco que caiu perto de Paris em 1974 causando 346 vítimas já

custou 65 milhões de dólares por perdas e danos e vários processos ainda estão em andamento. O desastre em Chicago provocou menor número de vítimas, mas como o aparelho fazia um vôo doméstico (Chicago-Los Angeles), as convenções internacionais que limitam a responsabilidade das companhias não podem ser invocadas.

FALHA DE COMUNICAÇÃO

HAIA (O GLOBO) — A principal causa do pior desastre já registrado no mundo — o choque de dois aviões Boeing-747 sobre Tenerife, que causou 583 mortes em 27 de março de 1977 — deve ser, atribuída a falhas de comunicação entre a torre de controle e os dois Jumbo. A afirmação foi feita ontem em audiência pública sobre o desastre por um alto funcionário do Ministério de Transportes da Holanda.

Hans Saben afirmou que o comandante do avião da KLM que se chocou com um da Pan American estava certo de que fora autorizado a decolar. Saben também criticou um relatório do Governo espanhol que responsabilizou a tripulação holandesa pelo desastre, alegando que o avião levantou vôo sem autorização.

FALHA TÉCNICA

CIDADE DO PANAMÁ (O GLOBO) — Uma falha na hora da decolagem que danificou uma turbina provocou ontem o cancelamento do vôo 978 de um DC-8-62 da Braniff que partiria para Miami. Porta-voz da direção de aviação civil do Panamá informou que nenhuma das 123 pessoas a bordo ficou ferida em consequência da falha e o avião foi levado para Miami a fim de ser submetido à revisão necessária.

Todos os aparelhos da Varig estão perfeitos

Os cinco aparelhos DC-10 adquiridos pela Varig em 1974 à McDonnell-Douglas, fabricante dos 274 DC-10 em operação no mundo inteiro, "estão em satisfatórias condições de segurança e não apresentam qualquer problema mecânico". A informação é do superintendente de Manutenção da empresa no Rio, Edgar Loural, que acompanhou ontem, nos hangares do antigo aeroporto do Galeão, a rigorosa inspeção pela qual passaram três dos cinco aviões — os outros dois foram inspecionados em Nova York e em Madri.

A noite, toda a frota de DC-10 da Varig já estava totalmente revisada e liberada para os vôos escalados, após os técnicos da empresa terem cumprido os itens determinados pela Administração Federal de Aviação dos Estados Unidos (FAA) e pela McDonnell-Douglas, em consequência do desastre com um DC-10 na última quinta-feira, em Chicago, quando morreram 273 passageiros.

O DC-10 da Varig que estava em Nova York decolou do aeroporto John Kennedy às 11h (hora de Brasília). A Varig inspecionou também um DC-10 da Alitalia, no Rio, e constatou serem satisfatórias as condições de segurança da aeronave da empresa italiana.

INVESTIGAÇÃO

Cada DC-10 comprado à McDonnell-Douglas custa 42 milhões de dólares (mais de um bilhão de cruzeiros). A Varig tem uma frota de cinco DC-10 da série 30, devendo receber mais um na próxima semana, e outros cinco até o final do próximo ano.

Os oito técnicos da Varig concentram seus trabalhos de inspeção na estrutura que fixa a turbina à asa, o "pylon" também chamado de "barca" ou "caixão", onde existem seis parafusos de seis polegadas de comprimento e de uma polegada de diâmetro. Também por recomendação da FAA, segundo informou o inspetor de Manutenção da Varig no Rio, Michael Konotop — o principal responsável pela vistoria nos aviões que transportam o presidente João Baptista de Figueiredo —, foi inspecionada toda a estrutura que prende o motor à asa do DC-10.

Michael Konotop explicou que a inspeção nesta estrutura, a mando da McDonnell-Douglas, se justifica porque



O técnico Edgard Loural, da Varig, explica a inspeção feita nos DC-10

os técnicos ainda não chegaram a uma conclusão sobre a causa do desastre com um DC-10, em Chicago. No último telex expedido pela fabricante destes aparelhos, anteontem, à noite, os técnicos da Varig foram alertados para verificar se havia alguma rachadura na estrutura da "barca".

— Pelo que fomos informados, os peritos ainda não descobriram a causa do acidente. Eles só poderão definir o motivo, sem erros, dentro de mais dois, três ou quatro meses — disse Edgar Loural.

Segundo ele, se for confirmada a suposição dos técnicos da McDonnell-Douglas, a de que os pinos que prendem o motor à asa do avião, se desprenderam, as aeronaves DC-10 da Varig não correm o risco de sofrer acidentes desta natureza, "porque as peças de nossos aviões não estão fatigadas". Edgar Loural justificou esta afirmação, argumentando que os DC-10 em operação nos Estados Unidos fazem linhas domésticas, enquanto os da Varig fazem apenas vôos internacionais.

Acrescentou ainda que os DC-10 da empresa brasileira são da série 30, cujo motor é mais potente, além do tanque levar mais combustível.

Embora tenham capacidade para transportar até 360 passageiros, os DC-10 da Varig conduzem média de 263 pessoas em cada vôo. Apesar do desastre de Chicago, nenhum passageiro assistiu de viajar ontem nos DC-10 da Varig.

Os seis parafusos passaram por inspeção magnética, através da magnafluxo, e não apresentaram qualquer defeito, mas foram trocados, a pedido da Administração Federal de Aviação, que já havia feito esta recomendação no telex recebido pela Varig na noite de segunda-feira. A inspeção nos DC-10 da Varig é feita anualmente, principalmente na "barca". A empresa brasileira tinha 50 horas ou sete dias para revisar seus cinco DC-10, mas a direção da Varig, por questão de escrúpulo, decidiu antecipar para ontem esta vistoria.