

Chega o primeiro MD-11 da Varig

LAURO JARDIM

Depois de uma viagem de 11 horas e 47 minutos, partindo de Los Angeles, aterrisou ontem no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro o MD-11, o primeiro de uma série de dez jatos comprados pela Varig à McDonnell Douglas por US\$ 110 milhões cada um. A Varig é agora a única companhia aérea da América Latina a operar com o MD-11, projetado para substituir o DC-10, que desde o ano passado não é mais fabricado pela McDonnell. A partir de dezembro, esse jato e outro, que chegará no dia 22, farão a rota Rio—Paris—Rio.

O avião foi entregue à Varig numa cerimônia realizada na sede da McDonnell, em Long Beach (Califórnia), na tarde de segunda-feira, com a presença do Secretário Geral da Presidência da República, Embaixador Marcos Coimbra, do Presidente da Confederação Nacional da Indústria, Senador Albano Franco, e do Presidente do Supremo Tribunal Federal, Ministro Sydney Sanchez, entre outros. O Presidente da Varig, Rubel Thomas, disse que o objetivo da empresa com esse investimento — um total de US\$ 1,1 bilhão em cinco anos — não é apenas renovar a frota:

— A idéia é termos aviões para todos os tipos de mercado. Em dezembro, por exemplo, estaremos recebendo o jato 747-400, um



Rubel Thomas, Presidente da Varig, fala durante cerimônia na McDonnell Douglas, fabricante do jato, em Long Beach

avião bem maior, que fará a rota Rio—Roma—Rio. O MD-11, que embora tenha capacidade para 400 passageiros voará na Varig com apenas 293, será colocado em mercados um pouco menores — explicou Thomas, admitindo que o setor vem sentindo o impacto da crise, mas enfatizando

que a recessão não atinge apenas o Brasil: ele lembrou que o mercado americano também passa por dificuldades.

Nos anos 80, período em que a economia brasileira estacionou, a Varig cresceu 6%. Rubel Thomas cita esse dado ao garantir que é possível um bom desempe-

nho mesmo em meio às turbulências da economia. Para os próximos dez anos, ele projeta os mesmos 6% de crescimento.

— Em 1991, nosso desempenho será semelhante ao do ano passado, um faturamento de US\$ 2,5 bilhões, mas ao longo da década avançaremos — previu.

Jato se distingue pela alta tecnologia

O avião que a McDonnell Douglas começou a projetar em 1986, e que só fez seu primeiro voo no ano passado, é todo computadorizado, do sistema hidráulico ao eletrônico. Seu antecessor na McDonnell, o DC-10, projetado na década de 70, era todo manual. Apesar das inovações tecnológicas, o que torna o MD-11 realmente atraente para as empresas aéreas é sua economia de combustível: uma média de 35% a menos por assento, em comparação com o DC-10. Hoje, apenas nove companhias de aviação operam com o MD-11.

O Comandante Victor Nóbrega, que pilotou o voo inaugural, disse que o MD-11 pode pousar com 30% menos de visibilidade que o DC-10. Na cabine com mostradores multicoloridos, semelhantes às telas dos videogames, Nóbrega observou que, ainda que os computadores facilitem o trabalho, "o gerenciamento é feito mesmo pelo piloto".

Mas mesmo o moderníssimo MD-11 já tem data para a sua aposentadoria: a McDonnell já está desenvolvendo o MD-12, que terá capacidade para cerca de 500 passageiros e deverá entrar em operação dentro de seis anos. E como acontece numa economia estável, até preço o novo jato já tem: US\$ 130 milhões.