

Um v̄o de quase 50 anos

Em outros tempos, voar já foi uma grande aventura. Tome-se o primeiro v̄o comercial realizado no Brasil, na longínqua manhã de 3 de fevereiro de 1927. Por razões desconhecidas, apenas cinco dos nove passageiros que lotariam o valente hidravião "Atlântico" apareceram no cais para a arriscada viagem de 270 quilômetros entre Porto Alegre e Rio Grande. Teria sido o medo? É provável, pois em cima da hora dois acharam prudente ficar em terra firme. Um deles, assustado com o forte vento sul que balançava o "Atlântico" de um lado para outro, desistiu depois de contemplar por alguns minutos as águas encrespadas do Guaíba. O outro, segundo revelaria aos seus leitores o Correio do Povo, "deixou de seguir por motivos de força maior". O certo é que os três corajosos remanescentes, Guilherme Gastal, João de Oliveira Goulart e a senhorita Maria Echenique foram conduzidos pessoalmente por Otto Ernst Mayer, mais tarde fundador da Varig, de lancha até o avião. E, sob os aplausos de milhares de incrédulos apinhados no porto gaúcho, levantaram da água para uma jornada que durou exatamente 2 horas e 45 minutos.

Naquele ano a aventura foi repetida 85 vezes por 652 passageiros. No ritual do embarque, os candidatos à viagem tinham de subir numa balança com a bagagem em punho. Caso pesassem mais de 75 quilos, pagavam dobrado, roubando naturalmente o lugar de outro passageiro. Assim, no caso, os gordos arcavam com um pesado ônus pelo privilégio do pioneirismo. De qualquer ma-

recepcionados como se fossem sobreviventes. Realmente, desembarcavam transfigurados pelas variadas sensações recolhidas no percurso. Voavam atados em estreitas cadeiras de vime (material usado para reduzir o peso), com os ouvidos atulhados de parafina para suportar o ronco dos motores. E, se havia a possibilidade de abrir as janelinhas para apreciar a paisagem, o rosto dos viajantes podia terminar também completamente lambuzado de óleo. Os pilotos, coitados, igualmente não tinham vida fácil. É certo que os hidraviões ofereciam poucos riscos, pois só voavam 2 ou 3 metros acima da água, como acontecia na rota Porto Alegre—Rio Grande, feita inteiramente sobre a lagoa dos Patos. Mas parte do ousado entusiasmo profissional dos aviadores se perderia por volta de 1933, quando foi introduzido um novo equipamento, o levíssimo Junkers, como o "Atlântico" fabricado na Alemanha. Seria aquilo um aeroplano ou um galo de briga? Levado para a cabeceira da pista em dia de vento, mal a hélice começava a girar, ele se punha a fazer um cavalo-de-pau atrás de outro, sem conseguir levantar v̄o e sem parar quieto, pois não tinha freio. A situação se complicava no caso de mau tempo durante a viagem. Em busca da segurança, os pilotos baixavam a altitudes indignas para uma máquina voadora. Tanto que essas façanhas acabaram sendo narradas da seguinte forma: "Eu vim pulando cerca..." Ou então: "Estava voando a meia vaca de altura..." Franz Nüelle, 77 anos, mecânico e co-piloto do pioneiro v̄o realizado com o "Atlântico",

"Havia um contador de rotação, termômetro, altímetro, velocímetro, manômetro e a bússola, mais nada". O que acha dos aviões modernos? "O piloto tem que ser engenheiro para conhecer todo o equipamento que vai lá na cabina. Mas tudo é automático, pode-se até soltar o leme." Aposentado em 1931, quando perdeu a perna direita num acidente com um "galo" Junkers, o alemão Franz Nüelle vive na cidade gaúcha de Canoas e passa o tempo ensinando alemão para seus dois papagaios, ou contando histórias do tempo em que voar era uma aventura.

Ainda hoje há quem se surpreenda pelo fato de não poder tirar uma pestana enquanto um jato vence 1 000 quilômetros por hora, assim como há gente que se queixa por sair ou chegar com 10 minutos de atraso. Ocorre, contudo, que voar não é mais uma aventura. Tome-se a última palavra em matéria de viagem aérea. Às 7 horas da manhã de sexta-feira passada, um Boeing 747 da Air France pousou no aeroporto do Galeão, no Rio, com 198 passageiros. Doze horas antes eles haviam se despedido de amigos e familiares no aeroporto de Orly, em Paris. No ritual do embarque, a bagagem foi revistada com um bastão detector por funcionários que educadamente pediam desculpas por tal procedimento. Mal haviam afivelado os cintos em suas macias poltronas, os passageiros foram reconfortados por solícitas mocinhas e rapazes uniformizados que iam lhes oferecer jornais, revistas, balas e bombons. Logo depois, no jan-

ram-se com uma "Soupe a l'oigno", seguida de "Caille chevassu" e "Filé de turbotin a l'angevine", saboreados com generosos vinhos franceses. À sobremesa, queijos, "pâtisseries" e frutas. Já os passageiros da classe econômica foram agraciados com "algo que não consegui identificar, embora parecesse um pato", como confessaria um deles ao desembarcar no aeroporto carioca.

A seguir, refestelados em sua poltronas, quem quisesse, acompanhava na tela de cinema as aventuras de "Jeremy", com Alain Delon. Na hora de dormir, receberam travesseiros e cobertores. Aos insones, na primeira classe era facultado jogar baralho no salão, enquanto na classe econômica se ouvia música clássica ou popular, jazz ou valsa, bastando para isso girar o seletor de canais de som. Quem decidisse não fazer uma coisa nem outra, podia simplesmente dedicar-se a realizar um passeio da proa à cauda do avião, cujos corredores largos e o teto alto (2,54 metros) proporcionam uma sensação de liberdade inexistente em qualquer jato anterior aos Jumbo. Antes de aterrar, os viajantes tomaram o seu desjejum, constituído de café, chá ou chocolate, brioques, frutas, presunto e bacon fritos, omeletes e doces. Por fim, desceram com o rosto levemente aromatizado pelo perfume francês impregnado nas toalhinhas de bordo.

Atraso — Enquanto essa agradável rotina se estabeleceu nos ares, a aventura se transferia para o interior dos aeroportos, colocados em apuros diante da tarefa de atender trezentas a quatrocentas pessoas de uma só vez. Desde que os gigantes DC-10 e Boeing 747 de



WALTER FIRMO

Nüelle: voar era uma aventura



Porto Alegre, a pioneira: uma nova imagem se projeta sobre sua área

seis companhias aéreas* começaram a operar no Brasil, no começo deste mês, uma espécie de psicose parece ter-se apossado dos funcionários do Galeão e Viracopos (SP), os únicos aeroportos brasileiros autorizados a recebê-los. Eles estão impressionados com a multidão que invade as estações a cada embarque ou desembarque. Na própria sexta-feira passada no Galeão, os funcionários encarregados de liberar os passageiros de um Boeing 707 começaram a se apressar no momento em que dois aflitos fiscais avisaram: "Andem logo com isso que o Jumbo está chegando". Na verdade, o gigante teve de ficar sobrevoando o aeroporto por 20 minutos até que o pátio de estacionamento liberasse alguns aviões. Depois de pousar, esperou mais 35 minutos na pista até que um avião da Cruzeiro do Sul saísse de sua posição para que ele pudesse se acomodar. Mas, depois, os passageiros não levaram mais de 40 minutos para transpor os guichês de controle de vacina, passaporte e bagagem. De certa maneira, a aventura não teve as proporções imaginadas pelos assustados fiscais — talvez os únicos brasileiros com razões suficientes para declarar com inabalável convicção que os Jumbo só vieram trazer problemas. Na verdade, mesmo introduzidos no país quatro anos depois do primeiro voo comercial de um Boeing 747 na rota Nova York—Londres, esses gigantes estão fazendo os aeroportos brasileiros despertarem de um atraso de "pelo menos dez anos", como calcula o brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, diretor do Departamento de Aviação Civil (DAC),

* Varig, Alitalia e Lufthansa com DC-10; e Air France, PanAm e TAP com o Boeing 747.

órgão do Ministério da Aeronáutica, uma espécie de "Detran" do espaço aéreo. Mas não se deve pensar que esta seja a única e infeliz nação onde se é obrigado a pagar uma penitência terrestre em troca das delícias de uma viagem aérea. "Todos os países foram pegos de surpresa pelo jato", diz o brigadeiro Siqueira.

Atualização — Claro que os aeroportos mais adiantados da Europa e da América do Norte já se atualizaram, pois afinal os jatos começaram a riscar o céu com sua fumaça branca há quinze anos. Em 1959, as empresas de aviação do Brasil ainda estavam substituindo seus velhos aviões a pistão, como o DC-3, o Curtiss e o Convair, pelos de turboélice. Enquanto isso, o governo se preocupava em derramar asfalto pelo território nacional, abrindo caminho para a expansão da incipiente indústria automobilística. A partir daí o tráfego aéreo caiu, para só retomar sua curva ascendente no final da década de 60, exatamente quando as rodovias começavam a mostrar sinais de congestionamento e as autoridades se preocupavam em implantar a indústria aeronáutica com a criação da Embraer. Até alguns anos atrás, lembra o diretor do DAC, "havia um consenso de que tudo que era planejado para a aviação militar era bom para a civil. A explosão verificada no transporte aéreo depois da introdução do jato mostrou que era preciso adotar outra mentalidade". Uma das primeiras medidas resultantes dessa mudança foi a fixação, em 1967, das tarifas aeroportuárias, que entre outras coisas obrigam os passageiros ao pagamento de uma taxa de embarque (6 cruzeiros nas viagens domésticas e 23 nas viagens inter-

nacionais) e os aviões a taxas de tráfego, estacionamento e pouso (esta é realmente pesada: um Boeing 707 paga 1 861 cruzeiros cada vez que aterriza num aeroporto). Foi essa receita que permitiu aos administradores dos aeroportos a realização de pequenas operações plásticas para mudar a face envelhecida de seus prédios, reforçar as pistas cansadas ou adquirir novos equipamentos. Assim mesmo, falta ainda muita coisa. Dos 137 aeroportos operados por linhas comerciais no país, 79 não possuem rádio, noventa não têm luzes de pista, 107 funcionam sem farol rotativo, 131 não oferecem luzes de aproximação e apenas dois dispõem de radar — Brasília e Porto Alegre.

Outro estilo — Nos próximos cinco anos, o governo deverá aplicar 10 bilhões de cruzeiros em obras no setor aeroviário. Com isso, provavelmente os aeroportos deverão começar a perder o seu tradicional estilo improvisado, fruto de reformas contínuas e nunca satisfatórias. O Galeão, o mais ativo terminal de vôos internacionais do país, com um movimento médio de 167 aeronaves e 8 600 passageiros por dia, era um antigo alojamento de praças da Aeronáutica que foi sendo esticado paulatinamente para servir como estação de passageiros. Para se ter ali um aeroporto internacional realmente digno dessa classificação, o governo está gastando 700 milhões de cruzeiros, embora tal verba só permita realizar 25% do projeto, cuja conclusão total está prevista pronta para 1990. Sem dúvida, isso mostra que nos países de recursos menos abundantes há uma virtual impossibilidade de

continua na página 91



Dentro dos gigantes: liberdade, como neste DC-10



Nos aeroportos: em apuros, como o de Viracopos



Dornier Wal "Atlântico": primeiro avião comercial brasileiro



Junkers A-50: o correio gaúcho em 1933



Junkers F-13: pousava em campo de futebol



FOTOS: ABRIL, PRESS

Monospar: o pequeno herói que em 1933 inaugurou as linhas da Vasp no interior paulista



Curtiss Commander, pistão, década de 50: cargueiro



Douglas DC-3, pistão, década de 40: o "Ford bigode"



Constellation, pistão, década de 50: modelo super



Convair 240, pistão, década de 50: outro herói do ar



FERNANDO ABRUNHOSA

Avro, turboélice: um dos primeiros, ainda em uso



FERNANDO ABRUNHOSA

Dart Herald, turboélice: servindo a Transbrasil



ABRIL PRESS

Viscount, turboélice: um quadrimotor de sucesso



FERNANDO ABRUNHOSA

YS ou Samurai, turboélice: japonês com dois nomes



ABRIL PRESS

Boeing 707, jato: o mais conhecido nas rotas do mundo



ABRIL PRESS

Electra, turboélice: um gigante da ponte aérea



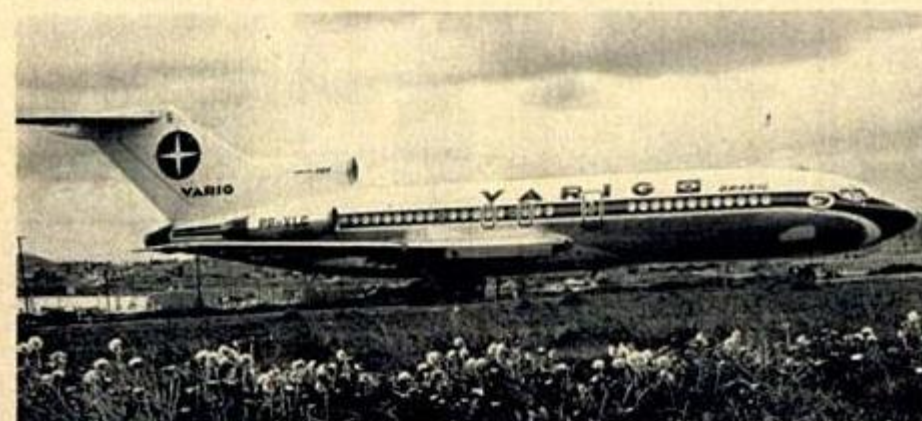
GERALDO GUIMARAES

Caravelle, jato: no ar, pela Cruzeiro do Sul



JOÃO BITTAR

BAC 1-11, jato: o One Eleven conhecido por "Jatão"



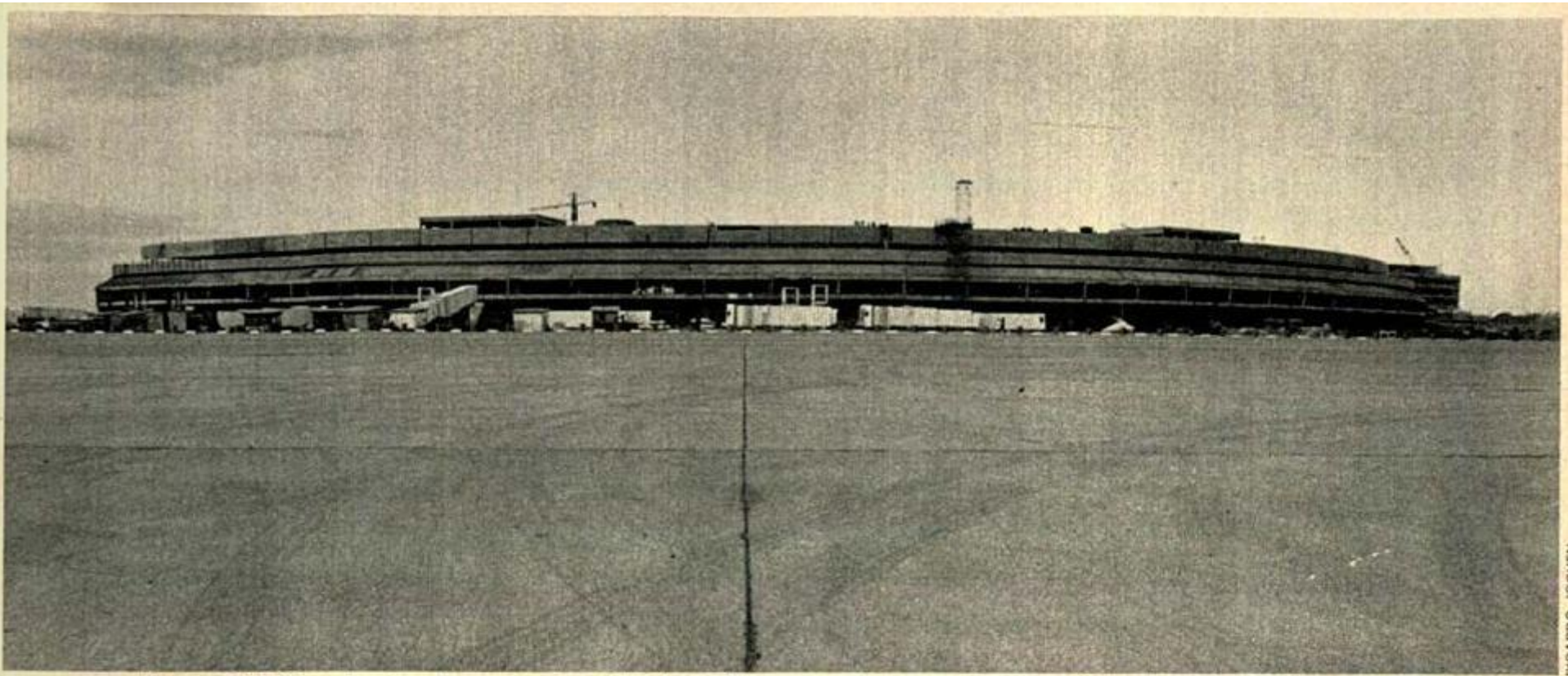
ABRIL PRESS

Boeing 727, jato: o trijato das linhas nacionais



ABRIL PRESS

Boeing 737, jato: pela Vasp, agora também pela Varig



Novo Galeão: dentro do esquema de tirar dos aeroportos o seu tradicional estilo improvisado

continuação da página 88

se acompanhar o desenvolvimento dos aviões, sempre maiores, mais velozes e requintados. O aeroporto de Congonhas, em São Paulo, remodelado entre 1948 e 1954, época em que predominavam ainda os aviões a pistão e mal surgiam os primeiros turboélices, voando a 500 quilômetros por hora e oferecendo lugar para cinquenta passageiros ou pouco mais. Com pouquíssimas alterações na sua estrutura física, é hoje o aeroporto de maior tráfego do país, com um movimento de 2,9 milhões de passageiros em 1973. Mas sua curta pista de 1 865 metros situada em zona urbana e sem possibilidade de extensão não pode receber os jatos mais antigos, como o DC-8 e o Boeing 707. Mesmo os ágeis e versáteis Boeing 727 e 737 operam ali com restrições. Assim, como aves sem ninho, os jatos das linhas internacionais com destino a São Paulo foram se mudando para Viracopos, situado a 100 quilômetros da capital, num descampado de excepcionais condições meteorológicas nos arredores de Campinas.

Comemoração — Criado em 1964 para servir como alternativa a Congonhas, Viracopos transformou-se em fim de linha de vôos internacionais, mas ainda mantém a aparência desprezível de uma estação provinciana. Um mês atrás, seus dez anos foram inesperadamente comemorados por um monumental congestionamento que começou num fim de tarde e só foi terminar vinte horas depois. A surpresa foi preparada pelo mau tempo que "fechou" Congonhas e Galeão, provocando uma revoada de duzentos aviões grandes e pequenos, isto é, dez vezes mais do que a média diária de operações

ali realizadas. Com 29 aviões pedindo para pousar no espaço de uma hora e o pátio de estacionamento onde só cabem nove jatos ameaçado de invasão por outros 23 parados na pista de rolagem, o administrador de Viracopos, Alaur Faria Barros, 49 anos, teve a sua visão pessoal do apocalipse. Mas dias depois demonstrava estar recuperado ao declarar a um repórter, com serenidade olímpica: "Realmente, falta uma infraestrutura para ocasiões como essas, mas devemos levar em conta que a aviação comercial brasileira está em evolução". Uma evolução reafirmada pela Varig, primeira empresa brasileira a adotar os gigantes, com a compra de dois Douglas DC-10 por 70 milhões de dólares e a encomenda de mais dois que serão recebidos em 1975. A escolha desse modelo pela empresa foi decidida em novembro de 1972, depois de um longo namoro com o Boeing 747. Embora o preço do DC-10 seja menor, esse fator influi menos do que os estudos sobre o mercado aéreo do Atlântico Sul. "O Boeing 747 é grande demais", explicou Erik de Carvalho, presidente da Varig, numa entrevista coletiva em fins de 1972, numa alusão à sua capacidade de 350 a quinhentos assentos contra os 250 a quatrocentos do DC-10. Ele tinha razão.

Crise — Mesmo em rotas mais densas do que a do Atlântico Sul, algumas empresas aéreas compradoras do Boeing 747 foram obrigadas a diminuir o número de frequências. E com a retração no tráfego, provocada pela violenta alta dos preços do petróleo, tiveram de "encostar" alguns dos seus gigantes no deserto de Nevada, onde o clima seco manterá intatas as suas qualidades até que a situação volte a melhorar. Para

Erik de Carvalho, as companhias de aviação — especialmente as americanas — estão pagando agora pela precipitação com que se lançaram à compra dos Boeing 747 (até hoje, foram vendidas 269 unidades). Afetadas por custos crescentes e voando com muitos assentos vagos, elas acabaram desistindo da redução das tarifas, medida adotada quando da introdução dos primeiros jatos e com repetição prevista na era dos jatos gigantes. Foram lições que a Varig pôde colher sem susto. "O DC-10 é o tipo de avião que melhor se adapta ao tamanho atual do nosso mercado", observa Erik de Carvalho. "Quando precisarmos de equipamento de maior capacidade, poderemos comprar o 747, que é excelente. Por enquanto, vamos ampliar a frota de DC-10, dentro da filosofia de que é melhor para a empresa e para os passageiros aumentar o número de vôos."

Um raciocínio que deve ser partilhado por outros empresários da aviação comercial. Tanto é que, embora tenha entrado em vôo cerca de um ano depois, o gigante da Douglas Aircraft Company vem diminuindo rapidamente a distância que o separa do seu concorrente. Atualmente 155 aparelhos estão voando por conta de quarenta companhias, enquanto a fábrica declara ter mais 252 unidades encomendadas.

Resta à Varig agora enfrentar a competição das outras companhias operadoras dos Jumbo na parte dos serviços de bordo, já que tecnicamente o DC-10 e o Boeing se equivalem. Como o acordo para a operação no Brasil fixou o limite de oferta de assentos em 250 (e a Varig reduziu para 243), o espaço interno, por si mesmo notável dos gigantes, permite algumas criativas e compensadoras inovações. O da Varig deco-

rado em suaves tons laranja e amarelo, tem três "galeys" (cozinhas) desenhadas pelos próprios comissários da empresa e premiadas numa exposição de equipamento aeronáutico realizada no início do ano em Colônia, na Alemanha. Foram preparadas doze equipes de comissários de bordo, cada uma constituída de treze membros (sete homens e seis mulheres). Misto de garçom e pajem, eles ganham um salário inicial de 1 500 cruzeiros por sessenta horas mensais de trabalho com direito a horas extras. Eficientes e impessoais, procuram transmitir ao passageiro a impressão de maior tranquilidade, embora enfrentem problemas semelhantes aos de seus colegas que ficam em terra esperando pelos Jumbo com sua carga humana. No voo de quarta-feira passada entre Frankfurt e o Rio

de Janeiro, durante o qual foi exibido o filme "Golpe de Mestre" com Paul Newman e Robert Redford, uma comissária queixava-se de seus sapatos marrons elegantes, mas incômodos como todo calçado novo: "Não se pode parar um minuto, isto aqui é um inferno", desabafava ela. Em todo caso, um inferno particular, cuja sensação não se extravasou para os passageiros.

Recursos — Na verdade, esta preocupação em fazer ressaltar a qualidade do serviço de bordo é um dos aspectos mais bem sucedidos no esquema da Varig. O bastante para chegar a impressionar inclusive passageiros estrangeiros. É o caso, por exemplo, do digestivo escritor americano Arthur Hailey, autor entre outras obras de "Aeroporto". De-

pois de regressar do Rio de Janeiro ao seu país, num avião da Varig, em 1972, ele desfiou uma sucessão de elogios ao tratamento recebido a bordo numa longa carta endereçada ao seu editor brasileiro. Evidentemente, todas as empresas aéreas reconhecem a importância publicitária e promocional desse detalhe no qual empenham a sua imaginação e criatividade. Mas, na luta pela conquista de um mercado cada vez mais competitivo tais recursos são canalizados também para a própria máquina de voar.

Em 1950, o governo argentino exigiu a operação apenas de quadrimotores nas linhas internacionais que serviam Buenos Aires. Para não perder a sua concessão, a Varig adaptou duas pequenas turbinas a jato importadas da França sob as asas do robusto Curtiss Commander de dois motores a pistão, um equipamento que há anos vinha cumprindo com eficiência as rotas da bacia do Prata. A adaptação só foi possível porque já então a Varig possuía uma pequena oficina em Porto Alegre, dirigida por Louis Auguste Henri Beaumel, ex-chefe de manutenção da Air France, em condições de revisar seus motores. "Para a época, isso era uma temeridade", reconhece o engenheiro Frederico Jorge Ritter, atual chefe de manutenção da empresa. "Mas contávamos com uma base tecnológica segura, adquirida na fase de após-guerra." Sem dúvida, tais façanhas seriam problemáticas hoje, com a extrema complexidade dos equipamentos, arredios a estratégias dessa natureza.

Categorias — No entanto, mesmo esses gigantes, que passaram a colocar em xeque a estrutura dos aeroportos do mundo inteiro, não passam de marcos de mais um momento de transição, como foram os Junkers, os DC-3, os Caravelles e outros tantos no devido tem-



WALTER FIRMO

Douglas DC-10: para longas distâncias, com tecnologia espacial

A recepção dos gigantes nos aeroportos

Com a chegada dos aviões gigantes, o ministro da Aeronáutica, brigadeiro Joelmir Campos Araripe Macedo, analisa as condições aeroviárias do Brasil nesta entrevista a Suzana Veríssimo, da sucursal de VEJA em Brasília:

VEJA — Quais as conseqüências da introdução do DC-10 e do Boeing 747 no mercado brasileiro?

ARARIPE — Evidentemente eles trazem um progresso tecnológico e condições operacionais mais eficientes. Mas por ora estes aviões vão atuar somente nas rotas internacionais. Não creio mesmo que eles entrem no mercado doméstico a curto prazo, já que

o próprio Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), opinou contrariamente à introdução do Airbus pela Transbrasil. Embora esta empresa estivesse pensando em utilizar o avião apenas para cargas, a possibilidade de também transportar passageiros, ainda que com limitação de sua capacidade iria quebrar o equilíbrio hoje existente entre as quatro companhias brasileiras. O DAC julgou mais prudente não permitir a operação tanto do Airbus, como de qualquer avião com sua capacidade, antes de 1976.

VEJA — Por quê?

ARARIPE — Exatamente porque estão muito acima da capacidade de tráfego. Haveria uma inflação de oferta. Além do que, tal permissão tenderia a desencadear uma competição ruinosa entre as quatro companhias nacionais, que teriam de antecipar um grande número de investimentos com-

baixa taxa de rentabilidade.

VEJA — O senhor acha que os aeroportos brasileiros possuem infra-estrutura para suportar esses novos aviões?

ARARIPE — Os aeroportos brasileiros internacionais, onde eles deverão operar, têm estrutura. E outros estão sendo reapa-

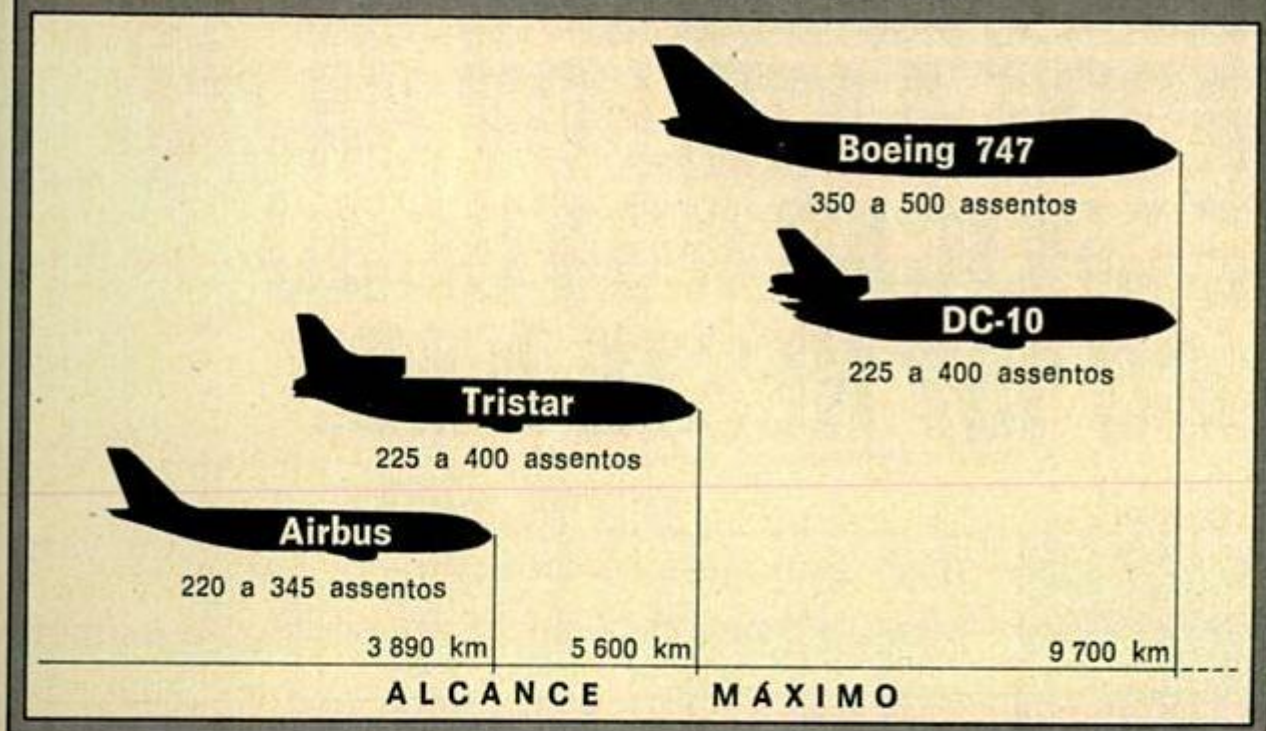
relhados. Como o Galeão, que a partir do ano que vem terá um padrão internacional dos mais modernos. Viracopos vai ter sua pista ampliada. O de Porto Alegre deverá ser interditado por alguns dias para reforçar a sua pista. O mesmo acontecerá com o do Recife



ADHEMAR VENEZIANO

Brig. Araripe

OS ELEFANTES VOADORES



po. Os técnicos, de um modo geral, concordam que a tendência da aviação comercial é atuar em faixas especializadas, já agora vislumbradas com notável clareza. Assim, eles prevêem no topo dessa escala os supersônicos, que continuam fazendo vôos de demonstração e ainda tentam superar alguns problemas sérios, como o de poluição sonora. Seria o caso do franco-britânico Concorde, do soviético Tupolev e também do SST da Boeing americana, projeto por ora "congelado". A faixa imediatamente inferior seria a dos tipo Jumbo, em seus quatro modelos. Além do Boeing 747 e do DC-10, que incorporaram preciosos conhecimentos tecnológicos adquiridos nas viagens espaciais americanas e foram planejados para cobrir longas distâncias, essa categoria inclui ainda o Tristar americano fabricado pe-

la Lockheed e o Airbus construído por um consórcio europeu, ambos para curto e médio percurso (o primeiro em atividade e o outro em vias de entrar em operação).

Transportando um número menor de passageiros mas em idêntica velocidade e altitude dos Jumbo, permaneceria a extensa lista dos jatos convencionais de médio e longo alcance, entre eles o Boeing 707, o DC-8, o BAC 1-11. Com muitos protótipos ainda em fase de testes, está definida uma nova faixa de jatos que deverão voar a altitudes entre 6 000 e 8 000 metros. Destes, os especialistas antecipam dois projetos fundamentais: os de decolagem vertical, equipados com hélices e turbinas, também chamados de "lançadeiras" ou VTOL (Vertical Take Off Landing); e os que conseguem decolar horizontalmente em pistas cur-

tas, como é o seu representante canadense em atividade, (os Twinotter). Dentro dessa mesma categoria se enquadraria um outro modelo, também em fase de pesquisas, que é o jato sem ruído. Finalmente, na base inferior se colocariam todos os aviões menores, que voam a altitudes mais baixas, como os atuais dotados de turbo-hélice.

Ficção científica — Numa tentativa de se antecipar à espantosa velocidade com que evolui a aviação comercial, os projetos brasileiros começam a prever e a esboçar no papel aeroportos capazes de acolher sem sobressalto os supersônicos teoricamente longínquos e por muito tempo fora do nosso alcance. Mesmo o Ministério da Aeronáutica, através do DAC, está elaborando o Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil para os próximos vinte anos, incluindo a estrutura aeronáutica, na qual estão englobados os aeroportos e os sistemas de proteção ao vôo.

Sem dúvida, o plano em si é um grande desafio. Neste exato momento, emergindo de um terreno quase irreal, já se fala do "space shuttle" (que poderia ser traduzido por ponte espacial), um projeto desenvolvido pela NASA que em 1980 deverá conduzir os primeiros 25 passageiros para uma viagem além da atmosfera, com decolagem de uma plataforma de foguetes e o seu retorno num aeroporto terrestre. Para um país que ainda hoje se debate com dramáticos problemas numa trivial ponte-aérea entre Rio e São Paulo, quando menos esse evento tem os contornos da mais pura ficção científica. Mas esta teria sido a mesma reação dos pioneiros viajantes brasileiros do hidroavião Atlântico se alguém, com imaginação bastante, na época, antevisse a era dos gigantes que acaba de chegar ao Brasil.

Salvador e Belém. E o de Manaus, um aeroporto novo, deverá entrar em operação no próximo ano.

VEJA — Qual é o aspecto mais crítico da questão?

ARARIPE — O nosso ponto fraco está nos terminais de passageiros. Como os aviões aumentaram de capacidade, além da intensificação do movimento, passaram a despejar, numa hora de pico, um volume muito maior de passageiros, acarretando todos aqueles problemas de congestionamento que conhecemos. A solução do problema exige tempo. Em alguns aeroportos nem se pode pensar em aumentar os terminais de passageiros e sim em fazer um outro. É o caso por exemplo, de Fortaleza.

VEJA — Os equipamentos de controle de vôo são suficientes?

ARARIPE — Estamos razoavelmente bem equipados, em relação à prote-

ção dos vôos. Na área de maior densidade de tráfego, que é a de Rio—Belo Horizonte—Brasília—São Paulo, estamos realizando investimentos superiores a 70 milhões de dólares (cerca de 490 milhões de cruzeiros). Os vôos serão controlados por radares de longo alcance. Teremos também radares meteorológicos e redes próprias de microondas para o envio de mensagens — inclusive imagens —, dos diferentes aeroportos, para o centro de controle, em Brasília.

VEJA — Como é feito o controle atualmente?

ARARIPE — Por enquanto temos três centros — no Rio, São Paulo e Brasília. Mas, devido à grande velocidade dos aviões, a transferência do controle da rota de um centro para outro não se faz com a rapidez necessária. Pelo novo sistema, Brasília será um centro único, que receberá a imagem

do tráfego através de radares colocados em diversos pontos da rota aérea, com controle por computadores.

VEJA — Como está a implantação desses equipamentos?

ARARIPE — A Comissão de Implantação do Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego — a CISDACTA —, encarregada do projeto, já começou a construção, em Brasília, do prédio onde será instalado o centro de controle.

VEJA — Tudo isso é para receber os grandes aviões?

ARARIPE — Não. O sistema faz parte do complexo de defesa aérea do país. Mas será colocado à disposição do tráfego aéreo civil, sem prejuízo de sua finalidade militar, dentro de dois anos. Mesmo sem ele, aliás, o controle de vôo da maneira como é feito agora poderia continuar perfeitamente por mais alguns anos.