

Stantos Dumont: armadilha para jatos

Obstáculos difíceis e operação aérea nas duas extremidades da pista.

Com apenas 1.323 metros de extensão, o Santos Dumont vive uma situação com margem mínima de segurança para aviões grandes.

Jatos têm menos de 50 segundos depois de decolagem para desviar à esquerda do Pão de Açúcar.

Pão de Açúcar (407 metros) Pão de Açúcar.

Ponte Rio-Niterói (61 metros)



Empresas brigam para substituir Electra

Fabricantes disputam mercado da ponte aérea mas relatório aponta problemas de segurança

FLAVIO CARVALHO
E KASSIA CALDEIRA

Há 28 anos em operação na Ponte Aérea Rio-São Paulo, os 14 helicópteros aviões Electra II em breve serão aposentados. Não por queda de segurança — até hoje não ocorreu nenhum acidente — mas por uma capacidade de transporte desses aparelhos (90 lugares) não é suficiente para atender a uma procura que, no ano passado, totalizou dois milhões de passageiros. Em torno da substituição dos Electras travam-se nos últimos meses uma verdadeira guerra de bastidores entre empresas fabricantes de aviões, sobretudo a inglesa Aerospace e a americana Boeing. Atrás dessa batalha, o acançado Aeroporto Santos Dumont não apresenta condições de segurança para receber modernos jatos de passageiros. Essa é a conclusão de um relatório, mantido em sigilo que agora, encaminhado pela Varig, à Flight Safety Foundation, empresa americana que avalia as condi-

ções de pouso de aeroportos (veja reportagem no lado). Na sexta-feira a Aerospace fez a primeira grande investida para colocar seu avião Bae 146-300 na rota aérea entre as duas principais cidades do País. Foi trazido da Inglaterra um aparelho novo para fazer voo de demonstração, que prosseguirá esta semana, levando autoridades, técnicos e funcionários das quatro companhias de aviação que integram o pool da ponte aérea.

Ofensiva semelhante foi feita há dois anos pela Boeing, fabricante do 737-300. A guerra de desgaste entre as duas empresas, principais concorrentes por contratos que podem chegar US\$ 40 milhões, vai durar até o final do primeiro trimestre do próximo ano, quando o Departamento de Aviação Civil (DACV) dará uma definição sobre a substituição dos Electras.

PIÃO DE AÇÚCAR

Os dois aviões são pelo menos 80% mais silenciosos que o Electra e oferecem mais lugares (106 no europeu e 135 no americano). Ambos são mais modernos pelo menos dois minutos e meio mais rápidos em São Paulo, além do Bae 146-300 oferecer vantagens tecnológicas que, diante das condi-

ções do Santos Dumont, parecem superar o desempenho do concorrente americano. O avião inglês, pouco maior que o Electra, tem um projeto aerodinâmico que permite manobras em baixas velocidades e também manobras que tornam mais adequado para pistas curtas, como a de Santos Dumont.

O teste decisivo para operar no Santos Dumont é uma manobra crítica de decolagem e pouso em 90 segundos, pela esquerda do Pão de Açúcar. Com seus 390 metros, o morro está bem dentro da pista de decolagem. Segundo a Aerospace, essa manobra é mais segura com o seu quadrimotor. A empresa europeia sustenta que por ter apenas duas turbinas seu concorrente corre o risco de bater contra o morro, se uma das turbinas falhar. Além disso, dizem os europeus, o Bae 146-300 voo numa faixa de altitude mais econômica do que o avião americano. O custo também é motivo de barganha. O Boeing pode custar até US\$ 30 milhões (Cvs 1 bilhão), enquanto os europeus oferecem um preço de 20, por esse preço.

MAT ATENDIMENTO

Alheios a essa discussão, os usuários da ponte aérea reclamam do atendimento. O gerente de vendas Alvaro Neiva, de São Paulo, reconhece a necessidade de mudar o avião e preciso verificar as condições de segurança e descobrir uma fórmula para realizar um serviço de embarque mais ágil.

A agente imobiliária Ana Lucia Vandenberg considera que "se perde no aeroporto o tempo que se economiza na viagem". Ela pede um melhor atendimento nos balcões e dá como exemplo a própria experiência lávagens em que chegou antes da varagem, por causa de confusão no embarque. A analista de sistemas Ana Maria Garcia, que mora no bairro paulista da Aclimação, comenta: "Deviam fazer um serviço melhor. Afinal, a frequência é grande e barulhenta".

Alvaro Coelho, empresário que mora nos Jardins disse que "boa ideia de trazer aviões". "Toda renovação é importante", diz o Electra II, que opera com uma frequência de uma vez por dia, razão de ser fabricado pela empresa Lockheed no ano de 1961.

O Bae 146-300, da Aerospace, firme na concorrência para ocupar o espaço na ponte aérea

Pistas são perigosas para jatos

RIO — A conclusão do relatório preparado pela empresa americana Flight Safety Foundation sobre a possibilidade de aviões a jato operarem na Ponte Aérea Rio-São Paulo é que "existiriam margens operacionais mínimas de segurança com os aviões propostos". O estudo, encomendado pela Varig, também faz várias restrições à pista de Santos Dumont.

As pistas não possuem condições de descolagem em qualquer dos extremos: um pouso longo provavelmente seria parado dentro da baía de Guanabara; um pouso curto resultaria em um índice de sobrevivência questionável", aponta o relatório. O documento foi feito com base na análise dos aviões Boeing 737-300, Air Bus A-320 e McDonnell Douglas MD-87. O

modelo Bae 146-300 não foi investigado. No relatório se insiste em que a operação de jatos no Santos Dumont não requer "grande preparo" e que seria muito exigida a capacidade técnica dos pilotos em "todos os pontos e decolagens deste aeroporto". O texto menciona a necessidade de tripulações "muito experientes e qualificadas". Além disso, todos as aproximações deverão ser feitas sem auxílio-navegação ou piloto automático. O relatório alerta para o que nessa circunstância a turbina falhe. Uma restrição do piloto se refere ao outro obstáculo na direção da cabotagem, a pista: a ponte Rio-Niterói. "Para operar no Santos Dumont, o avião não deve ter restrições, nem decolar no limite", finaliza Lavorato.

SEM ACESSO

O Sindicato Nacional dos Aeronautas diz não dispor de dados suficientes para opinar sobre a operação dos jatos na

ponte aérea. O presidente do sindicato, José Gaetano Lavorato, diz que não tem acesso às relações dos fabricantes e que a entidade não é consultada quando as empresas decidem comprar novos equipamentos. Lavorato disse ter muitas dúvidas quanto à capacidade de os jatos desviarem do Pão de Açúcar numa decolagem. Ele também quer saber que o Boeing quis dizer quando recomendou aos pilotos que "evitem chuvas". Parece existir temor de que essa circunstância a turbina falhe. Uma restrição do piloto na direção da cabotagem, a pista: a ponte Rio-Niterói. "Para operar no Santos Dumont, o avião não deve ter restrições, nem decolar no limite", finaliza Lavorato.



And: Maria, melhores serviços

Ana Lucia: economia frustrada