

MD-11

O trijato dos anos 90

O MD-11, da McDonnell Douglas, supre a lacuna de linhas internacionais longas, nas quais o menor volume de passageiros não justifica o uso de jatos de maior porte. A Swissair é a primeira empresa aérea a trazer o sucessor do DC-10 ao Brasil. Em 92, as empresas nacionais farão o mesmo.

Quando no dia 19 de agosto o MD-11 da Swissair pousou no aeroporto de Viracopos (Campinas), o Brasil ficou sem dever nada a outros países em termos do que há de mais moderno em aviação comercial do mundo. Depois do gigante Boeing 747-400, que chegou em 1990, a novidade deste ano foi o MD-11, fabricado pela McDonnell Douglas, norte-americana.

O novo aparelho, o sucessor legítimo do também trijato DC-10 (veja quadro), é um avião com capacidade para transportar entre 200 e 300 passageiros e com uma autonomia de vôo entre 10 e 12 mil quilômetros sem precisar reabastecer, o que o coloca na faixa dos aviões de média ocupação com grande raio de ação sem escalas. Nesta faixa de mercado, o MD-11 sai na frente, e só vai ter competidor a partir de 1992, com o lançamento do quadriturbinado A-340 da Airbus Industrie, européia. Já a Boeing se aproxima da fatia de mercado do MD-11 com o operacionalmente bastante econômico 767, em sua versão mais avançada, o B-767-300 Extended Range (longo alcance), avião próprio para vôos internacionais médios sem escalas. Entretanto, o MD-11 pode levar mais passageiros a uma distância até um pouco maior do que o B-767. Para competir com o avião da McDonnell, a Boeing lançará, apenas em 1995, o novo bimotores 777 (entre 300 e 350 passageiros), que deverá atender a um setor de mercado entre o B-767-300ER e o B-747-400, imbatível na faixa de longa distância para mais de 400 passageiros.

O primeiro MD-11 produzido foi entregue à empresa aérea finlandesa Finnair em 20 de de-

zembro de 1990. Desde lá, a Swissair juntamente com a American Airlines, Delta, Korean Air e China Eastern obtiveram o mesmo equipamento. Em agosto, a McDonnell, com sede em Long Beach, na Califórnia, já entregara cerca de 20 aeronaves ao mercado. O objetivo da McDonnell é desovar 36 delas até o final de 1991, e outras 45 para o próximo ano.

Cinco deles já são da Swissair

O primeiro MD-11 da Swissair, dos doze encomendados, chegou em março. O aparelho que pela primeira vez aterrissou no Brasil, em 19 de agosto, foi o quinto avião recebido pela empresa suíça. Até o final deste ano, a Swissair espera contar com sete dos novos trijatos em sua frota, e os outros cinco, até metade do próximo ano. Completando a compra desta leva de novos aviões, a Swissair espera ver reduzida

a idade média de sua frota, de 7,3 anos para 5,8 anos. Um dado interessante é que, ao contrário das empresas brasileiras, a Swissair praticamente não tem aviões Boeing em sua frota de 60 unidades. A padronização da frota internacional da empresa está condicionada aos aparelhos da McDonnell e da Airbus.

Com maior raio de ação que seu antecessor, o MD-11 permite à Swissair introduzir serviços non stop para destinações que o DC-10 servia com escalas interdiárias. Um MD-11, com a máxima combinação passageiro/carga, pode voar pouco mais de 9,5 mil quilômetros non stop. Com carga máxima só de passageiros, essa distância pode se estender a 12 mil quilômetros. Dessa forma, destinações como Hong Kong e Los Angeles podem ser alcançadas sem escalas.



O novo trijato MD-11 da Swissair decola. Repare nas "winglets", pequenas aletas laterais, que mais nitidamente o diferenciam de seu antecessor DC-10.

(Cont. – O trijato dos...)

A configuração Swissair interna do MD-11 se distribui em 236 assentos, 15 a mais do que o DC-10-30ER. A Classe Econômica dispõe de 146 assentos, mas com novo arranjo: ao invés do 2-5-2 do DC-10, a nova configuração, mais flexível, é o 2-4-3. Na Business, os 72 assentos estão dispostos no arranjo 2-2-2, reduzindo um assento por fila. Na Primeira Classe, há mais comodidade nos 18 assentos.

O novo avião traz melhorias no tamanho do bagageiro, e as janelas também são mais amplas. Vale lembrar que informações e filmes a bordo são exibidos em monitores de excelente resolução de imagem, dispostos ao longo dos corredores. Mas, para aqueles cujos assentos estão em posições remotas do avião, há pequenas telas em frente às poltronas. Neste caso, a qualidade da imagem é menos acurada. Na Primeira Classe, a tela é única, de 40 polegadas. Uma dica útil: confira o filme animado sobre segurança a bordo, que é extremamente didático e elimina tudo o que é supérfluo. O mesmo didatismo pode ser observado nos folhetos explicativos de segurança.

O cockpit do piloto nos introduz ao sonho de que um dia ele possa sumir e ninguém precisará apertar os cintos por causa disso. Ele foi concebido para uma tripulação de apenas duas pessoas, o que acompanha a evolução dos mais recentes jatos, eliminando o terceiro homem. A enorme quantidade de relógios mostradores já não existe, dando lugar a seis telas digitais policromáticas, onde todas as informações dos sistemas de bordo aparecem conforme se aciona o teclado.

O MD-11 é quase seis metros maior no comprimento que o DC-10. Mas o que há de mais nítido e fácil de identificar em um e outro avião são os "winglets" introduzidos, pequenas aletas laterais, dispostas verticalmente na ponta de cada asa. Elas ajudam na estabilidade e nos ganhos de aerodinâmica do avião. As turbinas do MD-11 Swissair são equipadas com motores PW4460 da Pratt & Whitney, empresa norte-americana, substituindo os motores General Electric do DC-10. Segundo a empresa aérea, duas são as vantagens da substituição: menos barulho e redução considerável do nível de poluentes emitidos. E, embora a combinação de aerodinâmica, juventude e motores permita ao MD-11 gastar menos combustível do que o DC-10, a empresa ainda não conseguiu chegar ao consumo ideal, mesmo porque o novo avião saiu de fábrica com um pouco mais



Os passageiros especialmente convidados para realizar o primeiro voo do MD-11 da Swissair no trecho Viracopos (Campinas)/Ezeiza (Buenos Aires) posam para foto ao lado do avião.

de peso do que se pretendia. Outro problema enfrentado no início de operação do MD-11 são os atrasos por causas técnicas, que costumam ser normais no início de operação de qualquer nova aeronave, porque os mecânicos ainda não dominam completamente os detalhes e as mínimas reações do equipamento.

Renovação da frota

Aviões MD-11 rechearão as frotas de empresas aéreas nacionais no final de 1991, ou, mais provavelmente, no começo de 1992. A Varig, que saiu atrás na corrida

pelos B-747-400, foi uma das primeiras empresas a comprar os MD-11. A companhia deve receber pelo menos quatro deles já em 92. A Vasp, através de leasing operacional, também terá seus primeiros MD-11 no começo do próximo ano. Esses aviões entrarão em operação nas rotas para San Francisco e Los Angeles, nos Estados Unidos. Já a Transbrasil prefere padronizar sua frota com os aviões Boeing, optando, nos destinos mais distantes, pelo B-767-300ER. ■

Eduardo Tamarim

Cultura útil

- O DC-10-30ER, que agora está sendo substituído pelo MD-11, foi introduzido no mercado em 1973.
- Este ano, a Confederação Helvética, o outro nome oficial da Suíça, comemora 700 anos de existência.
- A Swissair foi fundada em 26 de março de 1931 pela associação da Astra Aero e a Balair.
- O voo inaugural da companhia para a América do Sul aconteceu em 1954, percorrendo a rota Zurique/Genebra/Lisboa/Dakar/Reci-

fe/Rio de Janeiro/São Paulo; posteriormente, em 1957, estendeu-se a Montevideu e Buenos Aires.

- O tráfego de passageiros da empresa, em 1989, foi de cerca de 9 milhões de pessoas, uma população maior do que a da própria Suíça, que tem menos de 7 milhões.

- A empresa suíça transportou, em 1990, 19 mil passageiros do Brasil para a Suíça, e 17,3 mil no sentido contrário. O índice de ocupação dos aviões foi de 69,3%.

DIFERENÇA DE DUAS DÉCADAS

	DC-10-30	MD-11
• Envergadura das asas	50,39 m	51,66 m
• Comprimento	55,35 m	61,21 m
• Potência máxima dos motores	23.133 kg	27.216 kg
• Peso máximo de decolagem	252 t	280 t
• Peso do avião vazio	123 t	137 t
• Raio de ação com utilização máxima de carga	7.648 km	9.500 km
• Raio de ação com utilização máxima de passageiros	9.723 km	12.000 km