

Conforto no ar

As companhias aéreas começam a trazer ao Brasil os jatos mais sofisticados do mundo

Para conquistar passageiros num mercado cada vez mais competitivo, algumas companhias aéreas estão colocando em serviço no Brasil a mais moderna geração de jatos comerciais. O recém-lançado A330-200, nova arma da fabricante europeia Airbus na sua luta para alcançar a Boeing no mercado dos grandes aviões, fará sua estréia no país no segundo semestre. Os dois primeiros aparelhos começam a voar em novembro, trazidos pela TAM, primeira companhia das Américas a comprá-los. Até o final do ano que vem, a empresa terá mais três A330-200 para voar também para a Europa — no total, um investimento de quase meio bilhão de dólares. Na semana passada, a Air France anunciou que vai melhorar sua linha diária São Paulo—Paris utilizando um Boeing 777-200, avião que está em operação em outros países desde 1995, com o qual o A330-200 pretende rivalizar. Outros dois 777-200 já vinham sendo utilizados desde o ano passado no Brasil pela American Airlines no trecho São Paulo—Miami. Isso significa que os brasileiros estão começando a aproveitar o que há de melhor no mundo nessa área.

O Boeing 777-200 é um avião que consumiu 4 bilhões de dólares em investimentos. Seus principais compradores — a American Airlines e a British Airways, entre outros — pediram um aparelho com melhor distribuição interna. O resultado é impressionante. Para quem está acostumado ao desconfor-

to da classe econômica nos aviões atuais, o novo jato é um paraíso. Oferece apoios especiais para os pés e monitores de vídeo individuais, com seis diferentes programações. Os passageiros executivos e de primeira classe dispõem de telefone, aparelho de fax e até de uma máquina de café expresso para uso durante a viagem. O Airbus A330-200 é um avião mais largo que os convencionais. Na sua configuração normal, os passageiros das fileiras centrais têm bancos regulados por sistemas elé-

tricos e com apoio individual para ambos os braços, o que encerra a velha briga de cotovelos com o passageiro ao lado. Algumas das maravilhas de ambos os aparelhos, contudo, estão dentro da cabine do piloto. Tanto o Boeing quanto o Airbus utilizam um sofisticado mecanismo de computadores, o *fly-by-wire*, que os torna à prova de barbearagens dos pilotos. Em caso de uma virada brusca, o sistema impede que o avião manobre além de seus limites. O Airbus A330-200 dispensa o uso do manche. O avião é pilotado através de uma espécie de joystick de videogame.

Esses dois modelos são peças-chave na briga das duas gigantes da aviação por um mercado estimado em 38,5 bilhões de dólares. Por enquanto, a americana Boeing abocanha 60% desse bolo. O restante fica com a Airbus, controlada por um consórcio formado por empresas da Inglaterra, França, Espanha e Alemanha. Embora a Boeing esteja na frente, a Airbus é a que mais tem crescido em encomendas nos últimos

tempos, a ponto de fazer planos para ficar com 50% do mercado até o ano 2003. Para fazer frente à rival, a Boeing reforçou suas fileiras comprando no ano passado por

13,3 bilhões de dólares a McDonnell Douglas, fabricante dos DC-10. Está lutando ainda para fazer um avião de menor porte, o 717, cujo projeto parou há duas semanas por problemas técnicos mantidos em segredo pela companhia. O plano original da Boeing era já começar a testar o aparelho em junho, para entregar as primeiras encomendas em meados de 1999. Agora, a empresa não se arrisca a fazer novas previsões. Em virtude do adiamento, pelo menos um cliente decepcionado — a International Lease Finance Corporation, um dos maiores compradores de aviões do mundo — já ameaça bandear-se para outros modelos da Airbus. ■

O que cada um oferece

As características dos aviões de última geração



BOEING 777-200	PASSAGEIROS	AIRBUS A330-200
270 (12 na primeira classe, 56 na executiva e 202 na econômica)		225 (18 na primeira classe, 36 poltronas na executiva e 171 na econômica)
9 695 quilômetros	AUTONOMIA	12 200 quilômetros
Totalmente computadorizado, com três sistemas de segurança, que trabalham em paralelo contra uma eventual pane elétrica, e recursos de reprogramação automática dos comandos para manter a estabilidade em caso de avaria	TECNOLOGIA	Em lugar do manche convencional, é dirigido através de um controle parecido com um joystick de videogame. O computador corrige qualquer ordem dada pelo piloto que coloque em risco a segurança do voo
Poltronas-camas na primeira classe, cadeiras com inclinação de 127 graus na executiva e tela de vídeo individual na econômica	CONFORTO	Poltronas reguladas por sistemas elétricos na primeira classe, conexão para laptops nos assentos executivos, vídeo individual e terminais de telefone para a classe econômica

