

Airbus apresenta o gigante A380, novo tremão na briga com a Boeing

Avião com capacidade para 550 passageiros custa cerca de US\$ 200 milhões, e companhia já recebeu 130 encomendas

AVIAÇÃO

Reali Júnior
Correspondente
PARIS

A Airbus espera repetir com a apresentação oficial do A380, na terça-feira, em Toulouse, as mesmas festividades organizadas no passado, quando do lançamento do Concorde, o primeiro avião supersônico comercial do mundo. Agora, trata-se do aparelho com maior capacidade de transporte de passageiros do planeta, com 550 poltronas. O gigante dos céus permitirá ao consórcio europeu se impor no seu mais alto nível da aviação comercial mundial, à frente de seu grande concorrente, a Boeing americana.

Mais de 5 mil convidados, sendo 500 jornalistas, além de personalidades como o presidente Jacques Chirac e os primeiros-ministros britânico Tony Blair, alemão, Gerhard Schröder, e espanhol, José Luiz Zapatero, deverão estar presentes à cerimônia, que será

Além do jato gigante, a Airbus vai lançar também um avião de 250 lugares

precedida por um verdadeiro mês de aterrissagem no aeroporto de Toulouse-Blagnac, cujo pátio de estacionamento é limitado.

Até agora, o número de encomendas do A380 é de 130 aparelhos, devendo chegar a 150 até o final do mês de março. Na semana passada, 10 aparelhos foram encomendados pela United Parcel Service (UPS) para o transporte de carga. Outras companhias deverão confirmar suas encomendas muito rapidamente, entre elas a Thai Airways e a Etihad, uma companhia dos Emirados Árabes. A própria direção da alemã Lufthansa poderá confirmar a compra de aparelhos suplementares a uma encomenda anterior de 15 unidades do A380.

O programa prevê a venda de um total de 750 unidades do A380 durante toda sua história, o que significa um faturamento de US\$ 150 bilhões. Seu custo

unitário é de US\$ 200 milhões.

O Airbus A380 é um produto que surge com a pretensão de envelhecer os seus mais diretos concorrentes, os Boeings 747, 777 e até o novo 7E7, em tamanho e em modernidade. A Boeing perdeu mais alguns pontos em 2004 na batalha comercial contra a rival europeia. No ano passado o consórcio europeu entregou 320 aparelhos, enquanto a Boeing se limitou a 285, uma liderança confirmada pelo segundo ano consecutivo. Essa tendência deverá prosseguir esse ano, pois a Airbus projeta entregar entre 350 e 360 aparelhos em 2005.

A mudança da direção da Airbus, através da promoção de seu presidente, Noel Forgeard, para a co-presidência do grupo aeronáutico e de defesa EADS, controlador do consórcio, não afeta em nada os planos anteriores. A empresa vem necessitando operar com margens melhores. Para isso, foram necessários progressos para reduzir o tempo de produção. Em 2003 eram necessários nove meses para a produção de uma unidade do modelo A340. Hoje, esse tempo não é superior a seis meses. Outra grande vantagem dos aviões fabricados pelo consórcio europeu diz respeito à qualidade de serviço. No máximo em duas horas, o construtor pode responder a um problema técnico ocorrido num de seus aviões em qualquer lugar do mundo.

Além do A380, a Airbus prepara-se também para lançar o modelo A350, um avião de 250 lugares, futuro concorrente do 7E7 da Boeing. O financiamento desse modelo vai depender das negociações sobre ajudas públicas entre americanos e europeus, depois de um cessar-fogo de três meses decretado por ambas as empresas, na batalha que travam na OMC. Para a construção desse modelo, a Airbus conta com um parceiro fundamental, a China, país que deverá se transformar, nos próximos meses, num grande mercado da aviação civil mundial.

Estima-se que a frota comercial chinesa nas próximas duas décadas vai passar de 1,2 mil para 10 mil unidades. A China está encomendando algumas dezenas de 7E7, razão pela qual a Airbus decidiu associar-



1. Imagem de computador do A380, o maior avião comercial do mundo, com capacidade para 550 passageiros, que será apresentado oficialmente na terça-feira. 2. Fuselagem do avião sendo transportada de Langon, onde foi construída, para a montagem em Toulouse. 3. Saída da primeira classe do A380. A expectativa da Airbus é que o modelo responda por até 30% de sua receita a partir de 2008.

la à construção de seu modelo A350, elegendo esse país como um parceiro prioritário.

No caminho das rosas da Airbus, porém, alguns espinhos surgiram na véspera da festa do lançamento do A380: foram descobertas microfissuras nas asas do

modelo A340, obrigando a empresa a controlar o conjunto da frota de aparelhos espalhados pelo mundo. Isso não chega a ser uma catástrofe para o modelo, pois os aviões continuam voando, mas terão de sofrer uma revisão de fábrica para a

correção de eventuais defeitos. Esse quadro entre os dois gigantes da aeronáutica internacional levou os negociadores Peter Mandelton, novo comissário para o comércio da União Europeia, e o americano Robert Zoellick a caminhar para

uma negociação com objetivos bem identificados. No caso, chegar a um acordo global sobre o fim dos subsídios, procurando estabelecer um mercado competitivo leal para o desenvolvimento de aparelhos Airbus na UE e Boeing nos EUA.

REUTERS

1

2

3

50 milhões em um primeiro vôo gigante

O superjumbo da Airbus, maior avião comercial do mundo, passa sem sustos pelo seu primeiro teste

AVIAÇÃO
AFP
TOULOUSE, FRANÇA

O A380 da Airbus, o maior avião de passageiros do mundo, realizou com sucesso ontem seu primeiro vôo de teste no aeroporto Toulouse-Blagnac, no sul da França, estabelecendo um novo marco na história da aviação civil. As quase quatro horas de vôo foram completadas sem contratempos, finalizando uma operação valiosa, que dá ao consórcio europeu

novo fôlego para seu duelo com a concorrente americana Boeing pelo domínio do céu. "Foi um primeiro vôo extenso, que desfrutamos em cada minuto", disse o piloto francês Claude Lelièvre logo após o pouso do gigante. "É claro que ainda há muita coisa a fazer, mas com esta primeira experiência sentimos realmente o potencial desta máquina magnífica." Quase 50 mil espectadores presenciaram o histórico vôo. Eles esperavam com paciência nos arredores do aeroporto e diante de um telão gigante instalado no centro da cidade de Toulouse.

A conquista da Airbus foi comemorada também pelo presidente francês, Jacques Chirac, e pelo presidente da empresa, o francês Noël Forgeard, que parabenizou a tripulação do A380. A Airbus conta com o aparelho para manter seu avanço comercial sobre a americana Boeing, cujo jumbo B747 não tinha concorrência direta até agora. Mesmo antes de entrar em serviço, o A380 já recebeu 154 pedidos confirmados. ■



SUCCESSO - O presidente da Airbus, Noël Forgeard (em primeiro plano), aplaude a tripulação do A380

VÔO DO GIGANTE

O A380, maior avião do mundo, iniciou ontem o período de testes de vôo e seu programa de certificação, que devem durar um ano



A380 é mais uma peça da disputa globalizada

França, Estados Unidos e China observam vôos da Airbus

Gilles Lapogue
Correspondente
PARIS

O avião faz os homens sonharem desde Ícaro e Leonardo da Vinci. Era, portanto, fatal que o lançamento de um monstro como o futuro Airbus 380, previsto para levar de 555 a 800 passageiros, na manã de ontem, em Toulouse, no sul da França, fosse um espetáculo mirabolante. Mas o espetáculo ficou ainda mais fascinante, enquanto se elevava para o céu azul a máquina fantástica, porque um outro ator foi convidado para a festa: a Boeing, sua rival fibrosa que faz, há muitos anos, uma concorrência mortal à Airbus.

reinem, impetuosamente, dois outros protagonistas, em papéis secundários, mas que interessam muito bem e que podem ser levados muito cedo para o alto do cartaz. Esses dois coadjuvantes são a China e os EUA.

O que aconteceu? Há alguns dias, o primeiro-ministro francês Raffarin esteve na China. Impressionante. Nós nos adoramos. Nós nos abraçamos. Raffarin estava doce com os anfitriões. Ele assinou contratos. Mas, repentinamente, caiu no meio dessa relação franco-chinesa um objeto imprevisto: depois do fim das cotas de exportação dos produtos têxteis chineses, um Himalaia de camisas, de casacas e calças chinesas se abateu sobre o mundo, sobre a Europa, sobre a França.

Comecemos por pensar: no fundo, melhor que esse naufrágio dos produtos têxteis europeus e franceses tenha sido anunciado oportuno ao próprio primeiro-ministro francês estava na China. Vamos esperar. E o que irá se passar? O conflito é charmoso. Ele sorri. Falam das camisas chinesas. "Há algum problema?" Vê Vamos ver...

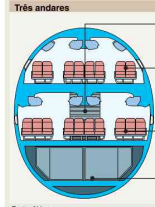
Alé na França, estamos entouqueados. Os produtores têxteis estão furiosos. Os ministros estão se preparando. Pedem à Comissão Europeia de Bruxelas para acabar com o dumping das camisas chinesas. Mas então como explicar a placidez de Raffarin, que não vê necessidade, quando questionado, de pedir desculpas ou observações aos seus homônimos chineses. Uma elegância? Uma desistência? Nada disso. A razão era outra: os aviões, o TGV, Carefour, etc.

Foi um alto funcionário chinês que esclareceu o mistério. Ele disse, em tom coré, que, para comprar um Airbus ou um Boeing, a China tem de vender 20 milhões de camisas. E ontem mesmo, no jornal *Le Monde*, Raffarin respondeu ao argumento chinês: "Os chineses nos lembram maliciosamente que se eles têm exportações, e porque temos importações."

Boeing, Airbus, as calcinhas de Pequim, os aviões chinos, o romance está em todo o planeta e mostra quanto a globalização está atuando. O que aconteceu ontem em Toulouse estava ligado ao que se passou ao mesmo tempo em Seattle, Detroit, Pequim e Bruxelas.

Essa confusão generalizada nos ajuda a compreender algumas coisas estranhas. Por exemplo, a inércia que a Europa há tempos mostra com relação à questão dos tecidos baratos da China. É que, dos 25 países da Europa, alguns têm uma forte indústria têxtil e se preocupam (na França, por exemplo), enquanto outros não têm e se desinteressam.

Esses países europeus sem indústria têxtil vivem, portanto, com outros olhos a avalanche das meias chinesas. Esperam dois benefícios. Por um lado, fazer baixar os preços, graças às vendas em massa baratas, e, por outro, permitir à China lutar com suas camisas, de maneira que ela possa comprar máquinas, aviões e trem em França. ■



Avião só chega ao Brasil em 2008

A curto prazo, apenas três aeroportos poderiam recebê-lo

Roberto Godoy

O gigante A380 só vai aparecer por aqui por volta de 2008, pelas previsões do consórcio fabricante. Melhor assim. A curto prazo, apenas três aeroportos internacionais brasileiros poderiam receber o grande jato com seus 555 passageiros: Galeão, Guarulhos e Brasília.

Essas operações, entretanto, exigirão um minucioso planejamento prévio. "Nenhum terminal do País tem infra-estrutura suficiente para absorver o desembarque dos ocupantes de um A380 lotado em meio à rotina normal de pouso e decolagens", afirma o engenheiro aeroportuário Jorge Salim. "Dos banheiros ao cafezinho haveria filas imensas. Nas atuais condições de segurança, as verificações prenderiam às pessoas na

ala reservada talvez por cinco horas - quase a metade do tempo médio das viagens intercontinentais com destino ao Brasil". O engenheiro Salim alerta para a crise causada "pela demanda por transporte terrestre local, vôos de conexão e vaga para estacionamento de carro".

O colosso aéreo ocupa o espaço de dois Boeings 747 no páteo de manobras. É composto com oito ônibus (737 metros) e sob sua asa de 80 metros podem ser acomodados 70 carros, 35 de cada lado. O trem de aterrissagem, feito para absorver o impacto de centenas de toneladas no pouso (na decolagem o peso varia de 560 mil a 590 mil quilos), tem 22 rodas. O tamanho impede que possa ser levado para dentro dos hangars de manutenção e reparação disponíveis.

Será necessário investir pesado para adaptar os aeroportos à nova realidade do A380", afirma Salim. O consórcio europeu Airbus acredita que, em 2010, terão sido adequados pelo menos 60 terminais internacionais. A preocupação é maior com os vôos de alta densidade, nos quais a ocupação poderá chegar a 800 passageiros distribuídos em classe única. Só o peso das duas refeições - jantar e café da manhã - previstas nos vôos noturnos, chega a 6,4 mil quilos. Cada A380 terá serviço de socorro para atender a emergências médicas que, estatisticamente, ocorrem todas as vezes que determinado número de pessoas é reunido em um único ambiente por um certo tempo. "É a compensação: na versão executiva desse jato, haverá um mini-shopping e um bar com balcão e bancos à la carte", explica Salim. ■