

Conencimento da Varig, os vãos ficam mais apertados

TAM e Gol trazem aviões com mais assentos e menos espaço para os passageiros

Mariana Barbosa

Vai aí um espaço extra para as pernas? Depois de espremer os passageiros como numa lata de sardinha, algumas companhias aéreas europeias estão cobrando uma tarifa extra de € 15 (R\$ 40) para garantir uma reserva nos cada vez mais cobijados assentos próximos às saídas de emergência.

"Porém os € 15 mais bem gastos da minha vida", diz Jackson Bezerra, 1,96 metro, empresário do cantor Ed Motta. Eles acabam de voltar de uma turnê pela Europa e tiveram de encerrar seis horas de viagem na empresa de baixo custo espanhola Air Europa. "É o verdadeiro bode na sala, depois que tira parece uma maravilha. Qualquer espaço extra é um alívio."

No Brasil, os passageiros da TAM e da Gol, que hoje já voam com menos conforto do que nos tempos em que a Varig dominava o mercado, podem se preparar para mais uma rodada de apertos. A TAM aproveitou seu aniversário de 30 anos para reformular o interior dos aviões de toda sua frota, com assentos mais modernos. Os modelos A319 e A320 ganharam uma nova fileira de seis assentos.

Agora, o A319 comporta 144 passageiros e o A320, 174 passageiros. A largura das poltronas permanece a mesma, mas a distância foi reduzida em 3,7 centímetros (cm), para 77,5 cm. "Fizemos testes com diversos tamanhos de passageiros e acreditamos que o nível de conforto está adequado", diz vice-presidente técnico e operacional da TAM, Ruy Amparo. Segundo ele, a nova distância entre as poltronas está dentro dos padrões mundiais para as classes econômicas em vôos domésticos.

A expectativa é de que até o final do ano toda a frota da TAM esteja com a nova configuração. Com materiais mais leves na estrutura da poltrona e também no estofamento e no carpete, o novo interior irá representar uma economia de R\$ 1 milhão por ano para a empresa. Descontada a fileira adicional, são 150 quilos a menos por avião.

GOL

A Gol conseguiu a receber os primeiros 737-800, que vêm de fábrica com 187 assentos. São dez lugares a mais do que no avião do mesmo modelo usado hoje pela empresa. "O avião está

DISTÂNCIA ENTRE ASSENTOS

Média mundial, na classe econômica em vôos domésticos

Anos 70

Desde a década de 70 para cá, a distância entre as cadeiras de avião diminuiu mais de 8 centímetros



Hoje

Os bancos mais estreitos poderiam liberar espaço para as pernas, porém as companhias preferem usar o espaço extra para colocar mais cadeiras



maior, reduzimos a cozinha, e desenvolvemos uma tecnologia que permite assentos mais leves e mais finos", diz o vice-presidente de operações da Gol, David Barioni. Ele garante que não houve alterações na distância entre os assentos. "A distância entre os assentos permanece entre 77,5 cm e 80,2 cm, dependendo da fileira." Com o novo equipamento, a Gol irá economizar 1 tonelada por avião e te-

Na Europa, já existe taxa para reservas na saída de emergência

rá uma economia de combustível de 3% ao ano.

Responsável por introduzir novos padrões de baixo custo no País, a Gol nasceu mais apertada que a Varig. Com a maior parte de sua frota no chão por falta de dinheiro para manutenção, a Varig mantém uma distância média entre as poltronas de pelo menos 83,8 cm.

Isso sem falar nos tempos em que existia classe executiva em

vôos domésticos. A Varig eliminou a executiva doméstica no início do ano passado. A TAM, que introduziu o sistema de duas classes em 98, cortou a executiva em 2002. "O que a companhia vende é o espaço disponível no piso do avião. Quanto mais espaço o passageiro ocupa, mais ele vai pagar por isso", diz o consultor Paulo Sampaio. Não é por outra razão que os assentos da Primeira Classe custam pelo menos três vezes mais do que um bilhete de econômica.

Nos vôos internacionais de longo curso, o que se vê são primeiras classes cada vez mais confortáveis – com verdadeiras camas e 1,90 m de distância entre elas – e classes econômicas cada vez mais apertadas. A distância entre assentos na classe econômica, que era de 86,4 cm em média nos anos 70, hoje se mantém no padrão de 81,3 cm na maioria das companhias. Para compensar o desconforto, as companhias fazem alguns truques, como elevar a altura das poltronas em relação ao chão. ■

Aviões mais apertados

TAM
Airbus A 320

	COMO É HOJE	COMO VAI FICAR
Número de assentos	168 assentos	174 assentos
Distância entre poltronas	81,3 cm	77,5 cm

Até dezembro, toda a frota da TAM estará configurada dentro das novas medidas

GOL
Boeing 737-800

	COMO É HOJE	COMO VAI FICAR
Número de assentos	177 assentos	187 assentos
Distância entre poltronas	Entre 78,7 cm e 81,3 cm	Sem alteração

Até o fim do ano, a empresa terá 11 aviões na nova configuração. Outros 56, pelo menos, serão incorporados à frota até 2012.

VARIG
Boeing 737-300*

	COMO É HOJE
Número de assentos	177 lugares
Distância entre poltronas	83,8 cm

*O 737-300 tem cerca de 30% a menos de capacidade em relação ao 737-800

ARTESATO

Saída de emergência vira lugar disputado

Quem viaja com frequência, em especial os passageiros mais altos e avantajados, sabe de cor o número das melhores fileiras. "Pego sempre corredor na 11 ou na 12", diz o empresário de Ed Motta, Jackson Bezerra. O cantor, por contrato, sempre viaja na classe executiva. "As vezes, dependendo do destino e do horário, não tem jeito, tem que viajar apertado mesmo."

Quando equipes de vôlei ou basquete viajam, há até briga pela porta de emergência. "Todos correm para a tão sonhada porta de emergência", diz o ex-jogador da seleção brasileira de vôlei, José Montanaro Junior, hoje gerente do time do Banespa. Por causa das exigências de segurança, a fileira na saída de emergência tem de ter um assento a menos, deixando livre a área próxima à porta.

No entanto o espaço é reservado apenas para os maiores de 16

anos, com condições físicas de ajudar os outros passageiros em caso de emergência. "O que incomoda é ficar com o olho dobrado." Apesar do sofrimento, Montanaro diz que na hora de escolher o vôo, o que pesa mesmo é o preço. "No Jeto tem muita escapatória. O Jeto é usar roupas leves e fazer alongamento."

Se há algum alívio aos passageiros, é de que a tecnologia de poltronas chegou ao limite em termos de espessura. "Novos avanços tecnológicos vão permitir apenas redução de peso", garante o vice-presidente da TAM, Ruy Amparo. Para compensar o desconforto, as companhias, sobretudo as estrangeiras, têm investido no entretenimento de bordo, com tomadas para computador e ambiente wi-fi, TVs individuais e videogames. ■ **M.S.**

Justiça impede Anac de redistribuir rotas

Decisão mantém com a Varig concessões de pousos e decolagens que não são usadas

Alberto Komatsu

RIO

O juiz Luiz Roberto Ayoub, responsável pela recuperação judicial da Varig, publicou ontem decisão que impede que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) redistribua as concessões de pouso e decolagem (slots) da empresa. A determinação vale para o prazo de 30 dias após a homologação da nova Varig como concessionária de transportes aéreos, o que está previsto para o próximo dia 25. A Anac informou ontem à imprensa que ainda não havia recebido o comunicado do juiz Ayoub e que prevalece a sua intenção de redistribuir os slots. Mas a data para que isso aconteça ainda não foi definida. Por meio de comunicado, o juiz Ayoub lembrou que, na se-

mana passada, a Varig apresentou seu plano de negócios dividido em três etapas, sendo que a primeira prevê operação para 10 destinos nacionais e três internacionais, o que corresponde a 30% de toda a malha aérea da Varig, com frota de 18 aviões.

Segundo a nota da Justiça, a Anac entendeu que não interessaria para a nova controladora da Varig, a VarigLog, 70% da operação restante. Por isso, a agência comunicou que faria a redistribuição imediatamente desses slots que restaram. "Esta decisão está embasada na defesa do interesse público e dos usuários da aviação civil", diz a nota da agência.

ASSEMBLÉIA

Três nomes concorrem amanhã ao cargo de gestor judicial da Varig antiga – a parte da em-



SEM CLIENTES – Balcões vazios da Varig no aeroporto de Guarulhos

presa que não foi comprada pela VarigLog e que herdou a dívida de R\$ 7,5 bilhões – durante assembleia de credores.

O nome mais cotado para as-

sumir o cargo é o do ex-vice-presidente operacional e técnico, Miguel Dau. Também concorrem o atual diretor de vendas, Carlos de Oliveira Muzzio, e

Ivan Garcia Diniz, especializado em vôos para plataformas de petróleo.

SMILES

A Varig anunciou ontem uma promoção para os 6 milhões de usuários do programa de milhagem Smiles. Por meio de comunicado, a companhia informa que quem viajar pela companhia até o dia 15 de setembro poderá acumular milhas em dobro nos vôos domésticos e internacionais. Na ponte aérea, o passageiro que comprar um bilhete nessa rota poderá acumular 1.500 milhas por trecho voado. Ainda na ponte aérea, quem comprar uma passagem por meio do Smiles poderá comprar ida e volta com 50% de desconto, utilizando 10 mil milhas. ■