



## Pluna completa cinco anos

A Pluna — Primeiras Linhas Uruguaias de Navegação Aérea — completa este mês cinco anos de atividades no Brasil, após ter interrompido seus serviços e retornado em 1978, reiniciando os vôos com Boeings 727-100. Atualmente, na li-

nha Brasil—Uruguai—Argentina, opera o moderno Boeing 737-200 com seis frequências semanais. Há dois vôos por semana ligando o Uruguai ao Brasil e à Espanha em aparelho Boeing 707, classe única.



## Taba renova sua frota

A Taba lançará, em dezembro, nas linhas regionais da Amazônia, um quadrirreator de 80 lugares, projetado e construído pela British Aerospace. A terceira geração do jetli-

ner, esse avião é o mais silencioso do mundo, apresenta custos de manutenção de 10 a 40% mais baixos do que os outros birreatores.

# Airbus vai lançar até o final do ano um novo modelo: o A320

A Airbus Industrie informou na terça-feira que recebeu uma encomenda no valor de 22 milhões de dólares da British Caledonian Airways para a construção de pelo menos sete jatos do tipo A320, um acontecimento que a Airbus definiu como sendo um passo "muito significativo" em direção ao lançamento formal e há muito aguardado do novo avião de 150 lugares.

A Airbus, um consórcio subsidiado governamentalmente de fabricantes aeroespaciais da Inglaterra, da França, da Espanha e da Alemanha Ocidental, indicou intensos desejos desde 1981 em ser a primeira a lançar um avião de nova tecnologia com fuselagem padrão na categoria de cem a 180 lugares, que — segundo se espera — deverá ser o segmento mais movimentado da indústria de aviões comerciais até o final do século.

Alguns analistas da indústria e funcionários da empresa estão prevendo vendas de até três mil aviões deste tamanho, num negócio cujo valor poderá ser de até 50 bilhões de dólares, a serem divididos entre a Airbus, a Boeing Co. e a McDonald Douglas Corp.

Mas a recessão de três anos nas encomendas de aviões comerciais e a falta de um motor de nova tecnologia forçaram a Airbus a adiar uma decisão de lançamento. Até recentemente, a Airbus também teve de enfrentar uma resistência por parte dos governos da Inglaterra e da Alemanha Ocidental, preocupados com os elevados custos de desenvolvimento para o modelo A320, que se-

riam superiores a dois bilhões de dólares.

No entanto, a encomenda da British Caledonian de sete aviões, com opções para mais três, "fornece um grande impulso" às esperanças da Airbus no sentido de lançar o projeto até o final do ano, declarou Roger Beteille, administrador geral da Airbus e vice-presidente executivo da empresa.

Até o momento, as únicas empresas aéreas que encomendaram o A320 tinham sido a Air France (25 encomendas confirmadas) e a Air Inter (dez encomendas confirmadas), ambas pertencentes ao governo francês, que também é proprietário do Aerospatiale, uma das empresas que formam o consórcio do Airbus. A British Caledonian, no entanto, é uma empresa privada. Uma porta-voz da Airbus declarou que o consórcio está procurando conseguir uma encomenda de algum cliente não europeu antes de lançar o programa.

A encomenda da British Caledonian "terá um impacto importante sobre as demais empresas aéreas do mundo inteiro" em relação às encomendas do avião, declarou Beteille. A encomenda representa um golpe contra a Douglas Aircraft Co., sediada em Long Beach, na Califórnia, uma unidade da McDonnell Douglas, e contra a Boeing, sediada em Seattle, no estado de Washington, porque a empresa britânica chegou a considerar também o modelo MD-80 de 150 lugares e o MD-90 de 110 lugares, ambos da Douglas, e o 737-300 de 140 lugares da Boeing.

A Airbus está planejando um início dos trabalhos em dezembro para que o A320 possa ser entregue a partir da primavera de 1988, informou Beteille. Ele expressou confiança, achando que o projeto será rentável.

O desenvolvimento do A320 está sendo considerado como sendo de importância crucial para o futuro da Airbus, porque isto servirá para ampliar significativamente sua gama de aviões e, conseqüentemente, tornar a empresa mais competitiva em relação à Boeing e à McDonnell Douglas, que dominam o mercado dos jatos de fuselagem padronizada.

O Consórcio já produz o A300, um aparelho de corpo largo para 220 passageiros, e o A310, outro aparelho de corpo largo para 190 passageiros; estes dois modelos enfrentaram recentemente tempos difíceis por causa da recessão mundial verificada na indústria aérea. De fato, por enquanto, a Airbus conseguiu encomendas este ano para apenas seis A310 e para nenhum A300. De uma maneira geral, a Airbus ainda não conseguiu ser uma empresa lucrativa desde sua formação em 1970, sobrevivendo principalmente graças ao apoio governamental.

Tanto os analistas da indústria como os concorrentes continuam duvidando que o A320 possa ser um sucesso comercial. Eles dizem que o A320 não irá oferecer grandes vantagens quanto à eficiência de combustível em relação ao MD-80 da Douglas e ao 737-300 da Boeing.

"Economicamente, o A320 não faz muito sentido", afirmou Christo-

pher Demisch, um analista que trabalha na Wall Street no setor de corretagem da First Boston Corp.

Don Hanson, um porta-voz da McDonnell Douglas, disse que a sua empresa continua com os trabalhos de projeto de sua própria versão de um jato totalmente novo. Este modelo está sendo conhecido, provisoriamente, como D-3300. Mas ele reconheceu que o interesse por parte das empresas aéreas em relação a este novo modelo não tem sido muito intenso.

A Boeing, por sua vez, declarou que o interesse por parte da maioria das empresas aéreas em relação a um avião totalmente novo com capacidade para 150 passageiros tem sido tão pequeno que a empresa suspendeu temporariamente os trabalhos na sua própria versão de um avião deste tipo, que chegou a ser conhecido como 7-7. A empresa sediada em Seattle informou que, ao invés deste modelo, ela está desenvolvendo outro derivado maior e com mais eficiência de combustível, baseado no seu modelo 737. Este projeto está sendo conhecido como o 737-400.

A Boeing fez questão de afirmar que a encomenda feita pela British Caledonian "não indica um mercado ressurgente para o assim chamado avião de 150 passageiros". Pelo contrário, afirmou a empresa norte-americana, as perspectivas de mercado "se tornaram mais tênues do que antes, e não existem indicações de que os lucros das empresas aéreas apresentarão alguma reviravolta dramática num futuro próximo".