

# Boeing 777, o bimotor do futuro

## GABRIEL ROSADO

Ele será o avião do século 21, poderá ir de São Paulo a Moscou sem escalas, voando apenas com duas turbinas. Entusiasmado com o novo jato da Boeing, que está programado para entrar em operação comercial em maio de 1995, Omar Fontana, não se contém e revela: a Transbrasil encomendou cinco Boeings 777, com mais cinco opções. "Já pagamos o depósito exigido pela fábrica", disse o presidente da companhia aérea brasileira. As duas primeiras empresas que encomendaram o novo avião da Boeing foram a United Airlines (EUA) e a All Nippon Airways (Japão). A United pediu 34, com mais 34 opções de compra; a Nippon, 15, com mais dez opções.

Sentado numa das poltronas do mockup (maquete) do 777 que se encontra na Everett Division da Boeing (EUA), Omar Fontana acompanha visivelmente impressionado as explicações dos técnicos, que mostram à comitiva brasileira, jornalistas e funcionários da Transbrasil, o interior do que será o "jato do futuro", o "747 bimotor". A Transbrasil e o Boeing Commercial Airplane Group convidaram os jornalistas para conhecer a fábrica que se encontra nas proximidades de Seattle, quase na fronteira EUA/Canadá, aproveitando a entrega que seria feita à empresa brasileira de um Boeing 767-300ER no dia 17 de maio.

Com a autorização da Federal Aviation Administration (FAA), dos EUA, os vôos de longo alcance (extended range) feitos por bimotores, como o Boeing 767 e o Airbus A310, passaram a competir nos mercados internacionais com os tri e quadrimotores (DC-10 e Boeing 747). Para o jornalista e engenheiro de aviação Ernesto Klotzel, "nasceu uma nova aviação comercial de longo alcance". Isso significa que os jatos bimotores serão sérios concorrentes dos tri e quadrijets em vôos longos. A Transbrasil foi a primeira companhia fora dos EUA e do Canadá a apostar nesses extended ranges de apenas dois motores, afirma Omar Fontana, começando a operá-los em 1983. A empresa tem hoje três Boeings 767 arrendados, nas versões 200 e 300, mas fez um pedido de compra de oito 767-300ER para entrega a partir de 1995.

## CONFORTO

O novo Boeing 777 (o "new baby", como é chamado pelos executivos da Boeing) será a partir de 1995 o maior desafio para os aviões de três e quatro motores: menor apenas que o jumbo 747 e um pouco maior que o DC-11 e Airbus A310, fará os mesmos percursos longos com seus dois motores mais econômicos e silenciosos (GE, Pratt & Whitney ou Rolls-Royce). A manutenção para as companhias que optarem por esse bimotor também será simplificada. Outra vantagem para as empresas é a versatilidade de seu interior, que poderá ser modificado completamente em três dias.

Visitando o mockup em escala real do 777 na fábrica de Everett, podemos avaliar o conforto que vai oferecer aos futuros passageiros fazendo uma comparação com o seu concorrente direto, o MD-11, também reproduzido em escala real. Nas três classes (first, business e econômica), as poltronas têm mais espaço entre si e os guarda-volumes (stowage bins) no teto são mais amplos do que os do DC-11. Guarda-volumes maiores no interior dos aviões serão uma tendência do futuro, segundo Omar Fontana: "O bagageiro do 777 é ideal para viagem de três dias, evitando-se o despacho de bagagem". Ele, Omar, nunca despacha bagagem, apenas carrega uma valise. No mockup, produzido em um ano por 50 técnicos, a versão é para 289 passageiros, mas o 777 poderá ter capacidade entre 270 e 440 passageiros, o que será maior que a do próprio jumbo 747.

Na versão de 289 assentos, 24 são da primeira classe, em quatro fileiras. Nesta classe haverá duas toaletes e uma ampla galley (copa)— as galleys são completamente diferentes, verdadeiras kitchens circulares e espaçosas, onde as comissárias poderão se movimentar comodamente. O conforto mostrado na business class da maquete é o mesmo oferecido atualmente pelo Boeing 747-400, a mais recente versão do jumbo. A largura dos corredores é considerada maior do que a encontrada em qualquer outro jato "concorrente", 21,5 polegadas ou 54,6 centímetros. Há 54 poltronas dispostas em duas fileiras de três e uma de quatro. A classe econômica oferece três opções no arranjo das poltronas (no modelo, duas fileiras de duas e uma de cinco). A cabina será semelhante à do 747-400, porém simplificada; os aviônicos (equipamentos eletrônicos), de tecnologia revolucionária.



## PROGRAMA

Para o presidente da Boeing Company, Frank Shrontz, o 777 "vai iniciar uma nova época" na aviação comercial. "Nós vamos oferecer o produto certo para um mercado em mudanças", disse. O projeto teve a participação de várias companhias aéreas, principalmente a United, cujos pedidos orientaram os técnicos da fábrica. Por exemplo: 77 itens opcionais em outros modelos, incluindo a comunicação por satélite, serão standard no 777. Essas companhias, dos EUA,

Europa e área do Pacífico, acompanharão todo o desenvolvimento do avião, em cujo projeto estão empenhados 3.500 funcionários (até o final de 1992 serão dez mil). A indústria aeroespacial japonesa é maior representante estrangeira (Mitsubishi, Fuji e Kawasaki): eles desenharão e construirão 20% do aparelho.

O programa do 777 foi lançado em outubro de 1990, o avião será mostrado ao público pela primeira vez em março de 1994, o primeiro vôo está marcado para junho de 1994 e a primeira entrega será em maio de 1995. Um exemplo de sua autonomia de vôo (sem escalas) do modelo inicial: Nova York—São Francisco, Denver—Honolulu, Nova York—Londres. Modelo de longo alcance: Londres—Los Angeles, São Francisco—Tóquio, Tóquio—Sidney @