

Ponte Aérea

Termômetro dos tempos de baixa

Tempos de recessão marcam a chegada dos jatos na Ponte Aérea. O ano de 1991 registrou movimento de passageiros inferior ao de uma década atrás. E os baixos números da alta temporada de verão levaram a regional Rio-Sul a suspender seus vôos alternativos entre São Paulo e Rio. Também contabilizando perdas, a TAM manteve os turboélice Fokker 27 disputando espaço com os jatos.

Eduardo Tramarim

Há dois anos que a Ponte Aérea Rio/São Paulo não repete os altos picos de movimento de passageiros registrados nos anos anteriores ao magro período. Ainda são recentes, na memória dos passageiros, tempos em que os aviões partiam até em intervalos de cinco e dez minutos nos horários de altíssima demanda. Mas com o dinheiro escasso no bolso dos consumidores e no caixa das empresas, as aeronaves agora passam a operar respeitando o tradicional intervalo de meia em meia hora, nas manhãs ou no anoitecer, momentos do rush executivo. Porém, à tarde, ou no final da noite, existem horários nos quais a espera por um avião chega a 45 minutos, períodos em que a fraca demanda transforma o saguão de check-in dos aeroportos em verdadeiros vazios humanos. Na época áurea, os passageiros desfilavam pelos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont praticamente ao longo do dia, a ponto de atrair companhias regionais como a Rio-Sul e a TAM, que passaram a oferecer linhas alternativas na rota.

O movimento de passageiros na Ponte Aérea Rio-São Paulo despenca de acordo com a recessão que se aprofunda no país. É um termômetro econômico que indica o nível de corte de gastos dos consumidores. O ano de 1991 fechou com queda no movimento de passageiros, repetindo o feito de 1990. No ano passado viajaram pela Ponte 1,73 milhão de passageiros (1,75 milhão, considerando o serviço alternativo da TAM e Rio-Sul), ou seja, 3,23% menos do que em 1990, quando foram transportados 1,79 milhão. O declínio deste ano acentuou-se a partir de outubro, quando 148,7 mil passageiros ainda embarcaram nos velhos turboélice Electra 2, que foram substituídos pelos jatos. Em outubro de 1990, embarcaram 170,3 mil passageiros. A queda progrediu até o mês de dezembro, quando viajaram apenas 126 mil passageiros (105 mil), um mês mais curto e normalmente de movimento mais fraco. No último mês do ano anterior



Boeing 737-300: mais lugares e menos passageiros.

embarcaram 151,9 mil passageiros.

A ligação aérea, criada em 6 de julho de 1959, que se orgulha de ser a vitrina da aviação nacional, apresentou em 1991 resultado inferior ao movimento de 11 anos antes. Em 1980, a Ponte recebeu o público de 1,76 milhão. Não foi o menor público da década. O fundo do poço aconteceu em 1985 quando 1,6 milhão de passageiros voaram pela Ponte Aérea. Entretanto, a linha mais lucrativa e movimentada da aviação nacional já recebeu o recorde de 2,06 milhões de passageiros em 1989. Com o Plano Collor 1, a Ponte Aérea caiu em cerca de 300 mil passageiros.

A queda na demanda e a introdução dos jatos fez com que as empresas aéreas que participam do pool reduzissem o número de vôos nos horários de demanda mais fraca, para não acumular prejuízos. A Ponte Aérea operava em fevereiro com trinta frequências ida-e-volta diárias, três a me-

NÚMEROS QUE NÃO DECOLAM

(total do movimento de passageiros na Ponte Aérea, em milhões)

Ano	
1991 — 1.729.631	1987 — 1.961.318
1990 — 1.787.421	1986 — 1.844.821
1989 — 2.062.766	1985 — 1.599.790
1988 — 1.969.928	1980 — 1.762.205

(Cont. – Termômetro dos...)



F-27 da Primeira Classe da Tam pode ser substituída.

nos em relação à entrada dos jatos em operação no mês de novembro. Com isso, a Ponte ganhou as seguintes alterações: os vôos de segunda a sexta passam a ser espaçados em 45 minutos. À tarde, após o horário das 13h, passam para 13h45 e 14h30, retomando então o espaçamento de 30 minutos. À noite, ficam sendo 19h30, 20h15, 21h, 21h45 e 21h30. No domingo, os horários são alterados a partir das 21 horas com vôos às 21h, 21h45 e 22h30. A medida (por enquanto) é provisória.

Desde que o Boeing 737-300 foi introduzido no lugar dos Electra, a oferta de lugares aumentou em 46% (132 lugares no Boeing contra 90 no Electra) e o movimento de passageiros caiu 20%, razão do cancelamento de frequências de vôo. Os Electra se tornavam lucrativos se 50 lugares estivessem tomados. Mas os Boeing têm um custo de manutenção mais elevado. Proporcionalmente, para não dar prejuízo, cada Boeing deveria decolar com, no mínimo, 95 lugares ocupados. A ocupação média dos jatos tem sido de 68% (51% em janeiro). Mesmo com o primeiro trimestre negro, as empresas aéreas acreditam que a recuperação do setor venha a partir de abril. Muitos consideram, também, que o preço atual das tarifas da Ponte Aérea esteja

afastando a população dos aviões: cerca de US\$ 200, ida e volta.

O serviço alternativo à Ponte Aérea talvez seja o que mais sofra com a queda da procura. A baixa demanda levou a regional Rio-Sul a suspender seu serviço alternativo "Top Service". A Rio-Sul chegou a servir a rota São Paulo/Rio com cinco aviões turboélice Brasília, para 30 passageiros. Em dezembro do ano passado operava com apenas dois aviões e mesmo assim suspendeu o serviço. Segundo o assessor Paulo Mota, a empresa oferecerá novamente o serviço assim que a demanda o requerer. Também a TAM em seu serviço alternativo acusa uma queda de 30% na ocupação dos aviões.

Alternativa

O jato ganhou legitimidade e ascendeu ao reinado da Ponte Aérea, mas tem um desafiante menor e menos veloz: outro turboélice, o Fokker-27, que apresenta suas vantagens. O jato, por voar alto, não proporciona uma visão panorâmica do litoral norte paulista e do sul fluminense tão bela quanto a que é vista do F-27, que voa mais baixo. O F-27 oferece, além do saudosismo e da bela vista, parte do conforto espacial dos Electra.

Porém, um dos diferenciais mais favoráveis à Ponte Alternativa da TAM é referente à possibilidade de ter as passagens reservadas, os lugares numerados e um portão de embarque exclusivo. E não há lugar para fumantes nos 48 assentos do avião. As reservas podem ser feitas durante 24 horas pela Central de Reservas da TAM: tels. (011) 572-1299 e (011) 800-1299 (toll-free).

O serviço alternativo "Primeira Classe" da regional TAM foi iniciado há cerca de quatro anos, quase na mesma época em que a Vasp introduzia outro serviço alternativo aos Electra da Varig. Isto foi em 1987, e a alternativa da Vasp era operada com o mesmo jato Boeing 737-300, mas só que a rota era Congonhas/Galeão. Em 1990, a linha da Vasp foi desativada por falta de público que estivesse disposto a enfrentar o trânsito da sempre congestionada avenida Brasil para chegar ao centro do Rio.

A "Primeira Classe" tem seis frequências diárias: às 7h, 9h, 10h30, 14h, 15h15 e 17h30 (SP-RJ) e 8h45, 10h45, 12h15, 15h45, 17h e 19h (RJ-SP). A TAM estuda a possibilidade de introduzir um novo turboélice na Ponte. O F-50 é mais confortável

JATO E TURBOÉLICE NO RAI-O-X

	Boeing 737-300	Fokker 27
Fabricante	Boeing (EUA)	Fokker (Holanda)
Ano de lançamento	1984	1961
Altitude de cruzeiro	8 400 m a 10 668 m	6 40m
Velocidade	850km/h a 940km/h	480km/h
Autonomia de vôo	cerca de 6h20	cerca de 6h
Alcance	5 900km	2 880km
Passageiros	132	48
Largura da poltrona	44cm	50cm
Espaço entre poltronas	cerca de 75cm	cerca de 75cm
Espaço para fumantes (em % do total de assentos)	40%	não há
Altura interna	2,04m	1,90m
Espaço de pista para decolagem	800m	900m

(Cont. – Termômetro dos...)

e menos barulhento que o F-27. Um desses novos aviões da Fokker já faz em caráter experimental o voo São Paulo/Rio. Segundo Margos Antonio Pieroni, secretário executivo da TAM, o público utilitário da Ponte Alternativa é constituído basicamente de executivos (82%).

Jatos ganham aprovação

Nem todo executivo considerava o Electra uma carroça aérea. O turboélice, que pousou no Aeroporto de Congonhas pela última vez no último dia 6 de janeiro, deixou ali saudades dos 17 anos em que foi sinônimo de Ponte Aérea. Perder o Electra para muitos foi como perder um parente. Afinal, ninguém se esquece daquelas quatro turboélices que enfrentavam bravamente as mais terríveis turbulências. O avião tinha sua personalidade própria como remanescente de uma época de padrões de conforto exemplares. Porém os jatos superam o Electra em velocidade (900 km/hora em média contra 600km/hora). Os minutos ganhos são seu maior diferencial de sucesso junto ao público executivo. Afinal "time is money". O Boeing faz os 373 quilômetros que separam São Paulo do Rio de Janeiro em cerca de 45 minutos, com economia de tempo pequena — pouco mais de cinco

minutos — mas considerável para quem vive a vida pelo relógio.

Há outra vantagem muito propalada pelos executivos: a ausência de trepidações, uma das marcas do Electra que tanto irritavam e incomodavam os mais sensíveis. O B-737-300 cruza os ares a 8.500 metros de altitude, portanto, longe das zonas de turbulência que o Electra 2 enfrentava a cerca de 5 mil metros. Se os vãos são mais rápidos e silenciosos, perdem em conforto espacial.

A distância entre as poltronas favorecia os Electra em alguns poucos centímetros, sendo também o assento mais largo. A diferença é significativa para os corpos maiores ou mesmo para quem se deleita com uma leitura de jornal feita em pleno conforto. Outra perda considerável para os ex-"habitues" do Electra é o famoso "lounge", uma saleta para seis pessoas situada na cauda do avião, ótima para um bate-papo entre amigos mais descontraídos.

Comparações ficam como lembranças. Oa 14 Electras (90 assentos cada) se foram e deram espaço a dez jatos Boeing, para 132 passageiros. Cinco deles são da Varig/Cruzeiro, três da Vasp e dois da Transbrasil. Quando foram introduzidos, muito se falou que a competição se daria

em tarifas e serviço de bordo entre as companhias. A tarifa mantida sob controle do governo permaneceu igual a todos. O serviço de bordo teve uma sensível alteração, melhorou. O tradicional sanduíche foi aposentado e as refeições foram encorpadas, mas não vieram os grandes banquetes. É tudo mais ou menos igual e a idéia surgida é de padronizar os serviços para reduzir custos.

Os cardápios ganharam alguma mobilidade e agora são trocados em intervalos regulares, de três dias a uma semana, variando o prazo conforme a companhia aérea. O maior diferencial de serviço a bordo oferecido até o momento, foi o videojornal implantado pela Transbrasil. O serviço deixou de ser veiculado no final de janeiro por falta de material, mas a companhia aérea prometeu para fevereiro o implante definitivo do sistema visual. Segundo o assessor de Imprensa da Transbrasil, Jorge Honório, "a empresa parte do pressuposto que seu passageiro é VIP e empresário, portanto cioso de informações". O assessor informa que o novo contrato possibilitará o fornecimento de fitas editadas com material noticioso cujo diferencial será de uma hora em relação ao voo. ■

Exclusividade de Serviços



A Locarauto é a locadora que maior número de capitais atende com frota própria. Além da mesma qualidade de atendimento, você aluga um carro em uma de nossas filiais e pode devolver em outra sem qualquer taxa adicional.

LOCARAUTO NÃO COBRA A TAXA DE RETORNO DO CARRO.

Uma grande economia que faz a diferença no custo final da sua viagem.

Mais uma exclusividade de serviços Locarauto. Fale com nossa Central de Reservas.

Central de Reservas (011) 258-1233
DDD gratuito (011) 800-8188

LOCARAUTO
ALUGUE UM CARRO

30 anos
RENT A CAR

ATP e ATR72

A visita dos turbos europeus

Com um intervalo de apenas 15 dias, o Brasil conheceu dois turboélices europeus — fabricados de cada lado do Canal da Mancha — aparentemente semelhantes.

Ernesto Klotzel

São eles o ATP — Advanced Turboprop ("Turboélice Avançado") da British Aerospace, para 64 a 72 passageiros e o ATR72 — Avions de Transport Regional, fabricado pelo consórcio franco-italiano Aerospatiale-Alenia, de mesma capacidade.

Há muito, um turboélice avançado de geração recente para mais de 60 passageiros não postulava um espaço em uma de nossas frotas regionais. Os exemplos mais recentes ficam para presenças insólitas, como o de um único Fokker 50 que está sendo testado pela Nordeste e os três Boeing-De Havilland Dash8, canadenses, com as cores da TABA; ambos para 50 passageiros.

O interesse dos dois fabricantes europeus pelo mercado regional brasileiro pode estar ligado a uma estimativa de crescimento do tráfego brasileiro entre cidades que estão sendo perfeitamente atendidas pelos respeitados Fokker F-27 para 50 passageiros, ou até a implantação de serviços entre cidades até agora não servidas por um transporte aéreo moderno e, principalmente, de capacidade maior por voo. Isso, se olharmos para frente e expurgarmos a queda de 20% em média, que se verifica

no tráfego aéreo brasileiro, decorrência direta do clima de recessão econômica.

Se se tratasse apenas de uma tendência de modernização — sem a oferta superior de assentos, seria forçoso considerar o Fokker 50 — com reputação herdada do seu antecessor — como bem situado entre as empresas regionais que já operam com sucesso os F-27, hoje vagões-chefe em suas frotas. O "Brasília", muito mais recente e moderno, continua sem concorrentes em sua faixa de 30 passageiros.

ATP, descendente do "Avro"

Entre o grande número de demonstrações do ATP no Brasil — incluindo praticamente todos os operadores de linhas tronco e regionais —, foi incluída uma apresentação especial à FAB-Força Aérea Brasileira, — que ainda opera doze HS-748, mais conhecido como "Avro", sua primeira denominação, de um total de 22, que no passado também serviram à Ponte Aérea. A capacidade dos "Avro" é de 40 a 50 passageiros. O novo ATP parece ser uma versão maior do turboélice ainda operado pela FAB e não uma versão completamente nova, a partir das pranchetas dos projetistas.

Até o presente, 70 ATP foram encomendados por dez empresas aéreas, entre 59 unidades encomendadas e 11 em opção. Nada menos de 29 delas já foram ou serão entregues com as cores da British Airways, British Midland, Loganair e Manx, todas do Reino Unido.

Não se trata de um resultado muito animador por enquanto.

ATR-72: derivado, porém novo

Em 1984 vóu pela primeira vez o ATR-42 para 40 a 50 passageiros, versão menor

do ATR-72 que visitou o Brasil. Deixando de lado a cabine de maior capacidade e a mudança de propulsores, em tudo o mais é quase a cópia do outro, o que é confirmado pelo extremo grau de semelhança em seus sistemas e comportamento operacional. Este fato permite que a mesma tripulação opere um ou outro indistintamente.

O primeiro ATR-72 voou em 1988. O ATR-42, entre encomendas firmes e opções, totalizou 303 unidades para 40 operadores, enquanto o irmão maior — oferecido dois anos após — já soma 209 aeronaves para 26 operadores, entre encomendas firmes e opções. Os resultados de vendas entre o modelo britânico e o do consórcio europeu desafiam qualquer comparação.

Tanto o ATP como o ATR 72 oferecem muito conforto ao passageiro, um nível de ruído perfeitamente aceitável, pelos padrões modernos e sistemas, e cabina de comando sofisticados. Não é sob este aspecto que se pode estabelecer uma grande diferença. O que pode surpreender um pouco é a diferença no peso vazio e, principalmente, nas velocidades de cruzeiro e no alcance de ambos. A ficha técnica abreviada que compara as duas aeronaves evidencia o desempenho dos dois turbos europeus, ambos propulsionados por turbinas Pratt & Whitney idênticas, com 2 400 hp no eixo:

	ATR 72	ATP
Passageiros	64/74	64/72
Peso vazio	12 200 kg	13 623 kg
Velocidade de Cruzeiro	530 km/h	496 km/h
Teto de serviço	7 620 m	7 620 m
Alcance c/reservas	2 695 km	1 944 km



ATP: A difícil conquista do mercado.