A bordo do BBJ 2, a impress o de se estar num hotel de luxo

Sala de jantar no novo 787 VVIP: digna de reis

Palácios Voadores

Se voar já é um sonho acalentado por muitos, o que dizer então de voar no seu próprio avião? Se isso já é para poucos, o que dizer então de um grupo seletíssimo que possui aeronaves que têm áreas internas maiores do que as de muitos apartamentos?

Bem-vindo ao mundo das aeronaves VVIP.

Gianfranco Beting

A sigla não deixa margens à interpretações. VVIP significa ***Very, Very Important Person***. Para pessoas assim, aeronaves únicas: que tal um 787 ou mesmo A380 particular? Esse mercado, saiba você, não pára de crescer. E antes de conhecer as últimas inovações, vamos fazer uma rápida passagem sobre a origem dos jatos VVIP.

O primeiro jato comercial modificado e vendido como transporte VVIP foi um Comet 4C encomendado e entregue ao rei Saudita Ibn 'Abd al- 'Aziz ibn Abd al-Rahman Al Faisal Al Sa'ud. O jato do monarca de longo nome teve curta existência: entregue em outubro de 1962, fez sua primeira viagem real transportando sua Alteza entre Genebra e Nice em 19 de março de 1963. Onze dias depois, durante um vôo de posicionamento nessa mesma rota, explodiu após bater num contraforte dos Alpes perto da cidade italiana de Cuneo, matando todos os seus ocupantes. Apesar de sua vida breve, seu interior era luxuosíssimo, digno do Rei saudita – que só voou uma vez no seu caro brinquedinho: camas, sofás, salas de reunião. Não havia nada parecido.

Mas a idéia estava lançada. Depois, num fenômeno que começaria nessa década e prosseguiria até os dias de hoje, a mania de comprara aeronaves comerciais de grande porte e transformá-las em aeronaves VIPS seguiu num crescendo. O destaque vai para o Oreinete médio, por algumas razões. A primeira: não havia, até os úiltimos anos, sistemas de ligações aéreas regulares eficientes. Ter uma aeronave própria, mais do que um mimo, era uma necessidade. A segunda: por razões sócio-culturais, ostentar não é pecado nessa parte do mundo. Finalmente: porque após o "Oil Shock" de 1973, os sheiks, reis e emires dessa parte dom planeta ficaram, literalmente podres de ricos. E só mesmo assim, para se comprar e depois, manter, aeronaves como essas.

O A340-600 Prestige: uma das mais espetaculares aeronaves VVIP em opera o.

Os grandes fabricantes acordam para o fenômeno

Atualmente há cerca de 600 jatos comerciais utilizados como aviões executivos ou corporativos, a maior parte deles convertidos para o uso executivo após terem operado como aviões de linha. Aproximadamente outros mais de 300 aviões comerciais estão no inventário de agências governamentais em funções executivas. Dentre estes, há muitos jatos de segunda geração, velhos tipos como os BAC 1-11 e Boeing 727, 737 e Fokker Mk.28 convertidos para uso corporativo, ainda em operação.

Possuir um avião próprio para viagens de negócios ou mesm o para lazer alavanca o desenvolvimento de um importante segmento na indústria aeronáutica. Por exemplo, os "completion centers", empresas especializadas na criação, construção e modificação de interiores para jatos comerciais particulares.

Poltrona do chefe: espa o reservado para presidente norte-americano a bordo do famoso Air Force One.

Até 10 anos atrás, aeronaves VVIP eram encomendadas diretamente dos fabricantes, que os vendiam sem interiores. Em julho de 1996, os fabricantes acordaram para esse segmento. Tanto a Boeing e a General Electric, chegaram à conclusão de que havia, sim, um importante mercado para aviões executivos de longo alcance, já que cada vez mais e mais corporações procuravam equipamentos adequados para viagens intercontinentais. As duas formaram uma nova empresa para comercializar o "Jato Executivo Boeing." Nascia alí o BBJ, (Boeing Business Jet) tendo por sócios a Boeing como fabricante da célula e a GE fornecendo os turbofans.

O novo jato executivo era um híbrido de célula do modelo 737-700 com o trem de pouso e a seção central das asas do seu irmão maior, o 737-800. Nove tanques auxiliares de combustível, com capacidade total de 16.275 litros, combinados com o peso máximo de decolagem de 77.560 kg, podem oferecer um alcance de até 11.500 km. Performance calculada com velocidade de cruzeiro de Mach 0,80. Desde 1996, as vendas do BBJ só têm crescido e hoje há mais de 114 unidades comercializadas. Alguns anos depois, a Boeing lançou o BBJ2, que é um 737-800 não é um híbrido, com a fuselagem maior que a do BBJ.

Para não ficar de for a da festa, no Salão de Le Bourget de junho de 1997, a Airbus lançou seu ACJ (Airbus Corporate Jet), baseadao no Airbus A319. A Airbus afirma que seu ACJ, embora de tamanho semelhante ao do BBJ, possui o interior mais flexível de todos os jatos executivos concorrentes. O consórcio europeu argumenta, também, que o ACJ incorpora apenas mudanças mínimas no A319 padrão, e por isso, ao contrário do BBJ (que é um híbrido), ele pode ser facilmente convertido em avião comercial para revenda. Com uma cabine que pode ser configurada para 10 a 60 passageiros, o ACJ tem um alcance superior aos 11.650 km.

Logo ambas as empresas iriam além: a Boeing lançou em 2006 O BBJ3, versão do 737-900ERX, e na mesma ocasião, não apenas anunciou o lançamento como as primeiras vendas de suas estrelas: nasciam alí as versões VIP do seu novíssimo 747-8 e do revolucionário 787 Dreamliner. E os programas foram lançados com clientes na mão: já há

At o momento, o BBJ o maior jato executivo original de f brica da Boeing. Esta posi o vai ser perdida com a entrada do BBJ3, 747-8 BBJ e 787-BBJ.

O Boeing 767 do russo Berezovski: pintura externa o torna diferenciado.

três 747-8 VIP, três 787-8 VIP e dois 787-8 VIP vendidos, contratos cujas cifras somadas já ultrapassam US$ 1,6 bilhão. A Airbus não se deu por vencida e lançou a linha versões executivas de seus maiores modelos, o A330, A340 e, pasme, até o próprio mamute voador, o A380, que tem 900 metros quadrados de área de piso. Ou seja: suas dimensões intrernas são do tamanho de qualquer mansão que se preze. Melhor dizendo: são mesmo dimensões de palácios voadores.

Interiores de sonho

Quanto maior a dimensão da aeronave, maior parece ser o apetite do cliente para inovar e gastar dentro dela. Os designers de interiores dos centros de modificações estão limitados apenas pelas dimensões físicas da aeronave. Quando têm pela frente o generoso espaço oferecido pelas cabines de jatos como um A340, 747 ou 787, eles criam projetos absolutamente fantásticos. Como alguns desses aviões são capazes de voar non-stop por mais de 16.000 km, as cabines não incluem apenas o que seria de se esperar, como compartimentos para descanso de tripulantes extras, mesas de reuniões, sofás e confortáveis poltronas para os passageiros. Vão muito, muito além. Um dos projetos prevê até um ginásio esportivo. Entre outras amenidades, há até provisões para saunas. Os banheiros são absolutamente completos, com banheiras de hidromassagem Jacuzzi.

Sala de Jantar / Confer ncias para o novo 787-BBJ: luxo sem igual.

O 747-400 do Sult o do Brunei: todos os metais usados no revestimento e acabamento a bordo s o de ouro maci o.

Um dos muitos luxos do novo 787 BBJ: ele ser o primeiro capaz de voar a qualquer cidade do mundo sem escalas.

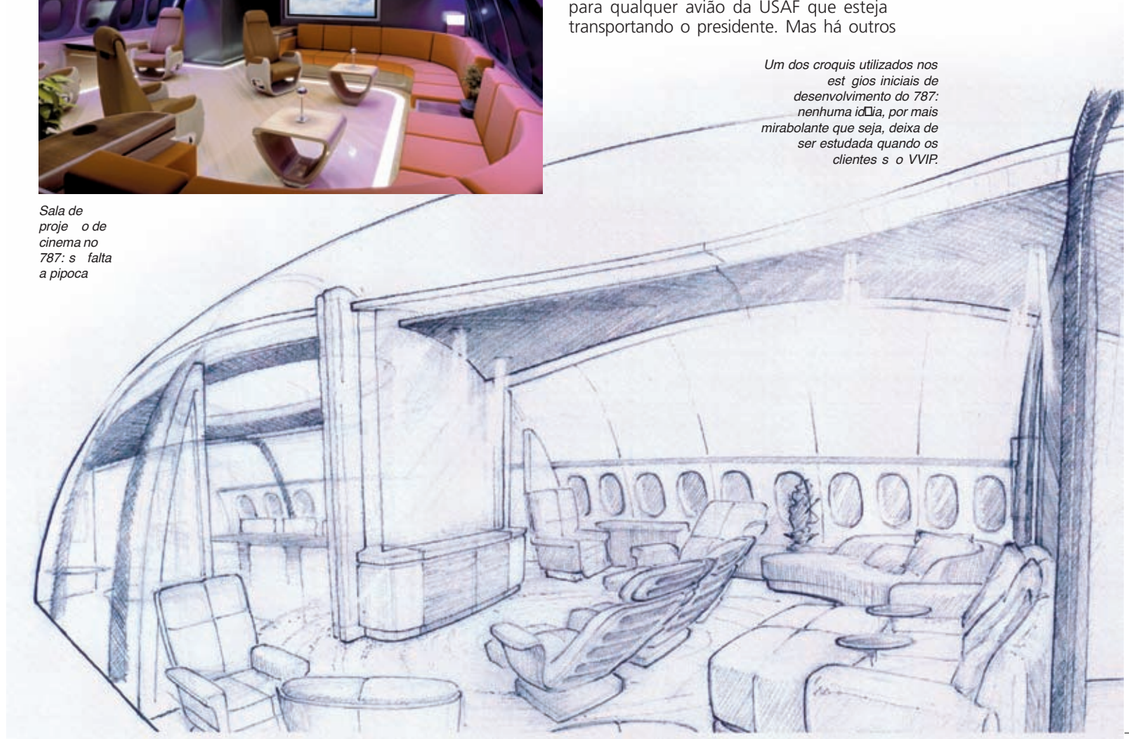
Sala de proje o de cinema no 787: s falta a pipoca

A Lufthansa Technik, com mais de 5 décadas de expertise na área, empolgou-se com o projeto do 787 VVIP. Contartou o designer Andrew Winch e deu-lhe carta branca para desenvolver as soluções tão espetaculares quento exclsuivas. As maiores novidade em telecomunicações foram incorporadas aos projetos. As imagens falam por sí, e dão a exata dimensão que no mercado VVIP, nem o céu é limite para a imaginação e para a conta que é apresentada ao final dos trabalhos. A Boeing acredita que o fenômeno da globalização exige mobilidade constante. As empresas estão enviando cada vez mais funcionários juntos em viagens transoceânicas e, em vôos normais de 12 ou 14 horas, amplos espaços são necessários para poder trabalhar durante a viagem. As espaçosas cabines e as capacidades de longo alcance dos aviões comerciais provaram ser uma grande vantagem para as operações dos vôos corporativos.

Grandes jatos executivos grandes

Talvez o avião comercial de uso executivo mais famoso seja o par de Boeing 747-200B, utilizados pela Força Aérea dos Estados Unidos e desigandos VC-25A. mais conhecidos pelo call-sign "Air Force One", embora essa designação só se aplique quando o presidente dos Estados Unidos encontra-se a bordo. O call-sgn na verdade é transferido para qualquer avião da USAF que esteja transportando o presidente. Mas há outros

Um dos croquis utilizados nos est gios iniciais de desenvolvimento do 787: nenhuma id□ia, por mais mirabolante que seja, deixa de ser estudada quando os clientes s o VVIP.



O banheiro da su te master do 787 BBJ: luxo e privacidade de hotel 5 estrelas a 11 km de altitude.

grandes jatos do porte do 747 em uso VVIP no mundo, sobretudo no Oriente Médio. Notável excessão é a frota do Sult?ão de brunei, considerado o homem mais rico do mundo. Ele tem alguns VVIPs em sua frota. A estrela é o 747-400 que comprou, zero, pagando à vista, da Lufthansa, que por sinal encarregou-se de construior um interior real, com ouro e pedras preciosas aplicadas em pontos estratégicos. Satisfeito, o Sultão deu de presente à filha mais velha um A340-300 zerinho de presente pelos 18 aninhos.

Boris Brezovski (o magnata russo que desavisadamente investiu no Corinthians) entende mais de aviação do que de futebol: é dono de um 767-300ER VVIP, prefixo P4-MES, que vira atração por onde passa. Outro que não fazia nada feio em termo de transporte pessoal era Rafic Hariri, o homem mais rico do Líbano. Antes de ser assassinado, comprou e voou com um majestoso 777-200ER VVIP. A família real saudita, leva de longe a taça de maior operadora de aeronaves VVIP: a frota da turma conta com um 757-200 convertido em hospital particular, que viaja e fica de stand-by nos aeroportos mais próximos de onde o rei estiver; dois MD-11F cargueiros, para levar de

Efeitos de luzes criam ambientes exclusivos e diferenciados no interior deste A320 VVIP. A inten o fazer com que o passageiro esque a que est numa aeronave.

Lamborghinis a ambulâncias de uso da família real; três 747-SP; um 747-300 e dois L-1011-500 Tristar. Além destes nove pesoso-pesados, sem muito aviso prévio, os reais ligam e pedem emprestado" um ou dois 777-200ER à Saudi Arabian, empresa aérea de bandeira, que normalmente cede o 777 de prefixo HZ-AKF.

A su te master do 787-BBJ: situada no final da fuselagem, para garantir m xima privacidade.

Um A380 nas cores da Lufthansa Technik, que desponta como uma das l deres do segmento de configura o VVIP.

Preço não é problema

Quer um avião tamanho família sem gastar toda a herança? Apesar de que tanto a Airbus quanto a Boeing terão muito prazer em lhe oferecer um ACJ ou um BBJ, há muitas outras alternativas mais em conta nos vários centros de serviços de modificações e revendedores de aviões oferecendo aviões comerciais para uso corporativo. A Associated Air Center, de Forth Worth, Texas, oferece a conversão de aviões Boeing 727, 737 e 757. Outra companhia baseada em Forth Worth, a International Aviation Services está oferecendo a conversão de 727, a "VIP Super 27", que atende à regulamentação de Estágio 3, com uma modificação de nacele silenciosa no motor nº 2 e dois novos motores JT8D-200. A IAS afirma que o VIP Super 27 custa aproximadamente a metade de um avião novo completo de tamanho equivalente (como o 737) e o tamanho da cabine é quase três vezes maior que a de um Gulfstream V ou de um Bombardier Global Express.

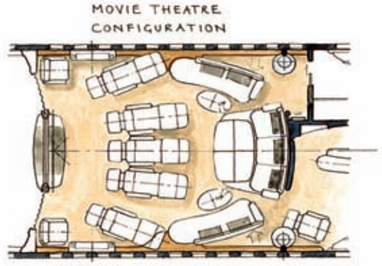
Na medida em que as oportunidades de negócios aumentam, muitos operadores de jatos executivos estão tentando se modernizar e começam a operar com aviões comerciais convertidos ao uso corporativo. Embora os custos diretos de operação possam parecer altos (aproximadamente US$ 1.550 por hora, estimados para o BBJ), os atuais operadores de aviões VVIP não apenas sabem que as vantagens superam amplamente os custos altos. Eles, na verdade, já fazem parte do seletíssimo grupo pessoas que não se preocupam com o preço das coisas. Eles exeigem, e somente os jatos VVIP entregam um padrão de conforto e a comodidade à altura de suas necessidades.

Bar no deck superior de um A380 VVIP: nem o u mais limite em se tratando de luxo e prest gio neses verdadeiros pal cios voadores.

Sal o dianteiro
Tr s reas de assentos multifuncionais, sof s confort veis, poltronas totalmente reclin veis (para at 10 pessoas) e mesas de caf escamote veis. Monitor de plasma de 50" na divis ria frontal.

Su tes para convidados
Dispostas engenhosamente ao redor do Hall de entrada, camas de solteiro confortabil ssimas, que podem ser convertidas em camas de casal. Banheiros individuais em cada su te, incluem chuveiros.

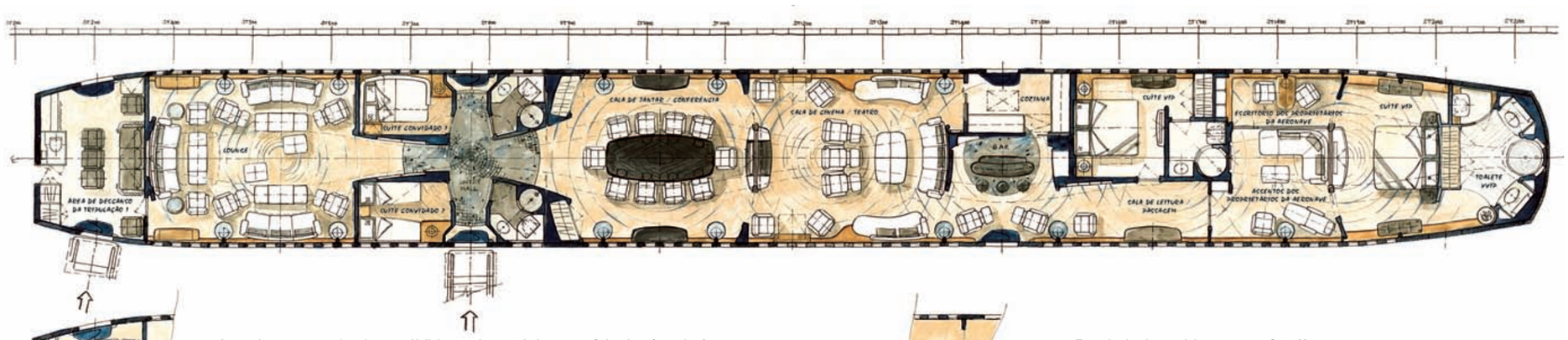
Cinema e Bar
Disposi o cl ssica de sala de proje o, perfeita para entretenimento ao vivo. Pode ser usada como segunda op o de rea social, ou sal o de jogos/cartas. Bar adjacente com banquetas, equipadas e certificadas como posi es adicionais para transporte (com cintos de seguran a).



Galley
Cozinha posicionada para permitir servi o gil e direto, tanto para o sal o de jantar como para o cinema e bar.

Suite VIP
Cama tamanho Queen , TV de plasma de 42", closet exclusivo e banheiro privativo garantem m xima privacidade e conforto.

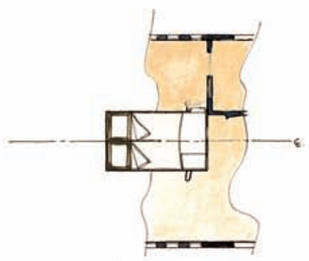
Assentos
Para um total de 32 passageiros certificados para pousos e decolagens. Outras 27 posi es est o dispon veis, sem contar camas e sof s. H ainda provis o para acomodo es extras para a tripula o.



Acomoda es para comiss rios e tripulantes t cnicos
Camas e poltronas totalmente reclin veis para oito tripulantes, al m de rea dedicada de descanso no overhead. Inclui cozinha exclsuiva, banheiro e despensa. Permite entrada direta e reabastecimento dedicado.

Hall de entrada e vest bulo
Para uso exclusivo do propriet rio e seus convidados, o Hall de entrada oferece um ambiente acolhedor, atrav s de engenhosos sistemas de ilumina o.

Sal o de onfer ncia e/ou refei es
Equipado com os mais modernos sistemas de comunica o, uma das reas mais importantes da aeronave. A mesa permite que 10 pessoas sentem-se confortavelmente. Monitor de plasma de 42" e provis es para divis rias e reparti es atrav s de cortinas ou biombos leves.



Zona de circula o e leitura
Estantes para livros e revistas s o um excelente complemento para a rea adjacente ao bar.

Su te Master
Aproveitando a largura total da fuselagem da aeronave, apresenta espa o e conforto excepcional. Localizada na parte traseira para m xima privacidade. A su te inclui um escrit rio exclusivo para o propriet rio e um generoso banheiro privativo. Divis rias leves garantem ainda mais privacidade e conforto.