

Suspensão total para o Boeing 787

Oito empresas interrompem voos do Dreamliner por causa das falhas recentes

PAULO JUSTUS* paulo.justus@sp.oglobo.com.br

-SEATTLE, SÃO PAULO E SANTIAGO- Os problemas da Boeing continuam a crescer. A suspensão dos voos do 787 Dreamliner, que começou por All Nippon Airways (ANA), Japan Airlines (JAL) e United Airlines, se estendeu ontem às demais companhias aéreas que adotam o modelo. A decisão se deveu a uma série de incidentes desde o fim do ano passado, de princípios de incêndio na bateria a vazamentos de combustível. A Federal Aviation Administration (FAA) determinou, na noite de quarta-feira, a suspensão de voos do Dreamliner no espaço aéreo americano, até que as causas dos problemas sejam detectadas e corrigidas. Foi a primeira medida do tipo nos EUA desde 1979, quando o DC-10, da McDonnell Douglas, teve seu certificado suspenso após um acidente fatal em Chicago.

Aderiram à medida, ontem, a chilena LAN, da Latam; a polonesa LOT Airlines; Qatar Airways; Air India; e Ethiopian Airlines. Há hoje 50 aeronaves em operação. A LOT aliás, ia inaugurar a rota Chicago-Varsóvia na noite de quarta-feira. Pouco antes da partida, veio a decisão da FAA. A companhia polonesa estuda pedir indenização à Boeing pelos prejuízos, e, segundo o jornal britânico "Financial Times", a ANA também. A noite, a australiana Qantas suspendeu a encomenda de um 787 para sua divisão de baixo custo Jetstar, informou a agência France Presse.

A LAN é a única companhia da América Latina que opera com o 787 Dreamliner. Embora cogitasse usar essas aeronaves no Brasil, a empresa ainda não as tinha colocado em suas rotas que passam pelo país. As três aeronaves 787 da Latam cujos voos foram suspensos, segundo a companhia, cobriram as rotas Santiago-Buenos Aires, Santiago-Lima-Los Angeles e Santiago-Los Angeles.

AERONAVE NÃO OPERA NO BRASIL A Latam, controladora da LAN, informou em nota que esses voos serão realizados por outros aviões da companhia, "com o objetivo de mitigar o impacto que esta situação possa causar a seus passageiros e clientes de carga durante a alta temporada". A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) confirmou que nenhuma companhia que opera no Brasil utiliza o 787 Dreamli-

ner e informou que não há qualquer pedido de autorização para o uso dessa aeronave nos aeroportos do país.

Marcos José Barbieri Ferreira, professor de economia da Unicamp, diz que o projeto do 787 já nasceu cercado de expectativas, por causa da ruptura tecnológica que representou na indústria. O Dreamliner usa menos combustível por ser mais leve que os aviões comuns. Isso foi obtido pelo uso de composto de carbono na fuselagem, no lugar de alumínio, e com baterias de íon-lítio, mais leves que as de níquel.

— Pela primeira vez um avião passou a ser fabricado majoritariamente de material composto, substituindo o alumínio usado na fuselagem, que domina a indústria desde 1940 — afirmou.

Por isso, segundo Ferreira, qualquer problema gera muita repercussão: — Não é só mais um projeto de avião, é o projeto que toda a indústria aeronáutica está acompanhando de perto, porque representa um novo caminho para a produção de aviões.

Ou seja, os problemas do Dreamliner podem afetar não só a Boeing, mas toda a indústria aeronáutica. A revista britânica "Economist" observou que, apesar dos extensos testes demandados pela FAA para certificar uma aeronave, a verdadeira prova ocorre quando esta entra em operação. Isso fez com que as japonesas ANA e JAL, as primeiras a comprarem o Dreamliner, acabassem servindo de cobaias.

"Economist" citou Sandy Morris, analista do banco de investimentos Jefferies, que em relatório lembrou que o A350 que está sendo projetado pela Airbus também usa baterias de íon-lítio. Se estas forem a causa das falhas, a Airbus também terá prejuízos. Além disso, observou a revista, se as agências reguladoras aumentarem as exigências para liberar o uso de novas aeronaves, todas as fabricantes, Embraer inclusive, serão afetadas.

Apesar da suspensão global do 787, as ações da Boeing fecharam ontem em alta de 1,24% na Bolsa de Nova York, depois de caírem 3,4% na quarta-feira. A empresa não paralisou a produção da aeronave, para a qual há mais de 800 encomendas. Mas informou que os voos de teste estão "em discussão" com a FAA. ■

* Com agências internacionais

DETALHES DA AERONAVE

PAÍSES EM QUE O BOEING 787 DREAMLINER OPERAVA



O AVIÃO

Boeing 787 Dreamliner
Transporta até 290 passageiros
Viaja até 15.750 quilômetros
Preço de US\$ 207 milhões

Para ter um consumo menor de combustível, usa cinco vezes mais eletricidade

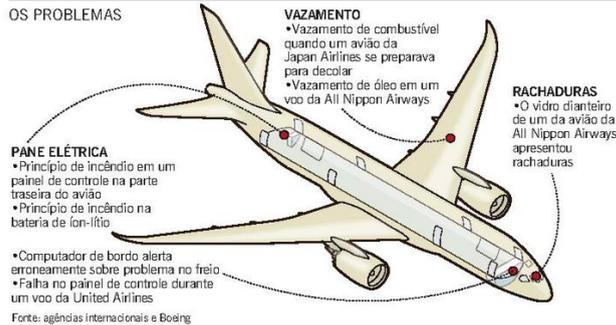
Altura: 17 metros

Peso máximo de decolagem: 165.100kg a 244.140kg

Envergadura: 52 a 63 metros

Comprimento: 57 a 63 metros

OS PROBLEMAS



PANE ELÉTRICA
• Princípio de incêndio em um painel de controle na parte traseira do avião
• Princípio de incêndio na bateria de íon-lítio

• Computador de bordo alerta erroneamente sobre problema no freio
• Falha no painel de controle durante um voo da United Airlines

Fonte: agências internacionais e Boeing

VAZAMENTO
• Vazamento de combustível quando um avião da Japan Airlines se preparava para decolar
• Vazamento de óleo em um voo da All Nippon Airways

RACHADURAS
• O vidro dianteiro de um dos aviões da All Nippon Airways apresentou rachaduras



Avaliação. Avião da All Nippon Airways é inspecionado

Palavra de especialista

A VISÃO DE: Jurandir Yanagihara, chefe do departamento de Mecânica da Poli/USP

BOEING DEVE REVISAR BATERIA

O sistema de bateria escolhido pela Boeing para equipar o 787 Dreamliner deverá ser reformulado, de acordo com o chefe do departamento de Engenharia Mecânica da Escola Politécnica da USP, Jurandir Yanagihara, que também coordena o projeto Cabine conforto, em parceria com a Embraer.

— A opção da Boeing por um avião que tivesse um menor consumo de combustível levou à adoção da bateria de íon de lítio, que tem alta capacidade de armazenagem, um menor volume e recarga rápida. Mas essa bateria tem esse tipo de problema, de vazamento de fluido, que pode causar incêndio — diz. Yanagihara lembra que as baterias de íons de lítio já tinham apresentado problemas semelhantes em celulares, computadores e carros elétricos. Por isso, a FAA, autoridade de aviação americana, solicitou à Boeing cuidados quando a fabricante anunciou a intenção de equipar o Dreamliner com essa bateria. Segundo ele, a companhia deve voltar à prancheta para procurar soluções técnicas para conter os vazamentos, seja por meio de baterias com camadas extras de proteção, ou pela instalação de sistemas adicionais de detecção de incêndio na aeronave. — Tudo isso encarece o projeto, e vai por uma linha mais conservadora, tornando o avião mais pesado. (Paulo Justus)

Bilhete aéreo não dá direito à escolha da aeronave

Mas consumidor pode solicitar informação às companhias aéreas

THIAGO JANSEN, MANUELA ANDREONI E PAULO JUSTUS economia@oglobo.com.br

-RIO E SÃO PAULO. Considerado por muitos um avião sem igual em sua categoria, por sua capacidade de realizar longas distâncias com até menos 20% de combustível que a média de outras aeronaves, o moderno 787 Dreamliner da Boeing tem ocupado o noticiário por razões menos nobres. Interrupções de voos por problemas em suas baterias e vazamentos de combustível; e, desde ontem, a suspensão de sua operação em Japão, EUA, Europa, Índia, Qatar e nas viagens da LAN (associada à TAM na companhia Latam), até que os problemas sejam investigados.

A crise envolvendo o Dreamliner sugere uma reflexão sobre os direitos dos passageiros na escolha das aeronaves que vão viajar. Carlos Coscarelli, diretor-executivo do Procon-SP, afirma que, ao efetuar a compra de uma passagem, o consumidor adquire somente o direito de ser transportado de um ponto a outro, em uma determinada condição, mas não o direito de viajar em uma aeronave específica. Mas ele ressalta que o passageiro tem o direito de obter essa informação, se assim desejar:

— É direito do consumidor ter essa informação, até para que ele possa escolher o voo que for de seu agrado, seja pelo horário ou pelo conforto oferecido em determinada aeronave. Mas seu transporte não está atrelado ao modelo do avião, e a tarifa que ele paga é pelo horário do voo e por seu trajeto.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informa que não há qualquer determinação que obrigue as companhias aéreas a informarem espontaneamente ao passageiro o modelo da aeronave no momento da compra do bilhete. A agência informa, porém, que as empresas costumam dar essa informação aos passageiros, porque são obrigadas a informar a dimensão do assento oferecido no voo, e este varia conforme o modelo do avião.

Presidente da Associação Nacional em Defesa dos Direitos dos Passageiros do Transporte Aéreo (Andep), Cláudio Candiota Filho admite que casos como o do 787 podem manchar a reputação de uma aeronave, levando os consumidores a questionarem as aeronaves em que viajarão. ■

NO TABLET O GLOBO A MAIS

Reportagem publicada no verspetrino digital

Indicadores

TR
14/01: 0,0000% 15/01: 0,0000% 16/01: 0,0000%
Selic: 7,25%
Correção da Poupança
Até 03/05/12 Apartir de 04/05/12

ÍNDICES

	BOVESPA (FEDERAL)	SAL. MÍNIMO (R\$)	SAL. MÍNIMO (R\$)
Agosto	+ 1,72%	R\$ 622	R\$ 729,58
Setembro	+ 3,70%	R\$ 622	R\$ 729,58
Outubro	- 3,56%	R\$ 622	R\$ 729,58
Novembro	+ 0,71%	R\$ 622	R\$ 729,58
Dezembro	+ 6,05%	R\$ 622	R\$ 729,58
Janeiro	N.D.	R\$ 678	R\$ 729,58

INSS/JANEIRO

Trabalhador assalariado

Salário de contribuição (R\$) Aliquota (%)

Até 1.247,11 8

de 1.247,12 até 2.078,52 9

de 2.078,53 até 4.157,05 11

Obs: Percentuais incidentes do fôro não cumulativa (artigo 22 do regulamento da Organização e do Custeio da Seguridade Social).

INFLAÇÃO

IPCA (IBGE)

Índice Variações percentuais

(12/91=100) No mês No ano Até 12 meses

Julho 3497,70 0,43% 2,76% 5,02%

Agosto 3512,04 0,41% 3,18% 5,24%

Setembro 3532,08 0,57% 3,77% 5,28%

Outubro 3552,90 0,59% 4,38% 5,45%

Novembro 3574,22 0,60% 5,01% 5,53%

Dezembro 3602,46 0,79% 5,84% 5,84%

CÂMBIO

DÓLAR

	Compra R\$	Venda R\$
Dólar comercial (taxa fixa)	2,0405	2,0411
Paralelo (São Paulo)	1,94	2,17
Diferença entre paralelo e comercial	-4,82%	6,31%
Dólar-turismo esp. (Banco do Brasil)	1,96	2,10
Dólar-turismo esp. (Bradesco)	1,95	2,15

BOLSA DE VALORES: Informações sobre cotações diárias de ações e evolução dos índices Ibovespa e IVSX-2 podem ser obtidas no site da Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa), www.bovespa.com.br
CDI/CDI/TBF: As taxas de CDI e CDI podem ser consultadas nos sites de Antinova (www.antinova.com.br) e Cetip (www.cetip.com.br). A Taxa Básica Financeira (TBF) está disponível no site do Banco Central (www.bc.gov.br). Para visualizar-lá, é preciso clicar em "Economia e

UNI	IMPLAC	UNI	IMPLAC
02/02	0,5000%	02/02	0,4134%
03/02	0,5000%	03/02	0,4134%
04/02	0,5000%	04/02	0,4134%
05/02	0,5000%	05/02	0,4134%
06/02	0,5000%	06/02	0,4134%
07/02	0,5000%	07/02	0,4134%
08/02	0,5000%	08/02	0,4134%
09/02	0,5000%	09/02	0,4134%
10/02	0,5000%	10/02	0,4134%
11/02	0,5000%	11/02	0,4134%
12/02	0,5000%	12/02	0,4134%
13/02	0,5000%	13/02	0,4134%
14/02	0,5000%	14/02	0,4134%
15/02	0,5000%	15/02	0,4134%
16/02	0,5000%	16/02	0,4134%

Obs: Segundo norma do Banco Central, os rendimentos dos dias 29, 30 e 31 correspondem ao dia 1º do mês subsequente.

Campanha, intercessão, auxílio de advogado jurídico e funcionário do comércio não especializado, entre outros.

IMPOSTO DE RENDA

IR NA FONTE - JANEIRO 2013

Base de cálculo	Alíquota	Parcela a deduzir
R\$ 1.710,78	Isento	Isento
De R\$ 1.710,79 a R\$ 2.563,91	7,5%	R\$ 128,31
De R\$ 2.563,92 a R\$ 3.418,50	15%	R\$ 350,60
De R\$ 3.418,51 a R\$ 4.271,59	22,5%	R\$ 577,00
Acima de R\$ 4.271,59	27,5%	R\$ 790,58

Deduções: a) R\$ 171,07 por dependente; b) dedução especial para aposentados, pensionistas e transferidos para a reserva remunerada com 65 anos ou mais; R\$ 1.710,78; c) contribuição mensal à Previdência Social; d) pensão alimentícia paga devido a acordo ou sentença judicial. Obs: Para calcular o imposto a pagar, aplique a alíquota e deduzir a parcela correspondente à taxa.

Este novo tablete só vale para o recolhimento do IRPF este ano.

Correção da oitava parcela: 4,90%

Fonte: Secretaria da Receita Federal.

Trabalhador autônomo

Para o contribuinte individual e facultativo, o valor da contribuição deverá ser de 20% do salário-base, que poderá variar de R\$ 678 a R\$ 4.157,06

UFIR UFIR/RJ

Janeiro Janeiro
R\$ 1,0641 R\$ 2,4066

Obs: foi extinta

UNIF

Obs: A Unif foi extinta em 1996. Cada Unif vale 25,08 Ufr (divisão exata). Para calcular o valor a ser pago, multiplique o número de Unifs por 25,08 e depois pelo último valor da Ufr (R\$ 1,0641). (1 Ufr = 44,2665 Ufr-RJ)

IGP-M (FGV)

Índice Variações percentuais				
(12/93=100)	No mês	No ano	Um 12 meses	
Julho	494,891	1,34%	4,57%	6,67%
Agosto	501,957	1,43%	6,07%	7,72%
Setembro	506,804	0,97%	7,05%	8,07%
Outubro	506,926	0,02%	7,12%	7,52%
Novembro	506,795	-0,03%	7,05%	6,96%
Dezembro	510,252	0,68%	7,82%	7,82%

IGP-DI (FGV)

Índice Variações percentuais				
(12/93=100)	No mês	No ano	Um 12 meses	
Julho	488,621	1,32%	5,16%	7,31%
Agosto	495,949	1,29%	6,52%	8,04%
Setembro	500,314	0,88%	7,46%	8,17%
Outubro	498,739	-0,31%	7,12%	7,41%
Novembro	499,989	0,25%	7,35%	7,22%
Dezembro	505,283	0,66%	8,10%	8,10%

EURU

	Compra R\$	Venda R\$
Euro comercial (taxa Fixa)	2,7225	2,7238
Euro-turismo esp. (Banco do Brasil)	2,61	2,82
Euro-turismo esp. (Bradesco)	2,60	2,88

OUTRAS MOEDAS

Cotações para venda ao público (em R\$)	
Francos suíços	2,18757
Iene japonês	0,0227058
Lira estadunidense	3,2845
Peso argentino	0,412173
Yuan chinês	0,327986
Peso chileno	0,0043116
Peso mexicano	0,16221
Dólar canadense	2,07807

FONTE: MERCADO

Obs: As cotações de outras moedas estrangeiras podem ser consultadas nos sites www.ze.com/ucc e www.bndia.com

finanças" e, posteriormente, em "Séries temporais"

FUNDOS DE INVESTIMENTO:

Informações disponíveis no site da Associação Brasileira de Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima), www.anbima.com.br. Clicar em "Fundos de investimento"

IDTR: Pode ser consultado no site da Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização (FenaSeg), www.fenaseg.org.br. Clicar na barra "Serviços" e, posteriormente, em FAJ-TR. Selecionar o ano e o mês desejados

ÍNDICE DE PREÇOS: Outros indicadores podem ser consultados nos sites da Fundação Getúlio Vargas (FGV, www.fgv.br), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, www.ibge.gov.br) e da Anbima (www.anbima.com.br)