2011 COMEÇA COM TUDO A SEGUNDA DÉCADA DO MILÊNIO

O ano de 2011 promete novidades na aviação como novas tecnologias em motores, como o Geared Turbo Fan, agora aplicadas aos Airbus A320 NEO; o desafio de ampliar e modernizar a infraestrutura no Brasil; e um ano igualmente desafiador para os fabricantes de jatos executivos. Acompanhe aqui algumas das grandes tendências para o setor neste ano que se inicia.

Texto: Gianfranco Beting

A entrada em operação do A330-200F acirra a concorrência no mercado de carga, que dá claros sinais de recuperação.

O início dos voos regulares da nova geração do 747 está previsto para 2011.

Fabricantes: o início do fim da crise

Para os grandes fabricantes de aeronaves, 2010 significou o fim da agonia dos anos anteriores. Uma clara reversão de expectativas, ainda que de forma cautelosa, foi observada no grande evento aéreo do ano, Farnborough 2010, realizado em julho. De fato, essa tendência de recuperação continua em 2011, segundo as duas maiores do setor, Airbus e Boeing. "Nós esperamos que 2011 seja outro ano positivo para nossa indústria", afirmou Randy Tinseth, vice-presidente de Marketing da Boeing Commercial Airplanes. "A economia mundial deve continuar crescendo e tanto o tráfego de passageiros como de carga deve manter esta continuada tendência de crescimento a longo prazo." A International Air Transport Association (Iata) acredita que as companhias aéreas associadas apresentarão lucro em 2011, relembra Tinseth.

Se em 2009 a Airbus amealhou apenas 271 pedidos confirmados (*net orders*), sua rival mostrou anêmicas encomendas para 142 aeronaves. No ano seguinte, veio a reação: as entregas, que foram 498 aeronaves em 2009, subiram para o novo recorde de 510 unidades, entregues para 94 clientes, dos quais 21 são novos operadores de produtos da companhia. Foram 401 jatos da família A320, 91 A330/A340 e 18 A380. As encomendas da Airbus em 2010 totalizaram 644 aeronaves comerciais (574 *net*), avaliadas em 74 bilhões de dólares a preços de tabela. Isso deu ao fabricante uma participação no mercado mundial de aeronaves com mais de 100 assentos de 52% (*net*).

A Boeing também não tem do que reclamar. Em 2010, vendeu mais do que entregou: foram 530 aeronaves novas vendidas em 2010, ante 481 no ano anterior. As entregas ficaram na casa de 462 aeronaves pela fabricante norte-americana no ano que passou, cumprindo a meta de entregar cerca de 460 jatos ao longo do ano. A divisão Commercial Airplanes mantém uma base de encomendas de 3.443 aeronaves por entregar. Apesar de tudo, os números de entregas no ano, mais baixos do que o esperado pela Boeing, explicam-se, em parte, pelas dificuldades nos programas do 747-8, tanto na versão cargueira como no 748-8 Intercontinental, de passageiros, como, sobretudo, no programa do Boeing 787 Dreamliner, campeão de vendas – e de atrasos – em seu programa de desenvolvimento.

Será que agora vai? O 787 em serviço comercial no terceiro trimestre de 2011.

Atrasos e mais atrasos

A indústria aguarda com enorme expectativa a entrega do primeiro Boeing 787 para o primeiro trimestre do ano, mas, em função do incêndio em voo a bordo de um dos protótipos, é possível que o programa sofra ainda outro atraso. Estes planos desfeitos custaram caro ao fabricante: 41 pedidos cancelados, o que diminuiu em cinco unidades o total *net* de aeronaves encomendadas em 2010.

O mesmo pode acontecer com o produto da concorrente, o Airbus A350 XWB. Programado para entrar em serviço na segunda metade de 2013, o programa ainda está com o cronograma mantido. Mas, em função de dificuldades enfrentadas, as margens de "folga" desenhadas no calendário já se esgotaram. Não deve ser surpresa, portanto, se em algum momento do ano for anunciada uma revisão nas datas. De toda forma, segue adiante a previsão de que o protótipo do primeiro motor para o modelo, um Rolls-Royce Trent XWB, voe nas asas de um A380 em meados deste ano.

As novidades da Airbus não param aí. O ano de 2011 começou excepcionalmente bem, com a encomenda em 6 de janeiro de seis A380 por parte da Asiana Airlines, da Coreia, 18º cliente do megajato, com entregas começando em 2014. A Airbus espera para este ano certificar o A330-300 para 235 toneladas de peso máximo e aumentar sua produção para nove unidades ao mês. Os A320 também serão produzidos em ritmo acelerado, de 36 para 38 unidades mensais. Em 2011, a Airbus celebrou mais um momento especial, ao romper a barreira mágica de 10 mil aeronaves encomendadas. Em 2011, mais duas empresas passam a ser operadoras do Airbus A380: a China Southern e a Korean Airlines.

O A350 é a resposta da Airbus ante o sucesso do Dreamliner 787.

Uma nova força

Lançado em dezembro de 2010, o A320 NEO (New Engine Option) promete impulsionar as vendas da família A320. Os aviões, propulsados por motores com a nova tecnologia Geared Turbo Fan (GTF) prometem até 15% de economia, 500 milhas ou mais de alcance, além de maior carga paga. Isso sem falar na redução de 15 decibéis em ruídos. Dias antes do ano acabar, em 29 de dezembro, a companhia bateu um marco histórico: com o anúncio da compra de 60 jatos A320 por parte da Virgin America (30 deles da versão NEO, na primeira encomenda do modelo), a fabricante europeia ultrapassou a marca de 10 mil aeronaves

O início dos voos regulares dos 787, vistos aqui na linha de Everett, vai ter enorme impacto nas finanças da Boeing.

encomendadas. Esta NEO geração deve começar a voar em 2014, 2015. A Airbus estima vender 4 mil jatos da família A320 NEO. Depois do A320, os próximos a serem modificados serão o A321 e o A319, nessa ordem cronológica.

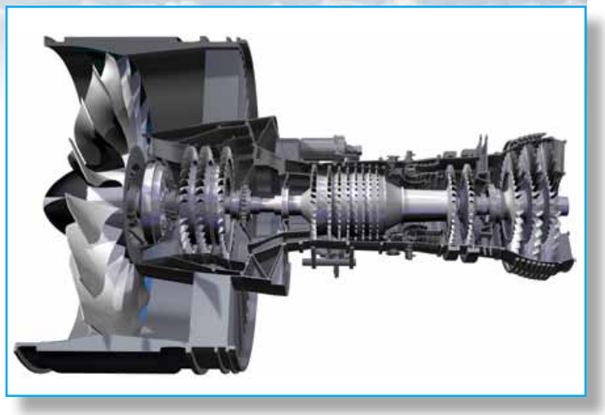
E nem bem começou o ano, em 11 de janeiro veio a maior encomenda da história: a indiana IndiGo anunciou a compra de 150 A320 NEO e mais 30 A320 "Classics" – como talvez eles venham a ser chamados a partir de agora – por nada menos que 15,6 bilhões de dólares, nesta que se constitui na maior venda já realizada na aviação comercial de uma única tacada.

Os NEO da Airbus devem dar um neoempurrão para a Boeing se animar a desenvolver um neossucessor do seu veterano 737. Se efetivamente considerada, essa neoaeronave, na melhor das hipóteses, se lançada ainda em 2011, só conseguiria ver suas primeiras entregas a partir de 2017, 2018, em um prognóstico realista. Justamente o ano em que a Airbus acredita que deverá começar a desenvolver o sucessor do A320 NEO, que entraria em serviço em 2025. No entanto, é muito mais provável que a Boeing opte por tentar adaptar os motores GTF ao projeto do 737, o jato mais bem-sucedido da história, com mais de 8 mil aeronaves vendidas.

O lançamento do NEO mexe também com outros concorrentes. No Canadá, a notícia impacta a Bombardier Aerospace, que vem lutando para

A China Southern vai receber seu primeiro A380 em 2011, assim como a Korean Air.

A Asiana é o mais novo cliente do A380, com meia dúzia de aeronaves por receber.



O motor Geared Turbo Fan (GTF) promete mudar o jogo entre os grandes fabricantes de jatos.

conquistar um espaço para sua linha de aeronaves de 110 a 145 assentos, a CSeries. No momento, apenas 90 jatos foram encomendados, um resultado francamente desapontador. O fabricante prende a respiração, aguardando a decisão da Gulf Air, que está prestes a decidir-se entre o CSeries, o Airbus A318 e os Embraer E-Jets.

John Leahy, vice-presidente de Vendas da Airbus, crava a estaca no coração canadense: "com o lançamento do A320 NEO, não resta nenhuma razão comercial para justificar o programa CSeries. O A320 NEO tem o mesmo número de assentos, mesmo nível de consumo, fuselagem mais larga (portanto, mais capacidade de porão) e voa 2.200 quilômetros mais longe".

A Bombardier esnoba a Airbus e afirma que o A320 NEO não muda em absolutamente nada o panorama competitivo. Os canadenses lembram que o CSeries estará voando comercialmente em 2013, enquanto os A320 NEO somente em 2015, talvez 2016. O fiel da balança talvez seja a megaencomenda da Qatar Airways, até recentemente dada como certa pela Bombardier. Akbar al-Baker, CEO da Qatar Airways, resolveu aguardar justamente o lançamento do A320NEO para decidir-se pela encomenda, que pode passar das 80 unidades.

No Brasil, pode-se esperar alguma movimentação da Embraer no sentido de, pelo menos, estudar uma eventual aplicação da tecnologia GTF aos E-Jets. E, muito embora oficialmente a empresa não se manifeste a respeito, fica cada vez mais claro que, para manter uma linha de produtos competitiva, esta solução deve ser contemplada. Ou, então, partir para o desenvolvimento de uma nova família de aeronaves – algo muito mais custoso e de retorno imprevisível.

A Embraer encerrou 2010 com 246 jatos entregues. A carteira de pedidos firmes a entregar (*backlog*) fechou o ano em 15,6 bilhões de dólares. Ao longo de 2010, o mercado de aviação comercial deu sinais inequívocos de recuperação, reaquecendo gradativamente o nível dos negócios. Como consequência, a Embraer fechou contratos para a venda de 97 novos aviões, número muito próximo às 100 entregas do ano. Entre as quais a celebração do 700º E-Jet produzido, entregue em novembro para a inglesa BA CityFlyer.

A IndiGo anunciou uma megacompra do A320 NEO, visto aqui nesta imagem digitalizada.

A lata e sua bola de cristal

A lata enxerga 2011 com otimismo. E dá números. A associação colocou para trabalhar sua bola de cristal, que entregou alguns dados muito animadores para 2011: lucro geral da indústria, 9,1 bilhões de dólares; somente na América Latina, lucro de 700 milhões de dólares; lucro na Ásia-Pacífico, 4,6 bilhões de dólares; receitas anuais totais de 600 bilhões de dólares; aumento no tráfego de passageiro, 5,3%; aumento no tráfego de carga, 5,5%; crescimento do PIB mundial, 4,2%; preço médio do barril de petróleo, 84 dólares.

Apesar dos bons resultados, as margens estão menores, refletindo mercados mais competitivos.

A Boeing tem muita confiança no seu 737. Estes são da versão 900, a maior da família.

As margens operacionais, que ficaram em 5% em 2010, devem cair para 1,5% em 2011, aí considerados os encargos financeiros, impostos e todos os outros fatores de caráter econômico financeiro.

Otimismo no Brasil

O ano de 2010 fica para sempre como um dos melhores da história da aviação comercial brasileira. De janeiro a novembro, 61,2 milhões de passageiros viajaram pelo Brasil em voos domésticos, embalados pelo aumento da renda e pelas promoções e flexibilização de pagamento propostas pelas companhias aéreas brasileiras. O crescimento de tráfego chegou a 9,29% em comparação com o já memorável ano de 2009. Naquele ano, houve 56 milhões de embarques e desembarques, conforme dados da Infraero, estatal que administra aeroportos no País. Assim, em 2010, foram mais de 66 milhões de passageiros domésticos, novo recorde anual. Os desembarques internacionais, da ordem de 7,2 milhões, também apresentaram significativo crescimento: nada menos que 21,3% no ano. Para 2011, as projeções continuam otimistas. As empresas, de maneira geral, trabalham com um crescimento do mercado de 15%. A Gol, por exemplo, divulgou na primeira semana de janeiro um estudo no qual estima um crescimento da demanda doméstica no setor aéreo entre 10% e 15% este ano, para o equivalente a entre 2,5 e 3 vezes a expansão do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. A projeção baseia-se no histórico de elevação da demanda nos últimos anos e nas perspectivas do mercado financeiro para crescimento do PIB entre 4% a 5% em 2011. Para este ano, a companhia acredita que permanecem abertas as possibilidades de crescimento, como afirmado na mesma nota:

Céu de brigadeiro nas entregas de E-Jets da Embraer: juntas, Azul e Trip têm mais de 20 jatos da família por receber em 2011.

"o Brasil apresenta alto potencial de crescimento pela adição de voos diretos entre cidades situadas nas regiões sul, norte e nordeste do Brasil, criação de frequências adicionais entre rotas já existentes e pela criação de voos para regiões de densidade populacional acima de 1 milhão de habitantes em um raio de aproximadamente 200 quilômetros de distância", informou a empresa em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Com tanto otimismo e plano de crescimento continuado, a pergunta que não quer calar é: vai ter aeroporto para tudo isso? A resposta parece vir de Brasília. Segundo a edição de 3 de janeiro da *Folha de S. Paulo*, a presidente Dilma Rousseff pretende entregar à iniciativa privada a construção e a operação de novos terminais dos aeroportos paulistas de Cumbica e Viracopos. A medida faz parte de pacote que será baixado por meio de medida provisória. O texto também inclui a abertura de capital da Infraero e a criação de uma secretaria ligada diretamente à Presidência da República para cuidar da aviação civil. Segundo o veículo, a equipe da presidente já entrou em contato com a TAM e a Gol, que manifestaram interesse na construção e operação dos novos terminais. O prazo de concessão deve ser de 20 anos. No dia seguinte ao anúncio, as ações de ambas as companhias deram saltos significativos. Se confirmada, esta decisão tem tudo para propiciar uma mudança histórica na aviação civil brasileira. Vem em boa hora: o setor, para poder crescer, precisa pensar fora da casinha. Quem sabe, a presidente Dilma não é a pessoa certa, na hora certa, no lugar certo?

Congonhas é subaproveitado, com apenas 34 operações por hora. Pouco para quem já chegou a receber 58 movimentos horários.

O primeiro Boeing 747-8 versão de passageiros foi fotografado dias atrás em Seattle antes de entrar no hangar para a pintura.

Mais um ano desafiador na aviação executiva mundial

Mas nem tudo são flores. Muitos analistas preveem um ano bastante desafiador na aviação executiva. Os últimos anos têm sido amargos. A claudicante economia norte-americana, somada aos espasmos da economia europeia, colocou em xeque o setor. Milhares de demissões, cancelamentos e aviões sem compradores deprimiram os mercados de novos e usados.

E pode piorar, é o que informa a 19ª edição da *Annual Business Aviation Outlook*, da Honeywell. O documento estima que entre 675 e 700 novos

Flávio Marcos de Souza

Gianfranco Beting

Flávio Marcos de Souza

Guarulhos ganhará um novo terminal, pátios e até uma segunda pista? Aguarde as cenas dos próximos capítulos...

Congestão em Congonhas: a Copa do Mundo vem aí, gente.

jatos executivos serão entregues em 2011 (foram 1.139 em 2008) e prevê para 2012 um número certamente abaixo de 700. As entregas só devem se equiparar ao ano recorde de 2008 no longínquo 2017.

A Honeywell estima venda de 11 mil jatos executivos, avaliados em 225 bilhões de dólares, nos próximos dez anos. A pesquisa, conduzida com dados obtidos junto a centenas de operadores em todo o mundo, mostra, porém, que há enormes diferenças regionais. O Brasil, por exemplo, encontra-se no topo da curva, liderando mundialmente as expectativas de vendas e o clima geral de otimismo.

Colaboram para diminuir em parte tantos números negativos, o surgimento de novos modelos nas categorias "topo de linha", menos suscetíveis aos maus humores do mercado. Aeronaves como o novíssimo G650, que começa a ser entregue em 2012, dão ânimo ao segmento, até por representarem margens de lucros mais robustas. A Bombardier prepara uma aeronave totalmente nova para rivalizar com o G650. Notícias como esta dão alento ao setor.

Que o diga a Embraer, que não tem muito do que se queixar quando o assunto é aviação executiva. A fabricante teve uma distinção única: o jato executivo Phenom 100, da categoria *entry level*, ficou em primeiro lugar na lista dos jatos executivos mais entregues em 2010, um feito simplesmente notável. O sucesso do Phenom 100 também contribuiu para o aumento da participação de mercado da empresa. Luís Carlos Affonso, vice-presidente executivo da Embraer para o Mercado de Aviação Executiva, lambe a cria: "o projeto exclusivo, o conforto superior da cabine, o desempenho superior, o baixo custo operacional, bem como o atraente visual do jato, têm encantado nossos clientes".

O último trimestre de 2010 foi marcado por outras boas notícias para a divisão de aviação executiva da fabricante brasileira. Aconteceu a certificação e entrada em serviço de mais um modelo de jato executivo, o Legacy 650, na categoria *large*, baseado na plataforma do Legacy 600. Com uma cabine espaçosa e confortável, tem capacidade para 14 passageiros e é capaz de voar de São Paulo (Brasil) para Miami (EUA) sem escalas. A produção dos Phenom também engatou uma terceira marcha. Em 2010, foram entregues nada menos que uma centena de Phenom 100, sete a mais que no ano anterior, além de 26 Phenom 300. Somente a norte-americana NetJets assinou um contrato firme para 50 Phenom 300, com outras 75 opções. Um belíssimo ano, que aumenta as expectativas do fabricante ainda mais para 2011. Um ano que tem tudo para ser pródigo em novidades, no Brasil e no mundo.

Mais um ano desafiador para a aviação executiva. Aqui, vemos o novo G650.