



A300 NO BRASIL

o fim de uma era

Por: Gianfranco Beting

Grandes, confortáveis, avançados. Os A300 foram os primeiros jatos widebody utilizados regularmente em linhas aéreas domésticas brasileiras. A história de 24 anos de serviços ininterruptos dos primeiros Airbus a voar pelo Brasil decola agora nas páginas da Flap Internacional.



A AIRBUS TENTA ENTRAR NO BRASIL

Em setembro de 1973, em São José dos Campos (SP), aconteceu o primeiro e último Salão Aeroespacial no Brasil, um evento que atraiu milhares de pessoas e aeronaves importantes como o C-5A Galaxy. Entre as muitas novidades, destacava-se uma novíssima aeronave, que de tão nova ainda se encontrava em fase de testes: o Airbus A300.

O A300 nasceu como um conceito revolucionário: o primeiro avião de larga capacidade desenhado especificamente para rotas curtas impulsionado por dois motores, capaz de transportar até 300 passageiros por 2.300 quilômetros. O Airbus utilizava um par de eficientes, silenciosos e confiáveis motores GE CF6 e era mesmo uma revolução a seu tempo: simplesmente não havia nenhuma aeronave capaz de lhe opor competição. Seu primeiro voo, um sucesso total, foi em 28 de outubro de 1972.

Tantas inovações não passaram despercebidas ao ambicioso e visionário Omar Fontana, presidente da Transbrasil. O Consórcio Airbus, ávido por vender a primeira aeronave na América do Sul, convidou Omar a sentar-se no assento da esquerda do jato vermelho e branco. Bernard Ziegler, piloto de provas da Airbus, por sua vez, convidou o comandante Omar a pilotar a enorme aeronave. Omar não se fez de rogado e, um par de horas depois, desembarcou extasiado do reluzente protótipo, matriculado F-OCAZ. Seu entusiasmo pelo A300-B2 era proporcional ao tamanho do avião: com mais de 50 metros de comprimento, o A300 era um gigante a seu tempo.

Semanas depois, em fins de 1973, Omar foi até Toulouse e negociou uma proposta bastante favorável junto ao consórcio europeu. A Airbus providenciaria, além dessas



Omar Fontana, sempre um visionário, foi o primeiro a se interessar pelo A300.

condições favoráveis, algo muito mais importante: um pacote de financiamento integral para as três aeronaves (duas firmes e mais uma em opção de compra) que a Transbrasil desejava colocar em operação em suas rotas-tronco. Faltava apenas a aprovação do governo verde-amarelo para importar os aviões.

Mas, nos idos de 1973, o cenário da aviação brasileira era outro, muito mais regulamentado do que hoje. Na prática, a competição entre empresas era algo para inglês (e francês) ver: nosso governo determinava a participação de cada empresa aérea no mercado. Era o DAC que definia rotas, equipamentos, enfim, que dividia o bolo segundo seus próprios interesses. Ou como a história mostra, seguindo mais os interesses de algumas de nossas empresas aéreas do que de outras...

Desnecessário dizer: a compra dos jatos foi vetada pelo DAC.

O protótipo F-OCAZ sobrevoa a baixa altitude o Rio de Janeiro, em sua primeira visita ao Brasil.





Coleção: José Mazur Filho

O PP-CLA é visto em vôo de testes e no anúncio de lançamento do modelo no Brasil.



PRIMEIRAS VENDAS

Omar e a Airbus ficaram desapontados, é claro. Por outro lado, os concorrentes da Transbrasil mantiveram os olhos no desempenho do A300, que entrou em serviço nas cores da Air France em 23 de maio de 1974 na rota Paris/Londres.

O avião provou em serviço ser tudo aquilo que o fabricante prometia: seguro, confortável, silencioso, econômico de operar. Mesmo assim, suas vendas começaram em ritmo lento: apenas a Air France e a Lufthansa fizeram encomendas significativas a princípio. Em 1974, surgiu uma segunda versão, o A300-B4, com maior carga paga, peso máxi-

mo de decolagem ampliado de 142 para 165 toneladas, refinamentos aerodinâmicos (como a utilização de flaps tipo Krüger) e alcance aumentado para mais de 5.700 quilômetros. Este seria o modelo de maior sucesso da "primeira geração" dos A300.

E então, finalmente, a Airbus conseguiu vender sua primeira aeronave no Brasil: em 27 de abril de 1979, a Varig assinou a aquisição de duas aeronaves e mais duas opções de compra da versão A300B4-203. Essas duas opções foram confirmadas em 19 de julho de 1979 e em 30 de setembro de 1980.

Inicialmente, a intenção da Varig era utilizar seus A300 nas rotas sul-americanas, herdadas pela absorção das operações da Cruzeiro do Sul em 1975. Sendo assim, as aeronaves seriam recebidas nas cores da tradicional operadora, antiga Sindicato Condor.



O PP-CLA e o PP-CLB dividem a rampa na fábrica de Toulouse.

O AIRBUS CHEGA AO BRASIL

*O maior avião
a utilizar o
Aeroporto
de Congonhas
regularmente,
segundos antes
do pouso.*

EM SERVIÇO

[illegible]

cidade portenha e da capital paulista, um vôo costeiro que unia São Paulo a Belém, com escalas no Rio, Salvador, Recife e Fortaleza. Logo depois, a empresa utilizaria também os dois jatos em serviços que uniam as duas maiores cidades do Brasil a Brasília, Manaus, Caracas e Miami. A entrada em operação dos primeiros widebodies em larga utilização em vôos domésticos foi acompanhada por uma campanha publicitária que destacava a chegada “de uma nova estrela na Cruzeiro”. Segundo os anúncios e folhetos da época, a empresa, com seus A300, conquistava a “liderança em jatos do futuro.”



Robert Zwerdling

Já no fim de sua carreira na Cruzeiro, A300 era visto regularmente em Guarulhos.



A moldura das portas e saídas de emergência agora em azul marinho: uma mudança de pintura em 10 anos de sua operação no Brasil.

De fato, os Airbus logo estabeleceram um padrão de conforto até então sem precedentes nas rotas domésticas. Com oito banheiros, seis galleys, quatro canais de música individuais, duas classes de serviço (primeira com 24 assentos e econômica com 210) e nada menos que 12 comissários cuidando do atendimento, os A300 tornaram-se os mais avançados e confortáveis jatos em serviço nas rotas domésticas e sul-americanas.

NAS CORES DA VARIG

Satisfeita com o desempenho do PP-CLA e CLB, a Varig reconfirmou as duas opções, mas desta vez decidiu colocar suas cores nas aeronaves. Em parte, porque os A300 fizeram mesmo sucesso junto ao público. A outra razão foi de caráter político: as autoridades norte-americanas fizeram questão de "lembrar" ao Grupo Varig que as rotas para Miami foram concedidas para a Varig e não para a Cruzeiro; seria mais "confortável" para as autoridades ianques ver taxiando pelo aeroporto da Flórida os Airbus decorados com o lcaro e a rosa-dos-ventos ao invés da constelação de cinco estrelas.

A Flap publicou em primeira mão a foto do PP-CLA em voo sobre a costa litorânea.



Os wide-bodies da Varig recebem um novo companheiro inteligente:

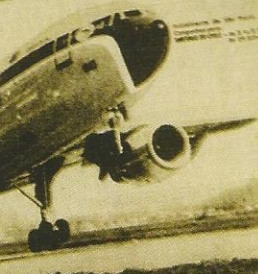
Airbus.



O Airbus é um wide-body. É, a exemplo do DC10-30 e do Boeing 747-200, o primeiro wide-body brasileiro com a pintura de quatro cores.

O Airbus é um avião todo para os dias de hoje porque, além das capacidades, é um avião econômico, fácil de operar e com um custo muito baixo. Por tudo isso ele foi escolhido pela Varig para atender a demanda de passageiros com mais segurança. Tanto na Classe Econômica (210 assentos) quanto na Primeira Classe (24 assentos).

Venha conhecer e sentir o prazer de uma viagem no Airbus da Varig. Você vai descobrir porque ele é um dos mais inteligentes wide-bodies de atualmente.



VARIG A maior frota brasileira de wide-bodies inteligentes.

Estrela das campanhas publicitárias, o A300 era chamado na Varig apenas de "Airbus".

Estes são os wide-bodies mais inteligentes. Por isso a Varig escolheu os três.



Nada mais lógico e racional para os dias de hoje do que exigir o máximo de segurança entre os meios de transporte e de segmentos de mercado mundial. Por isso a Varig escolheu os três, os mais modernos e seguros do mundo: o Airbus A300, o DC10-30 e o Boeing 747-200.

Os três são wide-bodies, ou seja, de grande porte, de grande capacidade, com o máximo de segurança e de conforto. Eles representam o futuro da aviação comercial brasileira, sempre fiel ao alto conceito de fluidez, eficiência e segurança que caracteriza os wide-bodies e as aeronaves da Varig. Um tipo de jato para cada tipo de viagem, solução inteligente para equipamentos inteligentes.

VARIG
A maior frota brasileira de wide-bodies inteligentes.

serviços que uniam Porto Alegre a São Paulo (Congonhas) e da capital paulista para o Rio, Salvador, Recife e Fortaleza. Outra aeronave ligava Congonhas a Brasília e Manaus.

Novamente, os A300 mostraram-se um sucesso de público.

Com a entrega dos primeiros DC-10-30 e início das rotas internacionais nos anos 1990, os A300 da Vasp viram seu prestígio diminuir. Mesmo assim, os Airbus foram utilizados por alguns anos nos vôos da empresa entre São Paulo e Buenos Aires. E, durante um breve período, um deles foi arrendado para o Lloyd Aéreo Boliviano, como mostra a foto.

DESPEDIDA NA VARIG E CRUZEIRO

Com o recebimento de mais jatos DC-10 e 747, os vôos internacionais da Varig já podiam contar com aeronaves de grande capacidade e alcance maior do que os A300B4 podiam oferecer. Assim os quatro Airbus do Grupo passaram a voar nas principais rotas domésticas e nas ligações com os países do Cone Sul, especialmente nos vôos para a Argentina.

A Vasp fez este belo folheto promocional para anunciar as inovações do A300.



Triste fim para o PP-VND: nas cores da Air Jamaica, aguarda um comprador, esquecido nas areias do Pinal Air Park, Arizona.



Com a inauguração do Aeroporto de Guarulhos em 1985, o principal mercado emissor do Brasil ganhava finalmente um aeroporto internacional de fato. A performance do A300 nas curtas pistas de Congonhas, principal atributo que justificava sua operação, deixava



de existir. Sendo assim, o Grupo Varig resolveu vender as aeronaves e padronizar sua frota de widebodies de média capacidade e alcance com o modelo 767, que a empresa começou a operar em 1986.

Assim, em 15 de março de 1982, o PP-CLB foi vendido e entregue para a Japan Air System, onde recebeu a matrícula JA8292. Em 7 de dezembro de 1989 foi a vez do PP-VNE, entregue à mesma empresa e matriculado JA8293. O PP-CLA e o PP-VND foram ambos vendidos à Air Jamaica em 1990. O CLA deixou o Brasil em 10 de maio de 1990 e assumiu sua nova identidade e matrícula, 6Y-JMR. O VND transformou-se em 6Y-JMS em 12 de junho. Ambos serviram à empresa jamaicana até o final de 1996, quando foram encostados nos desertos do Arizona.

Gianfranco Beting



FIM DA LINHA NA VASP

Ficaram no Brasil apenas os três últimos jatos entregues, justamente os três A300 da Vasp. Porém, ao final dos anos 1990, a Vasp começaria a enfrentar uma duradoura crise: os serviços internacionais começaram a ser gradativamente cancelados e, assim, a utilização do A300 voltou a ser exclusivamente doméstica.

Após 2001, a Vasp entrou em acelerado processo de retração de oferta e procura pelos seus serviços. Com uma geração de caixa cada vez menor, a empresa começou a encostar suas aeronaves. O PP-SNL foi o primeiro a parar, ainda em 2002, seguido logo depois pelo SNN e SNM. Este foi o último A300 a ver serviço ativo nas cores da Vasp e das companhias aéreas brasileiras. Um fim inglório e até mesmo injusto para esse que foi o primeiro jato widebody a operar nas linhas domésticas no Brasil.

O LAB arrendou um A300 da Vasp por um curto período; o jato realizou principalmente vôos entre a Bolívia e Miami.



Glória e decadência: acima, decolando de Guarulhos em 2002 e, ao lado, sendo canibalizado a céu aberto em Congonhas, em 2004: retrato acabado da crise da Vasp.