

An Emirates A380-800 aircraft is shown in flight against a dramatic sunset sky with golden clouds. The aircraft is viewed from a low angle, emphasizing its massive size. The word "Emirates" and the Arabic name "الإمارات" are visible on the fuselage. The tail features the UAE national flag colors.

O GLAMOUR DO A380

Adaptado por: Ernesto Klotzel

O A380 superou as expectativas mais otimistas das empresas aéreas. As pessoas chegam a mudar de voo para escolher este avião. Isso nunca aconteceu ou, pelo menos, nesta escala. Conheça os motivos desta preferência.





Ninguém deve ficar surpreso com a maneira pela qual o superjumbo ocupou o imaginário do público, muito parecida com o acontecido com o Boeing 747, há cerca de 40 anos.

Só é preciso olhar para a agitação vivida em Zurique quando a Singapore Airlines (SIA) o apresentou no início do ano ou quando a Emirates inaugurou os voos para Manchester em setembro.

Os voos do A380 tendem a acumular um número maior de reservas, o que explica o preço invariavelmente maior de suas passagens quando comparado com as tarifas dos voos em outras aeronaves.

As companhias aéreas estão se valendo dessa popularidade para operar o A380 também em rotas curtas – para as quais o A380 certamente não foi projetado – para servir de “vitrine” do seu melhor produto.

Durante os últimos meses, a Lufthansa tem divulgado seu A380 realizando voos locais. SIA e Emirates operam diariamente entre setores asiáticos e Hong Kong – a partir de Bangcoc, no caso da Emirates, e de Cingapura, com a SIA.

O melhor exemplo de “exposição em vitrine” foi a utilização pela Air France durante o verão de seu A380 em voos de apenas 340 quilômetros, ligando Paris/Charles de Gaulle a Londres/Heathrow. A empresa conseguiu inserir perfeitamente o curto trajeto ida-volta dentro da etapa de 8.700 quilômetros para Johannesburg.

O interesse despertado pelo A380 foi tamanho que, a despeito da concorrência do trem de alta velocidade, a Air France não teve dificuldade em preencher cada uma de suas 449 poltronas de classe econômica – embora o custo da passagem fosse superior ao cobrado em outras aeronaves nos voos Londres-Paris.

Em agosto, quando verifiquei o preço da passagem com três dias de antecedência, o vo



de ida com o A380 da Air France custava 180 libras, enquanto aqueles (ida ou volta) operados com o Airbus A320 normal de 125 lugares podiam ser adquiridos por apenas 79 libras. Quem ainda poderia afirmar que o trem rápido Eurostar era o meio de transporte preferido para chegar a Paris?

Anteriormente, no verão, Karsten Benz, vice-presidente da Lufthansa para Vendas e Serviços na Europa, afirmou que o A380 causou uma impressão tal que os passageiros estavam agendando suas viagens para poder voar com ele.

Ele declarou: “nosso A380 não opera todos os dias (na época dessa entrevista) entre Frankfurt e Tóquio e assim muitos passageiros nos perguntam quais os dias em que estes voos são realizados” (os voos se tornaram diários a partir de 4 de agosto).





nenhuma companhia aérea local encomendou ou recebeu o superjumbo. Empresas como a Air France, Emirates, Lufthansa e SIA ganham pontos com os asiáticos que prezam sua imagem ao desembarcarem de um A380 em Beijing, Hong Kong, Seul e Tóquio. A Lufthansa chegou ao ponto de batizar seu terceiro e quarto A380 com o nome das capitais da China e do Japão, o que é significativo quando se sabe que a empresa quase sempre deu o nome de cidades alemãs a seus aviões.

Benz disse: "Tóquio é um dos mercados mais fortes para a primeira classe no mundo. Johannesburgo (a terceira cidade para o A380 da Lufthansa) é muito forte quando se trata de negócios e, no inverno, também para passageiros da classe econômica. Assim, Beijing, Tóquio e Johannesburgo

representam os destinos mais nobres da nossa rede de rotas".

O A380 oferece uma vantagem operacional valiosa às companhias aéreas.

Maurice Flanagan, o vice-chairman executivo da Emirates, em entrevista a "arabian.business.com" afirmou: "eu não entendo porque as outras companhias aéreas têm sido tão lentas em se interessar pelo A380. Os resultados econômicos são fantásticos. Tivemos enorme vantagem, pois os custos assento-milha são muito mais baixos do que aqueles em outros aviões".

A Emirates encomendou 90 A380, cerca de quatro vezes mais do que qualquer outra companhia aérea. Além dos custos menores do assento-milha (inferiores a 20% em comparação a qualquer outra aeronave de grande porte, segun-

O A380 é estimado pelos passageiros porque eles apreciam suas cabines amplas e silenciosas. E, nos casos da Air France e da SIA, os que viajam na classe econômica são alvos de uma bonificação extra, pois seus assentos ficam no compartimento superior. No caso da Singapore Airlines, a pequena zona que fica atrás do compartimento superior tornou-se a mais popular de suas cabines de classe econômica.

Aproveitem essas vantagens enquanto há tempo. No próximo verão, a Air France vai mudar a classe econômica para o compartimento inferior, instalando as poltronas mais caras da econômica premium na parte de cima da aeronave. Os planos da SIA ainda não estão claros, mas se ela descobrir uma oportunidade rentável certamente também entrará em ação.

Deve-se destacar que os operadores do A380 estão focados no lucrativo mercado da Ásia, especialmente naqueles destinos de negócios onde





do estimativas da Emirates), a maior capacidade do A380 significa que as companhias aéreas podem atender a determinados mercados com menos voos – embora a falta de opções não signifique necessariamente boas novas para os passageiros, dependendo do ponto de vista.

Vamos considerar o voo Paris-Nova York da Air France, em que o A380 atende às necessidades atuais de tráfego com cinco voos diários em lugar dos seis do ano passado, ou a rota Zurique-Cingapura da SIA em que os dois voos diários com o B777-300ER foram substituídos por um voo único com o A380.

Nos concorridos voos Manchester-Dubai, a chegada do A380 significou que a demanda pode ser atendida sem ter de modificar a frequência diária de dois para três voos.

Por último, o A380 é uma aeronave “sob medida” para os mais concorridos aeroportos do mundo – ele pode aumentar o fluxo de passageiros em trânsito pelo aeroporto sem a necessidade de



criar espaço adicional na pista. Este fato tem relevância especial para London/Heathrow, que, salvo a ocorrência de uma reviravolta, é um dos aeroportos internacionais mais movimentados no mundo e que tem de se conformar com apenas duas pistas.

