

## AIRBUS A380 E BOEING B787 COM FALHAS TÉCNICAS OBRIGADOS A INSPECÇÕES

A380 as asas e B787 a fuselagem

«Os 68 Airbus 380 já em serviço vão ser obrigados a novas inspecções, culpa das asas. Já o rival B787 apresenta problemas na fuselagem

O A380 e o B787 representam estratégias distintas para um só mercado, avaliado em 75 mil milhões de euros: as ligações de muito longa distância. A Airbus e a Boeing coincidem na aposta na eficiência e velocidade, mas de resto tudo diverge. Um transporta o dobro das pessoas, o outro custa metade do preço. Um já voa há quatro anos, o outro estreou-se em Outubro. A Airbus investiu 12 mil milhões de euros no A380 e a Boeing gastou quase oito mil milhões com os B787. Agora encontraram novo ponto comum: falhas estruturais.

**A380 e as asas** A descoberta de 36 fissuras nas asas de um dos A380 da Qantas numa inspecção levou a companhia australiana a deixar este avião em terra, isto depois de a Airbus ter reconhecido em Janeiro a possibilidade de problemas semelhantes surgirem com frequência nestes aviões - culpa do design do aparelho, dizem.

A descoberta da Qantas foi suficiente para a Agência Europeia de Segurança Aérea (AESA) alterar as recomendações feitas no mês passado. Se na altura sugeriu que todos os A380 com mais de 1300 ciclos - aterragens e descolagens - fossem inspeccionados, agora aconselha que todos os 68 destes aviões já em serviço sejam inspeccionados antes dos 1300 ciclos. "É o resultado das primeiras inspecções que encontraram fissuras em quase todos os aviões", explicou a AESA. "Estas fissuras, se não são corrigidas, reduzem a integridade do avião."

"A nossa frota ainda é jovem, os A380 mais antigos concluíram agora os 900 ciclos o que nos dá margem para proceder às inspecções como se fossem rotina", reagiu a Lufthansa à Reuters. Já a Airbus não fez quaisquer comentários.

**B787 e a fuselagem** Na Boeing os problemas serão tratados de forma diferente, já que a maioria destes aviões estão por entregar - o projecto está com mais de dois anos de atraso. Para conseguir uma eficiência energética sem par, o 787 é o primeiro avião construído maioritariamente (50%) em material compósito - o resto é 20% alumínio, 15% titânio, 10% ferro e 5% de outros materiais. A norte-americana assumiu esta semana ter também identificado uma falha no 787, com alguma delapidação no suporte da fuselagem do mesmo. Com 870 encomendas pendentes, a descoberta destas falhas pode obrigar a fabricante a atrasar ainda mais as datas de entrega: a Boeing quer construir dez B787 por mês a partir do final do próximo ano - hoje faz 2,5 por mês - para acelerar o ataque ao A380.

Indústria desconfia Os problemas do A380 e do B787 podem, contudo, cobrar outro preço às empresas, com a indústria a ficar de pé atrás com estes dois investimentos, pois não é normal que aviões recentes apresentem problemas no processo de fabrico. Em resultado, Airbus e Boeing lidam agora com clientes que, se já andavam preocupados com os atrasos, agora estão também inquietos com a fiabilidade dos aviões. "Os problemas mostram que os fabricantes não têm estado atentos a todos os detalhes. Os dois aviões tiveram atrasos de 2/3 anos e mesmo assim apresentam problemas pouco usuais em projectos recentes", explicou à Reuters Jean-Pierre Casamayou, editor da "Air et Cosmos", publicação especializada em aviação.»