

O NOVO AIRBUS A350 JÁ VOA

«O novo Airbus A350 descolou esta sexta-feira às 8h00 GMT (10h00 locais) do aeroporto de Toulouse-Blagnac (Sudoeste da França), naquele que é o seu primeiro voo de teste, dando asas ao projecto da empresa europeia para competir com a americana Boeing no lucrativo mercado de longo curso. O novo jacto da Airbus levantou da pista Concorde do aeroporto em direcção a noroeste, debaixo de um céu parcialmente nublado e sob o olhar de mais de 10 mil funcionários da Airbus, que saíram das fábricas para ver o seu novo objecto de orgulho, além de centenas de cidadãos de Toulouse e funcionários do aeroporto.



O mais novo avião da Europa completou com sucesso o seu primeiro voo. Construído com materiais 50% mais leves do que os compostos de metal, como o 787 Dreamliner, o A350 voou durante quatro horas sobre o Sudoeste da França e Atlântico, antes de retornar a Toulouse, onde aterrou às 14h05 locais. Foram oito anos a desenvolver o projecto, que já terá custado mais de 11 mil milhões de euros. O voo foi operado por seis membros do departamento de voos de teste da Airbus, foi manobrado por dois pilotos, um britânico e um francês, e assistido por engenheiros que procederam a vários testes durante o voo. "O avião está a comportar-se muito bem", disse um dos pilotos, o britânico Peter Chandler, falando pelo rádio a uma altitude de 13.000 pés. "É um grande dia para a Airbus. Um voo inaugural não acontece com frequência. Não é como a indústria automobilística, onde se lança um novo modelo a cada dois anos ou até menos", disse Tom Enders, presidente da EADS, responsável pelo fabrico dos aparelhos da Airbus. Este é o pontapé inicial de uma campanha de ensaios previstos até final de 2014 do primeiro A350-900, o coração de uma gama de aparelhos com 270 a 350 lugares que se destinam a voar até 15 mil quilómetros sem escalas. As apostas são altas num jogo contra os Boeing 777 e 787, que dominam o mercado de longa distância, onde também compete o A330, que, apesar de tudo, consegue manter uma boa figura vinte anos após ter sido lançado. Será este aparelho que, gradualmente, deverá ser substituído pelo A350. O sucesso do programa A350 "vai garantir o futuro da indústria por 20 anos", disse o CEO da Airbus, Fabrice Bregier, pouco antes do primeiro voo. A Airbus acredita que o mercado de longa distância pode ultrapassar os 5000 aparelhos em 20 anos e tanto Bregier como o director comercial, John Leahy, afirmaram a sua vontade de tentar assegurar metade dessas vendas. As vendas devem exceder em muito as dos grandes aviões, como o gigante A380, que responde por apenas 262 pedidos e 103 entregas cinco anos e meio após o seu lançamento. Se a procura dos aparelhos de médio curso, com menos de 200 lugares, como o A320,

que é neste momento o maior concorrente da construtora europeia face à Boeing, continua três vezes superior à dos de longo curso, o preço destes últimos é três vezes mais alto: cerca 300 milhões de dólares (cerca de 225 milhões de euros) para cada um dos novos modelos. O primeiro voo ocorreu três dias antes da abertura, na segunda-feira, do salão aeronáutico de Paris, a Meca do confronto entre os dois rivais. Tom Enders disse na quinta-feira esperar receber centenas de encomendas no salão de Bourget. Este é um golpe de publicidade brilhante para a Airbus, já que a Boeing quer usar o certame para garantir que as dificuldades técnicas do Dreamliner pertencem ao passado. Os problemas de sobreaquecimento das baterias de lítio do aparelho levaram a que toda a frota de 787 ficasse parada durante três meses no início deste ano. Christophe Menard, analista da Kepler Capital Markets, em Paris, observou que, apesar dos 18 meses de atraso em relação ao calendário previsto para o desenvolvimento do A350, a Airbus está a ser mais rápida do que a Boeing com o 787, que entrou ao serviço no Outono 2011, com três anos de atraso. Um primeiro voo bem sucedido pode dar um impulso às encomendas do A350, ainda que inferiores às do 787 (613 contra 890). Os voos de teste durarão ainda 14 meses, esperando-se que com o A350 se evitem os atrasos industriais que ocorreram com o A380, que não pôde ser entregue senão no segundo semestre de 2007, dois anos e meio depois de um primeiro voo bem sucedido. A Airbus fez escolhas menos ousadas do que a Boeing para fiabilizar a industrialização do aparelho e evitar ter de desfazer e refazer todo os testes de componentes ou funções em aviões já construídos, um erro comum tanto no caso do A380 como do B787.»

artigo publicado no jornal "[Público](#)"
(14 Junho 2013)