

Flight Check

OPINIÃO DO PASSAGEIRO

DY7016: JFK-LGW

A Norwegian esta planejando voar para o Brasil brevemente. Trata-se de uma companhia pouco conhecida por aqui, e assim sendo, na melhor tradição da revista Flap Internacional, apresentamos uma matéria exclusiva e pioneira sobre os serviços da companhia. Este é o primeiro Flight Check em um voo low-cost/low-fare de longa distância. Embarcaremos em um novíssimo Boeing 787-8 Dreamliner da Norwegian e cumprimos a mais prestigiosa e competitiva ligação do Atlântico Norte: a linha que une Nova Iorque a Londres.

Texto e fotos: Gianfranco Beting

Era grande minha expectativa para conhecer o trabalho da Norwegian. Há algum tempo vinha acompanhando seu crescimento e o reconhecimento em relação à companhia. Seriam justos os comentários e críticas (das concorrentes) de que a companhia crescia à revelia das leis internacionais de tráfego? Seria a companhia apenas mais uma boa jogadora no campo da auto-promoção? Nada melhor do que testar em primeira mão, mas antes disto, um rápido flash-back para nivelar as informações.

A surpreendente companhia norueguesa tem uma breve, porém intensa e vitoriosa história. Fundada em 1993, a companhia teve um começo modesto, operando dois Fokker F-50 em serviços domésticos na Noruega, em parceria com a Braathens S.A.F.E. Os anos seguintes foram difíceis, com resultados medíocres e lento crescimento.





O radome branco não é o padrão de pintura normal da Norwegian e subtraiu muito da estética do jato.

Mas a companhia perseverou, estimulada por seus baixos custos. Somente em 2005 a companhia, através de seu CEO, Bjørn Kjos, anunciou lucro pela primeira vez. Em 2006, começou uma expansão transnacional, com cinco aeronaves sendo baseadas em Varsóvia. Em 2007, a companhia adquiriu a regional FlyNordic da Finnair e passou a server também a Estocolmo. Foi naquele ano que a empresa anunciou a compra de 42 Boeing 737-800, que viriam a ser entregues no ano seguinte. Ainda naquele ano, a companhia ocupou o espaço deixado pela falência da Sterling, na Dinamarca, para lançar sua base em Copenhagen-Kastrup. No ano seguinte, expandiu vigorosamente suas rotas, para 39 novos destinos. Um total de 10.8 milhões de passageiros viajaram

pela empresa, que cresceu 18% o número de passageiros transportados de 2008 para 2009.

O fato é que a cada dia que passa, a Norwegian com a partir de abril de 2016, a empresa promete uma rápida expansão com voos sem escalas para a África e América do Sul. Bogotá, Buenos Aires e Rio de Janeiro foram os primeiros destinos ventilados, embora a companhia ainda faça segredo e não divulgue oficialmente seus planos de rotas. De todo modo, com as Olimpíadas no Rio em 2016, é quase certo que o Brasil entre no mapa de linhas da companhia – e com isto, opções super econômicas de passagens tornem-se uma realidade nos voos que cruzam o Atlântico Sul. Na melhor tradição da Flap, saímos na frente e fomos descobrir os

O sistema Airshow é um dos mais avançados que já experimentei, com vários modos de exibição e possibilidades de customização. Realmente um show.



Controles individuais do sistema de entretenimento bem localizados na poltrona.



A Norwegian Utiliza em Kennedy a excelente sala VIP.

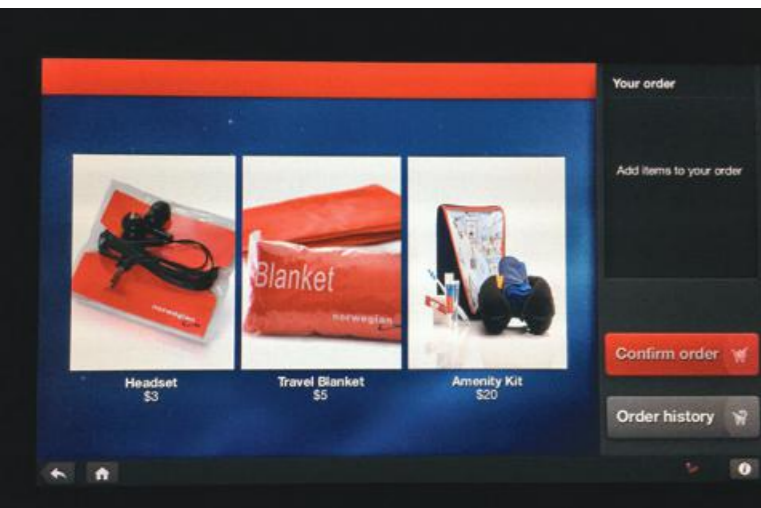


A proximidade da galley fica evidente nesta imagem. Uma pena: os comissários quase não me deixam dormir!

segredinhos dos serviços da companhia. Vamos lá: agora é hora de voar.

Tarde cristalina em Nova York. Uma forte massa de ar ártico tingia os céus de uma azul quase irreal, metálico. O ar seco e diáfano trazia uma temperatura na casa de sete graus célsius naquele começo de noite, no momento em que me apresentei no Terminal 1 do Aeroporto John Fitzgerald Kennedy (IATA: JFK; ICAO: KJFK). Próxima parada, o aeroporto londrino de Gatwick (IATA: LGW; ICAO: EGKK). Voaria em um novíssimo Boeing 787, operado por uma empresa que vem dando o que falar, a Norwegian Air Shuttle. Ela, sem qualquer cerimônia, registrou-se como companhia aérea na Irlanda e, como tal passou a ter o direito pelo acordo bilateral daquele país a servir os Estados Unidos. Sua entrada foi contestada pela empresas incumbentes, preocupadas com a novata. As companhias aéreas estabelecidas protestaram junto às autoridades, alegando que a Norwegian teria sido "astuta" (os termos foram outros) por aproveitar-se de brechas das leis de tráfego e registro de aeronaves para lançar, a custos baixíssimos, serviços aéreos regulares. O fato é que as autoridades europeias seguiram as leis ao pé da letra e a entrada da Norwegian em rotas do Atlântico Norte foram autorizadas. Uma delas, justamente na altamente disputada ligação entre Nova York e Londres, seria o voo que faríamos a seguir.

O check-in na zona H do Terminal 1 foi uma brisa: ninguém à frente e em minutos despachava minha mala e recebia meu cartão de embarque e um convite para usar a sensacional sala VIP da Korean. De cara já aprovei. De fato, pelas duas horas seguintes, aproveitei uma sala confortável, espaçosa, bem decorada e com wi-fi rápida e gratuita. Muito



Note o catálogo digital de venda a bordo. Vários itens eram oferecidos, mas nem todos estavam disponíveis.



Camarões de bom tamanho, servidos acompanhados por uma polenta, formavam um das duas opções de prato principal.



Sol brilhando lá fora. Abaixo de nós, uma sólida camada de nuvens cobria boa parte do Reino Unido.



bom mesmo. Desci para embarque por volta das 21h45. Nossa partida, estimada para as 22h30, aproximava-se. O embarque foi dado naquele exato instante, com prioridade para os passageiros viajando na Premium Class. Este é um dos diferenciais que os passageiros da Premium têm a seu dispor. Segundo a companhia, além do uso das salas VIPs, da franquia de duas malas de até 20kg cada uma e de embarque prioritário, os Clientes podem ainda usufruir de prioridade nas filas de imigração e inspeção de raio-x (Fast Track), assentos confortáveis nas cabines dianteiras, drinks servidos antes e depois da decolagem, jantar ou almoço com três pratos, café da manhã e reserva de assentos sem custo adicional. Além destes detalhes, as poltronas oferecem tomadas de força individuais, entradas USB, monitores de 14 polegadas com tecnologia "touch-screen" e um sistema de entretenimento de última geração. Hora de experimentar tudo isto.

Voaríamos no Boeing 787-8 matriculado EI-LNG, entregue novinho de fábrica à Norwegian em junho de 2014. Tinha portanto menos de 5 meses de uso. Foi o 787 de número 183 a deixar a linha de produção da fabricante, em Renton. Sua configuração é de 32 poltronas na Premium Class, dispostas 2-3-2 e apresentando 46 polegadas de espaço entre as fileiras. Havia ainda mais 259 na classe econômica, dispostas 3-3-3 e com espaço entre fileiras (pitch) de 31 ou 32 polegadas, dependendo da zona da cabine.

Nosso peso de saída seria de 178.000kg, muito abaixo do MTOW, 227.930kg. Levaríamos apenas 40.000 kg de JET A-1, ante uma capacidade de 102.000 kg, para esta primeira etapa, estimada em 5h57 de voo até Gatwick. O estimado de consumo nesta etapa era de pouco mais de 27.000 kg. O Dreamliner queima 4.500 kg de combustível, em média, por hora em voo em regime de cruzeiro. Praticamente a metade do que consomem aviões

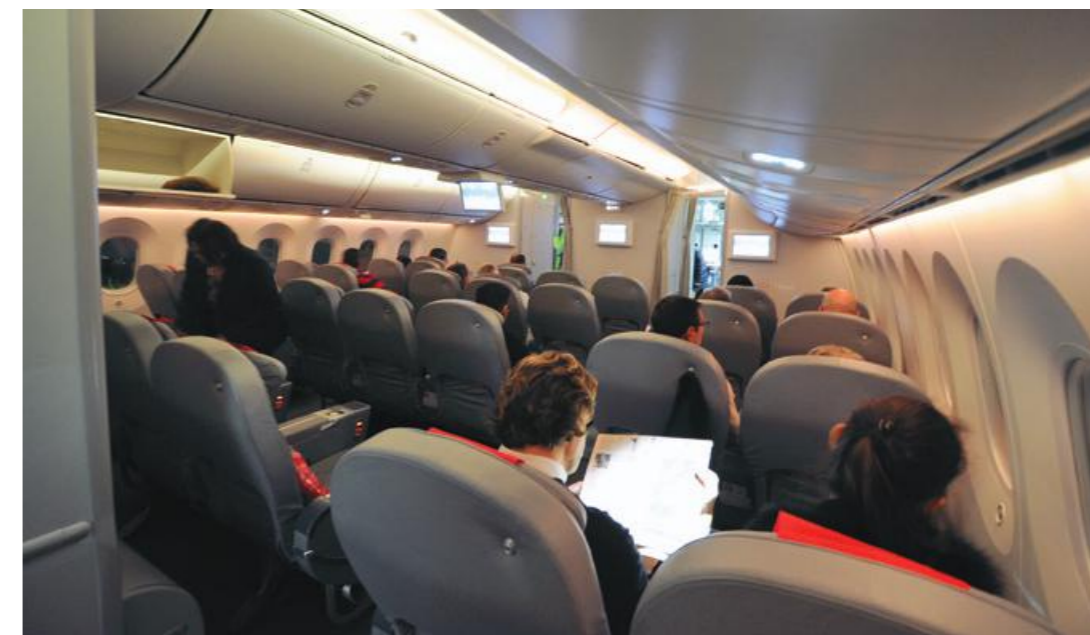
de gerações anteriores e de capacidade comparável. Este fato é amplamente divulgado pela Norwegian, em seus vídeos a bordo e outros canais e comunicação. Somente assim, indica a companhia, é possível oferecer as baixas tarifas que vêm fazendo sucesso entre o público. Bilhetes a US\$ 250,00 na econômica (one-way) ou pouco mais de US\$ 750,00 na Premium Class, eram oferecidos diretamente no site da empresa. Foi lá que comprei minha passagem, sem qualquer percalço.

Tudo pronto, portas fechadas as 23h20, fomos autorizados para partir e o trator empurrou o Dreamliner para o pátio as 22h30, cravado no horário publicado de partida. O par de motores Rolls-Royce logo girava de forma muito silenciosa. Rumamos para a cabeceira 31L, com pouco tráfego à frente, e alinhamos. Nossa partida deu-se as 22h49. Logo ultrapassávamos as velocidades programadas para aquela operação: V-1 e V-R de 149 nós e V-2 de

Aspecto da configuração interna da classe econômica premium do Dreamliner norueguês. As poltronas são de couro.



Aqui é possível ver a configuração 2+3+2 na cabine dianteira do 787.



A tripulação multinacional da Norwegian, em seus uniformes contemporâneos, mostra que ainda há espaço para se inovar mesmo em voos intercontinentais.



O café da manhã também veio apresentado em uma caixa prática e moderninha. Agradou.

155 nós. Decolamos e imediatamente cumprimos a saída por instrumentos Kennedy One, pela pista 31L, uma das mais longas e largas do mundo, com 4.423 m de comprimento por x 61 m de largura. Nossa subida, com transição em Breezy Point, indicou curva à esquerda logo após a partida, entrando na rota predeterminada. Os computadores de bordo mostravam que, se voassem em linha reta, seriam necessários voar 5.575 km até Gatwick. No entanto, como é preciso seguir as aerovias, a navegação prevista apontava um trajeto de 5.638 km.

Primeira altitude de cruzeiro 39.000, subindo, depois de algumas horas, para o nível 400 e finalmente, 410. Sem perda de tempo, um drink foi oferecido antes do jantar, enquanto a tripulação oferecia duas opções de pratos quentes: carne (sem

especificar como seria preparada e acompanhada) ou camarões. Optei pelos crustáceos, que eram três, de tamanho super respeitável, e estavam realmente muito bons, acompanhados por um molho leve de legumes e uma polenta saborosíssima. Antes, como entrada, uma salada de feijões e cereais bem saborosa, e de sobremesa um pavê de frutas do bosque. Vinho branco, servido direto no copo de plástico descartável, acompanhou. E um chá tipo "english breakfast", corretamente servido, deu conta dos trabalhos. A apresentação da refeição foi feita em uma caixa bem moderninha, as quantidades e aparência geral estavam bastante satisfatórias.

Já passava de meia noite, ou quase 90 minutos depois da partida, quando resolvi me recolher. A reclinção da poltrona era apenas razoável (o que

Nesta imagem pode-se constatar o limitado ângulo de inclinação das poltronas.



era esperado) mas estava tão cansado que dormiria até em pé. Numerada 5F, a cadeira era revestida de couro cinza e vermelho, e estava situada na última fileira da Classe Premium. Em retrospecto, é um lugar que deixa a desejar: fui acordado pelas gargalhadas e conversas incessantes da tripulação na galley que ficava exatamente ao lado de minha poltrona. Tentei dormir mas, logo outra gargalhada, comentário ou discussão mais inflamada elevava o tom e eu fazia acordar. Aquilo acabou por me obrigar a tomar uma providência: levantei-me e pedi, educadamente, que os comissários falassem mais baixo, no que fui prontamente atendido.

A noite foi curtíssima. Passava pouco mais das 9 horas da manhã em Londres, quando fomos acordados para o desjejum. Outra caixinha bacana, contendo frutas frescas, iogurte natural, granola, uvas passas, sucos, chá ou café. Aprovado novamente. Já era dia claro lá fora, mas a cabine era mantida em uma agradável penumbra graças à tecnologia revolucionária da Boeing, que mantém uma película (cuja densidade por ser controlada) entre as lâminas de plástico reforçado das janelas. Computados alguns desvios em rota e uma mudança de proa para permitir maior seqüenciamento na hora da chegada, em função de nevoeiro, o EI-LNG acabaria por voar 6.004 km em 5h55 minutos. Na média, voamos a mais de 1.000km por hora em relação ao solo, em função de encontrar fortes ventos de cauda que aceleravam nosso percurso.

Depois de negociar o pesado tráfego na aproximação ao sul de Londres, tocamos em solo britânico com notável suavidade as 9h44, 16 minutos antes do horário publicado de chegada (STA, Scheduled Time of Arrival). Desembarquei satisfeito por ter conhecido mais uma empresa aérea (agora são mais de 150) e experimentado meu primeiro voo em uma low-cost/low-fare intercontinental. Valeu a pena. ■



Avaliação: as notas vão de 0 a 10

Reserva: nota 10

Muito fácil navegar pelo site. Compra feita em minutos.

Check-in: nota 8

Ágil, mas poderia ter sido mais simpático.

Embarque: nota 10

Ordenado, com prioridade para a premium.

Assento: nota 8

Padrão de Premium Class, recebi o que paguei.

Entretenimento: nota 8

Excelente padrão. Monitores LCD grandes, acesso à programação on demand, revista de bordo correta.

Serviço dos comissários: nota 7

Foram eficientes, mas pouco consistentes. Para alguns, sobrou simpatia, para outros, um distanciamento desagradável.

Refeições: nota 8

Gostei do padrão e da apresentação moderna.

Bebidas: nota 6

Vários vinhos diferentes, mas apresentados direto em copos de plástico...

Nécessaire: sem nota

Havia no catálogo um bem completo, prático. Mas só poderia ser comprado na loja da companhia... estava esgotado. Ainda bem que havia trazido o meu.

Desembarque: nota 10

Rápido e bem organizado.

Pontualidade: nota 10

O voo chegou antes do previsto.

Nota final: 8,50

Comentário final: já havia voado no Boeing 787 (ANA e Ethiopian) e minhas impressões haviam sido as melhores possíveis. A expectativa para este Flight Check era mais focada em fazer meu primeiro voo em um modelo novo de negócios que vem sendo testado: o de viagens de longo curso e baixo custo. De maneira geral, gostei da experiência e poderia repeti-la mais vezes.

Destaco pontos positivos: o avião, novíssimo; o desenho de produto e o branding da companhia, bem moderninhos. A poltrona, OK. Valeu o preço pago. Aspecto que merece atenção: o atendimento (em solo e a bordo) me pareceu muito inconsistente. Até porque a tripulação é uma verdadeira ONU: gente de várias nacionalidades tripulam os jatos da Norwegian. A empresa está crescendo rápido e coisas assim acontecem quando se contrata muita gente muito rapidamente, mas acredito que é importante haver uma melhoria nesta área. Noves fora, recomendo a Norwegian como uma opção de baixo custo para sua próxima viagem entre a América do Norte e a Europa e do Velho Continente para alguns pontos no Extremo Oriente, mercados nos quais a companhia norueguesa dispõe de um número crescente de frequências, todas operadas pelos moderníssimos Dreamliner.