

Como será diferente voar com o coronavírus

Mais conforto *business* na classe económica: nenhum passageiro votaria certamente contra. Será que, com o distanciamento social, voar passará a ser mais agradável?

De **Julia Stanek** - 30.04.2020, 14h34m

Estar-se-á a vislumbrar uma solução para a eterna luta pelo apoio do braço da cadeira no avião? Se dependesse dos *designers* de interiores dos aviões, no futuro os passageiros deixariam de ser obrigados a partilhar o apoio dos cotovelos que separa os lugares. Cada um teria o seu — graças ao coronavírus.

Na verdade, o fabricante italiano de poltronas de aviões criou apenas um produto que deverá cumprir o princípio do distanciamento social: uma fila de três em que o lugar do meio fica virado ao contrário e separado dos outros lugares com uma divisória transparente. Os passageiros obterão assim pelo menos alguma protecção se entre os seus companheiros de viagem se encontrar alguém com infecção desconhecida por Sars-CoV-2. A Aviointeriors promove a sua mais recente criação com a promessa de «máximo isolamento entre os passageiros sentados lado a lado».

Será ainda preciso ver se esta ideia (com o encantador efeito secundário de apoios para os braços para todos) vencerá. Mas desde já, os passageiros frequentes, e não só, começam a questionar: como será mesmo voar em tempo de pandemia? Quando agora se exige que se mantenha uma distância de um metro e meio, ou até dois metros.

Série de fotos

6 imagens

Assim é possível voar com distanciamento social

1 / 6



As poltronas mais inteligentes? Com distância! Um fabricante italiano de poltronas de aviões criou um produto que deverá cumprir o princípio do distanciamento social: uma fila de três em que o lugar do meio fica virado ao contrário e separado dos outros lugares com uma divisória transparente.

AVIOINTERIORS

2/6



AVIO
INTERIORS

«Máximo isolamento entre os passageiros sentados lado a lado» — é esta a promessa publicitária do fabricante Aviointeriors.

AVIOINTERIORS



Com esta criação os passageiros obterão também alguma protecção se entre os seus companheiros de viagem se encontrar alguém com infecção desconhecida por Sars-CoV-2. Nesta imagem, os passageiros estão virados como habitualmente numa mesma direcção.

AVIOINTERIORS



As divisórias transparentes entre as poltronas podem ainda assim garantir alguma tranquilidade caso alguém tussa ou espirre.

AVIOINTERIORS

5/6



Será assim o futuro da aviação? A crise do coronavírus faz que actualmente seja raro vislumbrarmos um avião a cruzar os céus — e nos aeroportos alemães não se vê praticamente passageiro algum. No início de Abril, a associação de aeroportos ADV anunciou uma quebra da circulação de passageiros de quase 98 por cento comparativamente com o ano anterior — atingindo assim um «valor mínimo histórico».

AVIOINTERIORS



Poltronas que garantem mais espaço em pé: quando o mundo ainda não tinha sido afectado pelo coronavírus, a empresa italiana Aviointeriors já tinha criado esta peça de mobiliário: o cruzamento entre uma poltrona e um selim de bicicleta. A ideia é a seguinte: o máximo número de passageiros possível poderia assim viajar encostado em pé, sem deixar de dispor do seu próprio lugar. Mas o «Skyrider» nunca chegou a ser considerado comerciável. E neste momento também teria muito pouca utilidade. Em tempos de distanciamento social, as companhias aéreas já não podem sequer pensar em encher completamente as máquinas com mais passageiros.

AVIOINTERIORS

Já lá vai o tempo da falta de espaço?

No passado, as companhias aéreas competiam duramente para ver quem mais conseguia limitar o espaço que os passageiros tinham para as pernas. O cálculo era simples: quanto mais poltronas se instalasse num avião, mais bilhetes se vendiam e, logo, maior o lucro. Mas nada disto era bonito para o passageiro.

Quando as viagens profissionais e os voos de férias ainda faziam parte do quotidiano de muitos milhões de pessoas em todo o mundo, em fóruns *online* os passageiros frequentes trocavam apaixonadamente impressões sobre que lugar seria o mais confortável num determinado voo, de uma determinada companhia. Estudavam também as longuíssimas listas comparativas do portal SeatGuru, o qual indica meticulosamente as distâncias em mais de mil aviões em todo o mundo.

Ali ficamos a saber, por exemplo, que um Airbus A320 da American Airlines (em económica, curto curso) tem 120 lugares *standard* na cabina principal, que o espaço para as pernas é de 76 centímetros e que a medida entre dois apoios de braços é de 42 a 45 centímetros. E que tem mais centímetro, menos centímetro nos outros aviões.

Por mais quanto tempo se manterão válidos estes dados? Será que no futuro as companhias aéreas se verão na necessidade de reformular as suas aeronaves de modo a garantir a protecção contra a infecção?

A sugestão do lugar do meio virado ao contrário é certamente apenas uma primeira ideia. Uma outra consistiria em instalar simplesmente menos filas nos aviões, de modo que uma pessoa potencialmente infectada possa contagiar o mínimo número de pessoas possível. Quer isso dizer que em classe económica

teremos direito ao mesmo espaço para as pernas que em *business*? Isso custaria muito dinheiro às companhias aéreas. É que uma tal reformulação não resolveria o problema: as perdas na venda de bilhetes poderiam lançar para a ruína uma empresa já de si fortemente afectada.

Mas uma coisa é clara: os grandes apertos dentro do avião continuarão no futuro a ser ainda mais questionados do que antes da pandemia do coronavírus.

Nova disposição dos lugares e menos serviço

A crise do coronavírus faz que seja raro vislumbrarmos um avião a cruzar os céus — e nos aeroportos alemães não se vê praticamente passageiro algum. No início de Abril, a associação de aeroportos ADV anunciou uma quebra da circulação de passageiros de quase 98 por cento comparativamente com o ano anterior — atingindo assim um «valor mínimo histórico». Nalgumas companhias aéreas (entre as quais a Easyjet), a totalidade da frota está em terra, ao passo que outras (a Lufthansa e não só) operam segundo um plano de voos extraordinário.

Os poucos voos que a maior companhia aérea alemã ainda realiza seguem neste momento regras de distanciamento mais rigorosas: a Lufthansa bloqueia os lugares do lado, suspendeu as vendas a bordo e reduziu o serviço na cabina — não são servidas bebidas nem auriculares descartáveis. Com regras de distanciamento social como estas, a Lufthansa pretende ir ao encontro da recomendação de se garantir o afastamento físico. O desafio para já não é grande — a verdade é que neste momento quase ninguém pode viajar. A Lufthansa transporta actualmente apenas um por cento dos passageiros que transportava normalmente.

Na quarta-feira, a companhia comunicou no entanto que, a partir de 4 de Maio, voltará a manter vazio o lugar do meio nas filas de três lugares. Em contrapartida, os passageiros terão obrigatoriamente de usar protecção para o nariz e a boca, «tanto no aeroporto como a bordo», indica a empresa. A obrigatoriedade de usar máscara deverá vigorar, para já, até ao dia 31 de Agosto, em todas as companhias do Grupo, considerando-se que o uso de máscaras («por uma questão de sustentabilidade», a Lufthansa recomenda uma máscara de tecido reutilizável) proporciona uma protecção suficiente para a saúde. Afirma ainda que todos os aviões do Grupo Lufthansa estão equipados com filtros de ar da máxima qualidade, garantindo uma «qualidade do ar como numa sala de operações». Com a reduzida ocupação actual, os passageiros continuarão a ser distribuídos pela cabina, com o máximo espaçamento possível.

Também nos EUA apenas muito poucas pessoas embarcam nos aviões. A companhia norte-americana Delta introduziu igualmente uma série de medidas que pretendem garantir a segurança: ainda até ao final de Junho, todos os voos poderão levar a bordo apenas um número reduzido de passageiros. Quem fizer o *check-in* na aplicação *Fly Delta* irá constatar que não está disponível o lugar do meio em todas as filas da cabina principal, bem como nas classes Delta Comfort+ e Delta Premium Select.

O presidente da **Easyjet** Johan Lundgren sugeriu que, quando forem retomados os voos, se deverá deixar vazio o lugar do meio nas filas de três. Deste modo, a oferta de lugares no avião diminuiria desde logo um terço.

Jozsef Varadi pretende proceder da mesma maneira. O presidente da companhia *low cost* **Wizz Air** já declarou que não pretende alterar a título permanente a sua frota, mas que, quando chegar o momento, irá retomar as operações com menos passageiros a bordo. «Bloquearíamos um terço dos lugares nos aviões», afirmou à agência noticiosa Reuters. «Deste modo, um avião de 180 lugares passaria a ter 120 e um de 230 lugares passaria a ter 160.»

Contudo, Michael O'Leary, presidente da companhia *low cost* irlandesa Ryanair, considera que tais planos são «idiotas». De acordo com uma notícia do *Financial Times*, não pretende voar com lugares vazios. A razão para isso: «Com uma ocupação de 66 por cento não ganhamos dinheiro nenhum». Se o governo

irlandês definir o requisito de manter lugares vazios, então terá de pagar por isso, disse ainda O'Leary. «Caso contrário, não voaremos de todo.» A Europa deveria antes seguir o exemplo da Ásia e tomar «medidas mais eficazes» para o sector, sugeriu O'Leary. Os passageiros deverão ser obrigados a usar máscara e a temperatura deverá ser medida no aeroporto.

Medição da temperatura e uso de máscara obrigatório: o que poderá mudar no aeroporto

Estas medidas estão também a ser perspectivadas pelo sector da aviação alemão, conforme relata a agência noticiosa alemã DPA. De acordo com um documento emitido pelo Grupo, o uso de máscaras de protecção poderá passar a ser obrigatório se os voos voltarem a arrancar — durante todo o período de embarque, todo o voo e no desembarque do avião. No início da semana passada as companhias aéreas e os aeroportos terão acordado apresentarem uma tal proposta ao governo alemão para aplicação a nível nacional.

O plano de 20 pontos preveria adicionalmente inúmeras medidas para os aeroportos no sentido de serem cumpridas as especificações de distanciamento devido ao coronavírus, incluindo, entre outras:

- **Áreas e filas de espera mais arejadas**, recurso a **mais autocarros de passageiros** e **mais tempo para os processos de embarque** e para o processamento da bagagem.
- Adicionalmente, nos aeroportos de origem, poderá verificar-se especificamente a **temperatura dos passageiros**.
- Por princípio, os passageiros deverão **declarar logo no check-in que não têm doenças contagiosas**.

Na Ásia, estas medidas são já a realidade: «Traga por favor a sua máscara e prepare-se para que lhe seja medida a temperatura no aeroporto», escreve por exemplo a Emirates, dirigindo-se assim aos clientes que tenham de voar apesar da pandemia.

Como se podem proteger os assistentes de bordo

Assistente de bordo ou cirurgião? Para os proteger, algumas companhias equipam os seus colaboradores como se trabalhassem num hospital. Na Korean Air, por exemplo, toda a tripulação da cabina usa agora luvas, óculos e máscara de protecção e, nos voos de médio e longo curso, também fatos de protecção.

O novo vestuário de protecção da Philippine Airlines (PAL), por seu lado, já é menos clínico. Foi desenhado pelo *designer* filipino Edwin Tan — «the new normal», escreve ainda a porta-voz para a imprensa da PAL Cielo Villaluna no *Facebook*. A roupa deverá sobretudo proteger os colaboradores, mas também é importante que seja fácil de usar e que lhes permita desempenharem as suas funções. «Utilizamos um material não poroso mais pesado do que o material normalmente usado nos fatos de protecção», explicou o *designer* Tan. É por isso que assenta melhor.

Artigo original: https://www.spiegel.de/reise/fliegen-in-corona-zeiten-so-geht-social-distancing-in-der-luft-a-5e78388a-adba-49be-bf23-274f6703b86b?sara_ecid=nl_upd_1jtzCCtmxpVo9GAZr2b4X8GquyeAc9&nid=rllbdrav