Revista Eletrônica

TAPERÁ AERODESIGN

Volume 2 – Número 1 - 2022

A História da Airbus

Eduarda Ferreira Costa
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo
eduardaferreiracosta6016@gmail.com

Igor Soares Candiani
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo
igorsoarescandiani@gmail.com

Resumo

Este artigo tem como objetivo apresentar a história da Companhia Fabricante de aviões Airbus, desde antes de sua idealização até os dias atuais, além de falar brevemente sobre alguns modelos projetados pela empresa.

Palavras-chave

Airbus, Fabricantes de Aeronaves.

1 – Introdução

Durante as Guerras Mundiais, era evidente a necessidade de desenvolvimento de novas tecnologias, entre elas, a aviação. No entanto, a Europa, que vivenciava conflitos internos constantes, dificilmente superava o desenvolvimento estadunidense. Além disso, os governos frequentemente se apropriavam de algumas empresas para que outros projetos fossem desenvolvidos.

Em 1960, a França, através da *Aerospatiale*, aliou-se ao Reino Unido, com a *British Aircraft Corporation*, projetando o supersônico Concorde, surpreendendo tecnologicamente, mas considerado um fracasso economicamente. Em 1965, Henri Ziegler, executivo francês, aliou-se a empresas também francesas para trabalhar em um projeto originalmente pensado por engenheiros da *Hawker Aircarft*, dando vida ao projeto HBN-100. Em 1966, Roger Béteille, diretor técnico da *Sud-Aviation*, que desenhava um projeto denominado *Galion*, propôs uma junção entre a sua companhia e a *Hawker*, uma vez que seus projetos eram muito similares. Isso possibilitou a aliança entre França, Inglaterra e Alemanha, que ainda sofria com o pós-guerra e era escassa de funcionários, mas tinha projetos que eram de interesse; esses projetos foram chamados de *Deustche Airbus*. Em 1969, o Airbus A-300B teve seu primeiro voo. Sendo o primeiro bimotor de fuselagem larga (*wide-body*), o A-300B ainda inspira os aviões produzidos atualmente.

2 – Airbus nos anos 1960

Com a fundação da Airbus, finalmente consolidada em 1967, Roger Béteille, Henri Ziegler e Franz-Josef Strauss tinham de enfrentar, primeiramente, as críticas em relação ao projeto A-300, que tinha a intenção de ser bimotor. Naquela época, as aeronaves eram obrigatoriamente projetadas e construídas com três motores, haja vista que era uma tecnologia muito nova e ainda em desenvolvimento.

Tendo muitas desaprovações, a Airbus recebeu poucos investimentos e pouco material, como motores, que eram produzidos pela *Rolls-Royce*, que também produzia para o mercado americano, o que forçou a empresa a interromper o projeto temporariamente. Além disso, notou-se que a aeronave, planejada com 300 assentos, tinha um tamanho que não seria aceito pelo mercado. Por isso, reduziu-se para 250 assentos, dando origem ao A-300B, que teve seu primeiro voo apenas em 1972.



Figura 1 - Airbus A-300B em exibição no *Deutsche Museum*, em Munique.

3 – Airbus nos anos 1970

Para que o projeto Airbus A-300 tivesse sucesso e pudesse competir com o mercado americano, Roger Béteille teve algumas reuniões com companhias francesas, inglesas e, inclusive, americanas, afim de entender o que seus compradores desejavam, e também definiu que a empresa trabalharia com a língua inglesa, uma vez que essa era uma linguagem usada pela maioria das empresas que compravam ou produziam aviões. No entanto, para Béteille e Felix Kracht (que havia trabalhado nas primeiras linhas de produção da Airbus) era necessário que as aeronaves projetadas por eles tivessem uma visão futurista, e, para isso, seria necessário construir “famílias de aviões que cobrissem vários setores”. Assim, era necessário que o projeto da Airbus fosse o mais econômico possível: os fundadores projetaram um avião menor, com fuselagem reduzida e 25 toneladas mais leve que o A-300 originalmente fabricado. Também, a fabricante *Hawker* projetou uma nova asa, que permitiria alcançar altitudes maiores, mais rapidamente.

Assim, o A-300B nasceu. No entanto, mesmo com o sucesso da aeronave, a Air France queria aviões maiores. Por isso, foi criado o A-300B2, que tinha 270 assentos. A aeronave A-300 teve, efetivamente, o seu primeiro voo apenas em 28 de outubro de 1970, que fora muito bem sucedido. A-300 foi também a mais econômica, inovadora e confortável aeronave já criada no mundo.



Figura 2 - Airbus A-300B2 em voo.

Em julho de 1978, a Airbus lançou uma nova aeronave que, embora com um tamanho menor, tinha maior alcance que o modelo A-300. Denominada A-310, também foi construída com base em consultas às empresas compradoras. Um dos avanços tecnológicos abrangidos pelo modelo A-310 foi um novo painel que permitiu que piloto e copiloto pudessem monitorar informações sem a necessidade de um engenheiro de voo. Com isso, a Airbus finalmente tinha aviões de uma mesma família lançada que, graças à crise de petróleo de 1979, ganhou imenso espaço no mercado.



Figura 3 – Última viagem do modelo A-310 comprado pela FedEx.

4 – Airbus nos anos 1980

Com a ideia de uma família de aviões da Airbus, com os modelos A-300 e o A-310, o mais lógico era projetar o A-320, mas havia pressão para que o A-340 viesse. A Airbus, ainda com planos inovadores, implementou controles com a tecnologia *fly-by-wire*, sendo a primeira linha de aviões comerciais a iniciar o uso de computadores para controlar um avião, o que tornou as viagens mais fáceis e menos perigosas, especialmente em aviões menores com menor alcance e a produção dos aviões mais barata. Por isso, embora houvesse divergências dentro da própria Airbus, o A-320 foi escolhido para a próxima produção da companhia. Dessa maneira, a Airbus novamente revolucionou a tecnologia das aeronaves: o sistema FBW (*fly-by-wire*) deu maior liberdade aos pilotos, uma vez que o avião era dirigido por um computador, e não importaria o tamanho ou peso daquele avião, ele seria pilotado como qualquer outro. Sendo oficialmente lançado em março de 1984, a família A-320 obteve um resultado excelente em vendas, de modo que o modelo se tornou o mais vendido de todos, sendo que, ao fim de 1988, a Airbus tinha 900 reservas de 74 clientes, tendo entregado mais de 450.



Figura 4 – Modelo A-320 comprado pela cliente brasileira Azul.

Com o sucesso do A-320, a Airbus finalmente deu início aos modelos A-330 e A-340. Os aviões podiam comunicar-se entre si e com os aviões da família A-320, e tinham configurações muito semelhantes, o que permitiu reduzir o tempo e o custo para treinar pilotos. O modelo A-340 foi inaugurado em outubro de 1991, enquanto a sua versão reduzida, o A-330, foi lançada um ano mais tarde.



Figura 5 – Modelo A-330 comprada pela Avianca.

5 – Airbus nos anos 1990

Em 1991, tendo 16 fábricas na Europa, a Airbus começou a pensar em um projeto mais ousado: um avião com dois andares, cujo objetivo era transportar mais passageiros que qualquer outra aeronave, sob o argumento de que o século XXI precisaria de uma aeronave totalmente nova. Eventualmente, a rival Boeing também se interessou em uma tecnologia futurista, e, por algum tempo, as companhias chegaram a pensar em construir juntas um "superjumbo". No entanto, a Airbus permaneceu firme em sua proposta inicial, e deu o nome de A-3XX, levando esse nome para novas consultas realizadas nos anos seguintes. A Airbus percebeu, assim, que deveria projetar uma aeronave que atendesse às restrições ecológicas apresentadas ao momento. A Airbus também substituiu o transportador Super Guppy pelo A300-600 Super Transporter, também conhecido como Beluga, que é, ainda hoje, um dos maiores aviões que voam. Assim, a Airbus facilitou para que outras companhias aéreas comprassem suas aeronaves.



Figura 6 - O modelo conhecido como Beluga.

Em 1996, a companhia anunciou o projeto A-3XX, mesmo ciente dos riscos. Por isso, a Airbus decidiu aprofundar os estudos e continuar consultas para saber os interesses de seus clientes, estando em contato com quase 20 companhias aéreas. Ao mesmo tempo, trabalhava em um modelo maior do A-340 denominado A-340-500. Em 1999, a Airbus criou um setor com o objetivo de produzir aviões militares e o primeiro modelo foi nomeado A-400M. Finalmente, em 19 de dezembro de 2000, veio o lançamento industrial do A-3XX, agora carregando o nome A-380 e sendo conhecido como "carro-chefe do Século XXI".



Figura 7 – o Airbus A-380 teve seu primeiro voo apenas em 27 de abril de 2005.

6 – Airbus nos anos 2000

Em 2001 uma crise recorrente ao atentado da Torres Gêmeas fez com que toda a indústria da aviação entrasse em um processo de desaceleração econômica, fazendo com que até algumas empresas fossem a falência. Ironicamente, a desaceleração coincidiu com o rápido crescimento das companhias aéreas de baixo custo, especialmente na Europa. Essas, encontraram a família A-320 e A-319, ideal para suas rotas de curta distância, que combinavam cidades anteriormente não diretamente ligadas por via aérea. Esse novo mercado ajudou a Airbus contornar a crise, realizando mais de 200 pedidos em 2002.

No ano de 2003 a Airbus superou, pela primeira vez, a sua principal rival, a americana Boeing, na entrega de aviões. O total foi de 305 e representou 52% do mercado mundial, tendo nesse mesmo ano sua primeira missão ao planeta vermelho pela *Mars Express*.

Em 7 de maio de 2004 foi apresentado o A-380, uma nova aeronave capaz de transportar 525 pessoas em duas classes com um alcance de 15.000 km, representando um voo sem escalas da Europa para a Ásia, América do Norte e América do Sul. Ela foi considerada o carro-chefe da década dentro da

empresa, sendo um destaque especial na comemoração do 40º aniversário (do lançamento de seu primeiro programa de aeronaves).



Figura 8 – Primeiro voo realizado com o A-380.

Em 2009, a Airbus abriu a sua primeira planta fora da Europa, em Tianjin, na China, para a produção de aeronaves da família A-320.

7 – Airbus nos anos 2010

Após a crise econômica de 2010, a Airbus provou ser uma das empresas com maior resiliência do mercado, grande parte da atividade de vendas durante o ano seguinte foi focada no A-320, da popular família de aviões a jato A-320 da Airbus, lançada em dezembro de 2010 e acumulando 1.256 pedidos firmes de 23 clientes até dezembro de 2011, tornando-o o jato comercial mais vendido de todos os tempos.

Em janeiro de 2014, a Airbus passou por uma reestruturação do grupo, com a extinção da EADS e a fusão de três de suas empresas (*Astrium*, *Cassidian* e Airbus *Military*) em uma nova unidade, a Airbus *Defence and Space*. Outra divisão da EADS, a *Eurocopter*, passou a ser Airbus *Helicopters*.

A organização do grupo após a reestruturação em janeiro de 2014, passou a ser formada pelas divisões:

- Airbus;
- Airbus *Defence and Space*;
- Airbus Helicopters.



Figura 9 – Logo Airbus *Defense and Space*.

Airbus *Defence and Space* é uma divisão da Airbus responsável pelo desenvolvimento e fabricação de produtos destinados à aplicação aeroespacial e de defesa.

Em 2014, teve um faturamento global de €14 bilhões, com um lucro sem incidência de juros e impostos (EBIT) de €900 milhões. Em 2015, a ADS estava presente em 35 países, empregando cerca de 40 mil pessoas.

Por conta de sua efluência nessa área, a Airbus foi incumbida de monitorar as atividades dos satélites Galileo de seu lançamento até o ano de 2018, desde então, as cargas úteis de navegação de todos os satélites Galileo em órbita a partir de 2019 foram construídas pela Surrey Satellites Technology Ltd (SSTL) da Airbus.

- Airbus *Helicopters*:



Figura 10 – H-145M *helicopter*.

A Airbus *Helicopters*, (anteriormente *Eurocopter Group*), é o principal fabricante de helicópteros civis do mundo. A partir da fusão das divisões de helicópteros da empresa francesa *Aérospatiale Matra* e da alemã *DaimlerChrysler Aerospace AG* (DASA). No Brasil possui como associada a Helibras.

2014 também foi marcado pelo lançamento da linha Neo nos modelos A-320 & A-330, que dispunha de uma nova opção de motor, sendo considerados os aviões comerciais mais vendidos de todos os tempos, estes foram marcos nessa década na história da empresa.

Em 2016, inaugurou sua planta de produção nos Estados Unidos, na cidade de Mobile, no Alabama também para a produção de aeronaves da família A-320.

Em 2017, a Airbus assinou um acordo com a *Bombardier Aerospace*, para produzir os modelos de médio porte (até 150 passageiros) *Bombardier* série C. O acordo, em que a Airbus detém o controle majoritário para a produção das aeronaves, teve como objetivo fortalecer a concorrência com a Boeing.

Atualmente a empresa conta com dois grandes projetos na área da aviação que foram iniciados em 2018, o primeiro sendo o FCAS (Sistema de Ar de Combate Futuro da Europa) que consiste na junção da Airbus e à *Dassault Aviation* da França em um acordo histórico, que está programado para complementar, e eventualmente substituir, a atual geração *Eurofighter Typhoon* e os aviões de combate Rafale, o segundo é referente ao primeiro BelugaXL, super avião aéreo da Airbus, que realizou seu voo inaugural em 19 de julho de 2019.

8 – Considerações Finais

O intuito deste artigo foi de apresentar de forma resumida a história da fabricante de aviões Airbus.

9 – Referências

https://www.youtube.com/watch?v=mK4YfmiRYU8
https://www.airbus.com/company/history.html
https://www.airbus.com/company/history/aircraft-history/1968-1969.html
https://www.airbus.com/company/history/aircraft-history/1970-1972.html#A300firstflight
https://www.airbus.com/company/history/aircraft-history/1977-1979.html#bettingonairbus
https://www.airbus.com/company/history/aircraft-history/1980-1987.html
https://www.airbus.com/company/history/aircraft-history/1988-1991.html
https://www.airbus.com/company/history/aircraft-history/1991-1992.html
https://www.airbus.com/company/history/aircraft-history/1993-2000.html
https://www.airbus.com/company/history/aircraft-history/2018.html#BelugaXL
https://www.airbus.com/company/history/space-history/satellite-navigation.html
https://www.airbus.com/company/history/aircraft-history/2014.html#A320neo
https://www.airbus.com/company/history/helicopters-history/2008-2011.html#EC145