



EDIÇÃO ESPECIAL

AVIAÇÃO REGIONAL



O MUNDO AZUL SEIS DÉCADAS
DE VICTOR DE AVIAÇÃO



BRIEFING
**MARIO
SAMPAIO**

**FLIGHT
CHECK**
ROYAL
AIR
MAROC



SÃO PAULO CATARINA AEROPORTO EXECUTIVO INTERNACIONAL.

OPERAÇÃO 24 HORAS,
SEM ESPERA PARA POUSOS
E DECOLAGENS.



IMAGEM DO SÃO PAULO CATARINA AEROPORTO EXECUTIVO INTERNACIONAL



CONHEÇA
MAIS SOBRE
O CATARINA
AEROPORTO
INTERNACIONAL.

UM AEROPORTO À ALTURA DA AVIAÇÃO EXECUTIVA MUNDIAL.

- Criado dentro dos mais altos standards de segurança e qualidade
- Maior pista dos aeroportos executivos, com 2.450 m
- 50 mil m² de hangares e 50 mil m² de pátios
- 100 aeronaves hangaradas
- A 14 minutos de helicóptero de São Paulo e 30 minutos de carro
- Operação IFR diurna e noturna 24/7



 (11) **4130-4870**
 (11) **93439-9231**
Rod. Pres. Castello Branco, km 62

Parceria na
administração
operacional:

C.FLY
AVIATION

JHSF


SÃO PAULO
catarina
aeroporto
executivo
internacional



PARA CHEGAR AO SEU DESTINO,
PARA MANTER SUA AERONAVE EM MOVIMENTO,
PARA VOAR COM SEGURANÇA,
PARA REALIZAR SEU SONHO.
TUDO O QUE VOCÊ PRECISA EM UM SÓ LUGAR.



AVIÃO E HELICÓPTERO • FRETAMENTO | GERENCIAMENTO | MANUTENÇÃO | COMPRA E VENDA | SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS

bem-vindo a bordo



© panda beting

nossa tripulação

Fundador

Carlos A. Spagat (1944-2021)

Publisher

Gianfranco "Panda" Beting

Editor-chefe

Flávio Marcos de Souza

Redação

Rodrigo Cozzato (editor assistente)

Fábio Passalacqua (internet)

Direção de arte

Bianca Abellan / Paulo Marques (assistente)

Mídias digitais

Camila Zarzur

Comercial

Ursula Metz / Patrícia Moraes (assistente)

Relacionamento / Assinantes

Daniela Andriolli

Finanças

Sandra Valéria Nascimento

Flap International é publicada pela



o desafio regional

Segundo os dados mais recentes do IBGE, o Brasil possui 5.568 municípios. Um número impressionante, sob qualquer ângulo. Em um país de dimensões continentais, qualquer necessidade de deslocamento apresenta desafios. Quando se tem uma distribuição geográfica desses municípios ainda francamente concentrada em uma faixa que adentra apenas 50 quilômetros em relação à costa, logo se percebe que integrar e unir diferentes áreas de nossa vasta nação é uma missão no mínimo espinhosa.

Foi assim desde o descobrimento. E de certo modo, mais de 500 anos de lutas e conquistas depois, ainda há muito Brasil para ser desbravado, conhecido, explorado, visitado. Prato cheio para o desenvolvimento de um pujante sistema de aviação que una nosso imenso país, correto? Sem dúvida. Mas quando constatamos que pouco mais de 250 municípios no Brasil são servidos por voos regulares, dentre os mais de 2.500 que contam com o que se pode ser chamado aeroporto ou aeródromo, então percebemos o enorme potencial a ser explorado.

Quais as razões de não voarmos regularmente para mais localidades? Quais os fatores históricos, políticos, regulatórios, sociais, geográficos e concorrenciais que nos impedem de ver uma aviação regional voando mais alto?

Para responder essas e outras perguntas, entrevistamos Mário Sampaio, um dos criadores do sistema de aviação de terceiro nível, que viria a ser conhecido como SITAR. Ele relembra fatos importantes, que nos dão a clara certeza de que os desafios são, sim, proporcionais às oportunidades. Nosso editor Rodrigo Cozzato assina matéria que aborda as condições atuais, analisando o que pode, o que precisa e o que vem deixando de ser feito. Ele entrevistou os principais agentes do setor, e com a experiência que lhe é característica, assina belas páginas nesta edição, que merece ficar como referência sobre esse segmento.

Trazemos ainda outras matérias de interesse: um perfil exclusivo de Victor Lucas Fortes, um pequeno apaixonado por aviação, por aviões e por tudo que cerca o tema; a quarta parte de nosso voo pelas seis décadas da revista; o NOTAM, cada vez mais bem-trabalhado pela nossa tripulação, que analisa e informa com precisão e rigor jornalístico, contando agora com a colaboração do mais novo membro da equipe, o jornalista Fábio Passalacqua. E, claro, Lineu Carneiro Saraiwa, que não deixa passar nenhuma informação na aviação latino-americana, com o seu "radar" ligado ao máximo. Com esse talentoso e apaixonado time, continuamos fortes e ativos ao celebrar 60 anos de publicação. Uma data tão redonda quanto esta edição. Boa leitura!

Um abraço,

Panda Beting



valeu capa

A exuberante identidade visual especial do Grand Caravan da Azul Conecta valeu capa para esta edição da aviação regional. O polivalente monomotor foi fotografado em um dos aeroportos-chave da empresa, Jundiá, pelo talentoso Gui Mion.



www.facebook.com.br/flapinternational
www.twitter.com/revistaflap
instagram.com/revistaflapinternational
relacionamento@flapinternational.com.br



flapinternational.ig.com.br



A DIFERENÇA GULFSTREAM

Sua missão é nossa inspiração. Todo investimento que fazemos - em tecnologia avançada, fabricação de precisão e suporte ao cliente em nível mundial - é um investimento em você.



Gulfstream™

A General Dynamics Company

Pedro F. Ruiz, Vice-Presidente Regional de Vendas – América do Sul, pedro.ruiz@gulfstream.com

05 **BEM-VINDO**
o desafio regional

07 **CHECKLIST**
before take-off

10 **BRIEFING**
Mário Sampaio

14 **NOTAM**
notícias comentadas

26 **RADAR DO LINEU**
novidades da aviação comercial

30 **AVIAÇÃO REGIONAL**
um balanço do setor

40 **FLIGHT CHECK**
voando com a RAM

46 **O MUNDO AZUL DE VICTOR**
uma história incrível

52 **AEROLINHAS - TAAG**
a companhia de Angola

58 **6 DÉCADAS**
parte 4

64 **SPOTTING POINT**
imagens dos leitores

66 **ON APPROACH**
para a próxima edição

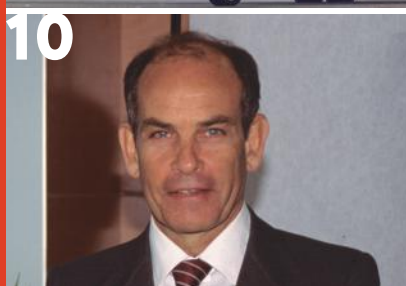


26

© rodrigo cozzato



40



10



58



© flávio marcos de souza

52



Brasil

Marta Vieira da Silva

Líder Global de Diversidade e Inclusão da LATAM

The logo for LATAM Airlines, featuring a stylized white bird icon to the left of the text "LATAM AIRLINES" in a bold, sans-serif font.

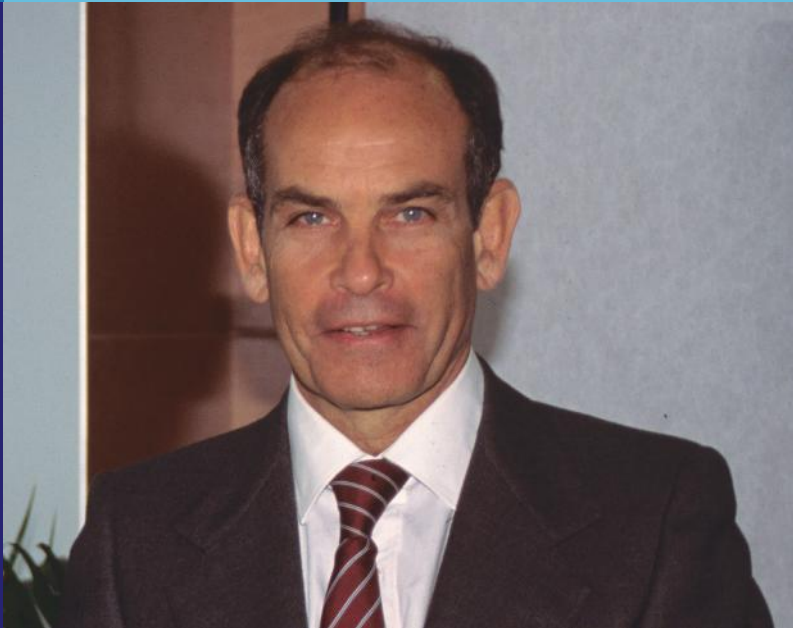
Sem fronteiras

A woman with long dark hair, wearing a light grey blazer over a white top, is seated in an airplane cabin. She is smiling broadly and holding a glass of red wine. In front of her is a table with a white tablecloth, a plate of food, and a blue quilted handbag. The cabin interior is visible, including the window and the overhead storage bin.

a bordo

HISTORIADOR AERONÁUTICO

Confira a seguir o bate-papo com o jornalista e historiador aeronáutico Mário Sampaio, cocriador do SITAR (Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional) nos anos 1970. No briefing desta edição, Sampaio, que escreveu durante muito tempo no “Jornal do Brasil”, relembra os principais desafios desse período.



Como nasce o SITAR – Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional?

O SITAR surgiu inicialmente da necessidade da Embraer de encontrar um mercado viável para o Bandeirante. Criado pelo francês Max Holste, ele nasceu originalmente para ser um avião de transporte militar para substituir o Beech D-18. O engenheiro Guido Pessotti e seu talentoso time retrabalharam o projeto original. A aeronave ficou maior, com mais capacidade de carga, motores PT-6 mais potentes e vários outros melhoramentos. Nascia aí uma aeronave capaz de servir o mercado regional. Mas não havia nenhuma empresa aérea regional no Brasil à época.

Apenas Transbrasil e Vasp haviam adquirido o Bandeirante.

É verdade. Mas eles trabalhavam como alimentadores para essas duas empresas, com abrangência limitada nas regiões Sul e Sudeste.

E como surgiu o contato com a Embraer?

Eu e meu falecido sócio e irmão, Paulo Sampaio, já tínhamos nossa empresa de consultoria e representação aeronáutica, a Multiplan. Como economistas formados, nossa especialidade era realizar estudos de viabilidade com foco na indústria aeronáutica. Tive-

mos contato com o pessoal da área comercial da Embraer e entendemos que haveria a oportunidade de dar um impulso nas vendas do modelo. Logo travamos contato com os queridos Ozílio Silva e Ozires Silva, que a princípio relutaram, mas depois aceitaram nossas ideias. Levamos um anteprojeto ao antigo DAC (Departamento de Aviação Civil), mas àquela altura eles andavam muito ocupados com a questão das fusões e aquisições envolvendo Varig, Cruzeiro, Vasp e Transbrasil. Uma vez equacionada essa questão – Varig adquirindo a Cruzeiro –, eles retomaram o interesse pelo tema regional, em meados de 1975.

Naquela época o Brasil tinha o menor número de cidades atendidas regularmente.

Sim. Em 1957, aproximadamente 350 cidades eram atendidas pelo transporte aéreo regular. Em meados dos anos 1970, esse número mal superava a casa de cinquenta municípios. A aposentadoria dos DC-3 e a substituição dos YS-11, FH-227 e AVRO por jatos suprimiu muitas cidades da malha aérea regular. Era necessário aumentar a capilaridade do sistema.

Aí entra a atuação da Multiplan na história.

Exato. Quando o DAC nos chamou para voltarmos ao tema, eles enten-

diam que tudo estava pronto para esse lançamento. Só que não era verdade. O Bandeirante poderia dar conta do recado, do ponto de vista aeronáutico. Mas era necessário criar condições econômicas para viabilizar a lucratividade de suas operações.

Outra vez, a Multiplan mostrou sua importância, certo?

Sim. Mostramos que era preciso criar condições econômicas para viabilizar esses serviços. Mostramos ao DAC e à Embraer que, com as tarifas da época, o ponto de equilíbrio de ocupação nas operações com o Bandeirante era de 126%. Simplesmente inviável.

Quais medidas foram necessárias e criadas para viabilizar o transporte regional?

Primeiro, praticamente eliminamos a concorrência, criando cinco zonas que seriam servidas com exclusividade, permitindo que empresários se interessassem em constituir empresas regionais. Segundo, um sistema de suplementação tarifária. Naquela época, as tarifas eram muito altas e, portanto, pouca gente viajava. Sugerimos, junto à área de planejamento econômico do DAC, dirigida então pelo brigadeiro Waldyr de Vasconcelos, criar um adicional tarifário de 3% sobre a venda de passagens domésti-

cas. Com esse montante, criamos um modelo que capitalizaria o segmento e que seria depois empregado para permitir o financiamento dessas empresas para a posterior aquisição dos Embraer Bandeirante.

Não é exagero dizer que a Multiplan é a madrinha do Bandeirante...

(Risos). É exagero, sim! Mas que o nosso projeto foi fundamental para as vendas do avião no Brasil, aí concordo. Voltando, esse fundo criado remuneraria as operadoras, baseado na proporção da capacidade de oferta, de cada empresa, de forma proporcional. Voou, transportou, recebe a suplementação proporcional. Os valores seriam repassados após a comprovação das operações e dos passageiros transportados mensalmente.

E como se desenvolveu a ideia de cinco regiões servidas com exclusividade?

A ideia original era a criação de cinco empresas aéreas regionais de mesmo tamanho, cada uma operando com oito aeronaves Bandeirante. Essa divisão seguia, a grosso modo, as cinco regiões geopolíticas do Brasil, mas se fizeram necessárias adaptações importantes, em função de características operacionais e interesses comerciais.

Assim, com essas medidas e ideias, os fundamentos do SITAR se tornaram realidade?

Sim. É claro que depois de um tempo, em função da competência administrativa e fatores de mercado, os tamanhos das empresas acabariam por variar. Umas se desenvolveram mais que as outras. Mas os fundamentos do SITAR estavam lá: o avião correto para as operações, o Bandeirante; segmentação de mercado, que impedia a sobreposição de linhas e eventual concorrência predatória; um fundo para subsidiar os custos das linhas regionais; e finalmente, mas não menos importante, um nível tarifário criado por decreto e que era 30% maior do que o valor, por quilômetro voado, dos serviços operados a jato. Como as etapas médias regionais são sempre mais curtas que os voos domésticos, operados com equipamentos maiores, esses 30% a mais por quilômetro voado não pesavam tanto assim no bolso dos passageiros. Desse modo, esse conjunto de quatro importantes medidas permiti-

ram o necessário retorno financeiro para o estabelecimento das linhas regionais. Logo surgiram várias interessadas.

Como por exemplo?

Vários grupos econômicos, de dentro e de fora da aviação, avaliaram a possibilidade de entrar nesse novo segmento de mercado. Inicialmente, Líder e Transbrasil cogitaram juntar forças para explorar o mercado do Nordeste, mas a parceria não foi adiante. Fizemos dezenas de estudos e apresentações a diversos interessados. Ao final, a Varig, junto à Top Táxi Aéreo, criou a Rio-Sul, cujo nome indicava as regiões e cidades servidas. A Transbrasil e o governo da Bahia lançaram a Nordeste. A Vasp e a TAM criaram a TAM Linhas Aéreas Regionais, cuidando de São Paulo e estados vizinhos. A Votec se lançou nas linhas regionais no Centro-Oeste. E finalmente a TABA, do coronel Marcílio Gibson, cuidou da bacia amazônica. Detalhe importante: também estabelecemos que nenhuma empresa aérea brasileira constituída à época poderia ter mais do que 33% do capital votante das novas regionais, de modo a manter as empresas com algum grau de independência.

Com a criação do SITAR, nasciam novas empresas, que anos depois iriam mudar o cenário da aviação brasileira como um todo.

É verdade. Mas ninguém tinha bola de cristal para poder prever que empresas como a TAM, por exemplo, iriam se expandir e deixar o âmbito da aviação regional. Mas, naquela fase, trabalhamos muito junto ao DAC e, com o decisivo apoio recebido pelo governo, promovemos reuniões para apresentação do conceito junto a diversos grupos interessados. Finalmente, em 11 de novembro de 1975, foi publicado o decreto número 76.590, criando oficialmente o sistema. Os primeiros voos partiram no ano seguinte. Desde então, o Brasil nunca mais teve um número de cidades servidas que fosse inferior a pelo menos uma centena.

Além do Bandeirante, outros aviões foram considerados para a criação do SITAR?

A princípio sim, estudamos aeronaves da Beechcraft e da de Havilland Canada, mas logo ficou evidente que

apoiar o Bandeirante teria um impacto extremamente positivo tanto na esfera política como, claro, no apoio direto a uma empresa genuinamente brasileira. A participação da Embraer, com apoio direto do coronel Ozires Silva, foi fundamental para abrir as portas do DAC.

Depois de criado o SITAR, vocês continuaram colaborando com o setor?

Sim, devido ao nosso grande envolvimento na modelagem do SITAR, a Multiplan assinou contratos de consultoria com quatro das cinco regionais. Trabalhamos muito tempo juntos.

O SITAR pode ser considerado um sistema alimentador para as empresas aéreas nacionais?

Não. Veja, as empresas regionais à época ligavam fundamentalmente as capitais estaduais às principais cidades dos respectivos estados. O papel delas era mesmo o de realizar ligações nas cinco regiões criadas. É bom lembrar que a Votec e a TABA não tinham empresas nacionais a elas associadas. A TAM com a Vasp, a Rio-Sul com a Varig, e a Nordeste com a Transbrasil eram um outro caso. Ainda assim, não se buscava grande conectividade com os voos domésticos principais. O foco era mesmo o fomento das linhas regionais.

Isso mudou muito e hoje o que vemos são parcerias das regionais com as grandes empresas domésticas.

Sim, é outro cenário totalmente distinto. A Azul Conecta já diz tudo no nome, conectada e alimentando a Azul em diversos mercados. A Voepass alimenta voos da LATAM e da Gol. E existem ainda empresas como a Abae-té, que ligam regularmente destinos regionais a grandes aeroportos. É outro cenário, novas missões e desafios.

Muito obrigado por essa verdadeira aula, meu caro Mário!

A Flap sempre esteve presente na minha vida. Mais do que atuar como consultor informal para nosso inesquecível Carlos Spagat, tenho muito orgulho das dezenas de matérias que ao longo dos anos tive a honra de assinar aqui para a revista. Que ela siga trazendo informação de qualidade por muitos e muitos anos.

Leasing Bradesco.

Transformar seus
objetivos em
realizações é nossa
prioridade.

Fale com seu gerente.

Entre nós,
você vem primeiro.



bradesco



Crédito sujeito a aprovação. Fone Fácil Bradesco: 4002 0022/0800 570 0022 SAC – Alô Bradesco: 0800 704 8383 SAC – Deficiência Auditiva ou de Fala: 0800 722 0099 Ouvidoria: 0800 7272 9933

F&Q BRASIL



Super Tucano para a OTAN

A Embraer fez o lançamento do A-29 Super Tucano, avião de ataque leve, reconhecimento armado e treinamento avançado, na configuração da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte), com foco inicial no atendimento às necessidades de nações da Europa. A nova versão da aeronave, denominada A-29N, incluirá equipamentos e funcio-

nalidades para atender aos requisitos operacionais da OTAN, tais como um novo datalink, single-pilot operation, entre outras modificações.

Tais funcionalidades aumentarão ainda mais as possibilidades de emprego da aeronave, permitindo, por exemplo, sua utilização em missões de treinamento JTAC, do inglês Joint Terminal Attack Control-

ler. Os dispositivos de treinamento serão igualmente atualizados para os padrões mundiais mais exigentes, incluindo realidade virtual, aumentada e mista.

Com mais de 260 unidades entregues em todo o mundo, a aeronave já foi selecionada por mais de 15 forças aéreas em todo o mundo, incluindo a dos Estados Unidos (USAF). 🌐



Phenom recordista de vendas

Pelo 11º ano consecutivo, a série Phenom 300, da Embraer, tornou-se o jato leve mais vendido do mundo, de acordo com a General Aviation Manufacturers Association (Gama). A Embraer entregou 59 jatos do tipo em 2022 para alcançar essa marca e, até o momento, acumula mais de 700 aeronaves vendidas. A série Phenom 300 está em operação em 36 países e soma quase um milhão e oitocentas mil horas de voo. Na categoria de jatos leves, o Phenom 300E pode voar a Mach 0.80, tornando-se o jato mais rápido em produção certificado para operação com um único piloto, capaz de atingir a velocidade de cruzeiro de 464 nós e alcance de 2.010 milhas náuticas (3.724 quilômetros) com cinco ocupantes e reservas IFR. 🌐



Kodiak pentapá

Com documentação aprovada recentemente pela autoridade aeronáutica dos Estados Unidos (FAA), a Daher passa a oferecer o Kodiak 100 pentapá,

hélice produzida em fibra de carbono e com cinco pás pela Hartzell Propeller. O novo acessório faz parte do programa de retrofit Top Prop, da Hartzell.

Ela pode substituir a hélice Hartzell de alumínio de quatro pás, agora equipamento-padrão no Kodiak 100. O novo produto foi anunciado pela Daher durante a Sun 'n Fun, nos EUA. O fabricante garante que a novidade produz operações mais suaves e sem perda de desempenho durante a subida e em cruzeiro. “Estamos entusiasmados em oferecer essa hélice como uma opção no Kodiak 100. Ela fornece uma atualização significativa em desempenho, diminuição de ruído e é consistente com o que há de mais tecnológico e desenvolvido para o Kodiak 900”, afirma Nicolas Chabbert, vice-presidente da Daher. “Ela oferece uma decolagem 5% mais curta, com menos vibração e voos ainda mais silenciosos”, garante J.J. Frigge, presidente da Hartzell. Durante voo de cruzeiro, o Kodiak 100 equipado com a nova hélice emite 77 dB de ruído, abaixo dos 85 dB exigidos pela autoridade europeia de aviação. 🌱



Arábia Saudita vai de **Boeing**

A Saudi Arabian Airlines (Saudia) encomendou 39 Boeing 787 e outras dez opções de compra. Estão incluídas as versões -9 e -10 do Dreamliner. O acordo faz parte do plano estratégico mais amplo da Arábia Saudita para transformar o país em um

centro de aviação global. No total, as companhias aéreas da Arábia Saudita anunciaram sua intenção de comprar até 121 Boeing 787, o que será o quinto maior pedido comercial em valor na história da fabricante norte-americana. Isso apoiará a meta

do país de atender 330 milhões de passageiros e atrair 100 milhões de visitantes anualmente até 2030. A Saudia opera atualmente mais de 50 aviões Boeing em sua rede de longa distância, incluindo o 777-300ER, e os 787-9 e -10. 🌱



otimismo italiano

Durante a participação na feira HAI Heli-Expo 2023, realizada em Atlanta, a Leonardo Helicopters falou sobre sua posição relativamente confortável nos últimos resultados obtidos. A fabricante se beneficiou de um mercado civil em recuperação e aumentou seus investimentos na área de defesa, com novas vendas nas plataformas militares

AW149 e AW169M. Em segundo plano, a empresa continua com os testes finais no tiltrotor AW609 e no Kopter AW09, este com novo motor, para colocar ambos em serviço nos próximos anos. A Leonardo espera que o mercado civil e parapúblico se recupere totalmente antes de 2024, com pedidos já acima dos níveis pré-pandêmicos. Há até sinais de

que a recuperação geral do mercado civil pode se estender ao segmento de petróleo e gás, há tempos em baixa. O offshore mostra uma forte tendência de recuperação da utilização da frota e dos pedidos, tanto em termos de expansão de capacidade quanto de modernização da frota, cujo destaque vai para os modelos AW169, AW139 e AW189. 🌐



Turkish no azul

A Turkish Airlines encerrou 2022 com lucro líquido de US\$ 2,7 bilhões, destacando-se em relação aos concorrentes graças à agilidade operacional, ampla rede de voos e mão de obra altamente qualificada. A companhia aérea turca completou o sexto trimestre consecutivo com lucro líquido, apesar do difícil ambiente operacional que persiste desde 2020 com o início da pandemia. A receita total foi de US\$ 18,4 bilhões, superando 2019 em 39%, um recorde. O transporte de cargas constitui 20% das receitas totais, US\$ 3,7 bilhões, e aumentaram 120% em relação ao mesmo período de 2019. A Turkish tem 394 aeronaves em sua frota e transportou cerca de 72 milhões de passageiros, com ocupação de 80,1% e 85,8% em voos internacionais e domésticos, respectivamente. 🌐

GRANDE OUSADO EM BREVE



Quatro Aeronaves, Centenas de horas de voo. Milhares de sistemas verificados. Voos de teste e um tour pelo mundo concluídos no Falcon mais avançado e confortável já visto, o Falcon 6X. Próximas etapas: certificação e entrada em serviço. Falcon 6X. Seu mundo expandido.

Falcon 6X

WWW.FALCON6X.COM | RODRIGO PESOA: +55 11 3521 7201 | RODRIGO.PESOA@DASSAULTFALCONJET.COM

**DASSAULT
AVIATION**



United Airlines retoma voos diários para Washington e amplia oferta para Chicago

© rodrigo cozzato

A United Airlines retomou no fim de março a operação diária entre São Paulo e Washington. Com a volta desse voo, passa a fazer todas as ligações entre Brasil e Estados Unidos que realizava em 2019, antes da pandemia. Além disso, a companhia informou que na rota de Chicago utilizará seus Boeing 787-10, configurados com 318 assentos, cerca de 15% a mais que no Boeing 777-200, utilizado anteriormente. A empresa, que completou 30

anos no país em 2022, já vinha realizando São Paulo/Guarulhos-Chicago, Houston e Nova York/Newark, e Rio de Janeiro/Galeão-Houston. Com as novidades, a United irá operar no Brasil com aeronaves Boeing 787-9 (foto), -10 e o 767-400. Os dois primeiros modelos possuem três classes: Polaris, Premium Plus e econômica. Em todos eles, a companhia oferece opções de refeições quentes completas e bebidas variadas, poltronas com sistema

de entretenimento de bordo individual on-demand, wi-fi, tomadas e entradas USB. Clientes da classe executiva United Polaris têm à disposição vantagens adicionais, como acesso a lounges VIP em aeroportos, embarque prioritário, assentos que reclinam 180°, convertendo-se em camas, serviço de bordo elevado, kit de amenidades, entre outras. Já os 767-400 são configurados com as classes Polaris e econômica. 🌐

A companhia indiana IndiGo anunciou no começo do ano que iria incorporar o primeiro jato widebody em sua frota para voar na rota Nova Délhi-Istambul. Em um acordo de wet leasing com a Turkish Airlines, a low-cost indiana arrendou dois Boeing

777-300 da aérea turca para realizar as operações. O primeiro, TC-LKA, entrou em serviço pela IndiGo em fevereiro e continua operando com as cores da Turkish, enquanto o segundo, TC-LKD, surgiu recentemente com as cores da aérea asiática. O

“Tripla-Sete” passou pelo processo de pintura nas instalações da Turkish Airlines e deve entrar em serviço em breve na rota Mumbai-Istambul. A aeronave foi reconfigurada para 531 assentos, sendo sete na executiva e 524 na econômica. 🌐



Big foot para 531 passageiros



HELICIDADE



HELICIDADE.
EXCLUSIVO PARA
APAIXONADOS
POR HELICÓPTEROS.

Helicópteros seminovos exclusivos
selecionados por especialistas.

FULL HELIPORT SERVICE

T: (11) 3767.3500 • VHF 130.37 • HELICIDADE.COM.BR



Azul em **dobro** em Congonhas

© rodrigo cozzato

A Azul vai dobrar o número de operações no Aeroporto de Congonhas, um dos mais movimentados de São Paulo. Dessa forma, a empresa passa a ofertar voos regulares da maior capital do Brasil para mais seis destinos: Brasília, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Recife e Rio de Janeiro. As vendas já estavam disponíveis aos passageiros desde o fim de novembro do ano passado, após a libera-

ção da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que autorizou o aumento de slots (pousos e decolagens) no aeroporto de Congonhas – antes eram 41 e passaram para 84 por dia, um aumento de 104%. A grande novidade foi o anúncio da rota Congonhas-Brasília, inédita na malha da Azul. Também ganhou destaque o retorno das conexões diretas com Porto Alegre e Curitiba, além da ampliação de

voos para Belo Horizonte e Recife, principais hubs regionais da companhia. Além disso, foi anunciado o aumento dos voos da ponte aérea Rio-São Paulo. Desses destinos, os passageiros poderão se conectar de Norte a Sul do país. A Azul escalou os aviões mais modernos da frota de 162 aeronaves para essas operações, dentre os quais o Airbus A320neo e o Embraer E195-E2. 🌍



Holanda na **proa**

Após semanas de reclamações contra as autoridades na Holanda, a jetBlue finalmente garantiu alguns slots no aeroporto de Amsterdã/Schiphol. Mas a aprovação ainda deixa o futuro da companhia aérea em Amsterdã na berlinda, já que esses direitos foram concedidos tempora-

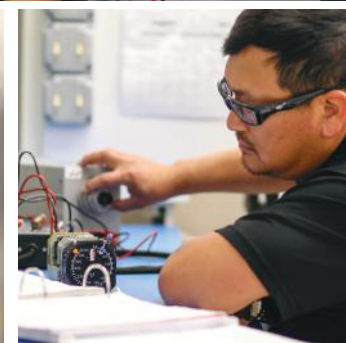
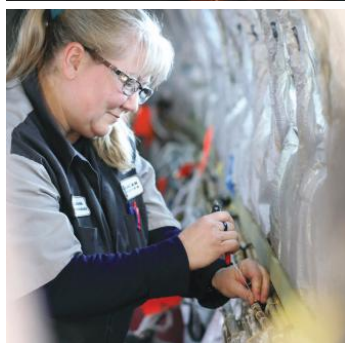
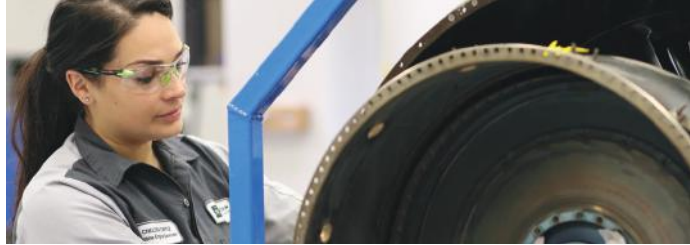
riamente, com os slots para o inverno 2023/24 ainda incertos. A companhia aérea com sede em Nova York quer operar um serviço diário de JFK e Boston/Logan usando seus Airbus A321LR, o mesmo mesmo modelo utilizado na rota para Londres. Mas o pedido de slot da aérea em Schiphol

em setembro, para o lançamento das operações no verão de 2023, foi negado. As tentativas da jetBlue de adquirir slots vagos por companhias aéreas, como flybe e Aeroflot, não tiveram sucesso e, quando nada funcionou, a companhia aérea recorreu a uma reclamação formal. 🌍

Serviços Completos de Aeronaves Executivas

Aquisição de Aeronaves & Consignação
Manutenção de Célula
Instalação de Aviônica
Assistência Emergencial (AOG)
Motor & APU
Serviços de Engenharia & Certificação
Serviços de FBO
Programas Especiais & Governamentais
Pintura & Interior
Peças, Aviônica, Instrumentos & Acessórios

Experience. Unlike any other.
www.DuncanAviation.aero



DUNCAN
AVIATION

A Duncan Aviation é a maior empresa familiar do mundo em prestação de serviços de jatos executivos.



Allan Orsi, Gerente Regional para a América do Sul e Central & Caribe. +55 (19) 3876.5032 | Allan.Orsi@DuncanAviation.com

NOTAM

notícias, fatos
e dados que valem
sua atenção



A EgyptAir recebeu o primeiro Airbus A321neo, tornando-a a primeira operadora aérea africana a utilizar esse tipo de aeronave. A empresa escolheu uma configuração com duas classes, com 16 assentos na classe executiva

e 166 na econômica. O moderno bimotor se junta à frota Airbus da EgyptAir de 12 A220, oito A320neos, dois A320ceos, quatro A330-200 e quatro A330-300. O voo de entrega de Hamburgo para o Cairo foi alimentado por

uma mistura de 34% de Combustível de Aviação Sustentável (SAF). A EgyptAir anunciou voos para São Paulo a partir de setembro. Será uma ligação semanal, às segunda-feiras, com os Boeing 787-9. 🌱



O aeroporto John F. Kennedy, em Nova York, iniciou oficialmente a construção do Terminal 6, como parte de um projeto de expansão anunciado anos atrás. Espera-se que os primeiros portões sejam abertos em 2026, com a construção con-

cluída em 2028. O novo projeto de terminal de US\$ 4,2 bilhões criará nove mil metros quadrados de espaço e contará com tecnologia de ponta, incluindo portões de check-in sem toque e áreas TSA automatizadas para uma experiência perfeita

para o passageiro. O espaço do terminal incluirá lojas e restaurantes, dez novos portões (incluindo nove portões para jatos widebody), uma nova praça para táxis e área de aluguel de carros compartilhada com o Terminal 5. 🚗

os planos da ATR



Após três anos difíceis por conta da pandemia de covid-19 e um ambiente econômico e geopolítico complexo, a ATR está pronta para crescer em 2023. No contexto dos problemas da cadeia de suprimentos em todo o setor, a ATR entregou 25 aeronaves novas e onze usadas em 2022. No entanto, a frota

global em serviço da ATR está agora próxima dos números pré-Covid, com 1.200 aeronaves voando, e a carteira de pedidos atual permanece em 160 aeronaves. No ano passado, foram criadas 150 novas rotas que utilizam ATR em todo o mundo. Agora que as restrições de viagens foram suspensas, a empre-

sa planeja lucrar com a alta demanda de reposição – 1.500 turbo-hélices nos próximos 20 anos –, explorar mercados como os Estados Unidos, aumentar sua presença no segmento de cargueiros e explorar novas oportunidades, como operações corporativas, governamentais e humanitárias. 🌍

Aena e os 11 aeroportos



© flávio marcos de souza

A Aena, por meio de sua controlada Aena Desarrollo Internacional, assinou o contrato de concessão de onze aeroportos no Brasil, localizados em quatro estados (São Paulo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Pará), pelo prazo de 30 anos, com possibilidade de estender por mais cinco anos. A empresa conquistou sua gestão em leilão público em agosto de 2022. Após a assinatura, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) deverá homologar o contrato para iniciar o processo de transição da gestão aeroportuária. Uma vez concluídos todos os trâmites, a Aena passará a administrar progressivamente os onze aeroportos, começando pelos de menor tráfego. Espera-se que a transição seja concluída no terceiro trimestre de 2023. Os aeroportos concessionados são os seguintes: Congonhas, Campo Grande, Uberlândia, Uberaba, Santarém, Marabá, Montes Claros, Carajás, Altamira, Corumbá e Ponta Porã. 🌍

mais mulheres

Na edição anterior, a Flap International prestou uma homenagem ao mês das mulheres com perfis de pioneiras e das que vivem a aviação no dia a dia. Março se foi, mas não o respeito e o tributo que elas merecem, sempre. Eternizaremos mais três nomes em nossas páginas agora.

Ana Paula Company, gerente de marketing da International Jet Traders

Logo que se formou em desenho industrial, Ana Paula Company teve uma breve passagem pelo setor bancário. Também concluiu o curso de piloto privado, e logo começou a trabalhar na Líder Aviação, onde atuava na importação e exportação de aeronaves, e também como na área de treinamento de pilotos. Desde 2001, trabalha na International Jet Traders, empresa dedicada na compra e vendas de aeronaves. Ela é responsável pelo marketing, administrativo e também suporte de vendas. Por quinze anos, sua empresa foi representante da Gulfstream no Brasil, período em que Ana era responsável pelo marketing e também pela organização de diversos eventos e participações do fabricante de jatos executivos em feiras, como a Labace.



Andreia Zwetsch, diretora comercial e marketing do Helipark

Andreia Zwetsch passou os sufocos típicos de qualquer adolescente. Aliados a eles, fez um bico aqui e outro ali para ajudar nos estudos de relações públicas. Conciliou a faculdade com uma agência de publicidade e, depois de formada, foi para uma agência de comunicação. Um dos clientes dessa agência era o Helipark, o primeiro contato “com esse segmento entranho, mas cheio de paixão”, como a própria Andreia define. Pausa de um ano para estudar inglês, e aí ela voltou em definitivo para o Helipark, onde está até hoje. É responsável pelo marketing desde então, e atualmente acumula a função de diretora comercial. Diferente de tantas mulheres que traçamos o perfil na edição passada, a executiva não escolheu entrar na aviação, mas resolveu ficar. “É um meio onde todos trabalham com muito amor e alegria, e isso é envolvente”.



Luiza Ferreira da Silva, piloto da USAF

A piracicabana Luiza Ferreira da Silva se mudou para os Estados Unidos aos 15 anos. Com 18, ingressou na Embry-Riddle Aeronautical University, tradicional escola de formação de aviadores. Aliou os estudos em ciências aeronáuticas com o programa Air Force Reserve Officer Training Corps, da Força Aérea dos Estados Unidos, a USAF. Em janeiro de 2020, concluiu o curso de piloto privado. No ano seguinte, assinou contrato com a USAF, garantindo ingresso como oficial assim que encerrassem os estudos. Isso aconteceu em maio de 2022, quando Luiza foi selecionada para começar a carreira de piloto militar e iniciar os treinamentos. Hoje com 22 anos, a brasileira sonha com a carreira militar, e já vislumbra onde pode estar daqui a vinte anos. “Quero me envolver também na área administrativa e operacional. Quero continuar próxima à aviação, encarregada de um esquadrão, mas estarei feliz e satisfeita independentemente de onde a força aérea me levar”. 🇺🇸





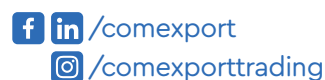
Líder em importação e exportação de aeronaves executivas

Conheça nossas soluções:

- ✈️ Coordenação no processo de compra/venda de aeronaves;
- ✈️ Assessoria em todas as etapas do processo de importação/exportação;
- ✈️ Soluções financeiras;
- ✈️ Consultoria jurídica;
- ✈️ Gestão fiscal, operacional e logística;
- ✈️ Compliance em todas as etapas do processo;
- ✈️ Comexport Management System (CMS) – sistema 100% em nuvem para acompanhamento do processo de importação/exportação;
- ✈️ Equipe experiente e especializada no segmento.

Contatos

+55 (11) 2162-1800 | 2162-1888 • aeronaves@comexport.com.br
www.comexport.com.br





© clement alloing

ARGENTINA

Aerolíneas Argentinas

Está reativando a rota Buenos Aires/Ezeiza-Montevideú, com três frequências semanais, que vão permitir a conexão com voos internacionais para Roma, Nova York, Cancún, Punta Cana, Havana, entre outros.

Buenos Aires/Ezeiza

Ainda no primeiro semestre deste ano, passará a ser servido pela Cubana de Aviación por um voo sem escalas, procedente de Havana. A Arajet, da República Dominicana, está em contato com as autoridades argentinas para voar regularmente entre Santo Domingo e Buenos Aires.

Flybondi

Anunciou que pretende expandir seus serviços para a Bolívia, Equador, Peru e Colômbia, além de fortalecer sua operação para o Brasil.

JetSMART

Em breve vai inaugurar a rota Buenos Aires-Chapelco com três voos semanais.

BRASIL

Azul

A partir de junho, passará a operar entre Belo Horizonte e Fort Lauderdale e, em setembro, entre Belo Horizonte e Orlando, as duas rotas com os Airbus A330-900neo. Os Embraer E195 PR-AUO (00697) e PR-AYI (00366) receberam as cores do Mercado Livre e retornaram à operação regular, agora como cargueiros dedicados. Incorporou à frota o Airbus A320-251N PR-YSN (11263, ex-F-WWDV), que foi trasladado de Toulouse para Ilha do Sal e Belo Horizonte/Confins. A próxima aeronave do tipo a ser incorporada em breve será o PR-YSO (11369, ex-F-WWBI).

Embraer

A K2 Airways, do Paquistão, é o mais recente operador dos Embraer E190 depois de receber o AP-BOG (00182,

ex-2-RBFA), anteriormente operado pela chinesa Mandarin Airlines como B-16827. Entregou recentemente os E175LR N757YX (17000935, ex-PR-EFD) e N758YX (17000936, ex-PR-EDV) para a Republic Airways, nas cores da United Express. O traslado foi na rota São José dos Campos-Manaus-Fort Lauderdale-Indianápolis. A canadense Porter Airlines recebeu mais um E195-E2, dessa vez o C-FKQR (19020082, ex-PR-EDJ), que foi trasladado de São José dos Campos para Barbados e Toronto.

Gol

Nos últimos dias de março o Boeing 737-8EH(F) PR-GGD (34275) iniciou seu voo de traslado de volta para o Brasil após ser convertido em cargueiro. Recebeu uma pintura diferenciada do Mercado Livre e do Mercado Pago, parceiros da Gol. Entrou em operação no início de abril.

LATAM

Desde março, aumentou consideravelmente sua oferta de assentos na rota São Paulo-Barcelona ao substituir os Boeing 767 pelos 777. São quatro frequências semanais. O Airbus A320-232 PT-MZU (1518) foi trasladado de Belém para Miami e Tupelo, onde será desmontado.

São Paulo/Guarulhos

A South African Airways está negociando o arrendamento de um Airbus A330-300 para atender São Paulo e

Perth, na Austrália. Em setembro deste ano, a EgyptAir deverá inaugurar a ligação sem escalas entre Cairo e São Paulo, inicialmente com voos fretados, que serão operados por Boeing 787-9, uma vez por semana. A partir de agosto, a ITA Airways, da Itália, vai criar quatro frequências na ligação Roma-São Paulo, passando então a operar onze voos por semana. E a partir de outubro, deve passar a voar diariamente de Roma para o Rio de Janeiro.

CHILE

Aerovias DAP

Receberá em breve o BAe Avro RJ100 (3245). Ainda com a matrícula M-ABOT, a aeronave foi trasladada de Cranfield para Malta, onde receberá as cores do novo operador.

JetSMART

Recebeu o Airbus A321-271NX CC-AWW (11209, ex-D-AZAK), batizado "Delfín Mular", que foi trasladado de Hamburgo/Finkenwerder para Keflavik, Nassau e Santiago. Iniciou em abril a ligação entre Santiago e São Paulo/Guarulhos. São cinco voos por semana.

LATAM

A partir de setembro, vai operar entre Santiago e Melbourne com Boeing 787-9. Retomou as operações entre Santiago e Porto Alegre, inicialmente com três frequências semanais operadas pelos Airbus A320. Após ser con-



© marcos junglas

vertido em cargueiro, o Boeing 767-316F CC-BDB (40590) retornou à frota pela rota Paya Lebar, Havaí, Miami. A LATAM Cargo vai lançar novos serviços ligando Quito, Los Angeles, Houston, Manaus e Campinas/Viracopos.

COLÔMBIA

Avianca

Inaugurou em março as rotas Bogotá-Ipiales com quatro frequências semanais operadas pelos Airbus A319, e Bogotá-Belo Horizonte/Confins. Medellín e Cartagena agora estão conectadas a Quito e Guayaquil, com a expansão dos serviços da empresa. Os voos são operados pelos Airbus A319. Depois de intensas negociações, as autoridades colombianas anunciaram no final de março a autorização para a integração da Viva Air com a Avianca. Para tanto, várias condições deverão ser atendidas, como respeitar os direitos dos clientes da Viva Air e a devolução de passagens adquiridas e não utilizadas.



O Airbus A320-214 N398AV (3988) recebeu pintura especial em sua cauda, em homenagem à Aviateca, da Guatemala. Diretamente do fabricante, recebeu as seguintes aeronaves: Airbus A320-251N N940AV (11226, ex-D-AUBC), Airbus A320-251N N942AV (11283, ex-F-WWIN) e o Airbus A320-251N N967AV (11219, ex-D-AVVA), trasladados para Goose Bay e Medellín. Outras aeronaves incorporadas recentemente foram o Airbus A320-214 N946AV (4924, ex-VP-CCZ), N944AV (4730, ex-VP-CCV), trasladados de Salina para Houston e Medellín. O Airbus A320-214 HK-5424 (7421) foi trasladada-

do de Roswell para El Paso e Medellín. O Airbus A320-214 HK-5425 (7392), ex-Batik Air PK-LUL, também foi incluído na frota. Retirou de operação os últimos dois Airbus A330-243.

Bogotá

A Viva Aerobus, do México, pretende começar a voar entre Monterrey e Bogotá em junho próximo, com Airbus A320.

JetSMART

A empresa chilena foi autorizada a se estabelecer na Colômbia e operar voos domésticos. O projeto inicial prevê a criação de uma base em Bogotá que, num prazo de três anos, deverá operar com doze aeronaves. Ao mesmo tempo, assinou carta de intenção de compra da empresa Ultra Air, o que agilizará sua entrada em operação no país, porém, nos últimos dias de março, desistiu do negócio.

LATAM

Em função da suspensão das operações da Viva Air, está incorporando cin-

co Airbus A320 para, com eles, suprir as necessidades do país com a criação de novas rotas. O aumento da frota, por consequência, obrigou a empresa a contratar novos pilotos, comissários e mecânicos, num total de 220 pessoas, priorizando ex-funcionários da Viva Air.

Satena

Recebeu em março o ATR-42-600 HK-5430 (1011, ex-OY-YFB), que foi trasladado de Billund para Keflavik.

Ultra Air

Em razão de problemas financeiros, suspendeu o pagamento das aeronaves

arrendadas e a venda de passagens. Os proprietários das aeronaves pretendiam retomar cinco delas. Ao mesmo tempo, a chilena JetSMART chegou a discutir a incorporação da Ultra Air, mas acabou desistindo do negócio e, no final de março, emitiu nota confirmando o cancelamento de todas as suas operações.

Viva Air Colombia

Com a suspensão de seus serviços, suas aeronaves começaram a deixar o país. Voaram da Colômbia para Tucson e Victorville os Airbus A320-214 HK-5274 (8561), HK-5275 (8657), HK-5276 (8485), HK-5278 (8595) e HK-5305 (8716). O Airbus A320-214 HK-5221 (3896) foi trasladado de Bogotá para a Cidade do México. Em Toulouse, estão estocados ao menos três Airbus A320-251NSL novos, que deveriam ser entregues à empresa colombiana: F-WWDC (1128), F-WWDK (11230) e F-WWBB (11242).

Wingo

Vai inaugurar a rota Cali-Aruba em julho próximo, com duas frequências semanais. Está reforçando suas operações no mercado doméstico com o lançamento de três novas rotas, além de aumentar suas frequências em determinadas localidades. A partir de Bogotá, vai passar a voar sem escalas para Barranquilla, Bucaramanga e Pereira. A Ilha de San Andrés terá um aumento de 58% nos voos que atendem esse destino turístico.

EQUADOR

Avianca

Solicitou autorização para voar regularmente com passageiros e carga para a República Dominicana, além de adicionar mais um destino no Peru, dessa vez, Cuzco. Recebeu em março o Airbus A320-251N N776AV (8280), que teve sua cauda pintada nas cores da Aerogal como uma homenagem à essa empresa.

Ecuacondor

Pretende iniciar suas operações em julho próximo entre Quito e Havana com Bombardier CRJ. Foi autorizada a operar a partir de Guayaquil com voos charter para vários destinos internacionais com aeronaves Bombardier e Embraer.

Equair

Recentemente, atualizou sua licença de operação com a inclusão dos equipamentos Boeing 737 MAX 8 e 9. Solicitou autorização para voar para a Colômbia (Medellín, Cartagena e Cali) e República Dominicana (Punta Cana) a partir de Quito e Guayaquil, com Boeing 737.

Quito

A Arajet, da República Dominicana, alterou seus voos de Santo Domingo para o país, que agora operam para Quito, em seguida para Guayaquil, de onde retornam, para Santo Domingo. São três frequências semanais. A Viva Aerobus, do México, vai voar de Cancún para Quito, três vezes por semana, sem escalas, com os Airbus A320 e A321.

GUIANA

Georgetown

Em março, passou a ser servida pela British Airways por um voo procedente de Londres, com escala em Santa Lúcia, com duas frequências semanais, operadas pelos Boeing 777-200.

PARAGUAI

Assunção

A espanhola Air Europa aumentou suas frequências na rota Madri-Assunção, que agora tem voos em todos os dias da semana. A Direção Nacional de Aeronáutica Civil, em conjunto com outros órgãos governamentais, busca por empresas que possam operar en-

tre Assunção e cidades dos Estados Unidos, principalmente Nova York e Miami, sem escalas.

Paranair

Reincorporou à sua frota o Canadair CRJ200LR ZP-CRT (7200), que nos últimos dois anos operou com a Air Nostrom, da Espanha, como EC-NPS.

PERU

JetSMART

Pretende aumentar a quantidade de rotas internacionais a partir do Peru. A primeira seria Lima-Santiago.

Lima

A partir de setembro, a espanhola Iberia vai passar a operar dois voos diários na rota Madri-Lima, exceto aos domingos, todos com os Airbus A350-900.

SKY Peru

Desde o início de abril, opera as novas rotas ligando Lima a Jauja e Tacna, com sete frequências semanais para cada destino, todas com os Airbus A320neo. A partir de julho, vai voar quatro vezes por semana entre Lima e São Paulo/Guarulhos.

SURINAME

Fly All Ways

A empresa tem autorização para operar voos fretados para os Estados Unidos desde 2021, e agora pretende realizar também voos regulares para aquele país, além aumentar suas

operações para destinos na América Central e do Sul, e Caribe. Em março, suspendeu seu plano de operar de Paramaribo para Belém via Caiena.

Surinam Airways

No início de março, o Airbus A340-313 F-WTAJ (921) estava em Amã, na Jordânia, ainda nas cores básicas da Air Belgium, sendo preparado para entrega. Foi trasladado de Amã para Paramaribo, nas mesmas cores, mas com letrados e logo na cauda. Será rematriculado PZ-TCW.

VENEZUELA

Albatros Airlines

Colocou em serviço o Douglas DC-9-82 (49987), que é operado pela Nella Airlines. Vai reativar em breve o Boeing 737-5L9 YV3001 (28995). Originalmente recebido em 2015, estava desativado.

Conviasa

Inaugurou a rota São Vicente-Havana, sem escalas, com Embraer E190.

Trasmandu

Recebeu o Boeing 737-4Y0 YV3542 (26073, ex-N639CS), que foi trasladado de Opa Locka para La Romana e Caracas.

Turpial Airlines

Já está operando entre Valencia e Bogotá.



© Fábio Passalacqua

MÚLTIPLOS DESTINOS, UMA SÓ PAIXÃO: VOAR.



voepass.com.br

ou ligue: (16) 4000-1777
ou consulte seu agente de viagens.



AVIAÇÃO REGIONAL 2023

texto: Rodrigo Cozzato

CENÁRIO DESAFIADOR

© flávio marcos de souza



Como um país continental, com oito milhões e meio de quilômetros quadrados e mais de 5.500 municípios, o Brasil continua extremamente carente de uma aviação regional sustentável e desenvolvida. Muitas cidades só se conectam com outras maiores por meio do modal aéreo, principalmente nas regiões Norte e Nordeste. A carência de uma infraestrutura aeroportuária adequada historicamente sempre foi um entrave para o desenvolvimento dessa aviação no país, e a falta de uma política clara para fomentar o segmento é evidente há anos.

Desde o programa SITAR (Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional), nos anos 1970, houve pouco desenvolvimento. Inúmeras companhias surgiram e desapareceram tempos depois, principalmente com o término da suple-

mentação para o setor. Podemos listar várias empresas aéreas que deixaram de voar entre meados dos anos 80 e o final da década de 2010, como a TABA, Tavaj, Votec, Meta, Presidente, Penta, Cruiser, NHT, Noar, Sol, Team, Rico, Sete, entre outras.

Na atualidade, restaram poucas companhias, e com muito trabalho a fazer. Elas sofrem com uma logística carente em muitas cidades onde operam, tornando desafiadora a continuidade de suas atividades. O combustível caro e as taxas aeroportuárias contribuem para margens de lucro cada vez mais estreitas em um universo muito complexo. Abaixo, listamos companhias áreas regionais que atuaram nos últimos três anos na aviação regional brasileira.



ABAETÉ LINHAS AÉREAS

A Abaeté Aviação nasceu em 1979, em Salvador, oferecendo serviços de pista, hangaragem, compartilhamento de aeronaves, fretamento, táxi-aéreo e remoções hospitalares. Ela tem em sua frota cinco Cessna Grand Caravan 208 para até nove passageiros. Com a divisão de táxi-aéreo, soma 16 aeronaves ao todo. Em dezembro de 2021, chega a Abaeté Linhas Aéreas, para o transporte regular de passageiros. Inicialmente, a empresa tem operado para dois destinos altamente turísticos do litoral baiano: Península de Marau e Morro de

São Paulo. Os voos partem da capital, Salvador, e são operados pelos monomotores da Cessna com etapas de até 30 minutos de voo.

A partir de maio, passa a vigorar o acordo de codeshare firmado entre a empresa e a Gol, que permitirá que passageiros que desembarquem em Salvador voem até os dois destinos da Abaeté. Serão inseridas duas novas rotas ainda este ano: Boipeba, na Bahia, e Mucugê, na Chapada Diamantina. O acordo está atualmente em fase de integração de sistemas.

Desde que começou as operações regulares de passageiros, os cinco Caravan da Abaeté realizaram mais de 1.500 operações em aproximadamente 700 horas de voo, transportando dez mil passageiros. Os principais objetivos da empresa para 2023 são reforçar a frota e duplicar a quantidade de passageiros transportados, usufruindo da parceria com a Gol. Ela quer também assinar acordos com outras companhias aéreas e incrementar mais voos a partir do ano que vem.

Em 2020, a Abaeté passou a integrar a Abear (Associação Brasileira de Empresas Aéreas), e, em abril de 2021, recebeu a certificação ISSA (Avaliação Internacional de Segurança Padrão da IATA – Associação Internacional do Transporte Aéreo), tornando-se a primeira empresa do Nordeste a obter o selo internacional. A certificação foi conquistada novamente no ano seguinte, atestando o alto padrão de desempenho em segurança operacional. Também em 2021, a Abaeté ingressou na ALTA (Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo), o que agrega valor para o desenvolvimento da empresa.

Este ano, a empresa investiu na implantação de um novo sistema de venda de passagens aéreas, o AeroCRS. Essa plataforma possibilita a integração entre companhias aéreas bem

como a aquisição de tíquetes por outros canais de vendas. “Queremos outras empresas aéreas para trabalhar com acordos comerciais”, afirma Héctor Hamada, CEO da Abaeté. O AeroCRS possibilitará que a empresa cresça como linha aérea regional, além de projetar a expansão do modelo criado na Bahia para outros estados.

Por fim, a Abaeté afirma que para a aviação regional brasileira se desenvolver, é preciso uma legislação específica, que dê incentivos estaduais na parte fiscal, disponibilidade de linha fiscal atrativas para aquisição de equipamentos e política eficiente no combate à prática de dumping.



a Abaeté tem cinco Caravan e voa regularmente para dois destinos turísticos na Bahia

A experiência Azul feita sob medida

Conheça os serviços de fretamento para passageiros e cargas da **Azul Conecta**.

A maior frota de **Cessna Grand Caravan** do país conta com o padrão segurança e inovação Azul e muito mais!



Treinamento em simuladores para aeronaves Grand Caravan



Soluções ou consultoria em serviços de manutenção aeronáutica



Voos privados com horários, datas e destinos flexíveis

Para mais informações, contatar comercial.conecta@voeazul.com.br

Azul 
[conecta]

VOEPASS LINHAS AÉREAS

Baseada em Ribeirão Preto, no interior de São Paulo, a Voepass foi fundada em julho de 1995 com seu primeiro nome, Passaredo Transportes Aéreos. Munida de uma frota de turbo-hélices Embraer EMB-120, voava de sua base para diversas cidades no país, como Teresina, Goiânia, Brasília, São Paulo, Curitiba, São José dos Campos, Belo Horizonte e Vitória da Conquista.

Pouco tempo depois, passou a voar regionalmente com os jatos de fabricação brasileira ERJ-145, da Embraer. Ano a ano, a Passaredo foi investindo na renovação da frota e em novos destinos, e chegou a ter 18 jatos. Que também foram substituídos gradualmente pelos turbo-hélices franceses ATR 42 e 72. Entre altos e baixos, acordos de codeshare com Gol e LATAM, um plano de recuperação judicial bem-sucedido e a compra da MAP Linhas Aéreas, em 2019 apresentou nova identidade visual e nova marca, passando a se chamar Voepass.

Hoje a empresa tem 15 ATR em sua frota e outros cinco em encomenda. Em 2022, eles transportaram pouco mais de 705 mil passageiros e 55,1 mil quilos de carga em 18.325 operações, que resultaram 21.563 horas de voo. Voa para 38 destinos em todas as regiões do país.

Em 2020, obteve a certificação IOSA, que é um programa internacional de excelência operacional da IATA (Associação Internacional do Transporte Aéreo). Para 2024, os planos são expandir a quantidade de destinos servidos e aumentar a capilaridade para as empresas às quais a Voepass atua como “feeder”. Atualmente, mantém acordo de codeshare com a LATAM, que permite aos passageiros dessa empresa diversas opções de integração de voos domésticos e internacionais. O acordo com a Gol foi desfeito e se encerrará em maio.

Também em maio, a Voepass irá reformular sua malha aérea após solicitar diversas rotas e novos destinos no país – alguns deles já eram operados pela empresa, mas em parceria com a Gol. As novas frequências serão nas cidades de São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Guarulhos, Vitória da Conquista, Barreiras, Salvador, Brasília, Araguaína e Tefé. Entre os novos destinos solicitados, quatro ficam no Amazonas: Barcelos, Manicoré, São Paulo de Olivença e Santa Isabel do Rio

Negro. No Nordeste, solicitou as ligações entre Fortaleza e Aracati, Recife, Feira de Santana e Salvador, e Recife, Salvador e Valença. Por fim, no Sul, haverá voos de Porto Alegre para Joinville, Pelotas, Santo Ângelo, Santa Maria e Uruguaiana.

Questionada sobre os desafios no setor e como o governo poderia ajudar na propagação de mais destinos e cres-

cimento das companhias aéreas regionais, a Voepass reconheceu que o maior desafio é o elevado custo dos serviços, além de alguns gargalos de infraestrutura em aeroportos de baixa demanda. “Acreditamos que uma política pública de incentivos pode ser um catalisador do crescimento do transporte regional no Brasil”, afirma em nota.

© Fábio Passalacqua



© Flávio Marcos de Souza



© Beccaripho



a frota da Voepass é padronizada nos turbo-hélices ATR

É viajar pela Bahia que você quer? Vá voando, vá de Abaeté!



Morro de SP

Frequência diária – 23 min.



Península de Maraú

Frequência semanal – 30 min.



Passagens em até
4X sem juros.

/ Início da Linha Aérea Regular: dezembro de 2021.

/ Mais de 8 mil passageiros transportados.

/ Mais de 1500 voos desde o início da operação.

/ 44 anos de história.

/ Pioneira na aviação nacional.

/ Referência em aviação regional.

Nascemos com o objetivo de levar o serviço aéreo a localidades que não eram atendidas pela aviação comercial. Hoje, com foco no turismo de alto valor agregado, temos como missão, conectar destinos únicos para o Brasil e o mundo de forma ágil, segura e confortável.



voeabaete.com.br



[in](#) [f](#) [@](#) /voeabaete



ABAETÉ
LINHAS AÉREAS

AZUL CONECTA



A Azul Conecta é o braço regional da Azul Linhas Aéreas. A empresa nasceu em 2020, fruto da compra da TwoFlex, que anteriormente fazia voos regionais de passageiros e de cargas. A Conecta, sozinha, voa para 79 destinos e tem 27 Cessna C208 Caravan em sua frota, três exclusivamente cargueiros. Os monomotores transportam até nove passageiros.

Durante 2022, a regional realizou 19.059 operações em 28.600 horas de voo, conectando diversos pontos do país onde não há voos comerciais regulares feitos com aeronaves maiores, entre eles lugares remotos, como na Amazônia. São 324 pilotos responsáveis por mais de 80 voos diários. Baseada em Jundiá, a Azul Conecta também trabalha com voos fretados de passageiros e de cargas.

É importante destacar que a empresa mãe opera para uma diversidade considerável de destinos não convencionais, que se enquadram na aviação regional, com seus turbo-hélices ATR 72, configurados com 70 assentos. São 40 aviões do tipo na frota, atuando em 72 bases. Em

2022, a Azul realizou 64.621 operações com eles, acumulando 67.313 horas de voo para diversas cidades do Sul ao Norte do país, muitas delas atendidas apenas pela Azul.

Somente na Amazônia, são 14 destinos operados, incluindo a capital, Manaus. Além de passageiros, os voos se destacam pelo transporte de cargas e encomendas expressas, levando desenvolvimento turístico e econômico para regiões remotas onde anteriormente só se chegava de barco. No final do ano passado, a Azul Cargo firmou parceria com a Amazon para a entrega de encomendas na região, o que garante que pacotes cheguem ao consumidor em até dois dias – antes eram cinco. Os pacotes viajam nos porões de bagagem dos aviões de passageiros da Azul, bem como em seus aviões exclusivos de carga.

Outra importante região turística explorada pela Conecta é a Rota das Emoções, em voo que liga Jericoacoara, Parnaíba, Barreirinhas e São Luís, entre o Ceará, Maranhão e Piauí. O voo,

feito pelo monomotor Caravan, é panorâmico, ou seja, feito em baixa altitude para que os passageiros desfrutem das vistas deslumbrantes das paisagens. O roteiro propõe um passeio pelos três estados, com paradas em cartões-postais, como os Lençóis Maranhenses. A Conecta tem um Caravan pintado especialmente para a Rota das Emoções, e em breve outros cinco aviões também receberão uma roupagem fora do padrão. Outra importante rota explorada pela empresa é a ligação Rio-São Paulo, utilizando os aeroportos de Jacarepaguá e Congonhas, com 14 voos em ambos trechos diariamente.

A Azul Conecta segue atenta ao mercado por fazer parte de uma empresa competitiva, e que sempre avalia novas possibilidades de negócio e incremento de sua malha para atender à demanda dos passageiros. Para a empresa, os principais gargalos são melhoria em infraestrutura, valor do combustível e políticas que fomentem o desenvolvimento da aviação regional no Brasil.

ASTA LINHAS AÉREAS

A Asta Linhas Aéreas é uma empresa regional fundada em 1995 e que concentrava suas operações em transporte de passageiros de turismo, voos executivos, de carga e de malotes bancários em Mato Grosso. Chegou a ter acordo com Gol e Azul para transportar passageiros dentro do estado.

Porém, a pandemia e a baixa procura por voos fez com que a Asta deixasse de operar regularmente para preservar a saúde financeira da empresa. Em 2022, realizou apenas voos não regulares, feitos sob encomenda. "O processo de revisão do modelo de negócio possibilitou trabalhar em melhorias internas, que ajudaram a recriar e consolidar seu modelo de atendimento, experiência do cliente e gestão", afirma a Asta em nota.

Em 2022, as operações foram 26,8% maiores ao total de horas voadas quando comparadas a 2021, o que resultou num aumento de faturamento de 30%. A Asta consolidou um modelo de administração enxuto, mas com grande eficiência em gestão, apoiada sobre tecnologia e uma cultura justa de trabalho, que traz segurança, conformidade, qualidade e alinhamento para o cotidiano de seus trinta colaboradores. Tem realizado processos seletivos para a



contratação de tripulantes e pessoal de terra para ampliar sua capacidade operacional com o objetivo de retomar as operações regulares ainda este ano.

São três Cessna C208 Grand Caravan em sua frota, recebidos novos de fábrica. Equipados com glass cockpit e os mais modernos equipamentos de navegação, os aviões voam para diversas localidades do Centro-Oeste, entre elas o Pantanal mato-grossense. A Asta possui certificações de segurança da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil)

e IATA (Associação Internacional do Transporte Aéreo).

Por fim, a Asta lançou uma revista com história em quadrinhos para ser distribuída durante os voos. O personagem principal é o Astolino, uma simpática onça-pintada que nasceu no Pantanal e resolveu se aventurar pelos céus do Brasil e que representa os principais biomas de Mato Grosso. A mascote da empresa também foi incluída nos cartões de embarque e em diversas ações nas redes sociais da empresa. Com um tom bem-humorado, ele irá ajudar a passar as informações aos clientes.

a Asta não operou voos regulares em 2022; a empresa planeja retomá-los este ano



A HISTÓRIA DO SITAR

por Mário Sampaio

As linhas de menor densidade de demanda, conhecidas em seu conjunto como aviação regional, sofrem de um problema congênito que engloba economia de escala e estrutura de rotas. A economia de escala determina que um avião de 150 lugares tenha menores custos unitários que outro de cem assentos, e que o último obtenha custo por assento/quilômetro menor que um de sessenta poltronas, desde que todos tenham nível tecnológico semelhante. E a estrutura de rotas regionais tem quase sempre

menores etapas médias, o que provoca menores velocidades médias e se reflete em utilizações mensais mais baixas. Ambos os fatores explicitados dificultam a diluição de despesas fixas. O emprego de aviões menores oferece custos por quilômetro voado mais baixos, mas, ainda assim, os custos por assento/quilômetro são mais elevados que os de jatos com capacidade de cem a 150 lugares.

Em 1975, todos esses fatores existiam, mas o ambiente aeronáutico era totalmente diferente. A quantidade de

localidades servidas por avião havia decrescido de 354 em 1957 para cerca de 55 em 1975, e continuava a declinar. Na época, a aviação era regida pelo DAC, do Ministério da Aeronáutica, que, preocupado com a redução de serviços, contratou, após concorrência, uma empresa privada para elaborar um projeto que englobasse um sistema de linhas que empregasse um avião nacional (Embraer Bandeirante) e o viabilizasse economicamente com um conjunto de incentivos.

Assim, foi feito um projeto pela Multiplan Consultores Aeronáuticos,



o sistema foi criado para fomentar as vendas do Embraer Bandeirante às empresas regionais



a mesma que havia feito um estudo para a Embraer um ano antes visando criar um mercado no Brasil para o Bandeirante, dessa vez abordando os problemas relativos a custos de operação, de equipamento, rotas a serem operadas e a forma de obter equilíbrio econômico no sistema e nas empresas a serem criadas.

O DAC, após amplo debate, transformou a proposta apresentada no projeto em decreto-lei, analisado, aprovado e assinado pelo presidente

Ernesto Geisel, criando oficialmente o SITAR (Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional), e dando origem a cinco empresas, que passaram a operar suas cinco áreas diferentes e que tinham inicialmente potencial de tráfego semelhante. Com o passar dos anos, as empresas evoluíram como em qualquer setor econômico, algumas criando novas estruturas de linhas e outras simplesmente desaparecendo. Na época, a maior preocupação era criar um sistema viável, no

qual empresários sentissem segurança para investir.

Hoje, a imagem do setor é diversa. Existem poucas empresas voando linhas regionais e algumas apenas alimentando companhias de grande porte. Considerando-se uma política de livre iniciativa, os empresários do setor deveriam considerar os riscos da atividade, dando ênfase à necessidade de capitalização para os investimentos necessários e estruturando tecnicamente suas companhias.



Rio-Sul, Votec (pág. anterior), TAM, Nordeste e TABA eram as cinco empresas aéreas que compunham o SITAR



texto e fotos: **Panda Beting**

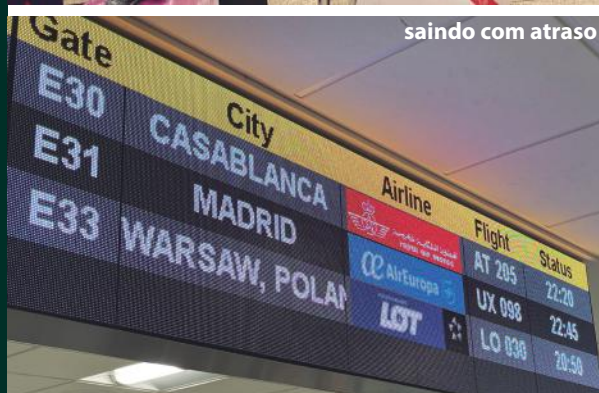
AT 205 | BOEING 787-8

Fundação da empresa: 7/1953
 Programa de Fidelidade: Safar Flyer
 Destinos servidos: 103 / Frota: 52
 Aeronave voada: CN-RGS
 Data de fabricação: 6/2016
 Motorização: 2x GE Nx-1B
 Peso máximo de decolagem: 253.000 kg
 Peso atual de decolagem: 240.000 kg
 Configuração interna: C18 / Y256
 Horário programado de partida: 22h20
 Horário real de decolagem: 23h43
 V-1: n/a; V-R n/a; V-2: n/a
 Pista em MIA: 26L
 Altitude de cruzeiro: 39.000 pés
 Refeições: jantar e café da manhã
 Início da descida (TOD): 11h35
 Horário previsto de chegada: 11h10
 Horário real de chegada: 12h01
 Pista em CMN: 35L
 Tempo total de voo: 7h18min
 Distância voada: 7.076 km
 (todos os horários locais)

check-in foi um prelúdio do que viria a ser o voo



saindo com atraso





Uma das maiores satisfações da minha vida é experimentar uma nova companhia aérea. Nesse estado de espírito, apresentei-me com antecipação no balcão de check-in. Uma fila desorganizada, muita gente com excesso de bagagem, funcionários indiferentes. Tratamento pouco cortês, sem nem mesmo oferecer o “Fast Track” que permite encarar filas menores no raio x. Não há sala VIP para a empresa, e a espera foi feita na sala de embarque mesmo.

O Boeing 787 chegou quase uma hora atrasado, o que me deixou preocupado: era o tempo que tinha para conexão do meu próximo voo, Casablanca-Dubai. Uma vez a bordo, fui recebido pela chefe de cabine, cordialmente, com uma limonada excessivamente doce. A despeito do voo atrasado, o embarque foi concluído de forma morosa, tanto que fechamos as portas com mais de uma hora depois do horário previsto. Os pedidos de jantar foram feitos ainda em solo. Três opções de entradas, quatro de pratos quentes, três de sobremesa, quatro vinhos brancos e tintos. A oferta agradou.

Tão logo estabilizamos, os tripulantes trouxeram o drinque de boas-vindas, um vinho branco marroquino, satisfatório. Já estava empregando o sistema de entretenimento, moderno, mas sem muitas opções de programas.

O jantar finalmente foi servido, primeiro canapés frios e quentes, depois a entrada com pão e manteiga. Uma vez encerrado, troca de vinhos e prato principal.

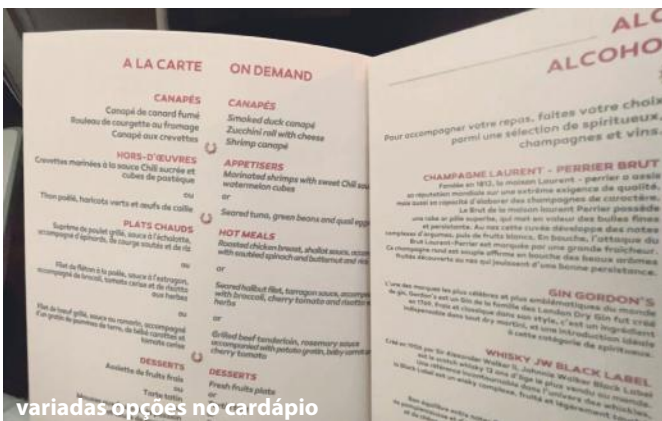
Depois de retirados os pratos, queijos e um digestivo e então frutas e sobremesa. Café forte e mais um tempinho para terminar de ver um filme. Na hora do descanso, a poltrona se converte em cama horizontal. Edredom e travesseiros de boa qualidade e dimensões, kit de amenidades bastante razoável: quatro horas de sono restaurador.

Acordado gentilmente 80 minutos antes do pouso, já era hora do desjejum. Apresentação com tudo incluído de uma única vez. Como opções oferecidas à parte, iogurte, cereais, geleias. O início da descida e a aproximação ocorreram com pouco tráfego, e tocamos em solo marroquino 45 minutos depois do horário previsto.

Sabia que teria quase nada de tempo de conexão, mas durante o voo, alertei a chefe de cabine e pedi que enviasse um rádio ao solo, de modo a avisar de minha chegada tardia e pedi que facilitassem meus processos em solo. Ela me assegurou, minutos depois, que estariam me esperando e não perderia minha conexão. Após o pouso suave e outros 14 minutos de táxi, como estava apenas com malas de mão, fui o primeiro a sair. Surpresa: ninguém me esperava.

Como um raio, em dez minutos estava na porta de saída do meu próximo voo, o AT244 para Dubai, cujo horário programado de saída era 12h15. Às 12h07, estava no portão, mas, para minha surpresa, o voo havia

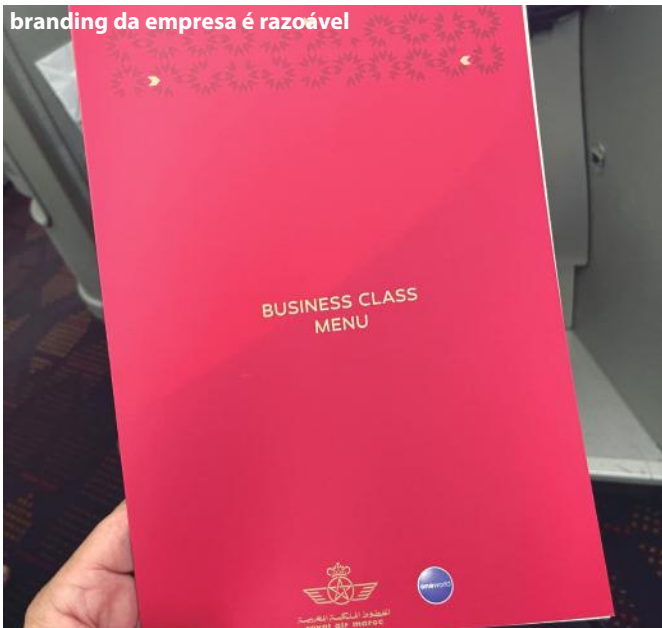
a chegada tardia a Miami do voo anterior comprometeu toda a viagem



variadas opções no cardápio



kit de toalete com o essencial



branding da empresa é razoável



embarque lento e confuso

ALPER E GOOD WINDS, ALTA PERFORMANCE EM SEGUROS



Agora o **compromisso** e **expertise** Good Winds é Alper.

Com essa união, você contará com um **time de especialistas** que trabalha sempre em busca de soluções para **garantir as melhores alternativas e opções** em proteção para a sua operação Aérea.

É através de informações, estudos aprofundados e **conhecimento amplo do mercado de aviação e seguro** que nós iremos orientar você a tomar sempre as melhores decisões.

Conte com a gente.
Conte com a Alper.

   alperseguros
alperseguros.com.br

Fale conosco contato@alperseguros.com.br

alper 
alta performance em seguros


goodwinds
CORRETORA DE SEGUROS



drinque de boas-vindas



cabine pequena do 787-8
não agrada: muito acanhada



configuração 2-2-2 está ultrapassada



canapés com champagne



salada de camarões bastante razoável



tradicional filé mignon estava correto

saído antes do horário previsto. O atraso na saída cobrou um preço elevado: conexão perdida. O que se passou no restante da jornada foi um show de horrores do ponto de vista de experiência.

Em resumo, me colocaram num voo para Istambul, na Turkish, me assegurando uma conexão na Emirates, chegando a Dubai às 5h do dia seguinte. O voo no 777 turco foi impecável, mas ao chegar ao gigantesco aeroporto, meu próximo trecho havia sido "cancelado" pela Royal Air Maroc. Eram 23h, estava viajando há quase 24 horas e não tinha um bilhete para seguir viagem. Solução foi comprar um ticket (caríssimo, na Turkish) e seguir para Dubai, onde

cheguei quase dez horas depois do previsto. A Royal Air Maroc simplesmente me deixou na mão, sem nenhuma explicação.

Com mais de 2.500 voos nas costas, essa é a primeira vez que isso me acontece. Agora entrei com um pedido de ressarcimento pelo prejuízo e estresse causados pelo pouco caso e inépcia da empresa. Vamos ver como isso vai ficar. Aguarde as cenas dos próximos capítulos, certamente teremos novidades para contar. Vamos ver se a empresa age com responsabilidade nessa oportunidade de recuperar sua imagem diante deste viajado repórter. Porque se for continuar me ignorando, o bicho vai pegar.



monitores de excelentes dimensões



cruzando a costa do Marrocos

Avaliação geral: 4,40

1-Reserva: Nota 10.

Feita com facilidade no site da Expedia.

2-Check-In: Nota 0.

Pouca simpatia em Miami e pavoroso em Casablanca.

3-Embarque: Nota 4.

Pouco organizado, sem prioridade para a Executiva.

4-Assento: Nota 6.

Reclina 100%, mas padrão 2+2+2 está ultrapassado.

5-Entretenimento: Nota 5.

Ainda moderno no hardware, mas fraco no conteúdo.

6-Serviço dos comissários: Nota 6.

Foi um dos poucos pontos positivos.

7-Refeições/Bebidas: Nota 7.

Bem tradicional, agradou por essa razão.

8-Nécessaire: Nota 5.

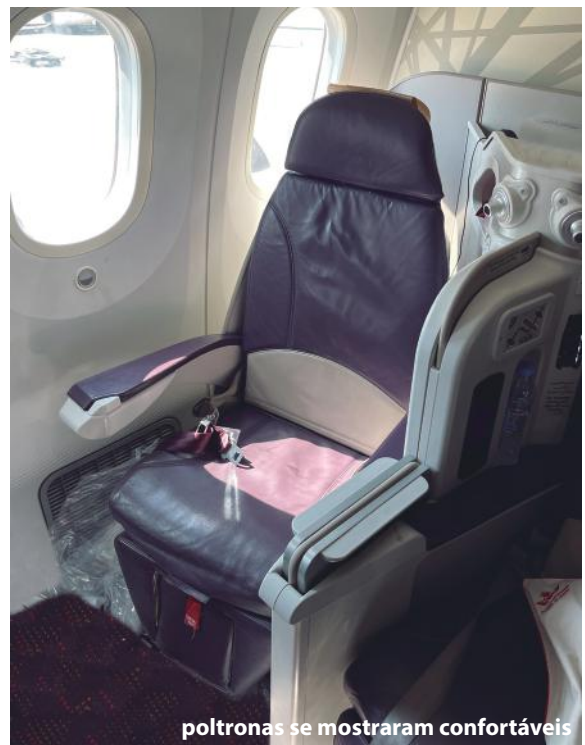
Pouco mais que o básico.

9-Desembarque: Nota 0.

Nada funcionou: um pesadelo.

10-Pontualidade: Nota 0.

O atraso no voo rumo aos EUA provocou a perda de conexão. Planos de viagem fraudados.



poltronas se mostraram confortáveis

conexão perdida em Casablanca: péssima gestão

Comentários finais:

Primeira experiência na RAM e, quem sabe, a última. O produto tem pontos positivos, mas o tratamento para lidar com a conexão perdida – no hub principal da empresa – expõe falhas indesculpáveis. Conexões perdidas acontecem diariamente. É o modo como a companhia lida com elas que indica o nível de seriedade e competência de seus gestores. O que foi vivenciado não deixa margem a dúvidas: a Royal Air Maroc ainda tem uma longa jornada pela frente se quer de fato ser seriamente considerada como uma transportadora aérea de classe mundial.



AVIAÇÃO
INCLUSIVA 

o mundo **AZUL** de VICTOR

texto: Rodrigo Cozzato
fotos: arquivo pessoal



A aviação entra na vida das pessoas das formas mais inimagináveis. Geralmente isso acontece muito cedo e tende a durar para o resto da vida. Foi assim com este jornalista e foi assim com 99% das pessoas que eu conheço que compartilham dessa paixão. E foi assim com o pequeno Victor Lucas Fortes. No caso dele, foi amor ao primeiro voo, antes de completar um ano. Quando os pais programavam uma viagem, ele abria o berreiro se o trajeto não fosse feito de avião. E desde essa época ele já queria ir na janela; essa condição é inegociável até os dias de hoje.

Victor não era de falar, mas mostrava fascínio sempre que via um avião. Aline Fortes, a mãe, achava normal. “Coisa de criança. Todo mundo gosta de avião”. Mas a não verbalização começou a preocupar, e aos três anos ele foi diagnosticado com TEA (Transtorno do Espectro Autista). Ao mesmo tempo que o autismo limita interações sociais e padroniza comportamentos, leva a pessoa a desenvolver interesse por determinadas atividades, o chamado hiperfoco. No caso dele, a aviação.

Hoje com sete anos, praticamente todo o dia a dia de Victor está ligado ao assunto. Além da paixão por viajar, ele adora desenhar e esculpir aviões com massinha de modelar. Outro fascínio cultivado por ele são todas e quaisquer publicações que tenha aviões. Entre elas a Flap. “Folheando a revista, ele começou a perceber que cada avião tinha nomes, números, formas e cores diferentes. Isso ajudou demais no processo de alfabetização”, explica Aline. E Victor morre de ciúme de suas revistas. “Ninguém pode triscar nelas!”, brinca.

Foi brincando de massinha que Victor conheceu de perto a Esquadrilha da Fumaça. Ele modelou o Embraer Super Tucano, aeronave usada pelo esquadrão, de forma tão surpreendente que tinha até a fumacinha saindo dos escapamentos. A mãe fotografou, postou na internet, e a foto logo chegou à Força Aérea. Quando os pilotos foram se apresentar em Teresina, cidade de Victor, no ano passado, eles quiseram conhecer o pequeno artista. Orgulhosa, Aline mandou enquadrar o avião modelado pelo filho e o entregou ao grupo. Em troca, ganhou uma foto com todos os pilotos. Agora, Victor sonha em conhecer a Academia da Força Aérea, em Pirassununga. “Isso tudo mostra a ele que ter ideias é bom e leva a descobertas de coisas incríveis”, afirma Aline.

Voar, voar

Victor quer mais é saber de voar, não importa o destino. Ele curte mesmo sentir na janela, olhar a asa e o horizonte, e fica triste quando o voo acaba. “Acho que o que ele sente quando está voando é algo mágico, que traz muita felicidade”, garante a mãe, que acredita que ele ainda vai dar a volta ao mundo entrando e saindo de aviões.

O TEA pode atrapalhar o desenvolvimento motor, tanto na parte grossa (movimentos fortes, bruscos) quanto na fina



modelar aviões é uma das paixões de Victor, que acumula centenas de modelos variados (foto acima). Nem na hora e brincar ele deixa a Flap de lado



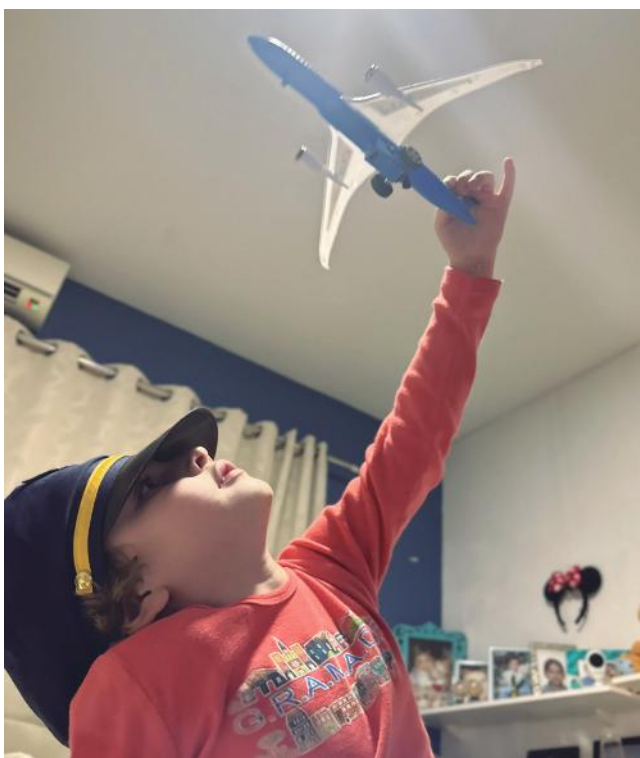
(delicados, suaves), fazendo com que as crianças apresentem dificuldade para tomar decisões e executar movimentos. Mas até nisso a aviação ajudou Victor. “Desde muito cedo ele teve essa relação com desenhos e com modelar. Realmente os aviões foram um divisor de águas na vida dele”.

Para a mãe, foco e disciplina se misturaram a sonhos e paixões para que se conquiste algo positivo. E também na

forma como ela conduz a educação e as vivências do filho. “Não vou idealizar nem desenhar um futuro para ele, mas sim estimular e orientar para que possa, sozinho, revelar todo seu potencial e construir seu próprio futuro”. E Victor tem outra forte influência dentro de casa: seu irmão, Pedro, um artista plástico prodígio, que, com apenas 11 anos, já tem livro publicado, “A Descoberta do Dom”, com pinturas de rostos de pessoas.

Aline não sabe o que o futuro reserva para Victor nem se ele será dentro da aviação. “Ele diz que quer ser piloto da Azul, a empresa que ele mais gosta, e ver o mundo lá de cima. Sonho de criança pode se tornar realidade. Eu, como mãe, acredito muito nisso”. É o que todos nós esperamos e desejamos a você, Victor: que você abra suas asas, voe o quanto quiser e para onde quiser, e viva o extraordinário.

Victor chamou a atenção da Esquadrilha da Fumaça ao modelar o Super Tucano. Entregou-o de presente aos pilotos e recebeu uma foto assinada por todos eles



a aviação está presente na vida do garoto todos os dias (foto ao lado). Nem quando viaja perde a chance de visitar a cabine de comando



Temos orgulho em saber que você sempre leva uma parte de nós com você.



Aviônicos

Componentes

Motores

Fabricação/Sub Parts/DER

Cada componente que sai de nossas mãos embarca em uma jornada que só podemos imaginar. Como seu provedor dedicado de serviços de MRO & supply chain, conquistamos sua fidelidade no que mais importa para você. E admitimos viver um pouco indiretamente através de seus componentes. Ligue 404.768.9090 ou visite precisionaviationgroup.com.



PRESENÇA GLOBAL, SUPORTE LOCAL®

Paixão Azul

Em abril é realizado o Abril Azul, campanha para conscientizar a população sobre a inclusão de pessoas com TEA. Mais especificamente, 2 de abril é o dia internacional da conscientização do autismo, data escolhida pela Organização das Nações Unidas, com o objetivo de levar informação para mitigar a discriminação e o preconceito contra pessoas que apresentem TEA.

Para Aline, a cor do autismo ser azul é mais do que uma coincidência. “É a cor do céu, é a cor e o nome da companhia aérea que ele mais gosta”. A história de Victor chegou até a Azul por intermédio da mãe. “Eles ficaram encantados”, garante. Tanto que, em abril, Victor foi convidado a conhecer o hangar da empresa, que fica em Campinas, onde poderá ver muitos aviões de perto. “Vai ser um momento muito especial da vida dele!”.

Sem medir esforços, a companhia mobilizou um time de tripulantes para realizar a ação de encantamento. “Atuar de forma socialmente responsável está em linha com a essência da Azul, uma empresa formada por pessoas com vocação para servir o outro”, afirma em nota.

Para mostrar as aventuras de Victor, Aline criou uma conta no Instagram, onde ela posta fotos e vídeos dele desenhando, modelando, voando, brincando, sendo criança. Para acessar, basta acessar o @criacoesdovivi.



Museu do Avião, em Teresina: Victor é frequentador assíduo



o avião com a pintura especial do Pato Donald, da Azul, é o preferida de Victor

TEA

O Transtorno do Espectro Autista é um distúrbio que afeta o desenvolvimento neurológico identificado por uma gama de características variáveis, entre elas dificuldade de comunicação e interação social, atraso no desenvolvimento motor, hipersensibilidade sensorial e comportamentos metódicos repetitivos. A palavra espectro remete justamente a uma infinita possibilidade de características, ou seja, cada indivíduo apresenta comportamentos singulares em menor ou maior grau de forma conjunta ou isolada das demais características. De acordo com a Organização das Nações Unidas, indivíduos com TEA podem e devem conquistar seu lugar na sociedade porque eles também têm aptidões e talentos específicos em determinadas áreas do conhecimento.



a aviação está presente em todos os momentos familiares. E aqui, Victor e sua coleção de Flap International: ninguém pode sequer trisicar suas revistas



texto: Fábio Passalacqua

fotos: arquivo Flap, exceto quando creditadas



TAAG
Agora voando
com o moderno
Boeing 747-300,
ligando o Brasil
a Angola e a
uma excelente
malha de conexões.



LINHAS AÉREAS DE ANGOLA
ANGOLA AIRLINES

Representação para o Brasil:
Av. Presidente Vargas, 242 - Lapa II
Cidade Nova, 20131-900 - Rio de Janeiro, RJ
CNPJ 08074380 - Tel. (21) 2482200
Fax (021) 2482148 - E-mail: 24-38554@taag.ao

Com um futuro próspero pela frente, a TAAG – Linhas Aéreas de Angola completa em 2023 cinquenta anos voando com sua identidade atual. No entanto, a história dessa tradicional companhia africana se iniciou no final da década de 1930. O ano era 1938 quando o governo local decidiu criar sua empresa aérea estatal: a DTA – Divisão dos Transportes Aéreos.

As operações foram iniciadas dois anos mais tarde, em 1940, com dois de Havilland DH.98 voando de

Luanda para Moçâmedes, Lobito e Ponta Negra. Na época, a 2ª Guerra Mundial estava em curso, e a operação da companhia acontecia de forma intermitente. Com o fim do conflito global, a DTA pôde começar a respirar efetivamente e recebeu novas aeronaves, sendo um Beechcraft Model 18 e seu primeiro Douglas DC-3. Cinco anos depois, chegou o primeiro Fokker F-27 Friendship, e a empresa utilizou o modelo para inaugurar seus voos para Windhoek, capital da Namíbia.

a história da **PALANCA-NEGRA**



© flávio marcos de souza

DTA para TAAG

A década de 70 foi importante para a companhia. Em 1973, passou por mudanças significativas, com o nome DTA, que foi descontinuado e substituído pelo atual: TAAG, um acrônimo para Transportes Aéreos de Angola. Naquele ano, o capital da empresa se tornou misto, e o governo continuou como sócio majoritário, com 51% da companhia.

Com a independência de Angola, em 1975, a TAAG foi nacionalizada e oficializada como a empresa aérea de bandeira do

país. Uma parceria foi firmada com a TAP na linha Luanda-Lisboa e, um mês após a independência, a empresa incorporou seu primeiro avião a jato: o Boeing 737-200, de matrícula D2-TAA. Ao longo dos anos 70 e 80, outros jatos passaram pela frota da TAAG, como o Yakovlev Yak-40, Boeing 707 e o Ilyushin Il-62. Na época, o quadrimotor russo era a maior aeronave do mundo, e a TAAG o utilizava em seus voos para Cuba.

Em 1986, a marca de um milhão de passageiros foi atingida pela companhia, e no final daquela década, Angola enfrentava um cenário político-militar turbulento,

e a TAAG foi essencial para continuar conectando o país, já que a maioria dos transportes rodoviários e ferroviários haviam sido suspensos. Em 1991, duas subsidiárias foram criadas: Angola – Air Charter, voltada para voos charter de carga e passageiros, e a Sociedade de Aviação Ligeira (encerrada em 2015), para o serviço de táxi-aéreo. Nesse período, a TAAG chegou a voar com o Hércules L-100 para operações cargueiras.

Entre 1993 e 1995, a companhia inaugurou importantes trajetos ligando Luanda a Johannesburgo, na África do Sul; Harare,

no Zimbábue; e Lusaka, na Zâmbia. Em 8 de julho de 1997, pousou em Angola o primeiro Boeing 747-300 da TAAG. Matriculado D2-TEA, o quadrimotor recebeu o nome de batismo "Cidade do Kuito", homenageando as vítimas das guerras civis no país.

Modernização da frota

O século 21 foi de mais mudanças na frota da TAAG, que em 2006 recebeu seus primeiros Boeing 777-200ER e Boeing 737NG, iniciando a substituição dos Boeing 737-200 e 747-300. Ainda assim, a empresa continuou banida de voar para a maioria dos países europeus por questão de segurança operacional. Em 2011, o primeiro Boeing

777-300ER foi incorporado, e em 2020 chegou o primeiro Dash 8 Q400. A frota da empresa não passou por muitas mudanças nos últimos anos, mas os próximos prometem novidades para a TAAG.

Futuro

Durante o Farnborough Airshow 2022, a aérea angolana encomendou seis unidades do Airbus A220-300. O plano é substituir os atuais Boeing 737-700 pelos bimotores franceses e ampliar sua malha aérea. A empresa também está planejando a aquisição de novos jatos widebody.

Em uma recente entrevista à Flap International, Eduardo Fairen Soria, CEO da

TAAG, afirmou que estuda escolher entre o Boeing 787-9 e o Airbus A330neo. Entre outras novidades, Soria revelou que a empresa terá nos próximos meses novas marca e identidade visual, e que o novo aeroporto doutor António Agostinho Neto, em Luanda, trará novas oportunidades para a TAAG. O local deve ser inaugurado ainda este ano e sua infraestrutura traz uma visibilidade internacional ao país. A empresa estuda também implantar uma cabine Economy Plus, intermediária às classes executiva e econômica. Soria enfatizou que a conectividade a bordo é "essencial hoje em dia" e que estará no pacote de novidades da empresa que futuramente será revelado.

Com relação a novos destinos intercontinentais, o executivo comentou que a TAAG não pretende por enquanto lançar nenhuma rota em outros continentes, mas sim reforçar as atualmente operadas. Em julho do ano passado, a empresa estreou seus voos para Madri, e o desempenho do trajeto vem melhorando. Já no mercado africano, pretende ampliar seus destinos.

Eduardo Soria olha para o futuro como um desafio, principalmente pelos impactos causados pela pandemia de covid-19. Hoje



aeronaves de fabricantes variados que usaram as cores da TAAG. No topo, à esquerda, um L-100 Hercules, que operava voos cargueiros

go-dux.com

US: +1 305 508-4479

BR: +55 11 4858-0691

comercid@go-dux.com



A LOGÍSTICA MUDA QUANDO
O SEU OPERADOR ENTENDE
SUAS DORES.

Conheça nossas soluções:

- Warehousing;
- Distribuição de peças;
- BPO - Terceirização de compras;
- Follow-up (compras, reparos, exchange, etc).

Mais conectividade, mais tecnologia.



a empresa opera 70% de sua capacidade comparando com 2019. Ele se diz realista e não pessimista, mas acredita que essas mudanças colocarão a TAAG em uma posição mais atrativa no mercado aéreo e acompanharão o novo momento da aviação angolana com o novo aeroporto.

TAAG no Brasil

A TAAG é uma velha conhecida no Brasil e iniciou suas operações (não regulares) no país em 1985, ligando Luanda ao Rio de Janeiro. O voo era operado pelo Boeing 707. Em 1990, a angolana arrendou o Lockheed Tristar CS-TEC da TAP e o utilizou nos voos para cá, que se tornaram regulares. A empresa chegou a cumprir alguns voos para o Brasil com o Il-62.

A ligação entre os países, que no passado foram colônia de Portugal, ganhou mais capacidade com a introdução do Boeing 747-300 em 1997. Em maio de 2009, Guarulhos entrou para o mapa de rotas da TAAG. Com a aposentadoria dos Boeing 747-300 em 2009, todos os voos de longa distância da companhia passaram a ser efetuados com os Boeing 777, incluindo os para o Brasil. Durante um tempo, a companhia transformou seus voos para o país em uma operação triangular: Luanda-Guarulhos-Rio.

Com a chegada da pandemia, a TAAG, assim como várias outras companhias aéreas, suspendeu diversas linhas e os voos para o Brasil foram suspensos. Ela reiniciou suas ligações para Guarulhos, de forma definitiva e após operar vários voos

esporádicos, em dezembro de 2021 com duas frequências semanais. Com o tempo, aumentou para três, quatro e para os atuais cinco voos por semana. De acordo com Eduardo Soria, até o final do ano o trajeto será diário, e a empresa não tem intenção de retomar seus voos para o Rio de Janeiro, centralizando assim todas as suas operações somente em Guarulhos.

Recentemente, a TAAG e a GOL assinaram um acordo de codeshare, melhorando a conectividade de seus passageiros. A partir de Guarulhos, os passageiros da TAAG podem voar para o Rio de Janeiro (Galeão e Santos Dumont), Confins, Recife, Porto Alegre, Curitiba, Salvador, Brasília, Goiânia, Florianópolis, Fortaleza, Foz do Iguaçu e Natal.



© andrew cline

passado e presente se misturam; aviões usados em voos de longo curso, e o turbo-hélice Dash 8, o mais recente da frota



© rodrigo cozzato



taag - angola airlines

(dados referentes a abril de 2023)

fundação 1938
código IATA DT
callsign Angola
sede/hub Luanda -
 Aeroporto 4 de Fevereiro
programa de milhagem Umbi Umbi Club
n° de aeronaves 18
n° de destinos servidos 21
voos para o Brasil 1985 -



ESCOLA DE MECÂNICOS DA AVIAÇÃO



PROFESSORES COM AMPLA EXPERIÊNCIA EM MANUTENÇÃO DE AERONAVES

Cursos especializados para você se tornar
um mecânico de aeronaves completo

Saiba mais:



MATRÍCULAS ABERTAS

SENAI

PELO FUTURO DO TRABALHO

Grande Florianópolis - SC

6 DÉCADAS DE AVIAÇÃO

PARTE 4 **1992 > 2001**



© acervo flap



Bem-vindo a bordo da quarta parte desta celebração de seis décadas de aviação. Vamos decolar sem escalas para relembrar os grandes acontecimentos do setor no período que compreende a virada do milênio. Esse foi um momento único, marcado por mudanças tão súbitas quanto impressionantes. Acontecimentos que vieram para ficar e alterar profundamente o setor, com consequências que seguem até hoje. Decolagem imediata.

texto e fotos: **Panda Beting**



1992

- 06.01** Voos de despedida dos Electra no Brasil, operados pelas aeronaves PP-VJN e PP-VJO.
- 15.07** Vasp inicia seus voos para a Coreia do Sul com MD-11 entre Guarulhos-Los Angeles-Seul.
- 15.09** Criadas as "linhas aéreas especiais" a serem exploradas pelas empresas aéreas regionais entre Congonhas, Pampulha, Brasília e Santos Dumont.
- 02.11** Primeiro voo de testes do Airbus A330.
- 29.11** Primeiro voo da Rio-Sul com Boeing 737-500.
- 31.12** Cruzeiro do Sul anuncia o fim de suas atividades. Oficialmente encerra atividades em 18/2/93

1993

- 15.01** Serviço inaugural entre GIG-GRU-JNB-BKK-HKG (RG 828) da Varig, empregando Boeing 747-400 (PP-VPG). É até hoje o voo mais longo da história da aviação brasileira.
- 11.03** Primeiro voo do Airbus A321.
- 19.03** Pantanal Linhas Aéreas recebe autorização para operar serviços de transporte aéreo regular.
- 12.10** Entrega do milésimo Boeing 747 (9V-SMU), um 747-400, para a Singapore Airlines.
- 25.10** Primeiro voo da Air Vias Linhas Aéreas: Boeing 727-200 unindo Guarulhos a Maceió.
- 22.11** Fundação da Qatar Airways.



Beluga substitui os antigos "Super Guppy" no transporte de componentes e partes de aeronaves entre as fábricas da Airbus



PT-SLM foi o primeiro Boeing 737 da Rio-Sul



Air Vias foi uma empresa "chateira" de vida curta



Brasília da Pantanal é visto em Viracopos



Typhoon permanece ativo em muitos países

1994

- 27.03** Primeiro voo do Eurofighter Typhoon.
- 12.06** Decola o protótipo do Boeing 777-200.
- 13.09** Primeiro voo do Airbus A300-600ST "Beluga".
- 19.11** Voo inaugural da Transbrasil para a Europa, Guarulhos-Viena, com Boeing 767-300.

1995

- 21.03** Entrega do primeiro Cirrus SR20.
- 02.04** Entra em serviço o McDonnell Douglas MD-90 nas cores da Delta Air Lines.
- 29.04** Último voo do Mercure na Air Inter. Única empresa que operou esse tipo de aeronave - apenas doze exemplares foram produzidos. Transportaram 44 milhões de passageiros sem nenhum acidente.
- 31.05** Itapemirim recebe autorização para transporte aéreo regular de carga.
- 07.06** Portaria outorga concessão à Interbrasil Star, regional que faria parte do grupo Transbrasil.
- 01.07** Início das operações da Passaredo Linhas Aéreas com EMB-120 Brasília; sede em Ribeirão Preto.
- 17.08** Primeiro voo do Embraer ERJ-145.
- 25.08** Fly Linhas Aéreas realiza seu primeiro voo com um Boeing 727-200.
- 28.11** Primeiro voo do Gulfstream G-V.



Passaredo surgiu como uma nova regional brasileira



Fly começa a voar empregando velhos Boeing 727-200



Total inicia operações de passageiros e carga



Vaspex é o braço logístico da Vasp

1996

- 22.01** Total Linhas Aéreas S.A. recebe autorização para transporte aéreo no segmento regional.
- 01.03** TAF Linhas Aéreas inicia suas operações.
- 26.07** Voo inaugural da Vasp na linha Guarulhos-Los Angeles-Osaka/Kansai com MD-11.
- 01.09** Fundada a TAM Airlines, antiga TAM Mercosur, com sede em Assunção, no Paraguai.
- 10.10** Portaria outorga concessão à Rico Linhas Aéreas para voos regionais.
- 12.10** Voo inaugural da Vaspex, empresa cargueira.
- 16.10** Varig apresenta sua nova identidade visual, que seria empregada até seu último voo.
- 17.10** Último voo de um Vickers Vanguard.
- 07.12** Primeiro voo do Boeing 737-700 Next Generation.



TAF evolui de táxi-aéreo para empresa com voos regulares e enfrenta pesada competição das empresas congêneres



F-22 continua dominando os céus



InterBrasil, a regional da Transbrasil



Varig foi uma das integrantes da Star Alliance



Kai Tak foi o aeroporto mais fascinante da história. Nunca mais veremos cenas como essa



Delta foi a maior cliente do MD-90

1997

- 14.05** Fundada a Star Alliance: SAS, United, Air Canada, Lufthansa e Thai. Varig entra em 22 de outubro.
- 16.06** Delta Air Lines inicia voos Atlanta-Guarulhos com Boeing 767-300ER.
- 06.07** Aeroporto de Kai Tak fecha para sempre à 1h28. Seu sucessor, Chek Lap Kok, abre às 6h25 do mesmo dia.
- 01.08** Boeing e McDonnell Douglas finalizam sua fusão.
- 13.08** Primeiro voo do Airbus A330-200.
- 07.09** Primeiro voo do Lockheed Martin F-22 Raptor.
- 16.10** Primeiro voo do Boeing 777-300.
- 17.12** Entrega do primeiro Boeing 737-700 à Southwest.

1998

- 09.01** Portaria autoriza a operação das linhas aéreas especiais. Tem início uma profunda reformulação da aviação comercial brasileira.
- 10.12** Entrega do 100º Embraer ERJ-145 para a Continental.

1999

- 05.01** Galeão altera seu nome para Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Maestro Antônio Carlos Jobim.
- 01.02** Aliança oneworld é criada pela American, Canadian, Qantas, British Airways e Cathay Pacific.
- 20.07** Inauguração do Terminal 2 no Galeão/Tom Jobim.
- 09.09** Último voo do supersônico SR-71 Blackbird. Apenas 32 aviões foram construídos.
- 24.11** Brasil Rodo Aéreo – BRA – inicia suas operações, com A310 arrendado junto à Passaredo.



© domínio público

o magnífico SR-71 até hoje sem substituto



a Skyteam é uma das três grandes alianças aéreas mundiais



no auge, a BRA chegou a operar com 767 para a Europa



Continental Express foi a maior cliente dos ERJs



F-BTSC, a aeronave sinistrada, fotografada pousando em Charles de Gaulle



D-ALCN, acima, foi o último MD-11 construído



oneworld teve na American uma de suas fundadoras



Gol chegou para mudar a aviação no Brasil



semanas depois da paralisação definitiva dos voos, esses dois 737-300 permaneciam em Congonhas

2000

- 26.01** Entregue o último EMB-120 Brasília, de um total de 356 construídos.
- 01.02** A regional Presidente inicia operações.
- 28.04** Sai da linha de montagem o último Boeing 737-400 Classic.
- 14.06** Lançamento oficial no Salão de Paris dos jatos regionais Embraer E190 e E195.
- 22.06** Skyteam Alliance é formada pela Delta, Korean Aeroméxico e Air France.
- 25.07** Acidente fatal com Concorde em Paris. Aeronave F-BTSC caiu logo após a decolagem do Aeroporto Charles de Gaulle.
- 14.09** Roll-out do último McDonnell Douglas MD-11F, posteriormente entregue à Lufthansa (D-ALCN).
- 01.12** TAM Meridional e TAM Linhas Aéreas Regionais fundem-se, formando a TAM Linhas Aéreas S.A.
- 26.12** Criada a Nacional Transportes Aéreos.

2001

- 15.01** Voo inaugural da Gol Linhas Aéreas com 737-700 entre Brasília e Congonhas.
- 21.01** Puma Air inicia operações.
- 15.04** Presidente encerra suas operações.
- 23.04** Primeiro voo de teste do Airbus A340-600.
- 18.05** Dassault Rafale entra em operação.
- 16.06** Voo inaugural da TAM entre Guarulhos e Frankfurt com Airbus A330.
- 11.09** Ataque terrorista nos Estados Unidos muda para sempre a aviação em todo o mundo.
- 02.10** Opera o último voo da Swissair.
- 13.11** Apresentação do primeiro Boeing 777 da Varig.
- 21.11** Abertura das instalações da TAM em São Carlos.
- 03.12** Transbrasil encerra suas operações.

Em nossa próxima edição, vamos continuar com a Parte 5 da série, relembando os principais fatos ocorridos na aviação mundial entre 2002 e 2011.

quer ter sua foto publicada na Flap?

aponte a câmera do seu dispositivo para o QR code ao lado e saiba como participar!



© ryann casagrande



pelas lentes de Ryann (@ryann_spotter), seis A-29 Super Tucano pertencentes à Esquadrilha da Fumaça foram registrados em formação, em uma belíssima composição fotográfica

a imagem noturna do 737-8 MAX da Gol Linhas Aéreas, de autoria do Vladimir Costa (@vladimir_spotter), mostra de um ângulo inusitado as linhas da aeronave que compõe a frota da companhia



© vladimir costa



A ferramenta para quem quer voar além

1 Waypoints e cartas para navegar offline com inserção automatizada de procedimentos e aerovias

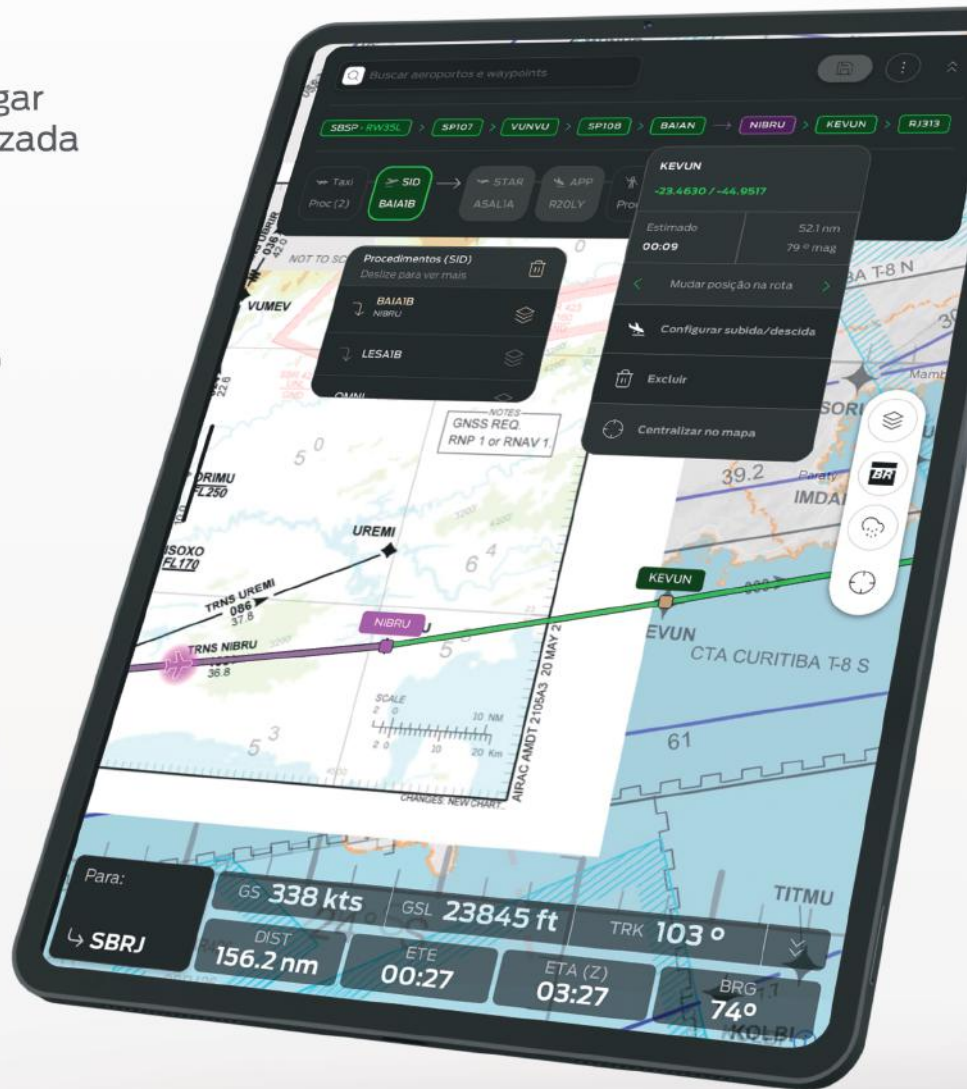
2 Cálculo de ETE e consumo considerando o vento previsto em sua rota

3 Após criar sua rota, em um clique você obtém o código para colar no FPL BR

Teste gratuitamente por 15 dias



Acesse beyond.aero
Nos siga @beyond.aero



Parceiros oficiais





> EDIÇÃO ESPECIAL:
AVIAÇÃO MILITAR

ESSA ESTRELA BRASILEIRA NÃO PODE SE APAGAR.



imagens do estado da
aeronave em 09/2022



Varigvive é uma organização sem fins lucrativos que luta por uma nobre causa: restaurar o primeiro Boeing 727 da aviação brasileira, o PP-VLD, e colocá-lo em exposição permanente em Nova Petrópolis, Rio Grande do Sul.

Você pode abraçar essa causa, fazendo sua doação. Qualquer valor é importante e vai ajudar a manter, para as futuras gerações, uma aeronave de valor histórico incalculável.

Faça já um PIX:
varigvive@gmail.com

Envie hoje mesmo sua contribuição. Com a sua ajuda e de todos aqueles que de fato lutam pela preservação da história de nossa aviação, vamos manter viva essa estrela brasileira.

Essa é uma iniciativa do grupo **Varigvive** e que conta com irrestrito apoio da **Flap International**.



VARIG VIVE

Venha conhecer a Solojet Shares, a única empresa de propriedade compartilhada no Brasil que lhe oferece uma gama completa de serviços.



Se você acredita que todas as empresas de propriedade compartilhada são iguais, então chegou a hora de conhecer a Solojet.

Seja na compra de uma cota do Hawker 400, seja para poder contar com o suporte de uma sala VIP 24hOO, bem como manutenção, reparos, revitalização de interiores e modificações na sua aeronave, esses são alguns dos serviços que você

encontra aqui – e sem pagar um centavo a mais por tudo isso. É um mundo perfeito, que concilia a agilidade e privacidade da aviação de negócios com absoluta tranquilidade na hora de usar sua aeronave ou adquirir uma cota.

Nós cuidamos de tudo, o tempo todo, sem terceirizar nada. É mais economia, segurança e praticidade para você. Estamos esperando seu contato.



SOLOJET 
seu tempo a seu favor