

FLAP

INTERNATIONAL

60 ANOS



EDIÇÃO ESPECIAL
**MULHERES
NA AVIAÇÃO**

EDIÇÃO 603 > ANO 60 > flapinternational.ig.com.br > R\$ 25,00





Um upgrade de **cabine** ou relaxar no **LATAM Lounge?**

Com o LATAM Pass, você
pode **ter os dois.**



Tenha uma experiência de viagem ainda melhor
com os benefícios exclusivos do LATAM Pass,
o programa de fidelidade oficial da LATAM Airlines.



Acesse o QR Code e cadastre-se.



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



nossa tripulação

Fundador

Carlos A. Spagat (1944-2021)

Publisher

Gianfranco "Panda" Beting

Editor-chefe

Flávio Marcos de Souza

Redação

Rodrigo Cozzato (editor assistente) /

Fabio Passalacqua (internet)

Direção de arte

Bianca Arisa / Paulo Marques (assistente)

Mídias digitais

Camila Zarzur

Comercial

Ursula Metz / Patrícia Moraes (assistente)

Relacionamento / Assinantes

Daniela Andrioli

Finanças

Sandra Valéria Nascimento

Flap International é publicada pela
BETING
CONSULTING

mulheres maravilhosas

Quando assumi o desafio de dar continuidade ao legado da revista Flap, confesso que não imaginava nem remotamente os percalços e as alegrias que editar uma revista mensal representam. O que eu sabia é que era preciso oxigenar a publicação sem perder a excelência no trabalho, marca registrada de Carlos Spagat e sua equipe.

Os meses passaram, sobrevivemos e cá estamos em uma edição que, por si só, é uma celebração. Pela primeira vez em nossa história, não temos uma aeronave em nossa capa. Em seu lugar, um ser humano, de carne e osso: a comandante Bethânia Porto, master e instrutora de voo de Airbus A330, um dos muitos feitos de sua linda e vitoriosa carreira. Com sua competência, obstinação e resiliência para vencer todos os desafios que qualquer piloto, indistintamente de seu sexo, tem de enfrentar, Bethânia também superou as barreiras do preconceito de gênero. Não foram poucas, e estão longe de acabar, infelizmente.

Esta edição é nossa maneira de aplaudir, louvar e dar força às muitas Bethânias, Marias, Joanas, Carolinas, Renatas, Mônicas, Sandras e Rosas que dão um colorido especial ao mundo e, em particular, à nossa aviação. Corajosas, competentes e estoicas, elas apontam o caminho para uma realidade em que as diferenças tendem a ser apenas de gostos e preferências, jamais de gênero, raça ou credo. Um mundo no qual nossos filhos e netos podem viver em harmonia, para poderem voar mais alto, no limite de suas capacidades. Simples e belo assim.

Mas quero deixar claro que, ao menos aqui na Flap, a mulher tem vez. Metade de nossa equipe é feminina, e chegou a vez de saudá-las. Minha querida fraulein Ursula, nossa "löwin" na área comercial; a Patrícia, dupla da Ursula, que tem apetite de leoa e dá conta dos desafios; a super Sandra, que pilota o administrativo e o financeiro com garra, seriedade e competência; a Daniela, que cuida dos clientes, dos cadastros, da base de dados como se fossem filhos; da nossa dinâmica e antenadíssima Camila, mestre na área digital e responsável por dar uma vitaminada em nosso marketing; a Fernanda Ninow, advogada, piloto e que abrilhanta nossa revista todos os meses com sua coluna; finalmente, a mais nova integrante da casa é a querida Bianca, diretora de arte de mão cheia, tão jovem quanto talentosa.

Com mulheres assim na equipe, o resultado não poderia ser outro: uma linda edição, começando pela capa e decolando em matérias que mostram como as mulheres são fundamentais em um setor que, transcorrido mais de um século, ainda não soube dar a elas o devido espaço, o necessário reconhecimento. É tudo uma questão de tempo: mulheres nasceram mesmo para voar cada vez mais alto.

Um abraço,

Panda Beting



valeu capa

A comandante Bethânia Porto foi clicada no hangar de nossa querida Mônica Edo (a quem muito agradecemos), no aeroporto dos Amarais. A produção evoca a época que aviadoras como ela se lançavam com garra e coragem aos céus no mundo todo. O clique é do Panda.



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



flapinternational.com.br

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](mailto:RODRIGO.PESOA@DASSAULTFALCONJET.COM) | RODRIGO.PESOA@DASSAULTFALCONJET.COM

**DASSAULT
AVIATION**

05 **BEM-VINDO**
mulheres maravilhosas

07 **CHECKLIST**
before take-off

08 **BRIEFING**
Junia Hermont, Líder Aviação

12 **NOTAM**
notícias comentadas

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

24 **FERNANDA NINOW**
voando direito

26 **AVIADORAS & PIONEIRAS**
desbravadoras do ar

36 **MULHERES NA ATUALIDADE**
perfis inspiradores

52 **VIDAS PELA AVIAÇÃO**
sem retorno

56 **IMAGENS HISTÓRICAS**
mulheres na linha do tempo

64 **FLIGHT CHECK**
A350 da Azul

70 **6 DÉCADAS**
parte 3

76 **SAFETY**
um panorama de 2022

81 **SPOTTING POINT**
imagens das leitoras

82 **ON APPROACH**
para a próxima edição



briefing

COO

LÍDER AVIAÇÃO

Neste briefing especial, assim como no restante desta edição celebra a presença feminina no mundo da aviação, temos a honra de entrevistar a diretora de operações de uma das mais tradicionais empresas de aviação executiva do país.

JUNIA HERMONT



© divulgação

A Líder Aviação é a maior empresa de aviação executiva da América Latina. Fundada há 65 anos, conta com mais de 1.400 colaboradores e uma frota que supera as cinquenta aeronaves. Com presença em mais de vinte bases operacionais nos principais aeroportos brasileiros, a empresa atua em cinco unidades de negócio: fretamento, gerenciamento, vendas e manutenção de aeronaves, atendimento aeroportuário e operações de helicópteros. A Líder também oferece serviços de corretagem de seguro aeronáutico, treinamentos em simulador de voo e reparos em pás de helicópteros.

Essa gigante, o nome mais tradicional da aviação de negócios do Brasil, tem como Chief Operating Officer uma mulher, Júnia Hermont Correa. Mineira, formou-se em administração de empresas, estudou no Instituto INSEAD, na França, tem MBA em gestão empresarial e pós-graduação em administração financeira pela Fundação Dom Cabral, além da especialização em marketing pela Fundação Getúlio Vargas. Iniciou sua carreira aos 18 anos, trabalhando em banco, auditoria e área financeira. Ingressou na Líder Aviação em 1998, como gerente de atendimento aeroportuário em Congonhas, em São Paulo, na área que havia sido re-

cém-criada naquela época. Logo em seguida, assumiu como diretora da Unidade de Negócios de Atendimento Aeroportuário.

Como começa sua trajetória na aviação?

Um de meus primeiros empregos foi na capital paulista. Trabalhava no departamento financeiro de uma grande empresa, mas depois de alguns anos na companhia, descobri que queria mais do que isso. Não queria ficar restrita a essa área. Queria o desafio de gerenciar uma empresa, um negócio, expandindo meus horizontes. Um amigo em Belo Horizonte conhecia o Eduardo Vaz, presidente da Líder Aviação. Naquela ocasião, ao final do milênio, Vaz procurava candidatos para uma posição nova no aeroporto de Congonhas, que era a de gerente de atendimento aos clientes da aviação executiva. Na descrição do trabalho, as funções primárias seriam as de lidar diretamente com os clientes, o que envolve vários aspectos relacionados à operação, mas sobretudo um trabalho mais abrangente na gestão de pessoas.

Essa foi sua estreia no setor?

Sim. No dia da entrevista, que foi no hangar em Congonhas, em 1998,

me apresentei e, logo ao chegar, tive que atravessar uma área do pátio de manobras. Olhar para aquelas aeronaves todas, ouvindo os ruídos, observando os movimentos, me hipnotizou. Foi amor à primeira vista. Pensei: puxa, é nessa indústria que eu quero passar os meus próximos anos. Só não imaginava que estaria completando 25 anos na empresa.

E você ficou cuidando somente de Congonhas?

Que nada! Sim, comecei lá, mas o Eduardo Vaz certamente usou esse período como experiência e logo depois que entrei na empresa, algumas semanas depois, já fui promovida para gerenciar também outras bases importantes, como Guarulhos, Santos Dumont, Brasília, Pampulha. Se eu queria trabalhar, agora não tinha do que me queixar! (risos)

Como você sentiu essa mudança, passando da gestão de números para a gestão de pessoas?

Sempre gostei de tratar com gente e de trabalhar com pessoas, e agora tinha como atividade diária lidar com profissionais de várias origens: o time de pista, pessoal da segurança, profissionais da limpeza, praticamente todos os aspectos relacionados a operações e, claro, os clientes,

que nesse segmento quase sempre são muito detalhistas e exigentes. Mas, como eu disse, quando a gente gosta de pessoas, tudo fica mais fácil.

Não foi particularmente difícil lidar com essa categoria de clientes, normalmente muito exigentes?

Não, não foi. Veja, claro que todo mundo gosta de ser bem-tratado, de ser bem-cuidado. Nossa filosofia aqui na Líder é essa mesmo, de tratar bem de nossos clientes, que eles se sintam cuidados mesmo. Quando se faz isso de forma genuína, os clientes percebem e devolvem com gentileza para nossas equipes. Isso sempre foi maravilhoso.

Você chegou ao mercado paulistano muito jovem, em um cargo de enorme responsabilidade. Sentiu algum tipo de preconceito pelo fato de ser mulher?

Até uns dez anos atrás te diria que não havia sentido nada. E, mesmo que tivesse percebido, isso tudo já não me importava. Fazia meu trabalho, estava sempre bem-preparada e pude aproveitar as oportunidades. Mas, claro, ainda há preconceito para com as mulheres. Por exemplo, fui fazer uma palestra na NBAA em 1999 e somente dez pessoas na plateia de centenas de espectadores eram mulheres. Ainda é um setor muito masculino. Mas isso nunca me afetou. Não é um fator que tenha ameaçado ou retardado o meu desenvolvimento profissional.

Mas a sensibilidade e a intuição, duas características que são especialmente femininas, podem ser consideradas um trunfo, certo?

Com certeza. Essas são grandes qualidades que a maioria das mulheres têm e empregam. Não estão restritas às mulheres, é óbvio. Vários homens também as têm. Mas sempre acreditei que essas características podiam ser usadas para meu desenvolvimento profissional.

Como é a posição da Líder em relação à política de distinção de gênero?

Não fazemos qualquer tipo de distinção, e nosso perfil como empregador deixa isso muito claro. Temos várias mulheres na diretoria, bem como nas gerências. De fato,

as mulheres ocupam cargos em qualquer área da empresa. Temos mecânicas, pilotos, não há qualquer tipo de restrição quanto ao gênero. Fomos os primeiros no segmento a ter mecânicas mulheres. Eu mesma, de certa maneira, fui uma pioneira no segmento da aviação de negócios, quando olho para trás e vejo como e quando comecei.

Como vão os negócios da Líder hoje?

Nossos negócios vão bem, crescendo continuamente. Recentemente recebemos mais uma aeronave nova, um Beechcraft King Air, que se junta aos nossos vários Phenom, HondaJet, etc. Estamos continuamente ampliando o número de horas voadas, de clientes, e hoje podemos celebrar o fato de que nossos dados indicam uma salutar recuperação de números que chegaram, finalmente, a superar os patamares pré-pandêmicos. Igualmente na área de vendas, enxergamos a situação atual de forma positiva, com boas perspectivas. Outro setor importante, a manutenção, também nos deixa muito otimistas.

Um dos aspectos mais importantes de atuação da Líder é o setor da exploração de voos para as plataformas petrolíferas, um mercado conhecido como offshore. Como vai esse segmento?

Na offshore estamos igualmente muito bem. Recentemente, assinamos sete novos contratos, bem como abrimos uma base de operação, em Farol de São Thomé, em Campos dos Goytacazes. A frota continua crescendo em números e em variedade de aeronaves. Uma das novidades é a chegada dos novos Agusta AW139, já estamos com quatro e receberemos mais um em breve. Logo vamos rece-

ber o primeiro de dois Airbus H145 e, até meados do ano, chega nosso 15º Sikorsky S-92 Helibus. Eles se somam aos 12 Sikorsky S-76 Spirit, a dois Airbus H135 e a quatro Bell 212. Uma frota de respeito.

O que a Líder espera do novo governo federal?

Eu diria que a questão mais premente é a solução para o aeroporto de Congonhas. A indefinição de uma política clara em relação a esse aeroporto é um tremendo ponto de interrogação para nós. O impasse junto à sua privatização e administração da concessionária espanhola Aena é crucial para nossos planos. Uma decisão firme sobre Congonhas no sentido de permitir que a aviação executiva permaneça no aeroporto é fundamental. O aeroporto mais central do principal polo de negócios do Brasil não pode ficar sem a conectividade e praticidade que somente a aviação de negócios pode propiciar.

Neste ano a líder celebra seus 65 anos. Qual o seu balanço?

É uma história linda, de superação, de crescimento e de muitos obstáculos encarados e vencidos. Hoje o principal desafio é continuar crescendo, sempre pautado pelo nosso primeiro e mais importante valor, a segurança. A constante busca pela inovação, outro aspecto importante de nossa empresa, atribuo diretamente ao legado da família Assumpção, nossos fundadores e verdadeiros pioneiros do setor no Brasil. O DNA da segurança e inovação, colocando a segurança em primeiro lugar, é uma característica de uma empresa que nasceu e desde então trabalha noite e dia para justificar seu nome.



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



B-52 mais potente

A Rolls-Royce iniciou os testes do motor F130 nas instalações da empresa, no Mississippi. Eles foram selecionados pela Força Aérea dos Estados Unidos para substituir os

motores atuais que equipam a frota B-52, com mais de 600 novas entregas previstas para os próximos anos. Foi a primeira vez que os motores F130 foram testados na configuração de dual-pod, dois lado a lado. Cada B-52 tem oito motores em quatro pods. O teste do motor se concentrará no fluxo aerodinâmico do vento cruzado, bem como na confirmação da operação bem-sucedida do sistema de controles digitais do motor.

Os primeiros resultados dos testes foram muito positivos, com dados de testes adicionais a serem analisados nos próximos meses. Os novos motores prolongarão a vida útil da aeronave B-52 por 30 anos. O F130 é derivado da família de motores comerciais Rolls-Royce BR, com mais de 30 milhões de horas de operação e alto índice de confiabilidade, com alta confiabilidade e design de baixo consumo de combustível. 🌐



a cama dos cangurus

A Qantas divulgou como será o interior das classes primeira e executiva dos Airbus A350-1000, que passarão a compor a frota de longa distância da companhia australiana a partir de 2025. Os birreiros vão estreiar nos voos non-stop entre Austrália e Nova York. A aeronave terá 238 assentos, sendo seis na suíte da primeira classe,

na configuração 1-1-1, 52 na executiva, com a disposição dos assentos em 2-2-2, 40 poltronas na econômica premium, com 2-4-2, e 140 na econômica, dispostos 3-3-3. Todas as classes terão wi-fi de alta velocidade, bem como conectividade bluetooth com todos os dispositivos. A primeira classe terá 50% a mais de espaço, comparando



com o Airbus A380, com uma cama de dois metros de comprimento e monitor de TV de ultradefinição de 32 polegadas. A Qantas encomendou 12 aeronaves do tipo para voos de ultralonga distância, que serão usadas no projeto Sunrise, anunciado pela companhia anos atrás com voos sem escalas para Londres e Nova York. 🌐



Azul on time

A Azul Linhas Aéreas celebrou mais uma conquista obtida em 2022, desta vez com relação à pontualidade. A empresa realizou um evento no aereo-

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou o uso do Safe Return, da Cirrus Aircraft (pouso automático de emergência), no espaço aéreo brasileiro. A aprovação vem com o aval do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea). O sistema disponível nos jatos SF-50 VisionJet, da Cirrus, foi desenvolvido em parceria com a Garmin. Ele pode ser utilizado por qualquer pessoa a bordo apertando um botão no painel. Por exemplo, em caso de incapacidade do piloto, ou se ele ficar inativo por um tempo determinado. Ao ser ativado, o Safe Return direciona o avião para o aeroporto mais perto e mostra um mapa com a rota alternativa para o destino selecionado. Também emite uma mensagem de emergência nas frequências

porto de Viracopos para comemorar o feito e exibiu seu maior e seu menor avião, o Caravan e o A350, ambos com adesivos que remetem ao prêmio. E também para mostrar aos clientes que a conquista é encarada como missão pela companhia com o slogan "O céu é Azul em ponto! Gagne tempo, voe Azul, somos a mais pontual do mundo". A premiação se deu por a empresa ter cumprido a

pontualidade em 88,93% dos seus voos avaliados ao longo de 2022. É um reconhecimento atestado pelo relatório anual da Cirium, a principal referência mundial de dados operacionais no setor. É o primeiro título da história a ser entregue a uma empresa brasileira. A companhia aérea é considerada pontual quando seus voos pousam até 14 minutos depois do horário planejado de chegada. 🌍

de controle de tráfego aéreo e redefine o código do transponder para 7700, o de emergência. Por fim, o sistema reduz a potência, entra em espera caso neces-

sário, e executa a aproximação por instrumento para a pista em uso, comanda trem de pouso e flaps, pousa e freia em segurança, tudo automaticamente. 🌍





Com **exclusividade**,
vendemos, no Brasil,
o **1º ACH130 Aston Martin
Edition** da América Latina!

Helicópteros novos e seminovos exclusivos
selecionados por especialistas.


HELICIDADE



Aponte a câmera do seu celular para o QR Code ao lado e acesse o vídeo e nossa galeria de fotos.

FULL HELIPORT SERVICE

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

NOTAM

notícias, fatos
e dados que valem
sua atenção

aviação geral e executiva em alta



As entregas de aeronaves de asa fixa para as aviações geral e executiva aumentaram em todas as categorias em 2022, com uma melhoria combinada de 6,5% e um aumento correspondente de 5,8% no faturamento, de acordo com a General Aviation Manufacturers Association (Gama). Da mesma forma, as entregas e faturamentos de helicópteros aumentaram 7,5% e 6,8%, respectivamente. A Gama divulgou que 2.818

aeronaves foram entregues no ano passado, em comparação com 2.648 no ano anterior. As entregas de turbopropelas aumentaram 10,4%, enquanto as entregas de jatos executivos melhoraram apenas 0,3%. O faturamento no ano passado foi de US\$ 22,9 bilhões, um aumento de US\$ 1,3 bilhão em relação a 2021. Os fabricantes de jatos executivos entregaram 712 aeronaves em 2022, duas a mais do que no ano

anterior. Já os modelos turbo-hélice tiveram um ano forte, registrando 582 entregas contra 527 em 2021. O mercado de pistão melhorou 8,2%, com 1.524 aeronaves entregues. Isso é superior às 1.409 entregues em 2021. Quanto ao mercado de helicópteros, foram 876 unidades entregues, ao valor de US\$ 4 bilhões em 2022. Isso é superior aos 812 entregues, com US\$ 3,7 bilhões em faturamento em 2021. 🌐

A Bell, uma empresa da Textron, entregou dois helicópteros 429 com o novo interior Designer Series para a Advanced Flight, uma das maiores empresas de fretamento e gerenciamento de helicópteros da Nova Zelândia. O novo interior, lançado em março de 2022, apresenta atualizações internas para todos os materiais da cabine, combinando a qualidade do material com um layout mais espaçoso e três esquemas de cores. Com mais de 400 Bell 429 alcançando mais de 500 mil horas de voo em todo o mundo, a aeronave tem sido um dos helicópteros biturbina leves de maior sucesso no mercado desde sua certificação, em 2009. Ele é conhecido por desempenhar boa velocidade, ter excelente alcance e baixo custo de ciclo, o que o torna ideal para uma grande variedade de missões. 🌐



Bell 429 com interior renovado



© carlos elias

Mais de 80 toneladas de doações foram levadas por helicópteros a São Sebastião, cidade do litoral norte de São Paulo que foi devastada por conta das chuvas, que superaram todas as previsões meteorológicas em fevereiro. Mais de 60 pessoas morreram por conta das inundações e deslizamentos de terra. Em um dia, a cidade recebeu 640 milímetros de chuva, número três maior do que o previsto para o mês todo.

As 80 toneladas de doações, que incluem mantimentos, água, roupas e medicamentos, foram transportadas por helicópteros em mais de 300 operações de pouso e decolagem. As quase 30 aeronaves ficam baseadas no HBR, Helipark e Helicidade, em São Paulo, e foram cedidos por seus proprietários e operadores. Na cidade litorânea, o heliponto particular Península foi usado como base.

Essa foi a maior operação voluntária com o uso de helicópteros de que se tem conhecimento. "Foi marcante para nós, pois em fevereiro se comemora o dia do piloto de helicóptero. Agora teremos também na linha do tempo essa ação conjunta, que ressalta que os helicópteros podem ajudar a salvar vidas e a chegar rapidamente em pontos em que não é possível chegar de outra forma", afirma Thales Pereira, presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros. 🚁



© rodrigo cozzato

O Helicidade, helicentro especializado em manutenção, representação e hangaragem de helicópteros em São Paulo, vendeu a primeira aeronave com interior exclusivo da Aston Martin no Brasil. Ao todo, 15 helicópteros receberam o acabamento sofisticado da tradicional fabricante de carros ingleses. O helicóptero em questão é um Airbus ACH130, capaz de levar até seis passageiros. Ele é equipado com o motor Safran Arriel 2D, que oferece desempenho excelente e confiabilidade em todas as condições de voo. A parceria com a Aston Martin trouxe à espaçosa e confortável cabine acabamentos de alta qualidade, com couro macio e fibra de carbono, além de um sistema de entretenimento de última geração. O Helicidade foi o responsável pela venda do primeiro modelo do tipo na América Latina. A aeronave foi montada no próprio helicentro e vendida a um cliente de Goiás. 🚁

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: +002 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



ARGENTINA

Aerolíneas Argentinas

Em abril a rota Buenos Aires-Madrid passa de sete para nove frequências por semana, e a partir de julho serão 12. Recebeu seu primeiro Boeing 737-86J(F) cargueiro. Matriculado LV-CTC (30570), foi trasladado para Buenos Aires/Ezeiza na última semana de fevereiro. Uma segunda aeronave será incorporada ainda este ano. Devolveu o Airbus A330-223 LV-FNK (358), que foi trasladado de Buenos Aires para Miami e Marana.

Andes Líneas Aéreas

Está em pleno processo de recertificação junto às autoridades locais para retomar suas operações. Para isso, recebeu o Boeing 737-8GJ (37366) LV-KFW, ex-ELGWS, trasladado de Shannon para Gander, Cidade do Panamá e Buenos Aires/Ezeiza. Pretende inicialmente operar voos charter e fez acordo com dois importantes operadores turísticos para voar de Buenos Aires, Córdoba, Tucumán e Jujuy para Caio Largo del Sur, em Cuba.

Flybondi

Recebeu o Boeing 737-8U3 LV-KHO (29666), que foi trasladado de Praga para a Ilha do Sal e Recife ainda com a matrícula M-ABOI.

BOLÍVIA

BoA - Boliviana de Aviación

Recebeu o Boeing 737-86J CP-3206 (37746, ex-N746SM), anteriormente operado pela Gol como PR-GZG. Foi trasladado de Dublin para a Ilha do Sal, Fortaleza e Cochabamba. O Airbus A330-243 N1452X (1452) recebeu a pintura da empresa, antes de sua entrega, em San Bernardino, nos Estados Unidos.

BRASIL

Aerosul

Iniciou seus serviços entre Foz do Iguaçu e Assunção com Cessna 208 Grand Caravan.

Azul

Inaugurou três novas rotas, todas ligando o Brasil a Montevidéu, no Uruguai. De Recife, uma frequência semanal com Airbus A320neo; de Foz do Iguaçu, duas frequências com Embraer E195; e de Florianópolis, duas frequências com os Embraer E195-E2. O Airbus A330-243 PR-AIY (365) foi trasladado de Campinas/Viracopos para Marana, sendo devolvido. Deverá ser desmontado.

Embraer

A cingapuriana Scoot assinou carta de intenção para nove Embraer E190-E2, que serão entregues a partir de 2024. Entregou recentemente as seguintes aeronaves: a egípcia Air Cairo recebeu três E190LR, SU-BVG (00775, ex-PR-EEI), SU-BVH (00776, ex-PR-EEA) e SU-BVI (00774, ex-PR-EAD), que foram trasladados de São José dos Campos para Natal, Tenerife e Cairo; a Envoy Air recebeu, nas cores da American Eagle, os E175LR N303DD (00931, ex-PR-EED), N304KM (00932, ex-PR-EBT) e N305CL (00934, ex-PR-EEN), trasladados de São José dos Campos para Manaus e Fort Lauderdale; a Horizon recebeu os E175LR N653QX (00930) e N654QX (00933), trasladados de São José dos Campos para Manaus, San Juan, Raleigh-Durham International Airport e Yam Island Airport; o E195-E2 PH-NXN (20084) foi entregue à KLM Cityhopper na rota São José dos Campos, Recife, Tenerife, Amsterdã, seguido do PH-NXO (20085); a canadense Porter Airlines recebeu os primeiros seis E195-E2 de uma encomenda confirmada para 50 aeronaves, que serão utilizadas em rotas domésticas e também internacionais para os Estados

Unidos e o México. São as seguintes aeronaves: C-GKQJ (20069, ex-PR-EDO), C-GKQK (20070, ex-PR-EDK), C-GKQL (20071, ex-PR-ECQ), C-GKQM (20072, ex-PR-ECJ), C-GKQN (20074, ex-PR-ECA), C-GKQO (20075, ex-PR-EAQ), C-GKQP (20078, ex-PR-EAH) e C-FKQQ (20080, ex-PR-EDE). Todos foram trasladados de São José dos Campos para Barbados e Toronto. Para a Republic Airways, nas cores da United Express, o E175LR N756YX (00928), que voou de São José dos Campos para Manaus, Fort Lauderdale e Indianapolis; por fim, a Skywest Airlines recebeu o E175LR N324SY (00925), trasladado de São José dos Campos para Manaus, San Juan, Northwest Arkansas National Airport e Boise.

Gol

Devolveu o Boeing 737-8EH PR-GGY (37599), que foi trasladado de Belo Horizonte/Confins para Miami e Tucson para ser pintado nas cores da Avelo Airlines e ser rematriculado N809VL.

LATAM

Recebeu no final de dezembro o Airbus A320-271N PR-XBK (11228, ex-F-WWTY), que foi trasladado de Toulouse para Fortaleza. Logo em seguida, recebeu os A320-271N PR-XBJ (11139, ex-D-AVVL) e PR-XBL (11293, ex-F-WWDO).

Modern Logistics

Devolveu o PP-YBA, Boeing 737-4K5(F) (24125), que foi trasladado em janeiro do Panamá para San José, Tucson e Goodyear.

Rio de Janeiro

A italiana ITA Airways anunciou que a partir de outubro passará a voar de Roma para o Rio de Janeiro com os Airbus A330.



CHILE

JetSMART

O governo chileno aprovou a venda de parte do capital da JetSMART para a norte-americana American Airlines, que passa a ser um de seus acionais minoritários. A empresa estuda a viabilidade de criação de mais uma subsidiária, desta vez no Uruguai. Incorporou à frota o Airbus A320-271N CC-AWX (11252, ex-F-WWIR), que foi trasladado de Toulouse para Keflavik, Newport, Santiago, e batizado "Lobo Marino".

SKY Airline

A partir de abril, vai operar com Airbus A320neo de Santiago para Porto Alegre.

COLÔMBIA

Avianca

Começou a voar de Bogotá para Manaus e Belo Horizonte com os Airbus A320, e também para Boston, nos Estados Unidos. Com isso, passa a servir 129 rotas com 3.800 voos semanais, conectando 24 países e 67 destinos nas três Américas e na Europa. Assinou contrato com a Lufthansa Technik para reparos e revisões em componentes da sua frota de Boeing 787. Devolveu os Airbus A319-132 N730AV (6132) e N695AV (6099), que foram trasladados de Cali para os Estados Unidos.

Recebeu os Airbus A320-251N HK-5410 (11019, ex-VP-BGA) e N965AV (11140, ex-F-WWIX) e em breve chegarão os A320-214 HK-5423 (6820, ex-N623AV) e HK-5421 (8082, ex-N282AV) que estão sendo preparados em Roswell.

No início de fevereiro, recebeu o Airbus A320-214 HK-5422 (6991, ex-N691AG), que foi trasladado de Roswell para Midland, Brownsville e Medellín, e o A320-

214 (4272, ex-N206FR), que voou de Dothan para Miami e Medellín. Ao mesmo tempo, o A320-214 N948AV (4933) foi trasladado de Salina para Dothan para receber as cores da empresa. Também em Dothan está sendo pintado o Airbus A320-214 N207FR (4307).

Cartagena

Foi aprovada uma reforma do Aeroporto Internacional Rafael Núñez, que inclui a construção de um terminal, modernização do atual, aumento dos pátios, entre inúmeras outras melhorias.

Easyfly

Começou a voar em janeiro entre Popayán e Pasto, com os ATR, diariamente.

LATAM

A partir de 1º de julho, vai voar entre Bogotá e Orlando com os Airbus A320.

Satena

Vai voar entre Bogotá e Caracas com Embraer ERJ145.

Viva Air Colombia

Suspendeu suas operações nos últimos dias de fevereiro e mantém negociações com credores, esperando assim encontrar solução para todos os problemas e poder voltar a voar.

EQUADOR

Aeroregional

Recebeu sua quarta aeronave, um Boeing 737-528 (27425, ex-N7354C), que foi trasladado de Dammam, na Arábia Saudita, para Quito, ainda com a matrícula HZ-FM1.

Esav Airlines

Nova empresa, está operando com dois Britten Norman um serviço interilhas em Galápagos. Serão servidos os três aeroportos do arquipélago: Isabela, Branco e São Cristovão.

Avianca Ecuador

A partir de junho, vai voar entre Quito e Nova York/JFK com os Airbus A320neo.

Ecuacondor

Está em processo de certificação e pretende operar voos fretados internacionais para o México, Caribe e Américas Central e do Sul com aeronaves da Embraer, CRJs, Boeing 737 e/ou Airbus A320.

LATAM

Alterou os horários dos que partem do Sul do país para Quito, de forma a permitir conectá-los com os voos para Miami, inaugurados recentemente.

Manta

O aeroporto local foi reconstruído e reinaugurado e agora vai receber seu primeiro voo internacional, da Copa Airlines, procedente da Cidade do Panamá. Serão três vezes por semana.

MÉXICO

Awesome Cargo

Nova empresa aérea cargueira criada no México, pretende operar para toda a América Latina, até mesmo o Brasil. A primeira aeronave é o Airbus A330-202 (1218, ex-El-EJ), que foi trasladado para o México no início de fevereiro.

PARAGUAI

Paranair

Aumentou suas frequências na rota doméstica ligando Assunção a Ciudad del Este.

PERU

Aero Transporte

Contratou a De Havilland Aircraft of Canada para converter um DHC-8-400, com a instalação de uma grande porta de carga.

JetSMART

A Direção Geral de Aeronáutica Civil emitiu a autorização que vai permitir que a empresa opere de Lima e Arequipa para destinos na Colômbia, Equador, Chile e Bolívia.



REPÚBLICA DOMINICANA

Arajjet

Baseada em Santo Domingo e operando uma frota de Boeing 737 MAX 8, solicitou autorização para voar para várias cidades das Américas Central e do Sul, além do Caribe. Dentre elas estão Manaus, Rio de Janeiro e São Paulo. Durante uma feira de turismo em Madri, conversou com o responsável pela secretaria de Turismo do estado da Bahia, manifestando interesse em operar voos entre a República Dominicana e Salvador.

SURINAME

Fly All Ways

Desde o início do ano opera regularmente de Georgetown para Bridgetown, com Fokker F-70.

Gum Air

Encomendou junto à Cessna um C408 SkyCourier, aeronave que será utilizada na expansão dos serviços, principalmente nas rotas servindo Paramaribo, Georgetown, Port of Spain e Caiena. A aeronave será entregue ainda este ano e irá operar com passageiros e carga.

Surinam Airways

Negocia o arrendamento de um Airbus A340-300, por oito meses, para voar entre Paramaribo e Amsterdã, substituindo o Airbus A330-200 atualmente em uso.

URUGUAI

Aeromas

Em 16 de fevereiro, perdeu em acidente o Cessna 208 CX-MAX (00042). A aeronave operava um voo noturno de Montevideu/Carrasco para Buenos Aires/Ezeiza quando perdeu potência. Tentou pousar no



aeroporto de La Plata, mas não conseguiu localizá-lo por conta da escuridão. Optou então por uma avenida iluminada, mas acabou por bater em postes e na rede elétrica. Os dois pilotos se salvaram, e a aeronave foi destruída pelo fogo.

Carmelo

O governo federal reinaugurou o aeroporto internacional da cidade, que recebeu um novo terminal e infraestrutura de alto nível.

VENEZUELA

Albatros Airlines

Retomou suas operações com voos charter de Maracay e Barcelona para Porlamar, utilizando o Embraer EMB120 Brasília YV2776 (150), que foi reativado.

Conviasa

Inaugurou no início de dezembro a ligação de Caracas com Doha, no Catar, com Airbus A340. De acordo com o governo venezuelano, a em-

presa deve também passar a voar de Caracas para São Paulo. Para atender à demanda na área do turismo, espera-se também a inauguração de rota ligando a Ilha Margarita com algum destino no Brasil. Pretende atender ainda este ano oito novos destinos internacionais no Chile, Argentina, Equador, Peru e Espanha.

Estelar

Opera novamente entre Caracas e Santiago do Chile. Os voos são realizados uma vez por semana com Boeing 737-300, com escala técnica para reabastecimento em Lima, no Peru.

Rutaca

Recebeu o Boeing 737-33A YV-3538 (25032, ex-N228AW), que foi trasladado de Villavicencio para Cúcuta, Caracas, Ciudad Bolívar.

Turpial Airlines

Em 2023, pretende voar de Valencia para Medellín, Cúcuta e Cali.



MÚLTIPLOS DESTINOS, UMA SÓ PAIXÃO: VOAR.



voepass.com.br

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


VOEPASS

Que os drones chegaram para ficar, isso todo o mundo sabe. E com essa tecnologia surgiram também inúmeras dúvidas sobre tais operações, que representaram uma grande novidade para o meio aeronáutico – e por que não dizer para a sociedade de modo geral. Desde o surgimento desses equipamentos, as regras de uso, bem como as finalidades, mudam a cada instante.

Atualmente, os drones são utilizados para recreação, defesa aérea, segurança pública, atividades profissionais, dentre outras funções. Aliás, o drone pode substituir o trabalho humano até mesmo em situações de risco, tais como inspeção de fachadas em altura elevada, sobrevoo em áreas de risco, resgates em situações de emergências, entrega de mercadorias, inspeções e monitoramento de modo geral.

Não obstante o seu uso funcional, é fato que esse aparelho também serve como um fantástico meio de recreação. Porém, seja como instrumento de trabalho ou para lazer, é importante conhecer as regras para o seu uso. Isso porque as operações com drone trazem, por exemplo, reflexos no uso do espaço aéreo, assim como podem interferir em alguns direitos dos demais cidadãos que não participam da operação.

Para começar, vale citar a regra prevista no RBAC-E nº 94, no item que trata das definições, em que estabelece a distância de 30 metros horizontais entre a aeronave e as pessoas não envolvidas ou não anuentes com a operação. Essa regra só não será aplicável na hipótese de haver uma barreira mecânica entre a aeronave e o terceiro não envolvido/anuente, ou em casos de operações vinculadas à segurança pública.

Para a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), os drones possuem três classificações definidas com base no peso máximo de de-

colagem (PMD) da aeronave: a) Classe 1: PMD maior que 150 quilos; b) Classe 2: PMD maior que 25 quilos e menor ou igual a 150 quilos; c) Classe 3: PMD menor ou igual a 25 quilos. A responsabilidade do piloto remoto em comando do drone estende-se às questões administrativas, cíveis e criminais da mesma forma que ocorre com a tripulação das aeronaves tradicionais (em que se conta com a presença física do piloto na própria aeronave).

Para que uma pessoa tenha permissão para atuar como piloto remoto é necessário que atenda alguns requisitos, tais como: ser maior de 18 anos de idade; para a Classe 1 ou 2, deve possuir o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido. O piloto, tal como ocorre para as demais aeronaves, também deverá observar a presença de condições aeronavegáveis do drone, devendo conferir se o equipamento apresenta as condições mínimas de segurança de voo, seja antes da decolagem ou durante a operação no caso de eventual intercorrência (prevenção sempre!).

Acerca do uso dos drones, embora no RBAC-E nº 94 contenha a proibição quanto ao transporte de pessoas, animais e artigos perigosos, sabe-se que essa é uma tendência com a evolução da tecnologia. Ademais, na própria norma já é aceito o transporte de alguns itens. Das autorizações existentes, temos: permissão para artigos destinados a lançamentos relacionados à agricultura, horticultura, controle de avalanche, controle de obstrução por gelo, deslizamentos de terra ou controle de poluição. Somam-se a essas hipóteses a permissão para o transporte de câmeras fotográficas, filmadoras, computadores, etc.

Outros pontos que merecem destaque e atenção dizem respeito à necessidade da contratação de seguro com cobertura de danos a terceiros quando o drone apre-



sentar PMD superior a 250 gramas – com exceção das aeronaves peritentes e controladas pelo Estado. Também sobre essa categoria de aeronaves, com peso superior a 250 gramas, é imprescindível respeitar o que está estabelecido pelo Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) para o uso do espaço aéreo, sempre lembrando da responsabilidade integral do operador remoto. Como visto, seguindo as regras, é fácil curtir e aproveitar os benefícios oferecidos pelos drones.

A doutora **Fernanda Gama Ninow** é advogada pós-graduada em direito público, gestão e direito aeronáutico e direito empresarial. Faz parte do escritório Bornhausen & Zimmer Advogados.

Entre em contato:
fernandaninow@yahoo.com.br



O FUTURO JÁ ATERRISSOU

Conheça a frota mais poderosa e mais avançada da história da Gulfstream. Com a adição dos novos Gulfstream G800™ e G400™, nosso portfólio expandido oferece uma aeronave para cada missão.



Gulfstream™

A General Dynamics Company

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



AVIADORAS & PIONEIRAS

texto: Panda Beting fotos: Wikipedia

Nosso reconhecimento às mulheres na aviação não poderia deixar de começar com uma breve (e certamente incompleta) lista de pioneiras em todo o mundo. Se hoje voamos como voamos, com segurança, excelência técnica e progressos constantes, muito se deve ao trabalho destas e de dezenas de outras precursoras no setor. Como dito, é praticamente impossível fazer uma lista completa e que faça a devida justiça a todas as desbravadoras da aviação. Antecipadamente nossas desculpas pelas eventuais omissões. E nosso compromisso de sempre louvar tantas notáveis contribuições, pioneirismos e sacrifícios protagonizados por essas incríveis mulheres.



Aida de Acosta (1884–1962)

Norte-americana, foi a primeira mulher a voar solo. Quando em visita a Paris, em 27 de junho de 1903, Acosta viu o dirigível “Nº 9” de Santos-Dumont e ficou encantada. Após três voos de instrução, decolou solo e voou entre Paris e o castelo de Bagatelle, enquanto o inventor brasileiro ia acompanhando o voo e gritando instruções desde sua bicicleta. Ao pousar, nosso “Pai da Aviação” informou a Aida que ela era a primeira mulher na história a pilotar uma aeronave. De fato, foi mesmo.



Leman Altınçekiç (1932–2001)

Foi a primeira piloto de jato no mundo, servindo na força aérea da Turquia. Após sua graduação, em 1957, ela comandou jatos Republic F-84 e Lockheed T-33. Serviu seu país até chegar à graduação de coronel.



Micky Axton (1919–2010)

Uma das três primeiras pilotos de testes da Women Air Force Service Pilots (WASP). Foi a primeira mulher a comandar um B-29, em maio de 1944, quando já trabalhava como aeronauta e engenheira de testes na Boeing.



Zoya Agarwal (1981–)

Mais jovem piloto de Boeing 777 no mundo (2013), pilotou o voo mais longo sobre o Polo Norte (2021) pela Air India. Uma das mais reconhecidas e condecoradas pilotos em seu país, a Índia, inspira milhares de mulheres a seguir na profissão.



Asli Hassan Abade (1958–)

Primeira piloto militar de jato na África, natural da Somália, serviu muitos anos na força aérea (1976-1992) até que teve de deixar seu país em função da guerra civil. Permaneceu ativa defendendo publicamente uma solução para seu país.

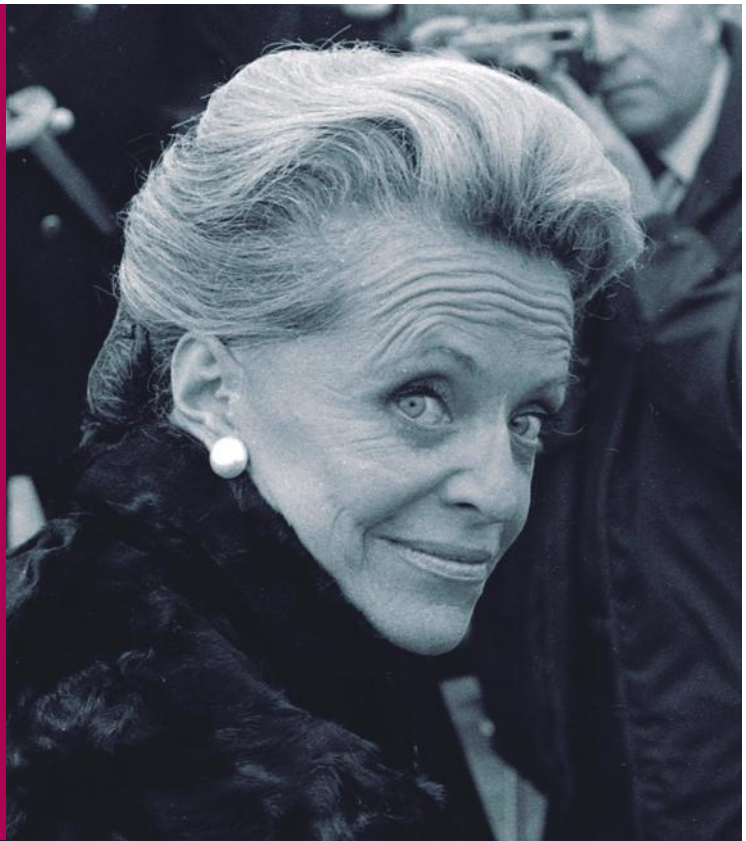
Jacqueline Auriol (1917-2000)

Pioneira da aviação francesa e especialista em quebrar recordes de velocidade – foram seis no total, entre 1951 e 1963. Formada em 1950 como piloto de provas, foi uma das primeiras mulheres no mundo a quebrar a barreira do som. Recebeu quatro vezes o prestigioso troféu Harmon.

A frase a seguir exprime o que muitos pensam sobre aviação:

“Eu me sinto absolutamente feliz quando estou voando. Talvez seja a sensação de poder, o prazer de dominar máquinas tão lindas quanto cavalos puro-sangue. Misturada a essa sensação, há também o prazer que vem de saber que a missão foi cumprida. Toda vez que piso em um aeródromo, sinto novamente essa excitação e sinto a sensação de estar no lugar a que pertencço.”

Jacqueline Auriol



Jean Batten (1909–1982)

Aviadora neozelandesa, fez um dos primeiros voos solo de uma mulher entre o Reino Unido e a Austrália. A viagem teve duração de 14 dias, 22 horas e trinta minutos, no comando de um de Havilland Gipsy Moth, um biplano rudimentar. Em 1935, ela bateu outro recorde ao voar da Inglaterra ao Brasil em dois dias, treze horas e quinze minutos. Ao finalmente pousar no Rio de Janeiro,

foi recebida e condecorada pelo presidente Getúlio Vargas com a Ordem do Mérito do Cruzeiro do Sul. Serviu na 2ª Guerra Mundial como motorista de ambulâncias, pois foi proibida de voar ao ser reprovada no exame médico.



Ann Baumgartner (1918–2008)

Piloto de testes e primeira a pilotar um jato da U.S. Air Force – um Bell P-59 Airacomet, em 14 de outubro de 1944. Como piloto de provas do P-82 Twin Mustang, ela conheceu o projetista William Carl, com quem se casou e teve dois filhos.



Amelie Beese (1886–1925)

Foi a primeira piloto na Alemanha com seu voo solo reconhecido em 13 de setembro de 1911. Por haver se casado com um cidadão francês e adotado sua cidadania, foi proibida de voar na Luftwaffe. Depois de várias frustrações em sua carreira como aviadora e dificuldades em sua vida pessoal, Beese suicidou-se em 1925.



Global 7500

O ícone da indústria

O jato executivo incomparável para aqueles que viajam na velocidade da vida.



BOMBARDIER

Exceptional by design



Maude Bonney (1897–1994)

Aviadora sul-africana radicada na Austrália, foi uma das primeiras a voar entre Inglaterra e Austrália em 1933 e, depois, de “Down Under” para a África do Sul em 1937. Sua carreira foi interrompida pela 2ª Guerra Mundial, mas seus feitos foram reconhecidos pelos britânicos, que até hoje concedem o “Troféu Bonney” a mulheres que obtêm feitos notáveis na aviação.



Beverly Burns (1949-)

Norte-americana, foi a primeira a comandar um Jumbo; na tarde de 18 de julho de 1984, ela pilotou um Boeing 747 da People Express entre Newark e Los Angeles. Ao se aposentar, em 2008, havia completado 27 anos de carreira e voado mais de 25.000 horas.



Geraldyn “Jerrie” Cobb (1931–2019)

Foi a primeira piloto a voar no Paris Air Show. Antes, bateu vários recordes e trabalhou em diversas posições na indústria. Também recebeu o troféu Harmon por seus múltiplos feitos.



Jacqueline Cochran (1908–1980)

Primeira mulher a quebrar a barreira do som em 18 de maio de 1953. Por sua bravura e feitos durante a 2ª Guerra Mundial, foi a primeira mulher civil a receber a Medalha de Serviços com Distinção, comenda do governo norte-americano. Na verdade, Cochran foi uma das mulheres mais condecoradas na aviação, tendo recebido dezenas de prêmios e troféus, alguns postumamente.



Mildred Mary Petre (1895–1990)

Britânica, foi primeira mulher a voar solo ao redor do mundo em 1931, embora a travessia do Pacífico e do Atlântico tenha sido em navios. Mesmo assim, seus feitos foram extraordinários, voando um Blackburn Bluebird IV. Com uma longa vida dedicada à aviação, seu último voo foi pilotando um de Havilland Chipmunk, no qual executou um loop perfeito, aos 81 anos de idade.



Eileen Collins (1956-)

Piloto de testes e astronauta da NASA, primeira mulher a pilotar (1995) e, depois, comandar o Space Shuttle, em 1999. Collins voou 872 horas no espaço, de um total de 6.751 horas voadas em mais de trinta tipos diferentes de aeronaves.



Jessica Cox (1983-)

A despeito de ter nascido sem os dois braços devido a uma doença congênita, foi a primeira pessoa com deficiência a receber a licença de piloto, em 10 de outubro de 2008. Detalhe: ela não usa próteses, ela pilota com os pés. Ela também é faixa preta em taekwondo.



Lettice Curtis (1915–2014)

Britânica, foi a primeira mulher a comandar um bombardeiro quadrimotor (Avro Lancaster). Teve uma carreira extremamente útil tanto durante a guerra quanto nas décadas seguintes. Voou mais de 130 tipos de aviões até 1995, quando, aos 80 anos, decidiu se aposentar.



Suzanna Darcy-Henneman (1956-)

Primeira piloto de testes na Boeing. Comandou um 777-200LR em voo que quebrou recorde de distância, ao voar 21.602 quilômetros sem escalas de Hong Kong a Londres, voando sobre o Pacífico, América do Norte e Atlântico, em 9 de novembro de 2005. É engenheira e instrutora na fabricante.



Thereza di Marzo (1903-1986)

Paulistana, foi a primeira mulher no Brasil a receber um brevê (nº 76, pelo Aeroclube do Brasil), em 1922. Juntamente de seu marido, Fritz Roesler, abriu a escola de aviação Ypiranga, fechada durante a Revolução Constitucionalista. Nunca mais voou, embora mantivesse por toda sua vida o amor pela aviação. Seu pioneirismo foi reconhecido com as medalhas Pioneira da Aviação, Mérito Aeronáutico e Medalha de Ouro Santos-Dumont.



Amelia Earhart (1897–1937)

Norte-americana, pilotando um Lockheed Vega 5B, foi a primeira piloto a atravessar o Atlântico Norte em voo solo, dentre vários feitos notáveis. Por esses e por vários outros, ela continua sendo absolutamente inspiradora. Foi uma das primeiras mulheres a abraçar publicamente a necessidade de tratamento igualitário entre gêneros, sendo amplamente reconhecida por sua atitude. Desapa-

receu em 2 de julho de 1937, quando pilotava um Lockheed Electra L-10E no oceano Pacífico, em uma viagem na qual tentava ser a primeira mulher a dar a volta ao mundo pelo ar. Na lista da revista "Flying" que escolheu os 50 heróis da aviação, Amelia Earhart ocupa a nona posição.



Amalia Celia Figueredo (1895–1985)

Aviadora argentina, recebeu seu brevê em 1914. Possivelmente a primeira mulher a obter licença de piloto na América Latina, passou os anos seguintes aperfeiçoando suas habilidades. Era especialmente capaz para realizar acrobacias. Seus voos e feitos hoje são reconhecidos em quatro países, entre eles o Brasil.



Sabiha Gökçen (1913–2001)

Originária da Turquia, foi a primeira piloto militar no mundo. Seus feitos são lendários. Realizou 32 missões de combate na 2ª Guerra Mundial, pilotou dezenas de modelos de aeronaves e teve uma longa e honrosa carreira. O segundo aeroporto de Istanbul foi batizado em sua homenagem. Considerada

pela U.S. Air Force como uma das vinte maiores personalidades do mundo na aviação militar.



Valentina Grizodubova (1909–1993)

Conseguiu seu brevê em 1929 e nos anos anteriores à 2ª Guerra Mundial, começou a bater diversos recordes. A partir de 1942, foi escolhida como comandante do regimento 101, pilotando Lisunovs LI-2 (versão soviética do Douglas C-47) em mais de 200 missões em combate, sobrevivendo a constantes ataques de armas antiaéreas. Ao final do conflito, foi reconhecida como heroína de guerra, e com o tempo se tornou a mulher mais condecorada na União Soviética. No final de carreira, ajudou a preparar candidatas para voarem como cosmonautas.



Amy Johnson (1903–1941)

Britânica, foi primeira mulher a voar solo entre Inglaterra e Austrália. Voando um de Havilland Gypsy Moth, matriculado G-AAAH, decolou do Croydon Airport em 5 de maio de 1930 e chegou a Darwin, Austrália, em 24 de maio, depois de múltiplas escalas e de haver voado mais de 18.000 milhas.



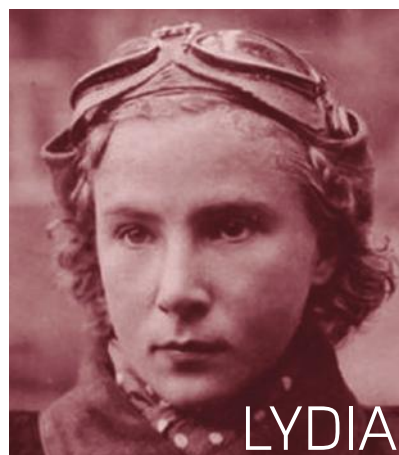
Shawna Rochelle Kimbrell (1976–)

Primeira afro-americana a pilotar caças na U.S. Air Force, hoje voa jatos F-16 como tenente-coronel na base de Creech, Nevada, onde comanda o Esquadrão de Ataque 78.



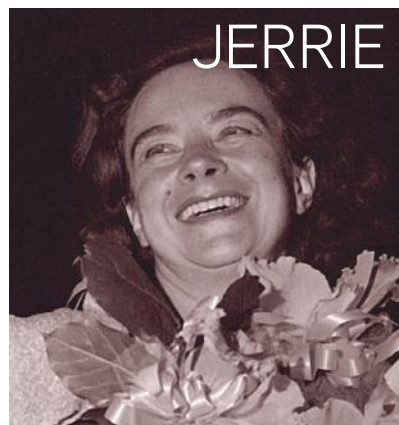
Raymonde de Laroche (1882–1919)

De nacionalidade francesa, foi a primeira mulher no mundo a receber um brevê. Em 22 de outubro de 1909, ela decolou em um curto voo solo, a despeito de nunca haver voado antes, pilotando um rudimentar Voisin. Recebeu o brevê numero 36 do Aero clube da França, e nos anos seguintes bateu alguns recordes femininos de voo. Tragicamente, morreu pilotando quando treinava para se tornar instrutora de voo certificada.



Lydia Litvyak (1921–1943)

Russa, primeira mulher a abater outra aeronave em combate. Foi também a primeira na história reconhecida como “ás” (mais de cinco aeronaves abatidas). A primeira das doze aeronaves derrubadas foi um Junkers Ju-88. Sua curta e impressionante carreira terminou abruptamente em 1º de outubro de 1943, quando foi abatida em combate. Seus restos mortais foram descobertos somente em 1979, e foi condecorada postumamente como “Heroína da União Soviética” por Mikhail Gorbatchov.



Geraldine “Jerrie” Mock (1925–2014)

Foi a primeira mulher a voar solo ao redor do mundo. A viagem começou em 19 de março de 1964, em Columbus, Ohio, quando ela decolou em um Cessna 180. No total, a viagem levou 29 dias, onze horas e 59 minutos, ao retornar ao aeroporto de partida, pousando em 17 de abril. No total, o valente Cessna e sua “aviatrix” cobriram 36.970 quilômetros. Por esse incrível feito, Jerrie recebeu em 1965 a medalha Louis Blériot da Federação Aeronáutica Internacional.



Elsie MacGill (1905–1980)

Canadense, é considerada a primeira mulher a trabalhar como projetista de aviões, e ficou popularmente conhecida como “Rainha dos Hurricanes”. Por seu notável trabalho como engenheira aeronáutica, com especialização em engenharia elétrica, contribuiu imensamente para colocar o Canadá como uma das nações mais relevantes do mundo no campo da construção aeronáutica. Foi condecorada com a Ordem do Canadá, e, postumamente, reconhecidas por seu ativismo para um tratamento mais igualitário a todas as mulheres.



Thérèse Peltier (1873–1926)

Francesa, escultora, foi primeira mulher a voar em uma aeronave mais pesada do que o ar em Turim, Itália, em 1908. Alguns historiadores também a consideram como tendo sido a primeira a pilotar, quando teria comandado um biplano Voisin construído em 1907.



Anésia P. Machado (1904-1999)

Paulista de Itapetininga, recebeu seu brevê no dia seguinte ao de Thereza di Marzo. No centenário da Independência do Brasil (1922), voou entre São Paulo e Rio de Janeiro. Ao chegar à capital federal, recebeu uma medalha de ouro das mãos do próprio Alberto Santos-Dumont. Foi a primeira pessoa no Brasil a escrever sobre aviação (a partir de 1927), e por sua longa carreira, recebeu condecorações no Brasil, Alemanha, Estados Unidos, França, Chile, Paraguai e Venezuela.



Helen Richey (1909–1947)

Norte-americana, foi a primeira mulher contratada para voar em companhias aéreas nos Estados Unidos. Em 1933, ela e sua companheira, Frances Marsalis, bateram um recorde de permanência no ar voando por 237 horas e 42 minutos sobre Miami. Outros records se seguiram, bem como uma participação notável na 2ª Guerra Mundial.



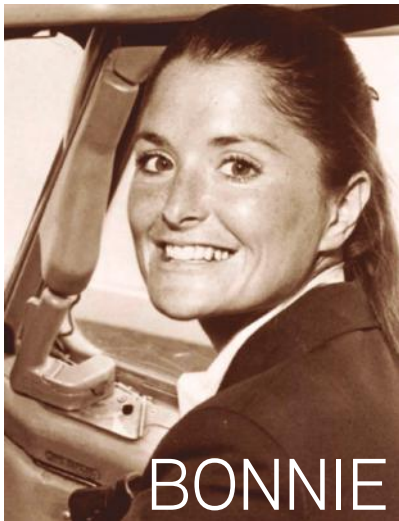
Ada Rogato (1910–1986)

Aviadora brasileira, detém vários records no país. Foi pioneira de diversas maneiras: primeira piloto de planadores no Brasil (1935); primeira paraquedista; primeira piloto agrícola no país e pioneira no polvilhamento aéreo. Foi a terceira mulher brevetada no país, depois de Thereza di Marzo e Anésia Pinheiro Machado. Durante a 2ª Guerra Mundial, realizou voluntariamente 213 voos de patrulhamento aéreo do litoral paulista. Falecida em 1986, foi a primeira aviadora no Brasil a receber a Medalha do Mérito Aeronáutico, bem como diversas outras comendas das forças aéreas do Brasil, Bolívia, Colômbia e Chile, além do diploma Paul Tissandier de Mérito na Aviação. Até morrer, foi diretora do Museu de Aeronáutica de São Paulo. O Cessna 140 “Brasil” com o qual voou pelas três Américas está preservado no museu da TAM.



Zara Rutherford (2002-)

A belga foi a mais jovem piloto a dar a volta ao mundo solo, quando tinha apenas 19 anos, começando sua épica jornada em 18 de agosto de 2021 e concluindo a viagem em 20 de janeiro de 2022. Os voos foram feitos em um ultraleve Aero Shark. A viagem foi interrompida várias vezes em função das restrições da pandemia, condições climáticas adversas e problemas com seu visto de entrada na Rússia.



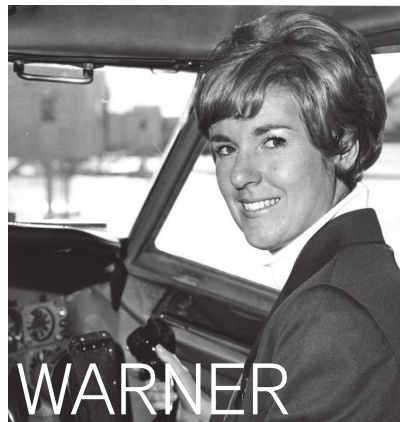
Bonnie Tiburzi (1948-)

Norte-americana, aos 24 anos se tornou a primeira piloto na American Airlines e, igualmente, primeira graduada como engenheira de voo na aviação comercial daquele país. Foi a primeira a comandar aeronaves das grandes empresas aéreas norte-americanas, com os Boeing 727, 757 e 767 em sua carteira. Aposentou-se na American em 1999, depois de 26 anos voando para a companhia.



Patty Wagstaff (1951-)

Nascida em St. Louis, começou a voar em 1978 e, ao longo dos anos, comandou diferentes tipos de aeronaves, entre as quais warbirds como o TBM Avenger, e o Embraer Tucano e o treinador a jato L-39. Em 1991, venceu pela primeira vez o campeonato norte-americano de acrobacia aérea, primeira mulher na história a obter esse resultado. Pelos anos seguintes, continuou vencendo diversos campeonatos, recebendo o troféu Charlie Hillard como melhor classificado entre todos os campeonatos norte-americanos de acrobacia. Pelos anos seguintes, manteve-se ativa dando instrução de acrobacia e recebeu dezenas de troféus e amplo reconhecimento em todo o mundo.



Emily Howell Warner (1939-2020)

Primeira comandante de companhias aéreas norte-americanas ao assumir a poltrona da esquerda de um Twin Otter na Frontier Airlines, em 1976. Prosseguiu sua carreira assumindo o comando do Boeing 737, depois mudando para a UPS, onde pilotou o Boeing 727 e o Douglas DC-8. Em 1990, passou a trabalhar como examinadora na FAA.



Mary Anita Snook (1896-1991)

Norte-americana, foi a primeira mulher a dirigir um negócio na aviação. Antes disso, ensinou Amelia Earhart a voar, dentre diversos feitos e pioneirismos. Foi a primeira a competir em uma corrida aérea, em 1921, chegando em quinto lugar. Seu último voo pilotando foi em 1977, aos 81 anos.



Jeana Yeager (1952-)

Com Dick Rutan, foi a primeiro-oficial do primeiro voo ao redor do mundo sem reabastecimento. A viagem ocorreu entre 14 e 23 de dezembro de 1986, com duração de nove dias, três minutos e 44 segundos (pouco mais de 216 horas), cobrindo uma distância de 40.211 quilômetros. Pelo incrível feito, recebeu condecorações como os troféus Harmon, National Air and Space Museum, Fai de la Vaulx e a Presidents Citizen Medal das mãos de Ronald Reagan. Foi a primeira mulher a receber o prestigioso Collier Trophy.

Pilotos, mecânicas, engenheiras, paraquedistas, balonistas, executivas, astronautas, instrutoras, caçadoras. A lista é extensa e poderia ser ainda maior. Em comum, a coragem, competência e pioneirismo. Predicados que não fazem distinção de gênero. É assim que tem que ser.

Visite-nos na MRO
Estande #1205/1305



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®

MULHERES na ATUALIDADE

Diversas ações têm sido arquitetadas e muitas colocadas em ação com o objetivo de aumentar a representação feminina no mercado de trabalho. A IATA (do inglês, Associação Internacional de Transporte Aéreo) criou o "25by2025", iniciativa que reforça isso, mas na aviação. O propósito principal é que empresas, direta ou indiretamente ligadas ao setor, aumentem em 25%, ou pelo menos 25%, o número de mulheres em cargos de liderança e em áreas sub-representadas até 2025. Até o momento, 189 companhias aéreas e organizações aderiram à iniciativa, que pretende mudar as principais métricas do setor.

Pesquisa realizada pela Korn Ferry mostra que apenas 6% das empresas

aéreas têm uma mulher na posição de CEO, enquanto 5,1% dos pilotos são mulheres. Elas representam 36% dos controladores de tráfego aéreo, 18% dos despachantes de voo e menos de 9% dos engenheiros aeroespaciais. Outro estudo, este da McKinsey, crava que a igualdade de gênero é importante não apenas do ponto de vista ético, mas também para o sucesso dos negócios, pois equipes diversas são mais inovadoras, adaptáveis, resilientes e melhores no desempenho. No Brasil, números da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) mostram que apenas 2,3% das licenças de pilotos foram expedidas para mulheres nos últimos 72 anos.

Entidades como a IAWA (International Aviation Women Association), nos Estados Unidos, e Aviadoras (Associação de Mulheres Aviadoras do Brasil) têm como objetivo fomentar e ajudar as mulheres a trilharem suas carreiras na aviação. A entidade brasileira realizou no início de março, em São Paulo, o 6º Encontro Mulheres na Aviação, que teve palestras, painéis, discussões e trocas de experiências, incluindo uma apresentação de acrobacias aéreas no Campo dos Amarais, em Campinas.

Falar o quanto o esforço de todas as mulheres, dentro e fora da aviação, é extraordinário é lugar-comum. Sem mais demora, a Flap International lista 42 miniperfis dessas mulheres excepcionais em suas mais diversas áreas de atuação da aviação.

texto: **Rodrigo Cozzato e Flávio Marcos de Souza**

fotos: **Divulgação, exceto quando creditadas**



Kalina Milani

piloto, fundadora e presidente da Aviadoras



A família Milani costumava frequentar o aeroclube de Encanta Moça, em Recife, quando havia algum evento especial. Encantada com a aviação, Kalina disse a seu pai que queria ser piloto; ouviu como resposta que “não era coisa de mulher”. Isso foi o combustível que faltava para a futura piloto. Aos 16 anos, mudou-se para os Estados Unidos, onde aprendeu rapidamente a língua inglesa. Voltou ao Brasil dois anos depois, e seus primeiros passos aéreos não foram fáceis. Isso por-

que, na década de 1980, as companhias aéreas brasileiras não contavam com mulheres em seus quadros de pilotos. Para voar, Kalina se formou e chegou a se candidatar como comissária de voo.

Sua carreira como piloto de linha aérea começou em 1990, na Varig, onde voou os Boeing 737 e 777. Em 2003, tentou voar na Emirates Airline, mas lá também não admitiam pilotos mulheres à época. Conseguiu uma vaga na Ryanair em 2005, mas ela queria

mesmo a Emirates, e conseguiu em 2006, quando a restrição feminina se encerrou. Ficou no Oriente Médio até 2016, voando os 777 de passageiros e de carga. Desde então, Kalina se ocupa com sua empresa de captação de talentos, em Atlanta. E em 2018, fundou aquele que pode ser seu maior legado: a Aviadoras, Associação das Mulheres Aviadoras do Brasil, que incentiva, apoia e direciona o crescimento da mulher na aviação.



Sandra Assali

presidente da Abrapavaa

A aviação não poderia ter entrado de forma mais abrupta na vida de Sandra Assali. O marido dela estava entre as 99 vítimas fatais do acidente com o Fokker F-100 que caiu na Zona Sul de São Paulo em outubro de 1996 segundos após decolar de Congonhas. Da escuridão surgiu a luz, e Sandra fundou a Abrapavaa – Associação Brasileira de Parentes e Amigos de Vítimas de Acidentes Aéreos. Desde então, já prestou apoio e orientação a familiares de vítimas em mais de duzentos acidentes aéreos no país. Em poucas palavras, ajuda pessoas que passam pelo que ela passou. A asso-

ciação é reconhecida no Brasil e no mundo ao realizar palestras e troca de experiências em assuntos que envolvem segurança de voo, emergência, gerenciamento de crise, assistência familiar, entre outros.

Sandra não acredita ser uma inspiração, mas encara seu trabalho como uma missão. “Fui escolhida e tento cumpri-la da melhor forma. E isso exige muita dedicação, sensibilidade e resiliência”. Para ela, as mulheres tendem a ter um comportamento mais sensível, como o acolhimento, a escuta e a ponderação, características que podem trazer resultados exemplares.

Mônica Edo

piloto de acrobacias

A paixão pela aviação entrou cedo na vida de Mônica Edo, aos 16 anos, quando saltou de paraquedas pela primeira vez. Nem a faculdade de arquitetura a fez deixar de olhar para o alto. O amor pelo paraquedismo deu a ela outra grande paixão, Carlos Edo, publicitário e um dos pilotos que transportavam os saltadores. Logo os dois estavam juntos, dividindo o fascínio pelos céus e deixando suas profissões “terrestres” de lado. E em pouco tempo, Mônica trocou a mochila pelo manche.

Não demorou para os dois formarem um circo aéreo com aviões clássicos,

como o North American T-6 e o Beech B, e passaram a encantar as plateias dos shows aéreos Brasil a fora. Carlos morreu em 2019, mas seu legado continua vivo nas asas de Mônica, que também é a responsável por uma oficina de manutenção de aeronaves clássicas em Campinas. Para ela, conhecer pessoas e constituir uma “família aérea” é a melhor recompensa por viver de aviação. “Esse é o ponto alto, claro, mas voar também proporciona contemplar paisagens fantásticas e transpor grandes distâncias em pouco tempo”.



© panda beting



© andré martins

Gisele Orquídea

plane spotter

A paixão de um observador de aviões, ou plane spotter, costuma começar logo depois da primeira infância. E tende a durar para o resto da vida. Foi assim com Gisele Orquídea, que passava horas a fio com o pescoço torto, olhando para o alto, quando lá passavam as aeronaves partindo do aeroporto de Guarulhos sobre a casa de sua avó. Mais tarde veio um namorico com um garoto que a ensinou muitas coisas sobre aviação. O romance acabou, mas não o frisson ao ver um avião. Gisele reconhece: estava infectada pelo “Aerococcus”.

O passo seguinte foi fotografar os aviões. Uma bela desculpa para sempre

estar de olho neles. Com as idas aos aeroportos ficando cada vez mais frequentes, e os cartões de memória, cheios de fotos, começou a emplacar uma ou outra foto em revistas e sites especializados. Vez ou outra ela se depara com aquela vontade de arrumar um trabalho na área na área, mas a paixão pela fotografia aeronáutica hoje é tão grande que se diz realizada. Seu avião preferido? O Fokker F-100. E sua dica número um? “Nunca saia de casa sem sua câmera. Aquele avião que você tanto quer fotografar vai aparecer no dia em que você estiver sem ela”.

Mariceli Gonçalves

diretora de segurança operacional da Voepass

Formada em engenharia da produção, Mariceli Gonçalves começou sua carreira em uma indústria metalúrgica. Após seis anos de trabalho, deixou a estabilidade e o conforto de sua cidade natal por um desafio que mal sabia ela iria se apaixonar: a aviação. Assumiu como analista no setor de operações da Voepass para ajudar a empresa a conquistar a certificação IOSA, da IATA (do inglês, Associação Internacional do Transporte Aéreo), que avalia os sistemas de gerenciamento operacional de uma companhia aérea. A certificação foi conquistada, e Mariceli, atraída de vez pelo setor.

Na sequência, foi promovida a supervisora, gerente e, recentemente, como

diretora. “Fui tomada por um sentimento de gratidão pela oportunidade. Mentalmente, reforço a missão e o compromisso desse cargo em buscar a excelência de uma operação segura para todos”. Ela tem em mente que trabalhar com aviação é uma realização pessoal. “A complexidade e a grandiosidade que envolve uma operação segura vai muito além do que o passageiro vê, e isso é encantador”. Mariceli faz parte de um grupo de mulheres que carrega com orgulho os desafios conquistados por suas antecessoras. E isso motiva a todas elas a continuarem a quebrar as barreiras que insistem em permanecer em pé.





fotógrafa

Jessica Ambats

Quando se pensa em fotografia aérea, Jessica Ambats é um dos primeiros nomes a aparecer em qualquer busca do tipo na internet. Pioneira no assunto, ela fotografa aviões em pleno ar há quase vinte anos de forma tão habilidosamente artística que suas fotos mais parecem pinturas feitas delicadamente à mão. Como se não bastasse, ela também pilota aeronaves nas horas vagas, e que a paixão por elas foi à primeira vista desde que consegue se lembrar. “Eu olhava para os aviões quando era criança e só conseguia pensar o quanto devia ser legal voar. Mais tarde passei

a ver o mundo pelas lentes da minha câmera. Daí para juntar as duas coisas que mais amo foi natural”.

Fotografar aviões do alto é uma das maiores sensações de liberdade que se pode ter. Os mais variados tipos de aeronaves que transportam a fotógrafa voam sem porta. Nada pode estar entre o avião fotografado e a lente da câmera. Jessica Ambats é capaz de reunir em uma única foto quatro aviões distintos e históricos, com paisagens de tirar o fôlego, seja a Golden Gate, em São Francisco, as formações rochosas no deserto de Utah ou a ilha de Manhattan, em Nova York.

Luísa Souza Dantas

gerente de comunicação
Powerpack

Mesmo tendo uma grande e forte influência familiar na aviação, Luísa Souza Dantas trabalhou por muitos anos com cinema e TV. É que seu avô, Roberto, começou a representar a então United Aircraft Corporation no Brasil em 1962; dez anos depois, veio a Powerpack, que representa a fabricante de helicópteros Sikorsky. E desde pequena Luísa conviveu de perto com esse ambiente aeronáutico, com os escritórios da empresa forrados de fotos, pôsteres e maquetes. As conversas na empresa, claro, não poderiam ser outra que não aviação.

Luísa estava realizada no que fazia, mas ainda assim resolveu mudar de

ares. Em 2012, assumiu a área de comunicação da empresa da família, e hoje é responsável pela relação com a imprensa, a gestão de redes sociais, a realização de eventos e feiras, entre outros. “Faço parte da terceira geração a seguir essa história com muito empenho e orgulho”. Ela acredita que cada vez mais as mulheres estarão presentes na aviação, mesmo nos bastidores, como é o seu caso. “Há uma participação considerável feminina em cargos de liderança, em áreas administrativas de companhias aéreas e de aeroportos”. Todas elas conquistando seus lugares merecidamente.



assistente de operações
do GRU Airport

Isabela Mendes

O primeiro contato de Isabela Mendes com aviação não poderia ter sido menos marcante: foi logo com a área operacional do aeroporto internacional de São Paulo, em 2018. Num primeiro momento, achou que não conseguiria dar conta do trabalho; tudo era muito novo e grande. Mas aí, já viu: mesmo tendo estudado design gráfico à época, apaixonou-se e não conseguiu sair mais de perto. Começou como auxiliar de operações aéreas, e há cinco anos atua como fiscal de pátio, instrutora de direção defensiva, e ainda estuda transporte aéreo.

Ela vê de perto que a cada dia cresce o número de mulheres atuando em

posições em que antes se via apenas homens. “É cada vez mais comum ver mulheres trabalhando em manutenção de aeronaves, despachante de voo, piloto... Estamos cada vez mais nos integrando ao universo da aviação, e isso só vai crescer”. Isabela, porém, sabe que as coisas ficam mais fáceis quando você trabalha naquilo que gosta. E aconselha não desistir quando encontrar as primeiras dificuldades. “Na aviação, ninguém sabe tudo. Os procedimentos sempre mudam; não tenha medo de aprender, de ser curiosa. Mostre o seu potencial e ganhe o mundo!”.

Alana Santana

comissária de voo

Morar perto do aeroporto pode despertar a paixão pela aviação aos mais desavisados. É o caso de Alana Santana, comissária de bordo de uma grande companhia aérea no Oriente Médio. Quando adolescente, vacilava sobre o que queria ser “quando crescer”. Naquela época, a primeira viagem de avião, aliada ao vai e vem de aeronaves no aeroporto de Guarulhos ao qual Alana estava sujeita todos os dias, disparou a fagulha. Com 18 anos, trabalhava no balcão de informações do aeroporto, munida do simpático sorriso e do infalível “posso ajudar?”.

Trabalhou muito e estudou ainda mais, formou-se comissária de voo e em 2015 transformou a paixão em profissão. Foram

quatro anos numa grande empresa brasileira. Durante a pandemia, voou exclusivamente para uma empresa de mineração. E desde o início deste ano, os Emirados Árabes se tornaram sua morada no mundo. E ela vê o futuro de suas congêneres com ótimos olhos. “Temos de ser reconhecidas primariamente pelas nossas habilidades, não pela aparência. Felizmente o Brasil é um dos países que se adequa bem a isso, e temos visto cada vez mais tripulações plurais”. Para chegar lá, Alana afirma que é necessário manter os pés no chão. “Estude, estude muito, seja curiosa, não se limite ao básico e encontre prazer nisso”. Que bom que os pés dela hoje voam alto.



© panda beting

Bethânia Porto

comandante de
Airbus A330 na Azul

Bethânia Porto não teve nenhuma influência em casa para amar a aviação; ela é a única aviadora da família. A paixão se desenvolveu muito cedo, quando viu as primeiras apresentações aéreas nos desfiles de 7 de setembro, em Belo Horizonte. Ela queria ser piloto com 13 anos, mas a idade era insuficiente. Iniciou o curso com 17, e aos 18 já era dona de sua carteira de piloto privado. Iniciou profissionalmente na aviação executiva para depois voar os ATR 42 e 72 na Total.

Nesses mesmos aviões, mas na Trip, Bethânia foi promovida a comandante e instrutora. Novamente elevada, era hora

de voar os jatos Embraer E175 e E190. Em 2012 veio a fusão com a Azul, onde continuou como comandante e instrutora nos E-Jets até 2017. O próximo passo foi comandar o Airbus A330 em rotas internacionais. Agora ela aguarda a vez para assumir o novíssimo A350 da companhia. Bethânia crê ser muito importante o papel das pioneiras na aviação em inspirar e capacitar as mulheres a alcançarem seus objetivos profissionais. “Mas não precisa se igualar a ninguém. Seja autêntica e desenvolva o melhor de seu potencial, utilizando suas habilidades profissionais e humanas”.

Márcia Gallucci

primeira piloto de
helicóptero do Brasil

O sobe e desce do helicóptero de uma empresa em frente à casa de Márcia Gallucci despertou sua vontade de voar desde muito cedo. Ainda que seu pai voasse com um pequeno avião por hobby, eram as asas rotativas que faziam o coração da menina bater acelerado. O primeiro contato com um Hughes 300 da Escola Superior de Aviação só veio em 1983, aos 18 anos. Ela conciliava as aulas de helicópteros com as da faculdade de comércio exterior, tradução e interpretação. Por isso, o brevê só foi conquistado dois anos depois, aos 20.

Foi quando a escola fez um levantamento junto ao antigo DAC e descobriu que não havia outra mulher sequer com

o registro de piloto de helicóptero no país. Dessa forma, Márcia é a pioneira entre as mulheres a comandar uma aeronave de asas rotativas. “Fico feliz quando as meninas dizem que se inspiraram em mim. Sinto orgulho e um afago no coração, penso que trilhei um caminho bonito”. Aos 57 anos, ela é referência no setor e respeitada entre seus pares. Há anos voa entre o continente e as plataformas petrolíferas no mercado offshore. Para quem quer trilhar um caminho como o dela, o conselho é: “A mulher tem que ter uma conduta muito inteligente e digna se pretende seguir na aviação, pois só assim terá reconhecimento e respeito”.





© alex nóbrega

Luciana Gomes de Oliveira

mecânica aeronáutica do HBR

Ainda criança, a diversão predileta de Luciana de Oliveira era desmontar e remontar seus brinquedos. Logo ela entendeu que deveria estudar mecânica industrial e começou a trabalhar em uma metalúrgica. Mas o calor da indústria aliado ao ambiente fechado fez com que ela olhasse com carinho para o mercado de aviação. “Lá eu poderia trabalhar de bermuda!”. Foi assim que ela novamente estudou, formou-se e trocou de área. Desde então, passou por diversas empresas de manutenção até chegar ao HBR, heli-centro especializado em hangaragem e manutenção de helicópteros.

Luciana é prova viva de que as mulheres cada vez mais ocupam posições que antes eram majoritariamente ocupadas por homens. “Na executiva ainda somos poucas, mas na comercial o número é bastante significativo. Isso é bom, pois o mercado nos vê como profissionais mais detalhistas”. Ela afirma ter incentivo dos companheiros de trabalho e que eles veem nela uma excelente profissional. “Aqui no HBR eu tenho o privilégio de trabalhar com uma equipe acolhedora, que me respeita e me apoia incondicionalmente”. Tudo indica que Luciana trocou os brinquedos por grandes máquinas voadoras, mas o prazer em montá-los continua o mesmo.

Rivete Rocha

gerente de operações São Paulo Catarina Aeroporto Executivo Internacional

Desde pequena, Rivete Rocha olhava fascinada para os aviões que passavam perto de sua casa quando pousavam em Congonhas. Já àquela época, ela falava que iria trabalhar na aviação, e alimentou seu sonho até realizá-lo. Filha de imigrantes nordestinos, ela foi a primeira da família a cursar faculdade. De turismo, no caso, pois era o que cabia no orçamento. A aviação entrou de fato na vida de Rivete em 1999, ao ser chamada para trabalhar em um táxi-aéreo. Foram dez anos como atendente de sala VIP até ser promovida para coordenação de voos internacionais, onde trabalhou por outros sete anos.

Em 2017, foi convidada para montar o centro de controle de operações de outra empresa, e passou a atuar como gerente. Durante a pandemia, Rivete se transferiu para o aeroporto executivo Catarina, novamente como gerente de operações. “Eu amo meu trabalho e me sinto muito feliz na função que ocupo hoje”. Mas não foi fácil. Apesar de se sentir valorizada, ela sabe quantos obstáculos precisou superar. “Fui desafiada muitas vezes e tive minha capacidade questionada”. Mas aquela menina sonhadora teve resiliência o suficiente para superar tudo de cabeça erguida.



© luiz eduardo fonseca



Melissa Medrano

piloto de helicóptero em missões offshore

Diferente da maioria dos pilotos, que sonha com a cabeça nas nuvens desde pequenos, Melissa Medrano tomou o caminho acadêmico, formou-se em farmácia e fez mestrado em bioquímica. Entre tubos de ensaio, microscópios e balanças de precisão, trabalhou em diversas áreas da indústria farmacêutica. Depois serviu à Força Aérea Brasileira como tenente-farmacêutica no Hospital da Aeronáutica, em São Paulo. Passaram-se muitos anos até conquistar a carteira de piloto de helicóptero e conseguir o primeiro emprego na área, incentivada por um amigo de infância.

Com o brevê em mãos, Melissa fez de tudo um pouco: de voos panorâmicos e executivos até de rastreamento de veículos roubados. Hoje, ela atua no desafiador mercado offshore, transportando pessoas que trabalham em plataformas petrolíferas em alto-mar. Também é instrutora de voos por instrumento e professora de inglês. Para ela, as mulheres estão cada dia mais conquistando seu espaço com profissionalismo e competência. Mas o caminho é longo e árduo. “Só quem se arrisca merece viver o extraordinário. Seja comprometida com seu sonho que os esforços serão recompensados”.

Patrícia Camarotto

controladora de tráfego aéreo

Do momento em que um avião liga seus motores, decola, voa até quando pousa e os passageiros desembarcam, os pilotos estão se comunicando com um controlador de tráfego aéreo. Seu trabalho é tão fundamental quanto as asas são para uma aeronave. E por trás de cada fraseologia-padrão do tipo “XY123, livre pouso na pista uno-zero, vento uno-dois-zero graus com sete nós”, há uma pessoa que deve estar 100% atenta na tela do radar e nas comunicações com as aeronaves sob sua supervisão. Como Patrícia Camarotto, controladora há quase vinte anos.

Ela não tinha a exata dimensão do que significa controlar aeronaves em

pleno ar até iniciar o curso de formação. Mesmo estando há tanto tempo em atividade, Patrícia confessa seguir tão entusiasmada quanto estava em seu primeiro dia de trabalho. “Na aviação não há monotonia”. Ela explica que não existem funções mais importantes que outras; todos são parte de uma grande engrenagem e que têm de funcionar em perfeita simetria. “Gosto de fazer parte disso”. Como em todas as áreas da aviação, a busca pelo conhecimento é constante entre os controladores de voo, reconhecidamente uma das profissões mais interessantes do planeta.



Renata Maluf

diretora de marketing da Gol

Renata Maluf é daquelas profissionais que nasceram para trabalhar em comunicação. Não por acaso, atua na área há mais de 20 anos, metade desse tempo apenas na aviação. Ela é jornalista, relações-públicas e MBA em administração e gestão de negócios. Entre 2010 e 2018, trabalhou na TAM e depois LATAM em várias funções ligadas a comunicação e marketing. Desde julho do ano passado, é diretora de marketing, produtos e canais digitais da Gol.

Para Renata, o futuro das mulheres na aviação pode e deve ser como em qualquer outra indústria: uma jornada

para a equidade de gênero em posições executivas ou historicamente lideradas por homens. “Não há profissões ‘masculinas’ ou ‘femininas’. São profissões que precisam de pessoas apaixonadas e boas no que fazem”. Ela afirma ainda que a jornada que as mulheres enfrentam e enfrentarão é de muita luta, quebra de modelos mentais e preconceitos. “Mas temos visto movimentos e ações afirmativas, que começam a estar mais presentes no dia a dia das empresas”. E que todas podem ser aquilo que querem ser. Sem rótulos. E sem estigmas.

Juliana Santos de Souza

tenente-aviadora e instrutora da FAB

As mulheres foram aceitas na Força Aérea Brasileira em 1982. A entrada delas na Academia da Força Aérea, responsável pela formação dos pilotos militares, foi autorizada em 1995 como Oficiais Intendentes, mas foi só em 2003 que as primeiras mulheres para o curso de formação de pilotos chegaram. Naquele mesmo ano, a cadete Gisele Cristina foi a primeira piloto a fazer um voo solo em uma aeronave militar. Em 2009, uma dupla feminina debutou em uma missão.

Nessa onda de pioneiras está a tenente-aviadora Juliana Santos de Souza, que em 2020 se tornou a pri-

meira instrutora dos Embraer T-27 Tucano da AFA. Ela pertencia à Aviação de Transporte, divisão pela qual pilotou os C-95 Bandeirante e C-97 Brasília em diversas missões. Juliana acredita que pode inspirar outras mulheres a buscarem a carreira de piloto militar. “É muito gratificante participar da formação dos cadetes e entregar à FAB pilotos qualificados para a sequência operacional de suas carreiras”. Segundo a Força Aérea Brasileira, a missão de instrutor de voo é uma das mais nobres de seus quadros e remontam à criação do Ministério da Aeronáutica.



© cabo feitosa



Simone Vaz

**piloto de helicóptero
em missões offshore**

As viagens da família Vaz nunca foram convencionais. Pudera. Elas não eram feitas de ônibus ou carro, mas de avião. E a pequena Simone, desde os 10 anos, ajudava o pai a navegar em meio a mapas e régua de cálculo, e ainda pilotava um pouquinho. Ela chegou a se formar em educação física, mas como diz o ditado, “filha de peixe...”. Lá foi ela aprender a pilotar helicópteros, e é uma das pioneiras nas asas rotativas do Brasil. Fez de tudo um pouco e voou um pouco de tudo até chegar ao mercado offshore, onde está há quase 30 anos. Hoje, Simone pode olhar para trás e pensar que

não escolheu e aviação, mas sim que a aviação a escolheu.

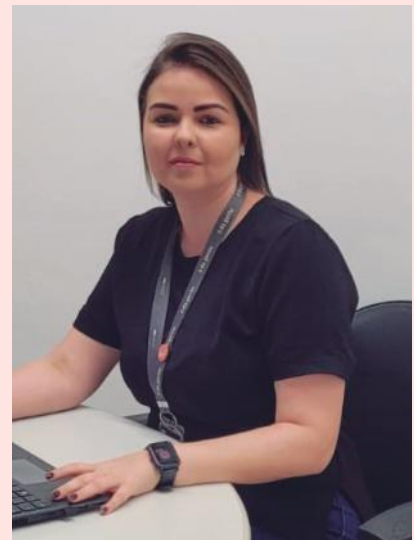
Uma das operações mais difíceis e arriscadas de sua carreira foi o resgate de oito pessoas que estavam a bordo da plataforma P-36 quando ela explodiu em alto-mar em 2001. A pilotagem foi em companhia da também piloto Cláudia Mura. O helicóptero que Simone comanda hoje, o Sikorsky S-92, leva 18 passageiros e três tripulantes. Para quem pensa em trilhar o caminho da aviação, independentemente da área de atuação, fica o conselho: “Estude, dedique-se, faça todos os cursos possíveis, seja organizada e mantenha o foco”.

Thamires Capellari

**coordenadora de manutenção
do GRU Airport**

Formada em engenharia civil pelo Instituto Mauá de Tecnologia e com diversas especializações, Thamires Capellari atuou como engenheira em construções residenciais e comerciais até 2021, quando começou a trabalhar no aeroporto internacional de São Paulo. Ela sempre se interessou por mobilidade urbana, tendo também experiência profissional em transporte sobre trilhos. “Sempre tive o sonho de trabalhar em aeroportos; consegui realizá-lo no maior do país, com o cargo que sempre desejei. Sinto-me realizada profissionalmente”. Ela é coordenadora de manutenção, responsável pelas obras e reformas.

Mesmo vendo o movimento de aeronaves um pouco de longe, ela sabe que as mulheres chegaram para ficar na aviação. “Mulheres pilotos e nas áreas de manutenção vêm apresentando um crescimento expressivo. A presença feminina vem crescendo, até mesmo em cargos de liderança”. Ela sabe que os desafios para as mulheres é imenso, mas aconselha a não desistir, pois cada vitória virá acompanhada por um sentimento de satisfação. “Seja uma líder, se espelhe em bons gestores e auxilie outras jovens que encontrar pelo seu caminho”.



Yana Kalif

**piloto de
aviação executiva**

Yana Kalif estava destinada desde cedo a voar. Era um sonho distante, como ela mesma diz, pois morava “longe de tudo”. Mas seguiu em frente, enfrentando todos os obstáculos que apareceram pela frente. Hoje, 25 anos depois, pode olhar para trás com orgulho por tudo o que foi conquistado, bem como o pioneirismo que ficará gravado na história das mulheres na aviação. Começou a voar em sua cidade natal, Belém, em 1998, no aeroclube da cidade. Logo estava desbravando a Amazônia com o intrépido EMB-110 Bandeirante. Mudou-se para São Paulo, e lá voou o EMB-145, o ATR 42 e tornou-se a primeira comandante brasileira do ATR 72.

Trocou a aviação comercial pela executiva em 2010, na qual comandou jatos como o Citation Sovereign, o Embraer Legacy 650 e, mais uma vez na vanguarda, foi a primeira mulher a comandar o Legacy 500, dessa vez no mundo. “Sinto-me completamente realizada na aviação executiva. Gosto de atuar nos processos e tudo o que envolve planejamento e administração dos voos”. Não suficiente, Yana é a atual presidente-executiva da Aviadoras (Associação das Mulheres Aviadoras do Brasil), por onde cria e acompanha diversas iniciativas que valorizam, engrandecem e evidenciam os talentos femininos, que se destacam cada vez mais na aviação.

Carla Borges

major-aviadora da FAB
piloto do força aérea 01



Ela não se lembra, mas provavelmente a primeira palavra que falou quando criança foi “avião”. É dessa forma que Carla Borges se refere à sua infância, quando olhava para cima e ficava encantada sempre que via um avião voando. Ela faz parte da primeira turma de aviadoras formadas pela Academia da Força Aérea, quando mulheres passaram a ser admitidas no quadro de pilotos da FAB, em 2003. Entre a primeira palavra e o

pioneirismo, a história de Carla foi de determinação. “Iria fazer engenharia aeronáutica para ficar perto dos aviões, aí veio o edital para as primeiras aviadoras na AFA. Vi meu sonho se realizar”.

Foram quatro anos de estudos na academia. Depois de formada, escolheu a aviação de caça e foi para Rio Branco defender a fronteira e voar o A-29 Super Tucano. Foi transferida para o Rio de Janeiro para ser a primeira mulher a voar o

AMX. “Os caças são minha paixão, desde sempre”. Em nova etapa, foi para Brasília e passou a integrar o GTE, grupo responsável por transportar autoridades parlamentares e ministros nos C-99. O que ela não esperava era ser promovida para comandante do VC-1, o avião presidencial, área em que atuou por seis anos. A major Carla Borges é indubitavelmente uma das grandes pioneiras da aviação militar brasileira.



Iris Lettieri

locutora

Filha única de um ex-locutor da antiga rádio Cruzeiro do Sul e de uma professora de piano, a carioca Iris Lettieri ouviu do pai desde muito cedo que casamento não era profissão e, para isso, teria que correr atrás de sua independência financeira, mesmo tendo nascido em uma época em que a mulher era criada para se casar e gerar filhos. Por parte de mãe, foi musicalmente educada. E pela influência escolar, possuía boa desenvoltura nas leituras em voz alta durante as aulas.

Ao acompanhar a mãe a uma rádio em uma apresentação ao piano, encantou-se por todos os aparelhos radiofônicos

que viu de perto. E se divertiu quando gravaram sua voz e a ouviu pela primeira vez. Depois, já uma jovem adulta, aceitou o convite para ser locutora da rádio Metropolitana. Daí em diante foram várias locuções para uma infinidade de comerciais, bem como atuações no teatro e na TV. Saltamos para 1976, quando Iris passou a ser conhecida – até os dias de hoje – pelos aficionados por aviação: ela foi durante muitos anos locutora das partidas e chegadas dos principais aeroportos brasileiros, até 2013. Ela é ainda hoje reconhecida por seu talento natural. Até mesmo para quem liga para a redação da Flap International.

Estela Favoretto

piloto da LATAM

Quando assumiu o cargo de copiloto na LATAM, há pouco mais de um ano, voar não era nenhuma novidade para Estela Favoretto. Isso porque ela foi comissária de bordo por 22 anos, com passagens pelas extintas Rio-Sul e Varig, e pela própria LATAM. Ela também é formada em ciências aeronáuticas. Os questionamentos mais comuns que ela encontra no dia a dia pelos colegas de trabalho passam longe do fato de ela ser mulher, mas sim em como consegue conciliar a vida pessoal e a maternidade, aliadas à agenda apertada de voos.

Estela vê cada vez mais mulheres exercendo cargos de liderança no setor aéreo, não só entre os pilotos, e que a representatividade feminina vai crescer cada vez mais. “A LATAM, por exemplo, tem um projeto chamado ‘Mulheres no Comando’, no qual a companhia assume o compromisso com a diversidade e a inclusão”. Para ela, alcançar os objetivos tem ligação direta com ter uma meta definida, fazer uma boa rede de contatos e se inspirar em outras mulheres que chegaram onde você quer chegar. “Continue dando seus passos. Mesmo que sejam lentos e pequenos, continue”.



Paula Soffo

piloto e consultora

Paula Soffo cresceu perto do Campo de Marte e ficava atenta ao movimento das pequenas aeronaves na Zona Norte de São Paulo, e também participava dos Domingos Aéreos da FAB no mesmo aeroporto. Mesmo com idade e dinheiro insuficientes, ela percebeu que estudar aviação era a melhor forma de ficar perto dos aviões. Começou a faculdade de aviação civil em 2004, paralelo a um estágio no antigo DAC. Também trabalhou em diversos setores, como empresas de manutenção, táxi-aéreo, escolas e aeroclubes.

Ela trabalhou e estudou muito, e foi graças a uma consultoria que conseguiu iniciar o curso de piloto privado. A primeira carteira de piloto veio em 2012. Depois foi instrutora de voo. E a primeira linha aérea foi em 2017, como copiloto de Airbus na Avianca Brasil. Na sequência, transferiu-se para a LATAM. Paula não voa desde a pandemia. Nesse meio-tempo, surgiu a FLY, que oferece os mais diversos tipos de consultoria aeronáutica. Em 2016, recebeu medalha de honra ao mérito da FAB pelos serviços prestados na área de prevenção e investigação de acidentes aéreos.

Bianca Penelas

gerente do CCO da Azul

Bianca Penelas é daquelas pessoas que não se apaixonaram pela aviação à primeira vista. Começou a trabalhar no call center da Varig em 1994, aos 23 anos, e logo depois, por meio de um processo seletivo interno, foi transferida para o Centro de Controle de Operações, onde ficou até a empresa falir, em 2007. Ela passou rapidamente pela Barcas S.A., empresa de transporte aquaviário do Rio de Janeiro, até começar na Azul, em 2009. Desde então, assumiu vários postos até chegar à gerência do setor, que é o cérebro de qualquer companhia aérea.

O CCO da Azul tem aproximadamente 150 funcionários e funciona 24 horas por dia, todos os dias do ano. É de lá que os profissionais acompanham todas as etapas dos quase 900 voos diários, em tempo real, de todas as quase 170 aeronaves da companhia, resolvem problemas de manutenção, de tripulação, mitigam atrasos e voos desviados, entre tantas outras ações para que tudo funcione perfeitamente. Para Bianca, a aviação é apaixonante e demanda muita atenção e dedicação. “Nenhum dia é igual ao outro. A gente se depara com situações diferentes e das mais diversas complexidades diariamente”.





Valentina Marques

comissária de voo
da LATAM

Valentina Marques tem 43 anos, e há 15 é comissária na LATAM, atualmente chefe de cabine. Quando entrou na TAM, em 2008, ainda não tinha realizado a transição de gênero. Após um período de licença, voltou ainda mais forte, feliz e segura de si mesma. Ela conta que sua história se assemelha à da empresa. "Fazer parte da LATAM me dá orgulho, sobretudo em ter vivido as transformações da TAM para a LATAM, da mesma forma que minhas transformações nesses anos me tornaram quem sou hoje".

Para ela, o protagonismo das mulheres na sociedade é uma conquista sem volta. "A igualdade entre mulheres e homens ainda está distante, mas esse momento é

revolucionário e nos encaminha para essa conquista, que chegará para as próximas gerações". A valorização profissional da mulher reflete inevitavelmente sua posição na sociedade. Mesmo que os obstáculos a serem vencidos por elas sejam sempre maiores para conquistar seus objetivos. "Nós sabemos quanta força e coragem precisamos para criarmos valor, e nem sempre somos reconhecidas". Como a própria Valentina faz questão de ressaltar: "Valorize-se, seja a melhor versão de si mesma. Coloque entusiasmo nas suas escolhas e no seu trabalho, caminhe com ética e profissionalismo, tempere seus projetos com amor e o sucesso será mera consequência".

Janaína Nascimento

supervisora da equipe de
pintura de aeronaves da Embraer

A indústria de aviação foi o sonho profissional de Janaína Nascimento desde muito jovem. Sofreu e superou diversos obstáculos até conseguir um emprego na Embraer. E lá se vão 16 anos. Formada em engenharia de produção, pós-graduada em gestão de qualidade e MBA em gestão empresarial, ela hoje é supervisora de produção da equipe de selagem e pintura de aeronaves. Passou por diversas áreas dentro da empresa, incluindo a divisão norte-americana de jatos executivos, que fica em Melbourne, nos Estados Unidos.

Hoje, ao ver cada vez mais jovens antes dos 20 anos terem oportunidade de traba-

lho na Embraer, Janaína sente um misto de orgulho e felicidade. "É muito bacana ver pessoas cada vez mais jovens começando na indústria e tendo oportunidade de crescimento". Ela faz parte de um programa interno chamado "Embrace Woman", primeiro como mentorada, depois como mentora, com o intuito de apoiar outras mulheres em suas carreiras dentro da empresa. Sobre ser inspiração para suas futuras colegas, Janaína não poderia ter outro sentimento além do orgulho. "Sinto-me como um apoio para que elas não desistam de seus sonhos e acreditem que tudo é possível".



Gleice Bialli de Arruda

gerenciamento de
frota da Gol

A aviação pode entrar na vida das pessoas de diferentes maneiras. Gleice Arruda trabalhava em uma agência de turismo e dava suporte aos embarques e desembarques dos clientes. Entre um grupo e outro, olhava com admiração para os funcionários de companhias aéreas por causa dos uniformes e do glamour e se colocava no lugar deles. Há pouco mais de dez anos começou a fazer o curso de técnico de manutenção de aeronaves e teve um deslumbre da quantidade de opções que teria para atuar.

Em 2012, Gleice entrou para a Avianca como agente de aeroporto, mas logo foi

para a área de manutenção, onde, por sete anos, foi responsável por controlar a documentação das revisões, acompanhar serviços e processos. Em 2020, transferiu-se para a Gol e hoje é uma das responsáveis pelo recebimento de novos aviões e a devolução dos mais antigos. O ponto alto de sua carreira? "Receber um 737 novinho em folha na fábrica da Boeing, nos Estados Unidos". Ponto alto até agora. Gleice acredita que as empresas estão engajadas na igualdade. "Somos agregadoras e somos tão competentes quanto os homens para executar o trabalho".

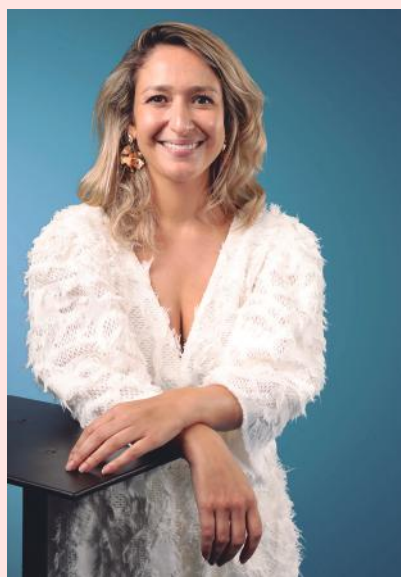
Jacqueline Conrado

gerente regional da United Airlines no Brasil

Jacqueline Conrado credita à irmã a paixão pela aviação. Ela trabalhava na Gol, e Jacqueline viu que poderia ter uma chance de crescer profissionalmente após se formar em marketing. Dito e feito: a aviação estava em ascensão, e ela cresceu junto. “As aéreas locais estavam começando a receber investimentos das americanas. Foi muito gratificante participar dessas grandes mudanças para a aviação brasileira”. Há pouco mais de quatro anos, Jacqueline se transferiu para United Airlines, onde hoje é gerente regional da empresa no país. Entre outras atribuições, ela cuida da

receita de passageiros, cria planos de crescimento de vendas e é porta-voz da companhia.

Para a executiva, é preciso ir além das conquistas que as mulheres já têm na aviação. “Buscamos agora ter mais espaços para entrarmos em posições de alta liderança e nas áreas técnicas, como manutenção, rampa e pilotos. Queremos que as mulheres estejam onde elas quiserem, e não onde as pessoas imaginam que elas se encaixem”. Jacqueline afirma que United, Lufthansa e Aeroméxico são as únicas companhias aéreas que possuem mulheres em cargos de liderança no Brasil. “Podemos avançar muito mais”.



Annette Taeuber

diretora geral da Lufthansa e Swiss no Brasil

Annette Taeuber estudou hotelaria na Alemanha. Mas ao voltar ao Brasil acompanhada de seu diploma, viu que sua praia era mesmo a aviação. Isso porque, desde criança, ela viajava frequentemente para visitar os familiares, sempre a bordo da Lufthansa ou da Swissair, suas aéreas prediletas. Morar perto do movimentadíssimo aeroporto de Congonhas também influenciou na escolha profissional de Annette, que era membro de um programa de fidelidade de passageiros mirins. “Eu recebia cartas e presentes pelo correio em meus aniversários. Eu me sentia importante e comecei a amar essas empresas”.

Começou sua carreira como comissária de voo na Varig, onde atuou por três anos, mas logo se transferiu para a Lufthansa, no recém-inaugurado aeroporto internacional de São Paulo, em Guarulhos. Passou pelas áreas de operações, de aeroportos, de cargas, de marketing... e lá se vão mais de trinta anos de aviação, 23 só na Lufthansa, onde é atualmente a diretora geral do grupo para o Brasil. Ao comparar a presença de mulheres na aviação quando começou com atualmente, ela afirma que os avanços foram muitos. “Acredito que toda a indústria tem se movimentado nesse sentido, mas dá para melhorar”.

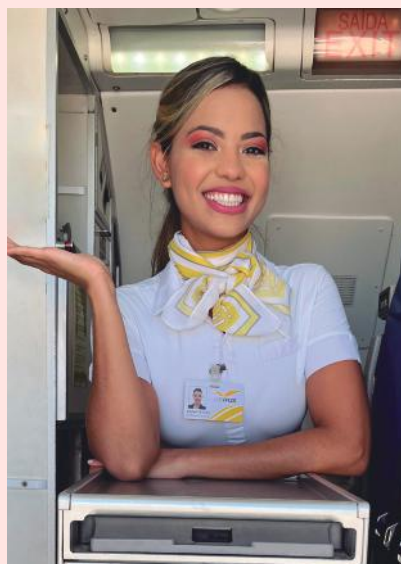
Bruna Tatiane

comissária de voo da Voepass

Foi assistindo a um filme que Bruna Tatiane, então com 15 anos, decidiu-se: “Quero ser comissária de voo!”. Ela conta ter ficado encantada com a força de vontade da personagem em correr atrás de seus sonhos. A semelhança entre as duas eram tantas: ambas moravam em cidades pequenas e precisaram se mudar para estudar. Mas como a vida não é roteiro de cinema, o caminho que Bruna precisou percorrer foi mais longo. Ela entrou pela primeira vez em um avião com 21 anos, e aquele antigo sonho voltou com força. Um ano depois, fez o curso para comissária no formato EAD, paralelo à faculdade de farmácia. Com a

carteira em mãos, trancou a matrícula do curso superior para ganhar asas.

Mas veio 2020 e com ele a pandemia. Durante a paralisação, Bruna deu aulas preparatórias para futuros comissários e conseguiu se manter. No final de 2021, passou no processo seletivo da Voepass, podendo finalmente concretizar sua profecia de adolescente. Ela afirma orgulhosa que vestir o uniforme de comissária significa dar coragem a outras mulheres que, mesmo com tantas adversidades, buscam forças para seguir em frente e nunca desistir dos seus sonhos. “É preciso dar o primeiro passo. O universo se encarrega do resto”.





Indyanara Silva

técnica de manutenção
de aeronaves da Azul

Quando estava na sétima série, Indyanara Silva começou a se interessar por aviação influenciada por uma base militar que ficava próxima de sua cidade natal, Carandaí, no interior mineiro. Encontrou algumas barreiras por ser mulher. Mas não desistiu e viu que o caminho mais curto para ficar perto das aeronaves era se formar como mecânica. Desde então, apaixonou-se pela área. “O caminho alternativo se tornou minha primeira opção. É a função que me faz sentir realizada”.

E lá se vão treze anos cuidando para que os motores não deixem de girar nunca. Nove deles apenas na Azul Li-

nhas Aéreas, onde, além de mecânica, é responsável por receber, preparar e instalar componentes, e a criteriosa inspeção boroscópica, que examina as entranhas dos motores nos mínimos detalhes por meio de uma microcâmara. Indyanara observa um aumento considerável de mulheres na área de manutenção, e que a procura é cada vez maior. “Temos uma visibilidade que não tínhamos antes. Acredito que as mulheres podem trazer perspectivas diferentes para a solução de problemas e mudar o ambiente de trabalho por suas características naturais”.

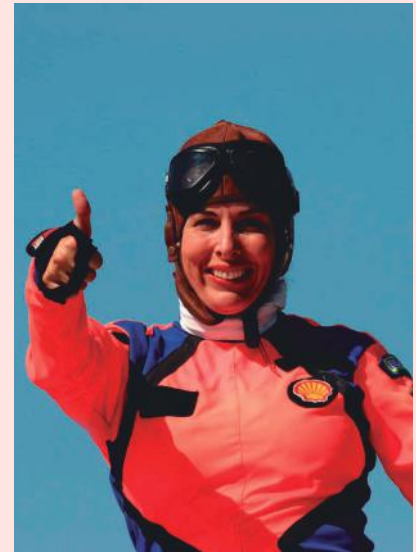
Marta Bogнар

wingwalker

Mesmo sem ter nenhum aviador na família, Marta Bogнар sempre admirou aviões, principalmente os clássicos e os biplanos. Seus pais ficavam sem entender de onde vinha essa influência, e a eles restava levar a filha ainda criança ao aeroporto de Congonhas para acompanhar o sobe e desce dos aviões. Aos 17, começou a estudar psicologia. Aos 18, a aviação falou mais alto, e ela foi contratada como comissária de voo na Vasp. Ficou lá de 1980 até 1997, onde voou todos os modelos operados pela companhia.

No início da década de 1990, Marta descobriu o wingwalking, modalidade em

que a pessoa deixa o assento do avião em pleno voo e passa a se aventurar sobre e entre as asas, fazendo coreografias que se fundem às acrobacias comandadas pelo piloto. Ela passou vários anos nos Estados Unidos aprendendo cada detalhe e cada segredo dessa arte com Margaret Stivers, sua mentora. E desde 2000, participou de diversas apresentações país a fora com sua equipe. E hoje, ainda a única wingwalker latino-americana, Marta tem se preparado para passar o bastão para Ana Carolina Nicola. E se dedicou em tempo integral à outra paixão de criança: a pintura e o restauro de obras antigas.



Suzana Marçal

mecânica de montagem
estrutural da Embraer

Suzana Marçal trabalha há 16 anos na Embraer. Antes, na área de informática. Mas diariamente, sempre que passava perto da fábrica de aviões, pensava: “Um dia eu ainda vou trabalhar ali”. Querer é poder, e ela passou pelo concorrido processo seletivo. “Vi meu sonho sendo realizado. Para mim é um orgulho muito grande fazer parte da empresa”. Suzana é formada como técnica em mecatrônica e em mecânica básica pelo Senai.

Cada aeronave que sai da linha de montagem da Embraer em São José dos Campos tem no processo de montagem muitas mãos envolvidas. Um par delas é de Suzana, que é uma das responsáveis pela união das chapas que dão forma ao avião. Para ela, o espaço das mulheres na aviação já está conquistado. E para quem quer seguir os passos de Suzana, ela deixa um recado: “Apaixone-se pela profissão que você desempenha e terá mais motivos todos os dias para fazer o que faz com felicidade, alegria e sucesso. Voel!”.

Carolina Constantino

gerente de comunicação
da LATAM

A jornalista Carolina Constantino não parou de estudar desde que concluiu a faculdade, em 2006. De lá pra cá, fez diversas especializações em mercado financeiro e corporativo, gestão estratégica de comunicação, administração estratégica de empresas e MBA em gestão de negócios. Ela pôde usar tudo o que aprendeu nos dez anos que trabalhou como coordenadora e gerente de comunicação na Azul Linhas Aéreas. Em 2020, decidiu fazer uma pequena pausa na carreira e se dedicar à maternidade. Mas foi por pouco tempo, e desde abril do ano passado, ela é gerente de comu-

nicação corporativa e sustentabilidade da LATAM.

Ver suas iguais ocupando posições historicamente masculinas é fascinante. “As vidas e os feitos delas inspiram outras mulheres de que sim, é possível”. Para Carolina, a maior realização é o que está por trás dessa inspiração. “Faz parte da diversidade, da inclusão. Da quebra de preconceitos, da partilha de conhecimentos, da empatia e das ações que tragam mais igualdade e oportunidades”. Para as futuras “Carolinas”, o melhor conselho possível é: “Voel! Não há fronteiras no céu. Portanto, não as coloque em você”.



© alexandre suplicy



Vanessa Ferrari

líder de despacho
operacional de voos da Gol

Logo que terminou o curso de aviação, Vanessa Ferrari conseguiu emprego na Gol Linhas Aéreas. Foi e ainda é seu primeiro trabalho. Foram nove anos atuando como DOV (despachante operacional de voos), função de primeira importância para qualquer avião que vai sair do chão. É o despachante que calcula o peso de tudo: passageiros, bagagens, cargas, combustível, somados ao próprio avião; ajusta o balanceamento de tudo isso e repassa as informações para que os pilotos possam decolar e pousar em segurança.

Há três anos, Vanessa trabalha no despacho operacional, setor responsável

por planejar e monitorar todos os voos da empresa, desde muito antes de iniciar sua jornada até pousar. Essa área faz análise da rota a ser voada, confere a meteorologia, faz o cálculo de performance do avião, o balanceamento de peso de passageiros, bagagens e carga, quantidade necessária de combustível, entre muitos outros parâmetros. É mole? Originalmente, Vanessa queria ser farmacêutica. Mas ao ter contato com um despachante amigo da família, encantou-se pela profissão e trocou os cálculos de fórmulas e medicamentos pelos da aviação. Sorte da Gol.

Priscila Barros Soares

engenheira de desenvolvimento de aeronaves
da Embraer

A relação de Priscila Soares com aviação vem de pequena, quando viu pela primeira vez a Esquadrilha da Fumaça se apresentar em sua cidade natal, São José dos Campos. Daí em diante foi inevitável: queria a aviação em sua vida. Estudou no Colégio Embraer, fez engenharia mecânica na UFSCar e mestrado em engenharia Aeronáutica no ITA. Entre aquela demonstração da Fumaça e seu primeiro contato profissional com um avião, passaram-se alguns anos, quando ela iniciou o estágio durante o último ano de faculdade. A partir daí, a aviação deixou de ser apenas uma paixão para se tornar uma certeza.

Há dez anos na Embraer, Priscila vê mais mulheres não só nessa indústria, mas também na engenharia. “E isso é ótimo. Vemos mulheres ocupando posições de destaque, o que é inspirador, pois passamos a ter modelos para seguirmos; o sonho se torna possível”. Àquelas meninas que sonham com a cabeça nas nuvens e os pés no chão, a engenheira aconselha não perderem a essência nem deixarem de acreditar que é possível, por mais difícil que o caminho pareça. “O que nos torna únicas é a nossa história. Tenha orgulho dela e do percurso trilhado. Persista”. Afinal, não é possível colher sem plantar.





Arlete Ziolkowski

pioneira na aviação comercial brasileira

Na década de 1990, quatro grandes companhias aéreas figuravam o cenário da aviação comercial brasileira. Mas foi a Vasp – Viação Aérea São Paulo que, em outubro de 1986, levou ao posto de primeira-oficial do Boeing 737-200 a carioca Arlete Vitória Ziolkowski, tornando-se a primeira mulher a pilotar um grande jato comercial de passageiros na aviação brasileira.

Para que Arlete conseguisse alcançar esse feito, foram treze anos desde que obteve a sua primeira licença como pilo-

to, em 1973. Vencendo diversos obstáculos, Arlete se tornou também a primeira mulher a pilotar uma aeronave comercial na América Latina. Ela permaneceu durante 22 anos na Vasp, onde chegou a exercer as funções de diretora de operações e piloto-chefe. Aposentada há mais de 20 anos e morando na capital paulista, Arlete participa da Aviadoras (Associação das Mulheres Aviadoras do Brasil), onde costuma relatar sua brilhante carreira encerrada como comandante em palestras por todo o Brasil.

Carla Roemmler

primeira a ocupar o assento da esquerda

A gaúcha Carla Roemmler foi a segunda mulher a ingressar em uma companhia aérea brasileira como copiloto de Boeing 737-200 e a primeira a se tornar comandante pela Vasp, em 1996, quebrando um tabu de décadas em um universo até então estritamente masculino. Carla iniciou sua carreira na aviação aos 17 anos e desistiu anos mais tarde da faculdade de arquitetura para tentar em seguida ingressar na Varig, o que não ocorreu segundo ela devido a uma série de imposições negativas ligadas à política em não admitir mulheres em seus quadros de aviadores.

De fato, entre as quatro maiores companhias aéreas nacionais na época, a Varig foi uma das últimas a admitir mulheres como pilotos.

Ela também comandou o primeiro voo doméstico com tripulação exclusivamente formada por mulheres, em 1998, entre São Paulo e Foz do Iguaçu. Com vasta experiência nos mais diferentes tipos de aeronaves e com milhares de horas de voo, atualmente ela é comandante dos jatos Embraer E195 na Azul Linhas Aéreas e aguarda promoção para os aviões de grande porte da companhia.



Barbara Harmer

duas vezes a velocidade do som

Nascida em Bognor Regis, Inglaterra, Barbara Harmer deixou a escola aos 15 anos para seguir a carreira de cabeleireira. A primeira experiência de Harmer na indústria da aviação foi seis anos depois, quando se tornou controladora de tráfego aéreo no aeroporto de Gatwick, em Londres. Paralelamente, obteve sua licença de piloto privado e, depois, a de piloto comercial. Em 1984, ela ingressou na British Caledonian e voou os BAC One-Eleven por três anos, e mais tarde os trijatos McDonnell Douglas DC-10. A British Airways comprou a British Caledonian

em 1988, quatro anos após a entrada de Harmer. A empresa tinha mais de 3.000 pilotos, mas apenas sessenta delas eram mulheres e, ainda por cima, nenhuma havia pilotado o Concorde.

Com uma seleção extremamente rigorosa, a British Airways preparava o treinamento de seis meses para os pilotos selecionados para voar o supersônico. Em 25 de março de 1993, Harmer se tornou a primeira piloto mulher qualificada para pilotar o Concorde. Com a aposentadoria do icônico avião em 2003, ela passou a voar o Boeing 777 até 2009.

Karen Strougo

CEO da concessionária Aeroportos da Amazônia/ Vinci Airports



Karen Strougo tem os negócios no DNA. Há um ano, ela é a CEO da concessionária que administra os aeroportos de Manaus, Tabatinga, Tefé, Boa Vista, Porto Velho, Rio Branco e Cruzeiro do Sul. Mas começou muito antes, em uma empresa da área de distribuição e logística que atua em mais de 50 aeroportos no país. Expandiu sua atuação para a América Latina e Caribe, migrando para a área de planejamento

estratégico. Ficou por dez anos e saiu para desafiar a si própria ao aceitar o cargo de presidente de uma empresa de pedágio eletrônico no Peru. Dois anos depois, migrou para a Vinci Airports. Karen conta que quando viu a operação dos aeroportos de perto, seus olhos brilharam. “Aviação vicia!”.

Formada em administração e em psicologia, e com MBA em administração, Karen confessa que o mundo dos negócios sem-

pre a atraiu. E que seu trabalho como gestora é fazer com que cada vez mais mulheres assumam cargos de responsabilidade nas mais diversas áreas de atuação, dentro e fora da aviação. O futuro e os frutos de sua gestão? “Buscar a ampliação da oferta de voos e conduzir as obras de melhorias em todos os terminais, possibilitando conforto aos passageiros e uma Amazônia cada vez mais conectada”.

Marcia Gomes da Costa

Marcia's Catering

Marcia costuma dizer que não entrou na aviação, mas que a aviação entrou em sua vida. Não há quem circule pela aviação executiva, ou tenha ido a um evento, a uma feira de aviação, que não tenha experimentado sequer uma delícia preparada por suas talentosas mãos. Sim, Marcia Gomes da Costa é sinônimo de Marcia's Catering. E vice-versa. E lá se vão mais de trinta anos desde que a “doutora” Marcia, dentista e diretora de uma clínica de radiologia odontológica, viu sua promissora carreira na área ser interrompida subitamente. Grávida do primeiro filho, ela foi impedida por sua médica de trabalhar por conta do risco da radiação.

Influenciada pelo marido e piloto, Francisco Lyra, que contava histórias de como seus passageiros não comiam o que era servido nos voos executivos por não gostarem, Marcia se propôs a preparar a comida, que mais do que depressa foi aprovada por unanimidade não só pelos clientes, mas também pelos pilotos colegas de Lyra. O resultado? Marcia nunca mais voltou à clínica de odontologia. Em 23 de outubro de 1992, dia do aviator, nascia a Marcia's Catering, hoje um pequeno império gastronômico com três cozinhas, chefs renomados e bases em 18 aeroportos.



MULHERES

que deram a vida

PELA AVIAÇÃO

texto: Flávio Marcos de Souza

Candi Kubeck

Valujet 592

Candalyn "Candi" Kubeck nasceu em Los Angeles em 10 de maio de 1961 e era a comandante do voo Valujet 592 que caiu nos Everglades, em Miami, em 1996. O acidente foi ocasionado pela explosão de geradores de oxigênio colocados inadvertidamente no porão do jato DC-9. O ocorrido fez de Kubeck a primeira comandante de uma linha aérea a morrer em um acidente.

Ela foi criada na área de San Diego e muitas vezes viu muitos aviões militares sobrevoarem sua casa, o que a inspirou a investir na carreira de piloto. Em Denver, Colorado, obteve seu diploma de bacharel em estu-

dos de aviação, em 1982. Ela foi premiada como a melhor piloto no encontro da SAFECON (National Intercollegiate Flying Association), em 1981. Foi ainda controladora de tráfego aéreo no Aeroporto Internacional de El Paso e contratada em 1989 pela Eastern Airlines como primeiro-oficial no maior avião da companhia, o Airbus A300. Quando a aérea de baixo custo Valujet Airlines iniciou suas operações, em 1993, ela foi contratada imediatamente e passou a ocupar o posto de comandante de DC-9, tendo acumulado mais de 8.900 horas de voo na carreira.



Rebecca Shaw

Colgan 3407

A norte-americana Rebecca Shaw era a copiloto do voo Continental Connection que caiu perto de Buffalo, Nova York, em fevereiro de 2009. Ela tinha apenas 24 anos e havia ingressado na companhia aérea feeder da Continental, a Colgan Air, em janeiro de 2008, tendo acumulado mais de 2.000 horas de voo pela companhia regional. "Ela adorava voar. Era sua paixão", disse a mãe de Shaw, Lyn Morris, à época o acidente. Shaw, chamada de "Beki" por sua família, formou-se em 2002 na Tahoma High School, em Covington, e disse a seus pais durante o último ano do ensino médio que queria voar.

Após o colegial, ela começou a estudar tecnologia de aviação no Big Bend Community College, em Moses Lake, e ingressou na Washington University, onde se formou em tecnologia de voo. Em janeiro de 2008, Beki se mudou para a Costa Leste para continuar vivendo seu sonho e trabalhando para a Colgan Air como primeiro-oficial. Beki sempre será lembrada por seu entusiasmo pela vida, seu sorriso incrível, coração carinhoso e seu amor por voar. Um fundo de bolsas foi criado em memória de Rebecca Shaw para que aviadoras recebam as doações para a Fundação CWU em seu nome.

Sharon Christa McAuliffe

Challenger -
STS 51,1986



Sharon Christa McAuliffe, nascida em Corrigan, nos Estados Unidos, foi uma professora e astronauta americana que morreu no ônibus espacial Challenger durante a missão STS-51-L, na qual servia como especialista em carga útil. Em 1985, McAuliffe foi selecionada entre mais de 11.000 candidatas para o Projeto Professor no Espaço, da NASA, e seria a primeira educadora a ir ao espaço. Como membro da missão STS-51-L, ela planejava realizar experimentos e ensinar duas lições a bordo do Challenger. Em 28 de janeiro de 1986, o ônibus espacial explodiu durante a decolagem, um minuto e treze segundos após o lançamento, matando todos a bordo. Após sua morte, várias escolas receberam o nome de Christa, e ela foi premiada postumamente com a Medalha de Honra do Congresso, em 2004.

Judith Arlene Resnik

Challenger -
STS 51,1986

Judith Arlene Resnik nasceu em 5 de abril de 1949 e foi uma engenheira elétrica, biomédica, piloto militar e astronauta da NASA. Ela foi a quarta mulher, a segunda americana e a primeira judia a participar de uma missão ao espaço, registrando 145 horas em órbita. Aos 28 anos, Resnik foi selecionada pela NASA como especialista em missões. Ela fazia parte do NASA Astronaut Group 8, o primeiro grupo a incluir mulheres. Enquanto treinava no programa de astronautas, ela desenvolveu softwares e procedimentos operacionais para missões da NASA. Seu primeiro voo espacial foi a missão STS-41-D, em agosto e setembro de 1984, o 12º voo do ônibus espacial e a viagem inaugural do Discovery, na qual suas funções incluíam operar seu braço robótico. Também fazia parte da tripulação do STS-51-L.



Laura Blair Clark

Columbia -
STS 107, 2003



Laurel Blair Clark nasceu em Salton, Estados Unidos, em 10 de março de 1961 e se formou médica, capitã da Marinha dos Estados Unidos e especialista em missões do ônibus espacial pela NASA. Clark morreu junto de seus seis companheiros de tripulação no desastre do ônibus espacial Columbia, em 1 de fevereiro de 2003, quando a nave explodiu e se fragmentou em milhares de pedaços durante o procedimento de reentrada na órbita da Terra, 16 minutos antes do pouso previsto. Trabalhando 24 horas por dia, em dois turnos alternados, a equipe conduziu com sucesso cerca de 80 experimentos na fatídica missão STS 107. Os experimentos de biociência de Clark incluíram jardinagem no espaço, além de outras experiências também voltadas à área médica.

Kalpana Chawla

Columbia -
STS 107, 2003

Kalpana Chawla nasceu em 17 de março de 1962 e foi uma astronauta nascida na Índia e naturalizada americana. Como engenheira aeroespacial, foi a primeira mulher de origem indiana a ir ao espaço, superando uma barreira de décadas frente à indústria aeroespacial da Índia, predominantemente ocupada por homens. Ela voou pela primeira vez no ônibus espacial Columbia em 1997 como especialista em missões e principal operadora do braço robótico, conquistando a atenção de seus superiores pelos excelentes serviços executados. Seu segundo voo foi no STS-107, o último voo do Columbia, acidentado em 2003. Chawla foi premiada postumamente com a Medalha de Honra do Espaço do Congresso, e diversas ruas, universidades e instituições receberam seu nome. Ela é considerada uma heroína na Índia e reverenciada até hoje.



go-dux.com

US: +1 305 508-4479

BR: +55 11 4858-0691

comercial@go-dux.com

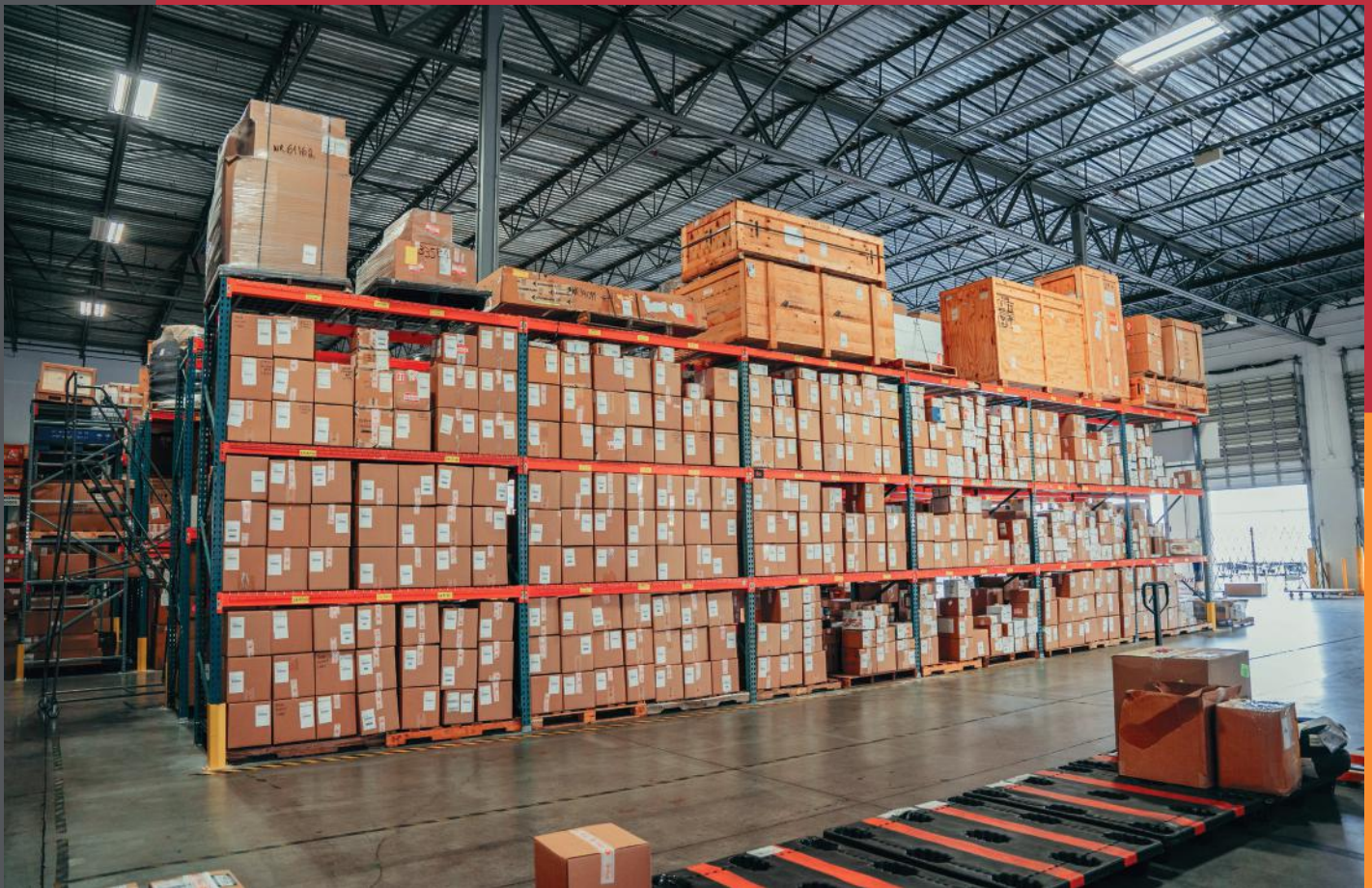


A LOGÍSTICA MUDA QUANDO O SEU OPERADOR ENTENDE SUAS DORES.

Conheça nossas soluções:

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

Mais conectividade, mais tecnologia.



MULHERES que entraram para a HISTÓRIA



uniforme da Vasp dos anos 1980



traje gaúcho da Varig com direito a chapéu e botas



a elegância da vestimenta da Pioneira dos anos 1960



homenagem da Vasp no dia internacional da mulher



comissárias da Sadia na escada do lendário BAC One-Eleven



alinhamento impecável das roupas da Cruzeiro do Sul



tradição até nos figurinos de bordo - uma marca da Varig



tripulantes da TAM posam ao lado do F-27





imagem icônica do lançamento do uniforme da Transbrasil nos anos 1980



voou histórico da Vasp em 1999 com tripulação 100% feminina

© paulo cunha



“Em 1967 comprei meus primeiros aviões. Hoje minha frota inclui até os mais modernos wide-bodies.”

Maria Iracy Serrano, secretária de presidência e conselheira da Fundação Transbrasil.

Entre março de 1965 e outubro de 1967, trabalhei na Transbrasil na função de secretária júnior.
 Em novembro, fui promovida a co-proprietária da empresa.
 Foi quando a Transbrasil propiciou aos funcionários a compra de ações, abrindo uma oportunidade que eu não podia deixar de aproveitar.
 Na qualidade de acionista tornei-me uma funcionária ainda mais preocupada e interessada.
 Passei a trabalhar não só em função da minha carreira, mas também visando os resultados globais da empresa.
 Hoje, como secretária da presidência, sei que, de algum modo, posso colaborar para

que o atendimento da empresa seja aperfeiçoado.
 Faz parte das minhas preocupações diárias a idéia de que a satisfação do passageiro vai depender um pouco de mim.
 E no que depender dos outros funcionários, também estou tranqüila.
 Todos nós, hoje acionistas, queremos partilhar dos bons resultados da empresa.
 Por isso, nos associamos na tarefa de alcançar esses resultados.





Eveline (esq.) e Alena (dir.), tripulantes técnicas pioneiras da Transbrasil, as primeiras a pilotarem o 737 na companhia



comissárias de empresas pertencentes à Star Alliance

© flávio marcos de souza



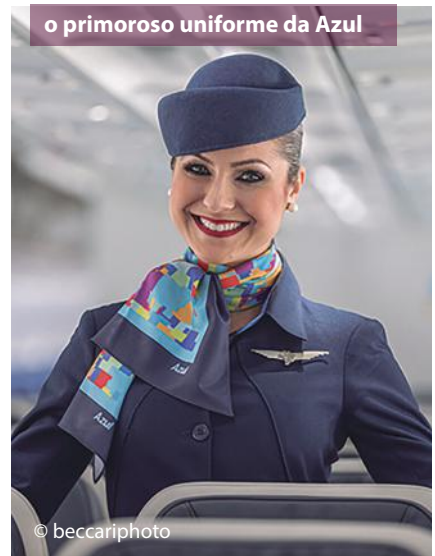
presença feminina cada vez maior no quadro da LATAM



a Gol sempre exaltou a presença feminina a bordo



a simpatia sempre estampada no rosto



o primoroso uniforme da Azul

© beccaripho



Claudine Melnik, 30 anos de LATAM e 20 mil horas de voo



ATCO em ação na torre do aeroporto de Brasília



mulheres também presentes no avião presidencial



instrutora no Ninho das Águias



cadete a bordo do T-27 Tucano na AFA



© sargento johnson barros

a FAB tem mais de 14 mil mulheres em seus quadros



© sargento johnson barros



a primeira oficial general da FAB, brigadeiro médica Carla Lyrio Martins

equipe feminina de paraquedistas da FAB

© soldado nery





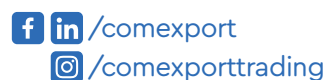
Líder em importação e exportação de aeronaves executivas

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



flightcheck **AZUL**

VIRACOPOS **VCP** > ORLANDO **MCO**



texto e fotos: **Panda Beting**

AD 8706 | AIRBUS A350-900

Fundação da empresa: 02/2008
Programa de fidelidade: Tudo Azul
Destinos servidos: 165 / Frota: 162
Aeronave voada: PR-AOY
Data de fabricação: 10/2017
Motorização: 2x Rolls-Royce Trent XWB
Peso máximo decolagem: 275.000 kg
Peso atual de decolagem: 231.755 kg
Configuração interna: C33 / Y301
Horário programado de partida: 9h25
Horário real de decolagem: 9h50
V1: 147 V-R: 153 V-2: 158
Pista em VCP: 33
Altitude de cruzeiro: 40.000 pés
Refeições: almoço / snack quente
Início da descida (TOD): 15h25
Horário previsto de chegada: 16h10
Horário real de chegada: 16h07
Pista em MCO: 36L / STAR: RIDES 2
Tempo total de voo: 08h17min
Distância voada (km): 6.799 km
(todos os horários locais)



processos no aeroporto de Viracopos sempre agradam



Viagens internacionais por Viracopos são excepcionalmente tranquilas: o terminal parece ser exclusivo da Azul, o que torna os processos em solo, quase sempre estressantes, em uma rotina agradável. Check-in muito cordial, espera na confortável sala VIP – Azul Lounge – e embarque muito ágil e bem-organizado. Logo ocupava minha poltrona no moderno Airbus A350 da companhia, o novo “flagship” da empresa.

Até o final de 2023, outros dois A350 serão entregues, totalizando quatro aeronaves, e com eles a Azul vai contar com uma aeronave perfeita para propiciar a expansão da malha intercontinental. O novo destino, Paris/Orly, começa em abril.

Recebido pela tripulação com um drinque de boas-vindas, fiquei admirando o interior da aeronave e lembrando o quanto trabalhei nesse programa: foram meses inteiros apenas para definir o projeto interno da cabine. Fiquei satisfeito, ainda mais porque esse seria meu voo de número 500 na companhia e pela primeira vez voaria no A350 da Azul.

Fui saudar a tripulação técnica e, para minha grata surpresa, encontrei o comandante Felipe Dexheimer. Um baita profissional e dileto amigo, que naquele voo fazia sua estreia no comando da aeronave, uma das maiores em operação na história da aviação nacional.

Portas fechadas, mudança de pista na última hora, alinhamos e partimos em meio a pesadas formações, típicas neste chuvoso verão no Sudeste brasileiro. Levamos algum tempo para vencer as nuvens e deixar o manto branco para trás.

Sem perda de tempo, o almoço foi servido. Na Azul Busi-

ness, os clientes escolhem ainda em solo as opções de comidas e bebidas. Elas são servidas de uma só vez, já montadas em uma bandeja. Ponto positivo: o cliente faz uma refeição mais rápida. Ponto negativo: a comida quente fica esfriando enquanto a entrada é degustada. Terminada essa fase, a bandeja é retirada e são servidas as sobremesas, além de queijos e frutas se assim for o desejo do passageiro. Café ou chás e digestivos completam a refeição.

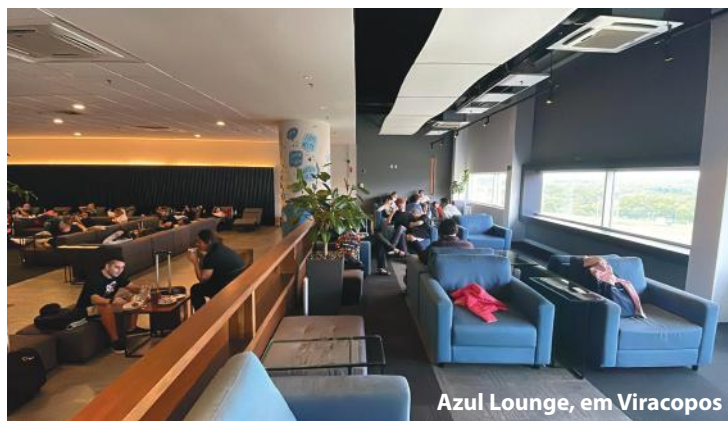
O sistema de entretenimento é moderno, mas conta com uma quantidade de conteúdo apenas razoável. Mais variedade no conteúdo seria uma proposta interessante de melhoria de produto. Depois de um longa-metragem, uma “siesta” na cabine escura fez a viagem passar ainda mais rápido. Poltrona convertida em cama “full flat”, totalmente na horizontal, mais confortável que as poltronas dos A330. Muito bacana é observar o sistema digital de iluminação, que cria diferentes ambientações usando cores diferentes nas luzes de cabine.

Acordei e trabalhei um pouquinho na mesa escamoteável que serve também para as refeições. A tripulação, sempre absolutamente impecável no trato com os clientes, continua sendo o ponto alto do padrão de serviço da Azul. É notável como, de forma praticamente uniforme, todos os “Blue Angels” tratam bem os clientes a bordo, com delicadeza e atenção aos detalhes. Foram elogiados em alto e bom som por um casal sentado atrás de mim, que, pelo visto, ficaram muito bem-impressionados.

Um snack quente, no caso um saboroso quiche, foi servido noventa minutos antes da chegada. Uma hora



embarque sereno e civilizado



Azul Lounge, em Viracopos



queijos, frutas e um vinho do Porto



a poltrona se converte em leito com 180° de reclinación



a cabine dianteira é ocupada pela Azul Business Class

antes do estimado de pouso, iniciamos a descida, negociando o insano tráfego aéreo do sul da Flórida, um dos mais movimentados do mundo.

Felipe Dexheimer fez um pouso absolutamente impecável em Orlando, comprovando que a excelência técnica está em seu DNA: ele é filho de um grande aviador, Ênio Dexheimer, hoje instrutor de simulador na Azul. Lentamente, o A350 taxiou rumo ao portão do novo e espetacular terminal internacional de Orlando, uma obra cujas dimensões impressionam.

Com um time de profissionais de primeira classe, aeronaves modernas e confortáveis como o A350, a Azul vai sedimentando sua posição de segunda empresa aérea de bandeira do Brasil, com presença crescente e novos destinos na proa. Um voo de fato especial para marcar minhas 500 etapas voadas na empresa.



imagem feita em pleno voo por um piloto da Azul e gentilmente cedida



poltronas ergonômicas e confortáveis



prato principal agradou: carne seca desfiada



quiche foi a refeição quente antes da chegada



motor e asa encantadores



o sistema digital de iluminação cria atmosferas interessantes, como se nota aqui

Avaliação geral: 8,70

1-Reserva: Nota 10.

Facilidade para comprar e reservar serviços.

2-Check-In: Nota 10.

Muita simpatia e agilidade.

3-Embarque: Nota 10.

Muito organizado e cordial.

4-Assento: Nota 9.

Um dos melhores da categoria.

5-Entretenimento: Nota 6.

Excelente no hardware mas precisa de mais conteúdo.

6-Serviço dos comissários: Nota 10.

Muita simpatia e delicadeza no trato, como sempre.

7-Refeições/Bebidas: Nota 6.

Acho espartano para um padrão de classe executiva.

8-Necessaire: Nota 6.

Apresenta o básico – e precisa ser atualizada.

9-Desembarque: Nota 10.

Funcionou muito bem.

10-Pontualidade: Nota 10.

Sem atraso na saída e chegou adiantado.

Comentários finais:

O produto da Azul está maduro e é bastante bom, mas poderia passar por algumas melhorias. A primeira diz respeito às quantidades das comidas servidas, que deixam a desejar, sobretudo na executiva. A carta de vinhos é sucinta, mas agrada. Na refeição final (snack quente), acho que há espaço para sensível melhoria. A nécessaire é um item de produto que merece uma atualização. Mas a companhia está de parabéns. De maneira geral, o produto agrada bastante. Para uma empresa aérea que mal completou uma década de serviços intercontinentais, podemos mesmo dizer que a Azul representa muito bem o Brasil lá fora.



o enorme cockpit do A350



em solo, pontualmente



o novo terminal de Orlando impressiona



ESCOLA DE
MECÂNICOS DA

AVIAÇÃO



PARCERIAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS COM GRANDES NOMES DA AVIAÇÃO

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 3 **1982** > **1991**



Flap International volta com a terceira edição da celebração de suas seis décadas de publicação. Chegou a hora de lembrar os grandes acontecimentos da aviação na década de 1990, outro período marcado por acontecimentos absolutamente significativos e, em boa parte, muito traumáticos. Grandes nomes desapareceram nesse período, os últimos e dramáticos anos do primeiro milênio da aviação. Há também algumas memórias positivas, mas ao terminar de ler a matéria, é inevitável lembrar do velho chavão: o tempo não passa, ele voa. Embarque imediato para mais essa viagem com destino ao passado recente da história da aviação.



imagens: Panda Beting, exceto quando creditado

1982

- 19.02** Primeiro voo de testes do Boeing 757-200.
- 21.03** Último serviço regular do Concorde na rota Rio de Janeiro-Paris.
- 03.04** Primeiro voo de testes do Airbus A310.
- 01.09** Varig introduz a classe executiva.
- 08.09** Primeiro voo Galeão-Miami com o DC-10 PP-VMD.
- 08.09** Primeiro serviço comercial do Boeing 767-200 pela United Airlines, Chicago-Denver.
- 05.10** Primeiro voo do Boeing 747-300.
- 02.12** PP-SNL inicia serviços regulares dos A300 na Vasp.



JAL operou com seus 747 para o Brasil

© airteam images



Com o A310, Airbus abraçou o conceito de família de jatos



chegada ao Brasil do primeiro 767, visto aqui em Brasília

1983

- 01.01** Entra em serviço o primeiro Boeing 757, N505EA, da Eastern Air Lines.
- 10.04** Primeiro voo comercial do Airbus A310-200 pela Lufthansa.
- 12.04** Fundação da Pantanal Linhas Aéreas S.A.
- 17.06** Chega ao Brasil o primeiro jato da terceira geração, o Boeing 767-200 PT-TAA, da Transbrasil. A aeronave decolou de Seattle, fez escalas em Miami e Brasília antes de chegar a Congonhas, São Paulo.



Lufthansa foi grande incentivadora do A310

© acervo flap



ilustração do anúncio promovendo os voos transpolares

1984

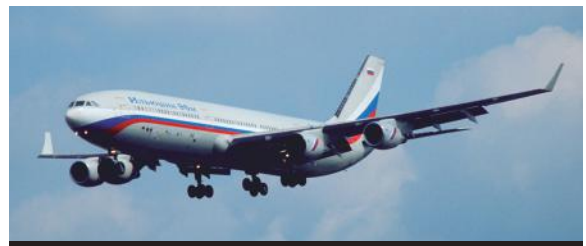
- 02.01** Início das operações no aeroporto de Confins.
- 18.01** Primeiro voo internacional (fretamento) da Vasp entre São Paulo-Manaus-Aruba-Orlando.
- 24.02** Primeiro voo do Boeing 737-300.
- 11.11** Primeiro voo comercial Buenos Aires-Rio Gallegos-Auckland-Sydney, via Polo Sul, da Aerolíneas Argentinas, Boeing 747-200.
- 17.12** Japan Air Lines passa a usar o Boeing 747 na linha Tóquio-Los Angeles-Rio de Janeiro.
- 31.12** Último voo de Boeing 707 na Lufthansa: D-ABUI voa entre Frankfurt e Hamburgo levando um grupo de entusiastas.

1985

- 19.01** Inauguração do novo aeroporto internacional de São Paulo, em Guarulhos. Primeiro avião a pousar é o Boeing 747-200 PP-VNA da Varig, procedente de Nova York.
- 25.10** Fundação da Emirates Airline, nos Emirados Árabes.
- 31.12** Último voo com o Hawker Siddeley Trident 3B G-AWZU. Aeronaves foram retiradas de serviço devido a nova legislação de ruído da ICAO (a partir de 1/1/1986).

1986

- 28.01** O ônibus espacial "Challenger" explode logo após seu lançamento, vitimando os sete astronautas.
- 01.08** Formada a Brasil Central, assumindo o espólio da VOTEC.
- 01.10** Primeiro voo do bombardeiro Rockwell B-1 Lancer.
- 30.11** Primeiro voo do Fokker F-100.
- 30.12** Lançado o McDonnell Douglas MD-11, com 52 pedidos firmes e 40 opções.



o Ilyushin 96 foi mais um projeto fracassado



B-1 Lancer é empregado até hoje



TAM comprou a VOTEC e mudou sua identidade para BR Central



G-BOAD (acima) fez a travessia mais rápida da história



HS 121 Trident foi o primeiro trijato comercial



Northwest lançou o 747-400



ao receber seus Boeing 737-300, a Vasp lançou a ponte aérea alternativa, a jato, servindo o Galeão



F-GFKA, primeiro A320-100 da Air France



Swissair foi a primeira aérea a usar o Fokker F-100



Rio-Sul foi a lançadora do EMB-120 no Brasil



Asiana é a segunda companhia aérea da Coreia do Sul



em 1988, surgia o maior do mundo, o "Mryia"

1987

- 22.02** Primeiro voo de testes do Airbus A320 em Toulouse.
- 28.02** Fokker F-100 é entregue para a Swissair.
- 01.04** Inauguração da ponte aérea alternativa entre Congonhas e Galeão, com jatos 737-300, operada pela Vasp.

1988

- 08.02** Recorde na travessia do Atlântico Norte pelo Concorde da British Airways: uniu JFK a LHR em 2h55min15seg, matrícula G-BOAD.
- 17.02** Fundação da Asiana Airlines na Coreia do Sul.
- 18.02** Inauguração dos serviços de Brasília na Rio-Sul, linha Congonhas-Caxias do Sul.
- 19.02** Primeiro voo de testes do Boeing 737-400.
- 29.04** Primeiro voo de testes do Boeing 747-400, em Everett. Aeronave posteriormente entregue à Northwest Airlines.
- 28.09** Primeiro voo de testes do Ilyushin IL-96.
- 21.12** Primeiro voo do maior avião do mundo, Antonov An-225 "Mryia."

1989

- 20.07** Primeiro voo de testes do Boeing 737-500.
- 17.08** Primeiro voo sem escalas Londres-Sydney com Boeing 747-400 da Qantas em 20h6min de voo - sem passageiros.
- 01.09** Transbrasil realiza o primeiro voo internacional regular Guarulhos-Galeão-Manaus-Orlando com Boeing 767-200 PT-TAB.

1990

- 05.09** Vasp é privatizada e adquirida pelo empresário de transportes urbanos em Brasília Wagner Canhedo.
- 15.10** Início da aplicação da política de flexibilização: TAM é autorizada a operar os Fokker F-100 nas linhas Congonhas-Pampulha e Congonhas-Ribeirão Preto-Brasília.
- 20.12** Primeiro voo comercial do McDonnell Douglas MD-11 da Finnair.



Qantas, especialista em voos longos



HB-IWF, visto aqui em Viracopos, acidentou-se em 1998



© airteam images

primeiro voo do Boeing 737-500



Electras foram substituídos pelos 737-300 na ponte aérea



Transbrasil empregou os Boeing 767 nos voos internacionais



este é o primeiro MD-11 da Finnair, OH-LGA.

1991

- 18.01** Último voo da Eastern Air Lines.
- 04.05** Roll-out do primeiro Canadair Regional Jet.
- 24.05** Recorde de passageiros transportados (1.087) em um único voo: Boeing 747 da El Al, levando refugiados etíopes para Israel. A bordo nasceu um bebê.
- 25.10** Primeiro voo de testes do Airbus A340-300, em Toulouse.
- 25.10** Vasp inaugura seus serviços regulares Guarulhos-Galeão-Los Angeles-San Francisco com DC-10, matrícula PP-SON.
- 11.11** Lockheed Electra começa a ser substituído na ponte aérea Rio-São Paulo pelos Boeing 737-300.
- 19.11** Swissair inicia operações à América do Sul com MD-11 HB-IWF, voo SR144/145. Rota: Zurique-Genebra-Rio de Janeiro (Galeão)-São Paulo (VCP).
- 04.12** A Pan Am encerra suas atividades. Seu último voo foi o PA 436 Bridgetown, Barbados-Miami, operado pelo Boeing 727-200 N368PA "Clipper Goodwill".
- 10.12** Deixa o território brasileiro o último "Viking" da SAS – Scandinavian Airlines System, depois de 45 anos de operações no Brasil. Boeing 767-200ER, operando sem escalas entre Guarulhos e Copenhague.
- 13.12** Voo de apresentação do primeiro Boeing 747-400 da Varig, entre Galeão-Guarulhos-Porto Alegre.

Em nossa próxima edição, vamos continuar com a Parte 4 da série, relembando os principais fatos ocorridos na aviação mundial entre 1992 e 2001.



© acervo flap

DC-10 PP-SON inaugurou voos intercontinentais na Vasp



recorde: 1.087 passageiros a bordo de um 747



a Scandinavian despede-se de Guarulhos



Fokker F-100 chegou para mudar a história da TAM



© airteam images

aeronave histórica: N368PA operou o último voo da Pan Am

flight Safety

segurança aérea na aviação comercial

texto: **Flávio Marcos de Souza**

É notável que nos últimos anos a segurança da aviação comercial em todo o mundo alcançou uma excelente estabilidade, com números bem abaixo quando comparados às últimas três décadas. Isso vai de encontro com padrões mais rígidos adotados pela empresas aéreas em todo o mundo, das maiores às menores companhias, e principalmente com foco no treina-

mento de seus tripulantes em simuladores de voo cada vez mais modernos, novas práticas de CRM (crew resource management) e padrão de SOP (standard operating procedure) mais rígido.

A própria confiabilidade da indústria em produzir aeronaves cada vez mais tecnológicas, especialmente no que diz respeito a estruturas, motores, assentos e muitos outros recur-

sos que envolvem o aprimoramento da segurança, fez a aviação comercial atingir esse índice nos últimos anos. O desempenho das companhias aéreas no quesito segurança em 2022 refletiu muito bem isso, e os índices se tornaram bem consistentes.

No ano passado, houve 12 acidentes fatais em todo o mundo em todas as categorias operacionais de companhias



um **panorama** sobre a estabilidade dos números em **uma década**

aéreas e tamanhos de aeronaves, resultando em 229 mortes. Isso fez de 2022 um ano muito bom para a segurança aérea. No entanto, estatisticamente, é pouco significativo; de fato, as mortes aumentaram de um total de 134 em 2021, causada por 15 acidentes fatais.

Além da perda de um Boeing 737-800 da China Eastern Airlines em 21 de março, no qual 123 passageiros e nove

tripulantes morreram, todos os outros acidentes fatais em 2022 envolveram aeronaves de menor porte, como turbo-hélices. A maioria das empresas aéreas envolvidas em acidentes fatais são praticamente desconhecidas fora de seu próprio ambiente regional. Isso incluiu a queda de um turbohélice ATR 42-500 da Precision Air em 6 de novembro, no lago Victoria, na Tanzânia, enquanto

tentava pousar no aeroporto de Bukoba. Dezenove das 43 pessoas a bordo morreram no acidente.

Para atingir o impressionante padrão de aviação alcançado pela nações mais seguras do mundo hoje, foi necessário um esforço concentrado de organizações nos Estados Unidos com a Equipe de Segurança da Aviação Comercial (CAST) e na Comunidade Europeia – li-

gadas à ICAO. Isso começou na década de 1990, com seus esforços para elevar seu desempenho de segurança relativamente ruim aos níveis que agora foram alcançados.

O sucesso aconteceu reunindo dados operacionais, que permitiram aos órgãos identificar as causas dos acidentes. Esse conhecimento lhes permitiu projetar estratégias para reduzir o risco. Acidentes de voo controlado em direção ao terreno (CFIT) – naquela época

o risco mais considerável – foram quase eliminados pela determinação da melhor consciência operacional dos tripulantes e alerta de terreno por meio de novos sistemas de alerta do terreno.

Em maio de 2022, a Boeing realizou um briefing sobre seu programa global de atualização de segurança para a Administração de Aviação Civil (FAA), estreitando um pouco mais seu relacionamento com órgão principalmente depois dois acidentes com o 737 MAX

8 da Ethiopian Airlines e Lion Air, em que a fabricante acabou sendo bastante penalizada. A FAA também está se tornando mais exigente quanto à demonstração do produto e design de sistemas, que é visível em algumas de suas intervenções em andamento em relação ao programa do 777X e do 787, bem como o MAX, em especial com as variantes -7 e -10.

A Boeing reestruturou seu sistema de gestão relacionado à segurança,



em 2022, ocorreram 32 milhões de voos com apenas cinco acidentes fatais. O risco de fatalidade de 0,11% do setor significa que, em média, uma pessoa precisaria viajar todos os dias durante 25 anos para se envolver em um acidente fatal



o acidente com o Boeing 737-800 da China Eastern vitimou 132 pessoas no último ano



as autoridades de aviação civil da China e dos Estados Unidos continuam investigando as causas do acidente



um processo que incluiu a criação de um posto de supervisão geral da companhia. A empresa também montou um escritório de “produto e segurança dos serviços” para supervisionar a conformidade regulatória e segurança de produtos em todo o mundo. A partir da criação de novas áreas de segurança da Boeing, ficou claro que as reações dos pilotos a falhas em qualquer sistema teriam que ser completamente revisadas.

Como um todo, a indústria alcançou avanços impressionantes no desempenho de segurança, mas tem como fazer ainda melhor. A questão permanece: que ações ainda são necessárias para atingir esse avanço final rumo a zero acidentes graves?

Em um voo regular doméstico de Kunming para Guangzhou, na China, nivelado a 29.000 pés de altitude, o Boeing 737-800 da China Eastern es-

tava próximo do TOD – ponto ideal de descida, quando começou a descer, mas sem qualquer comunicação com o controle de tráfego aéreo (ATC) local. O perfil de descida foi muito íngreme, de 27.000 pés até 7.425 pés, a uma velocidade de 1.010 km/h, quando houve uma rápida ascensão a 8.600 pés, e nova queda até o ponto de impacto. Durante esse período, não houve resposta pelos insistentes questionamen-

tos do ATC até o momento do choque contra o terreno, abrindo uma área de 45 metros quadrados.

Parte da asa direita com o winglet foi encontrada cerca de dez quilômetros dos destroços principais. No local, abriu-se uma enorme cratera de três metros de profundidade. Dias depois do acidente, as equipes de busca encontram as caixas-pretas com o FDR (gravador de dados do voo) e o CVR (gravador de voz do cockpit) bastante danificadas. Elas foram enviadas a Washington, nos Estados Unidos, para serem analisadas pelo Conselho Nacional de Segurança do Transporte (NTSB), que estava cooperando com o Conselho de Administração da Aviação Civil (CAAC) no processo de investigação.

Uma fonte do NTSB disse ao “Wall Street Journal” que a descida foi iniciada e mantida por comandos no manche da aeronave, informação que a agência norte-americana se recusou a confirmar. Todos os Boeing registrados na China do modelo 737-800 foram proibidos de voar pelo CAAC para inspeção, mas nenhuma falha foi encontrada; dias depois, a frota foi liberada para voar novamente.

Existe uma enorme coincidência ao fato de que o 737 estava em voo de cruzeiro e teve sua altitude alterada abruptamente, como aconteceu com o Airbus A320 da companhia alemã Germanwings, que caiu na França em 2015. Inevitavelmente, houve especulações de que a causa poderia ser a mesma, embora qualquer evidência aparente para isso ainda é muito vaga. No caso do Germanwings, a investigação francesa descobriu que o copiloto vinha recebendo auxílio psicológico há muito tempo, e que a aeronave foi jogada deliberadamente contra as montanhas em um ato de suicídio.

Já com o jato da China Eastern, três tripulantes técnicos estavam na cabine; o comandante tinha 6.700 horas de voo, o primeiro-oficial com – pisme – 31.700 horas, e um terceiro piloto com 556 horas de voo. Nenhum dado sugerindo tal conclusão do acidente foi fornecido recentemente pelas autoridades chinesas. Para contextualizar o evento na China, a taxa de acidentes fatais com jatos foi zero nas últimas duas décadas, tendo melhorado sensivelmente em comparação com o desempenho relativamente ruim na década de 1990. O acidente do ano passado foi a primeira perda

de um avião de companhia chinesa desde que um Boeing 767-200 da Air China acidentou-se em um CFIT em 2002.

Mesmo com uma qualidade infinitamente melhor nos dias de hoje na aviação chinesa, fica o questionamento sobre certas atitudes punitivas por parte dos órgãos reguladores e a direção de algumas companhias

aéreas perante seus tripulantes. Como um todo, a indústria alcançou avanços impressionantes no desempenho de segurança, mas isso ainda pode ser melhorado. A questão permanece: que ações ainda são necessárias para avançar rumo a zero acidentes graves com perdas de vidas humanas?



o segundo acidente com maior perda de vidas em 2022 aconteceu na Tanzânia com um turbo-hélice ATR 42 que, em condições meteorológicas adversas, tocou as águas do Lago Victoria antes da pista



o A330 da Korean Air sofreu uma falha hidráulica e ficou sem os freios, ultrapassando os limites da pista no aeroporto de Cebu, nas Filipinas



uma falha hidráulica ocasionou o acidente com o Boeing 757-200 da DHL no aeroporto La Aurora, na Guatemala

spottingpoint

quer ter sua foto publicada na Flap?

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



© cibeles marchi



momento inusitado capturado por Cibele Marchi (@cibele.spotter): Boeing 777 com pintura especial da Emirates pousando na pista 28 da direita, bem em frente ao “morrinho” de Guarulhos

pôr do sol e um MD-11F da Fedex, não poderia haver combinação melhor. Clique da Monique Martinez em Viracopos (@monique_aviation)



© monique martinez



> EDIÇÃO ESPECIAL:
AVIAÇÃO REGIONAL

© beccaripfoto

contato@icycold.com.br



As soluções para refrigeração de cabines da Icy Cold são como uma lufada de ar fresco.



Você sabe que ser recebido em uma cabine com temperatura agradável é fundamental para a experiência dos passageiros começar com o pé direito. As PCAs da Icy Cold Aviation – ICA – disponibilizam alto conforto térmico com baixo consumo energético. A poderosa capacidade de resfriamento possibilita uma climatização agradável em qualquer situação, inclusive nas mais desafiadoras. Assim, sua empresa diminui significativamente os custos operacionais mantendo os APUs na posição “OFF”, reduzindo as emissões de CO² e obtendo economias também em manutenção. Agora você já sabe: enquanto a aeronave estiver em solo, as soluções da ICA vão deixar tanto você como os seus passageiros de cuca fresca.



Robustas, confiáveis e práticas, nossas PCAs reduzem custos e melhoram a experiência de passageiros e tripulantes.

ICY COLD AVIATION



ICA
THE AIRCRAFT
AIR SPECIALIST

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