

## EDIÇÃO ESPECIAL MRO



Orgulhoso de ser o único fabricante estrangeiro de jatos executivos com um centro de serviços próprio no Brasil.



**GoTeam**  
Whatever it takes®

## WHATEVER IT TAKES

Falcon's Go Teams: Turning Your AOG into an Aircraft On the Go  
24/7/365: Call Dassault's Falcon Command Center to assist you anytime  
(1) 201-541-4747 or (33) 1 4711-3737  
DASCustomerService@dassaultfalconjet.com  
Das.falconjet.com

# ULT AIRCRAFT SERVICES

## Falcon do Brasil

Dassault's South American Service Center

### Dassault Aircraft Services

Service Center Capabilities / Capacidade do Centro de Serviços

Our Sorocaba facility has the parts, tooling, and certification required to perform all multiples of "12 Month" inspections up to the "48 Month" inspection and "B" Inspection checks on Falcon 50 series, 900 series, 2000 series, 7X and 8X aircraft. Facility services include:

Nossas instalações em Sorocaba possuem peças, ferramentas e a certificação necessária para realizar inspeções de 12 meses até 48 meses e "Check" B Inspection nos Falcons 50, 900 e 2000, 7X e na aeronave 8X. Seus serviços incluem:

- Airframe Maintenance / Manutenção de Fuselagem
- Engine Maintenance / Manutenção de Motores
- Battery Shop / Oficina de Baterias
- Purchase Evaluations (PPE) / Avaliação de Pré-venda

Repair Station Certifications / Certificações de Manutenção

- EASA (European Union)
- FAA (United States)
- ANAC (Brazil)
- BDCA (Bermuda)
- DINACIA (Uruguay)
- ANAC (Argentina)

DAS Facility Locations / DAS Localizações das Instalações

- Little Rock, AR
- Sorocaba, Brasil
- Stuart, FL
- Teterboro, NJ
- Reno, NV
- St. Louis, MO
- Van Nuys, CA



Dassault Falcon Jet Brasil  
Aeroporto de Sorocaba  
Avenida Santos Dumont, 1275 - BOX  
Jardim Ana Maria - CEP: 18065-290  
Sorocaba - Brasil  
+55 15 3416 - 2666  
+55 15 3416 - 2696 Off Hours

NetLine/Load

# Reduce your airline's carbon footprint with an efficient load planning.

With NetLine/Load you can optimize load distribution to achieve the best center of gravity, maximizing aircraft fuel efficiency.

Learn more:  
[LHsystems.com](https://LHsystems.com)



# 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 Abellan / Paulo Marques (assistente)

### Mídias digitais

Camila Zarzur

### Comercial

Ursula Metz (gerente)

### Relacionamento / Assinantes

Daniela Andriolli

### Finanças

Sandra Valéria Nascimento

Flap International é publicada pela



## toda a importância do MRO

Poucos segmentos na aviação apresentam tamanha complexidade, exigências e desafios do que o MRO, sigla em inglês que significa Maintenance, Repair, Overhaul. Traduzindo: Manutenção, Reparos e Revisões. Como uma das nações mais importantes e tradicionais na aviação em todo o mundo, além de ser a líder regional no continente, é natural que o segmento tenha profunda relevância aqui no Brasil. Afinal, nosso país ostenta uma frota comercial muito respeitável, em constante crescimento e modernização; uma crescente frota de aeronaves agrícolas, voando a reboque da irrefreável expansão do agronegócio, sem hora nem local para acabar; uma das maiores frotas mundiais na aviação de negócios, bem como uma base importante de aeronaves privadas e recreativas. Isso sem falar no universo das asas rotativas, pujantes como em poucas partes do mundo, seja para uso privado como para a igualmente pujante aviação "offshore", fundamental na exploração de nossas plataformas petrolíferas em alto-mar. Finalmente, mas não menos importante, temos ainda as necessidades de atenção para com as aeronaves de uso policial e militar. Tudo somado, fica fácil perceber o tamanho desse mercado, que emprega milhares de pessoas com salários que refletem o alto grau de responsabilidade que essa área enseja. Por esses motivos, acreditamos que dedicar uma edição a mostrar o que se passa por esse setor da aviação é absolutamente necessário para que melhor sejam compreendidas as oportunidades e desafios que se apresentam. E, não menos importante, para homenagear aqueles que trabalham no segmento.

Mas temos muito mais. De posse de mais de dois milhões de imagens em nossos arquivos, relembramos a incrível história de sucesso da fabricante de aeronaves regionais ítalo-francesa ATR. Você vai ver como esse programa nasceu, cresceu e atingiu uma posição de primazia no segmento, contando apenas com dois modelos básicos. Na seção Flight Check, mais uma experiência inédita na imprensa brasileira: fomos convidados para o voo inaugural da companhia africana EgyptAir. Realizamos o voo Cairo-São Paulo na classe executiva do Boeing 787 Dreamliner e pudemos conhecer mais de perto os serviços oferecidos tanto em terra como a bordo dessa simpática empresa do norte da África.

A 18ª edição da Labace, realizada mais uma vez no aeroporto de Congonhas, atingiu recorde de público e foi vitrine para novos expositores, mostrando toda a importância do segmento de aviação executiva na região.

Um abraço,

Panda Beting



## valeu capa

As pás de hélice coloridas de um dos protótipos do ATR 72-600 fizeram enorme sucesso no salão de Farnborough em 2010, quando essa imagem foi feita pelo Panda. Motores aeronáuticos exigem muita manutenção, e essa combinação do universo de MRO nas asas de um ATR nos pareceu bastante adequada para esta edição.



[www.facebook.com/flapinternational](https://www.facebook.com/flapinternational)  
[www.twitter.com/revistaflap](https://www.twitter.com/revistaflap)  
[instagram.com/revistaflapinternational](https://instagram.com/revistaflapinternational)  
[relacionamento@flapinternational.com.br](mailto:relacionamento@flapinternational.com.br)



[flapinternational.com.br](http://flapinternational.com.br)

Conheça o maior  
Centro de Manutenção da

# LATAM



Você sabia que a LATAM tem um dos mais importantes Centros de Manutenção Aeronáutica (MRO) da América Latina? Reconhecido como uma referência global, o LATAM MRO, localizado na cidade de São Carlos/SP, tem capacidade para revisão de mais de 220 aeronaves por

ano e recebe até 17 aviões de uma só vez. É lá que realizamos o maior volume de checks C e revisões de componentes aeronáuticos do Grupo LATAM, garantindo que nossas aeronaves estejam sempre prontas para voar e de acordo com os altos padrões de segurança e qualidade.

 **LATAM**  
AIRLINES

*Sem fronteiras*

05 **BEM-VINDO**  
toda a importância do MRO



10 **BRIEFING**  
Rodrigo Pesoa

14 **NOTAM**  
notícias comentadas

26 **RADAR DO LINEU**  
uma análise do setor

30 **FERNANDA NINOW**  
voando direito



32 **LABACE 2023**  
organização impecável

40 **EAA AIRVENTURE**  
Oshkosh com recordes

42 **ESPECIAL MRO**  
um raio X do setor

54 **FLIGHTCHECK**  
EgyptAir no Brasil



62 **FLAPTRAVEL**  
Asta no Pantanal

64 **ATR**  
uma história de sucesso

80 **SPOTTING POINT**  
imagens dos leitores

82 **ON APPROACH**  
para a próxima edição



64



**Edmeik Oliveira Souza**

Aircraft Detailing Agent

Embraer Owned Service Center - Sorocaba, SP - Brazil



I do

customer  
happiness

Meet the Embraer Doers, every one of them skilled, passionate and dedicated to delivering high tech support and services with a human touch. From aircraft experts like Edmeik to mechanics, engineers or contact center operators, no one does more to support you than a team that says "I do".

High Tech. *Very human.*

# briefing

# RODRIGO PESOA

fotos © rodrigo cozzato

VP DE VENDAS  
(AMÉRICA LATINA)

## DASSAULT FALCON JET

**Neste briefing, um bate-papo com o principal personagem da marca Dassault Falcon Jet no Brasil. Com uma carreira brilhante e há 24 anos na empresa, Pesaó fala um pouco da sua vida pessoal e das diretrizes da marca de jatos executivos no Brasil.**



Natural de São Paulo, mais precisamente do bairro do Morumbi, Rodrigo é o caçula de três irmãos. Seus pais e irmãos mais velhos nasceram no Uruguai. Sua descendência também remete ao Velho Continente, com o restante da família de origem italiana e espanhola. Hoje com 47 anos de idade e casado há quinze com a fisioterapeuta Carla Pesaó, ele, que é bacharel em direito pela Unip, exerce um dos mais importantes cargos frente a um dos grandes players do mercado da aviação executiva mundial.

Foi praticante de hipismo e bicampeão brasileiro de enduro equestre. Como todo bom filho de uruguaios, tem um bom churrasco como prato favorito. Quando quer apreciar um bom “asado”, eleger o Barbaboa e o Varanda Iguatemi como seus prediletos na capital paulista. Fã de futebol e palmeirense de coração, Rodrigo é um assíduo frequentador de um camarote no estádio Allianz Parque, cuja relação é muito próxima com a presidente do clube, Leila Pereira, e seu marido, José Roberto Lamacchia, que possuem um Falcon 8X para suas viagens internacionais.

Abstêmio, segundo ele para desespero de seus chefes franceses, ele prefere apenas brindar uma boa venda com um Chateau Dassault, da vinícola familiar do fabricante. Seu país preferido é a

Itália e eleger a Cidade Luz, Paris, como a sua favorita em todo o mundo. Suas viagens inesquecíveis (ficou em dúvida entre duas): para o norte da Finlândia para presenciar a espetacular aurora boreal a congelantes -40° C, e uma visita a Ruanda e Uganda para ver, no alto das montanhas, raros gorilas africanos.

### **Qual foi o seu primeiro contato com a aviação?**

Meu primeiro contato com a aviação foi aos 14 anos, nas férias escolares de janeiro e julho, quando acompanhava meu pai nas tarefas diárias frente ao Hangar Marte de Aviação – de sua propriedade. Mesmo a contragosto, normal para um adolescente na época, hoje agradeço aos ensinamentos deixados por ele.

### **Como ingressou na Dassault nos anos 1990?**

Meu pai foi representante no Brasil da mesma marca entre os anos 1980 e 90, e quando o fabricante europeu decidiu abrir uma filial no país, nomeando Jean Michel Jacob para ocupar o cargo de vice-presidente para a América do Sul, a Dassault observou

um enorme potencial de vendas na região. Em 1999, ingressei como trainee e dois anos mais tarde assumiria a gerência de vendas, reportando-me diretamente a Jean, que seria transferido para Miami. Em 2004, fui promovido a diretor de vendas para a América do Sul, até que em 2015 assumi o mesmo cargo para as Américas, e no final do ano seguinte, como vice-presidente de vendas na região, o que compreende do México ao Uruguai.

### **Como é vender um jato executivo para um público tão seletivo?**

O principal ponto para se conquistar um cliente nesse segmento é ser leal e honesto no momento da venda. Com clientes de muitos anos junto à marca, alguns com seu quinto Falcon em operação, o mais importante é agregar um ótimo produto com a transparência na hora da venda. O fato de estar à frente das vendas todo esse tempo é outra coisa importante para a o cliente, pois traz a sensação de tranquilidade e conforto na hora de negociar. O “namoro” para a aquisição de uma aeronave pode durar anos, mas o mais importante é o pós-venda, que tem que ser feito com maestria e total dedicação.

### **Qual foi o primeiro jato que vendeu no Brasil?**

Quando entrei na Dassault, o maior avião era o 900, e muita coisa mudou nesses 24 anos. Minha primeira venda foi com esse modelo, e o perfil do cliente mudou muito ao longo do tempo. Com uma autonomia de São Paulo a Nova York, por exemplo, o que o 900 oferecia passou a ser o mínimo nos dias de hoje. O perfil do cliente atual mostra a procura por alcance e velocidade, além é claro do conforto. Esses três pilares norteiam a escolha, agregado aos baixos custos operacionais. Mesmo quem decide comprar um jato executivo de 50, 60 ou 70 milhões de dólares, leva muito em consideração quanto vai gastar com a operação e a manutenção da máquina. A flexibilidade de ter custos operacionais baixos faz com que a mesma aeronave possa realizar uma etapa curta como São Paulo-Rio, ou São Paulo-Paris sem escalas com o mesmo conforto e com custos menores que seu concorrente direto.

### **Quanto tempo o cliente espera para receber seu avião de fábrica?**

Com a tabela única de preços para quem compra um jato na China, França, Brasil ou Estados Unidos, o cliente tem aguardado em média dois anos para receber o seu avião. É raríssimo um cliente desistir do pedido, só mesmo diante de crises extremas, como a de 2009, como aconteceu com quase todos os fabricantes. Isso não aconteceu na pandemia, cujos números de vendas acabou caindo, mas não houve cancelamentos. Com cinco jatos atualmente no portfólio, a linha de produção é em Bordeaux, na França, de onde os aviões saem "green" para os Estados Unidos. Em Little Rock, os "Falcões" recebem a pintura, os refinamentos internos, além de serem abastecidos para a entrega a seus clientes com 50% de combustível sustentável SAF.

### **Como foi o desempenho mundial da marca no último ano?**

No último ano, a divisão de jatos executivos do grupo entregou 32 aeronaves e recebeu a encomenda de 64 novos aviões, o que inflou o backlog

para 87 aeronaves, num valor estimado em 4,3 bilhões de euros.

### **Quantos jatos operam atualmente no país?**

A primeira aeronave vendida no Brasil foi um Falcon 20, e, desde então, a marca acumula um histórico de muito sucesso. Na atualidade, são 55 jatos operando para clientes brasileiros, tendo respaldo do centro de manutenção e serviços instalado no aeroporto de Sorocaba, chamado Dassault Aircraft Services, local criado há 15 anos e que brevemente deverá ser ampliado para atender aeronaves maiores. O mercado brasileiro representa hoje a metade da frota de jatos na América Latina, que possui 105 aviões.

### **O futuro é agora. Fale sobre os novos modelos Falcon 10X e 6X.**

Vejo com muito otimismo o futuro da Dassault no Brasil, principalmente com os novos jatos Falcon 10X e 6X. O primeiro, com preço que parte dos US\$ 75 milhões, pode voar entre São Paulo e Auckland sem escalas, com autonomia de 7.500 milhas náuticas voando a Mach 0.85. O novo avião pode ser literalmente chamado de "casa voadora". O jato chegará ao mercado algum tempo depois que seus principais concorrentes, porém, com uma série de melhorias frente aos modelos disponíveis na atualidade, como o Gulfstream G700 e o Global 7500, ambos com uma cabine menor para os passageiros. As duas

primeiras vendas mundiais do modelo foram para clientes no Brasil, mas as duas primeiras entregas acontecerão no exterior, a partir do meio de 2026. Outra novidade é que o modelo sairá de fábrica com 100% de abastecimento sustentável SAF, com objetivo de reduzir a emissões de poluentes na atmosfera. O recém-certificado pela FAA e EASA, o 6X, com preço de tabela de US\$ 57 milhões, tem 5.500 milhas náuticas de alcance e é capaz de cumprir São Paulo-Paris.

### **Qual o posicionamento da Dassault sobre as feiras de aviação no Brasil?**

Quanto à participação da marca nas feiras nacionais, sou enfático ao afirmar que não existe espaço para duas feiras do porte da Labace e Catarina Aviation Show em datas tão próximas. O ideal, porém, utópico seria a união das duas feiras, pois cada uma tem a sua peculiaridade. A Labace tem a vantagem de ser em Congonhas, ao lado do centro financeiro de São Paulo e a apenas 15 minutos de potenciais clientes visitarem o estande da empresa. Destaco por exemplo o expressivo número de clientes e os potenciais compradores que nos visitaram na Labace 2023. Já o Catarina vejo a vantagem de ser sediado em um aeroporto privado, com o cliente podendo chegar com seu próprio avião ou helicóptero sem a necessidade de slot. Contudo, paira a dúvida de o cliente resolver pegar o carro às 16h na capital e se deslocar até São Roque. Cada uma tem a sua particularidade, prós e contras, e cabe à Dassault decidir apenas por uma.



# Leasing Bradesco.

Transformar seus  
objetivos em  
realizações é nossa  
prioridade.

Fale com seu gerente.

Entre nós,  
você vem primeiro.



**bradesco**



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

F&Q BRASIL



## o **balanço** da Airbus Helicopters

As contínuas interrupções na cadeia de suprimentos foram um obstáculo para que a Airbus Helicopters tivesse um resultado financeiro melhor no primeiro semestre de 2023. Ainda assim, a fabricante conseguiu registrar ganhos consideráveis de receita ano a ano com

a força de seus negócios de serviços. Em comparação com o mesmo período de seis meses em 2022, as receitas aumentaram 16%, para US\$ 3,54 bilhões. O lucro ajustado antes de juros e impostos aumentou de US\$ 238,15 milhões para US\$ 303,5 milhões. Os novos pedidos

líquidos de helicópteros no primeiro semestre deste ano caíram 20% em relação ao ano anterior, para 131 aeronaves, e a carteira de pedidos geral da unidade caiu 6%, para 743. Um ponto positivo incluiu pedidos de 19 helicópteros H160 durante no primeiro semestre do ano. 🌐

A fabricante de motores Pratt & Whitney Canada comemora o 60º aniversário da sua linha de motores turbo-hélice PT6, dos quais mais de 61.000 foram entregues e instalados em 42.000 aeronaves, tendo acumulado mais de 500 milhões de horas de voo. A empresa também comemora a bilionésima hora de voo de todos os seus motores desde 1928. A versão mais recente, a série E, tem um intervalo de 5.000 horas entre revisões e requer 40% menos manutenção. Possui uma hélice integrada de canal duplo e um sistema de monitoramento do motor, permitindo o controle com manete de potência única. O sistema de controle ajuda a otimizar a potência e a eficiência em todas as fases do voo, revisando constantemente todos os parâmetros do motor, bem como muitos parâmetros da aeronave, e fazendo os ajustes necessários no fluxo de combustível e no ângulo da pá da hélice. Os dados são usados

para fornecer desempenho constante do motor em todas as altitudes e temperaturas e permitem ganhos de desempenho, como na decolagem, em subida e potência termodinâmi-

ca do motor. Os modelos de motores da série incluem o PT6E-67XP, que impulsiona o Pilatus PC-12 NGX, e o PT6E-66XT, que impulsiona o TBM-960, da Daher. 🌐





## o primeiro semestre da Dassault e Gulfstream

Dois grandes players do mercado de aviação executiva divulgaram recentemente os números parciais de 2023. A francesa Dassault Aviation ainda espera entregar 35 jatos executivos Falcon este ano, apesar de um primeiro semestre fraco. “O contexto global continua marcado pela guerra na Ucrânia e a instabilidade associada”, disse o presidente e CEO da empresa, Eric Trappier, ao divulgar os resultados do primeiro semestre de 2023. Ele admitiu que o ambiente tenso da cadeia de suprimentos se deteriorou ainda mais desde o ano passado. Foram entregues nove Falcon nos primeiros seis meses, abaixo dos 14 no mesmo período do ano passado. Além disso, registrou pedidos líquidos de apenas 12 Falcon, menos de um terço dos 41 vendidos no primeiro



semestre de 2022. A empresa também acredita que o primeiro Falcon 6X seja entregue este ano. Já a norte-americana Gulfstream Aerospace entregou 45 aeronaves (35 de cabine grande e dez G280 supermédios) no primeiro semestre de 2023, abaixo das 47 unidades de um ano atrás (38 cabines grandes e nove G280), e perderá sua previsão de entrega de 145 em 2023 em cinco ou seis unidades. No segundo trimestre, a fabricante entregou 24 aeronaves (18 de cabine grande e seis G280), ante

22 jatos (17 de cabine grande e cinco G280) no mesmo período do ano passado. A empresa espera entregar 27 aeronaves no terceiro trimestre, o que significa que quase metade das entregas de aeronaves deste ano (aproximadamente 68) será no quarto trimestre. Serão 19 G700, aeronave que deverá receber a certificação da FAA no quarto trimestre. A robusta carteira de pedidos da Gulfstream ficou em US\$ 19,4 bilhões no final de junho, cerca de US\$ 700 milhões a mais do que no ano anterior. 🌐



## Piper otimista

A Piper Aircraft informou que espera entregar 270 aeronaves este ano, à frente das 236 de 2022. A empresa acredita que este ano seja o melhor em muitas décadas, com estoques de novos aviões da classe M, e Seminole e Archers em “quase zero”. Os resultados da Piper continuam a ser creditados por grandes pedidos de frota para aeronaves de treinamento, incluindo um anunciado no início deste ano pela Blue Line Aviation, na Carolina do Norte, para até 115 aeronaves. A Piper está enfrentando o desafio do aumento da demanda com uma modernização de US\$ 30 milhões em instalações e equipamentos, que inclui soldadores robóticos e impressoras 3D. Esses recursos estão formando a base da divisão de manufatura industrial da empresa, que atenderá sua manufatura e, usando o excesso de capacidade, clientes externos. 🌐

# NOTAM

notícias, fatos  
e dados que valem  
sua atenção

## quase 20 milhões de passageiros em GRU



© flávio marcos de souza

O GRU Airport movimentou 19,4 milhões de passageiros durante o primeiro semestre de 2023. Somente em junho, 3,27 milhões de pessoas viajaram por lá, com uma média diária de 109 mil passageiros nas operações domésticas, e média de 744 pousos e decolagens por dia. A partir de Guarulhos é possível se conectar a 52 cidades brasileiras; Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte são os destinos mais procurados. Nos voos internacionais, a média diária foi de 37,5 mil passageiros, com Santiago, Buenos Aires e Miami como os destinos com maior procura.

Nos destinos europeus, apenas em junho foram 335,6 mil passageiros para Lisboa, 334,6 mil para Madri, 294,5 mil para Paris, e 252,6 mil para Frankfurt. Para julho, mês de férias escolares, a expectativa é que 3,65 milhões de pessoas embarcassem por Guarulhos. **Recorde em VCP.** O primeiro semestre também foi positivo para outro aeroporto, o de Campinas, no interior de São Paulo. Foram 6,2 milhões de passageiros embarcando e desembarcando no local, um recorde para Viracopos, alta de 13% em relação ao mesmo período de 2022, quando 5,5 milhões de

pessoas passaram por lá. Considerando apenas junho, a alta foi de 15% se comparado ao ano passado, com 1,04 milhão de passageiros. O crescimento nos primeiros seis meses deste ano mantém a tendência de altas seguidas registradas ao longo do ano passado. O aeroporto encerrou o ano com recorde histórico de movimentação, com 11,8 milhões de passageiros. O recorde anterior era de 2019, com 10,6 milhões. O resultado do primeiro semestre deste ano indica que Viracopos poderá fechar o ano novamente com recorde na movimentação de passageiros. 🌐



## bate-papo grátis nas alturas

Os clientes da Swiss passaram a ter acesso gratuito à internet para serviços de bate-papo, como o WhatsApp, nos voos de longo curso. A nova facilidade está disponível em todas as classes, durante todo o voo e sem limite de dados. Os passageiros que desejam usar outras funções, como navegação, e-mail ou mídia social, podem escolher entre dois pacotes adicionais opcionais, disponíveis a partir de US\$ 28. Os serviços mais populares como WhatsApp, Facebook Messenger e Telegram estão disponíveis. Com o novo recurso de bate-papo gratuito ilimitado, os passageiros podem manter contato com suas famílias, amigos e parceiros de negócios durante o voo. 🌐



# LEAP

**O LEAP chama a atenção em uma sala de reuniões.**

Aeronaves com motor LEAP estão atingindo maior taxa de utilização em relação à sua categoria de potência. Isto significa menos aviões sobressalentes e mais voos, aumentando a lucratividade. Outra razão para se dizer **LEAP. Por exemplo.** \*em comparação com 83% da concorrência, segundo dados externos.

[cfmaeroengines.com](http://cfmaeroengines.com)

92% em disponibilidade  
de ativos

---

# LEADERS AREN'T BORN. THEY'RE ENGINEERED.

© Fábio Passalacqua



## FAB apoia expedição cirúrgica

Entre junho e julho passado, a FMUSP (Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo) realizou mais uma edição de seu projeto de extensão Expedição Cirúrgica. Com objetivo de levar atendimento cirúrgico de boa qualidade para localidades carentes, a expedição deste ano contou pela primeira vez com o apoio da FAB (Força Aérea Brasileira), que realizou o transporte de 70 estudantes, professores, residentes e

médicos até Barra do Garças (MT), onde aconteceram os atendimentos. Além dos voluntários, mais de 1,7 tonelada de equipamentos hospitalares e medicações também foram transportados.

Durante o período de uma semana na cidade mato-grossense, foram realizadas 117 cirurgias, sendo a maioria de hérnia, vesícula e retirada de útero. Cerca 270 atendimentos ginecológicos, 300 atendimentos clínicos de

triagem, mais de mil ultrassons, entre outros exames.

Para o deslocamento, a FAB utilizou o avião de transporte Casa C-295. O voo de regresso com os voluntários pousou no Aeroporto de Guarulhos no final da tarde de 9/7, concluindo a missão com sucesso.

A Expedição Cirúrgica acontece desde 2013 e é baseada em três pilares: o Ensino, a Assistência e a Pesquisa. 🌍

A Boeing concluiu o trabalho de redesenho e as instruções de adaptação nas naceles do motor CFM56 do 737 Next Generation, que envolve os modelos 737-600, -700, -800, -900 e -900ER. A revisão visa proteger melhor o motor e a fuselagem da aeronave caso haja que-

bra de lâminas do fan e desprendimento da nacele em várias partes. A fabricante confirmou que cumpriu o prazo de 31 de julho da FAA (agência que regula a aviação nos EUA) para enviar as alterações de projeto e emitir boletins de serviço relacionados ao redesenho. As mudan-

ças são necessárias para resolver problemas destacados em dois eventos de "fan blade out", ambos com 737-700 da Southwest Airlines, que tiveram danos consideráveis causados por pedaços de naceles se soltando. Um dos eventos resultou na morte de uma passageira, que foi atingida por estilhaços do fan durante o voo. em 2019, o NTSB (agência que investiga acidentes aéreos nos EUA) recomendou que a FAA exigisse redesenhos da nacele da família 737NG que levassem em consideração a modelagem analítica desenvolvida desde que a aeronave foi certificada na década de 1990 e depois verificasse se as mudanças seriam adaptadas à frota 737NG. A Boeing concordou e trabalha com a FAA há quase quatro anos. Em agosto passado, a fabricante pediu mais sete anos para desenvolver e certificar o novo projeto, proposto em agosto de 2021. A FAA respondeu interrompendo o programa, dando à empresa um ano para abordar as preocupações da agência sobre o projeto proposto e desenvolver o retrofit da linha de base. 🌍





# CorporateCare<sup>®</sup> Enhanced

Going the extra mile to make sure you're on time.

Leading availability

[rolls-royce.com](http://rolls-royce.com)



# NOTAM

notícias, fatos  
e dados que valem  
sua atenção



## Timbro com negócios em alta

A Timbro, plataforma brasileira de negócios e comércio internacional, chegou ao fim do primeiro semestre de 2023 com crescimento de 80% no faturamento e de 55% em volume na operação de importação de aeronaves,

na comparação com o mesmo período de 2022. Esse é o melhor semestre no segmento desde a fundação da empresa, há treze anos. Segundo Pedro Ferreira, gerente da área de aviação, "(...) mais do que o recorde em volu-

me e faturamento, o período mostrou um aumento da demanda por aeronaves de maior porte, com maior capacidade de passageiros e autonomia, como o jato Bombardier Global 6000 e o helicóptero Bell 429". 🌐

## nova Mexicana?

O governo do México está prestes a criar uma transportadora com base nos ativos da extinta operadora Mexicana, depois de garantir um acordo de compensação com os trabalhadores para assumir a marca. Supervisionada pelo Ministério da Defesa e liderada por um general da Força Aérea Mexicana, a nova companhia aérea arrendará dez Boeing 737-800, sendo que três deverão ser entregues em se-

tembro, e os outros sete, em outubro. A Boeing tem prestado assessoria na elaboração do plano de negócios e apoiado no esforço de obtenção do certificado de operador aéreo. A companhia aérea ficará baseada no aeroporto internacional secundário Felipe Angeles, na Cidade do México, e, uma vez inaugurado, no novo aeroporto Felipe Carrillo Puerto, em Tulum. 🌐



A Azul anunciou duas novas rotas internacionais para atender à alta temporada. A partir do dia 15 de dezembro até 18 de fevereiro de 2024, após o Carnaval, a empresa operará novos trechos que saem de Florianópolis até a capital do Uruguai,

Montevideu, e de Campinas (SP) até o balneário de Punta del Este, também no país.

Os novos voos serão realizados duas vezes na semana e operados com aeronaves Embraer E2, com capacidade para transportar até 136 passageiros.

Os voos saem de Campinas sempre às quartas e sábados às 9h30 e chegam ao Aeroporto Capitan Corbeta, em Punta del Este, às 12h. Já no sentido contrário, os voos saem no mesmo dia às 13h e chegam ao Brasil às 15h30.

Já os voos entre Florianópolis e Montevideu acontecem às quartas, sextas e domingos, saindo às 8h45 do Flóripa Airport e chegando ao aeroporto de Carrasco às 10h40. No sentido contrário, os voos saem às 11h55 e chegam às 13h45. O início das vendas está previsto para ocorrer a partir de 15 de agosto, nos canais de venda oficiais da Azul. 🌐





GO BEYOND

# INTELIGENTE. RESPONSÁVEL. GLOBAL.

## SOLUÇÕES PRATT & WHITNEY ENGINEWISE®

Nosso abrangente portfólio EngineWise® é adaptado para atender às crescentes necessidades de negócios de operadores e proprietários durante todo o ciclo de vida do motor. Nossos serviços são apoiados por especialistas em OEM que aproveitam o poder preditivo dos dados para manter os motores de forma proativa. É assim que aprimoramos o desempenho, a confiabilidade e a integridade de sua frota, para que você se prepara para hoje e planeje o amanhã.

SAIBA MAIS EM [PRATTWHITNEY.COM/ENGINEWISE](https://prattwhitney.com/enginewise)

# ENGINEWISE



## Airbus forte no 1º semestre

A Airbus fechou o primeiro semestre do ano com uma forte procura por seus aviões comerciais, impulsionada pelas mais de 800 encomendas anunciadas durante a última edição do Paris Air Show. Ao todo, foram 1.044 pedidos de aeronaves comerciais (frente a 442 no primeiro semestre de 2022). As receitas consolidadas aumentaram 11%

em relação ao ano anterior, com 27,7 bilhões de euros. Foram 316 aeronaves entregues, incluindo 25 A220, 256 da família A320neo, 14 A330 e 21 A350. A Airbus Helicopters registrou 131 encomendas, e 145 entregas durante o período (frente a 115 quando comparadas a 2022), impulsionadas principalmente pelo segmento de helicópteros leves.

As receitas da divisão aumentaram 16%, refletindo um desempenho sólido em programas e serviços. A divisão Defence & Space teve 6 bilhões de euros em pedidos, com quatro A330 MRTT e três A400M, mas com a receita 8% menor, principalmente por conta de atrasos nos sistemas espaciais e na fase de entrega dos sistemas aéreos militares. 🌐

Os seis primeiros meses do ano foram movimentados para a Safran. No período, ela entregou 785 motores Leap (419 apenas no segundo trimestre), frente a 419 no primeiro semestre do ano passado. O Leap equipa os Boeing 737 MAX, Airbus A320neo e Comac C919. Por outro lado, registrou fortes vendas de peças de reposição para o motor CFM56, mais antigo. Com isso, elevou suas perspectivas para o ano inteiro para as receitas do mercado de reposição civil. "O tráfego aéreo para aviões de corredor único está acima do nível pré-pandemia, alimentando uma forte demanda por peças de reposição e serviços de pós-venda", afirma Olivier Andries, CEO da empresa. Só essa divisão foi responsável por um lucro operacional de 1,05 bilhão de euros, um aumento de 45% em relação ao semestre anterior. A expectativa agora é que a receita operacional para 2023 seja superior a 3 bilhões de euros. Apesar dos constantes desafios da cadeia global de suprimentos, a Safran afirma estar focada no aumento da produção e no caminho certo para cumprir os compromissos de entrega. 🌐



mercado de **motores** em **alta**

A companhia boliviana Amazonas suspendeu recentemente suas operações após o DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil), órgão que regula a aviação civil naquele país, pedir o cancelamento dos registros de quatro aeronaves Embraer E190. Dessa forma, espera-se que os aviões retornem à GY Aviation Lease, que cobra uma dívida de US\$ 17 milhões. Uma das aeronaves já estava fora de operação há meses, quando veio ao Brasil realizar manutenção na Embraer. Segundo consta, o certificado de operador aéreo continua válido até dezembro de 2024. Controla-



da desde 2021 pelo grupo Nella, aquele mesmo com inúmeros projetos dignos de stand-up comedy no Brasil, diz ago-

ra negociar com investidores nos Estados Unidos para reverter a dramática situação da companhia boliviana. 🌐



## Boeing detalha carteira da família MAX

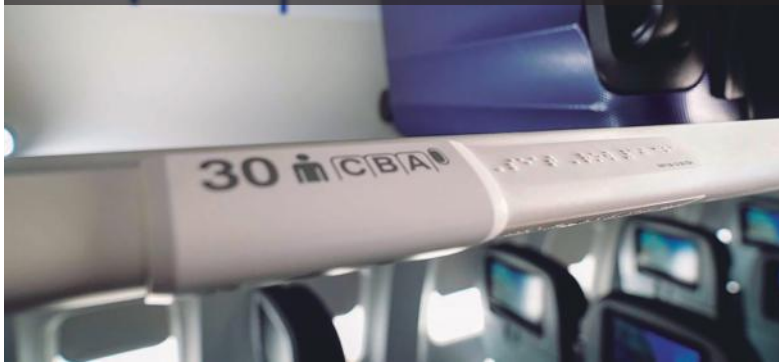
A Boeing revelou pela primeira vez o detalhamento das vendas dos 737 MAX, com o maior membro da família, o -10, aproximando-se dos mil pedidos. Embora o -8 continue sendo a variante mais popular, a fabricante tem pedidos não entregues para 2.751 unidades e já entregou 965. O MAX -10 é a segunda variante da família mais vendida e tem uma carteira não entregue de 810 encomendas. A carteira total de pedidos de todos os modelos da família 737 MAX no fim de julho era de 4.339 aeronaves. 🌐

A Air India revelou um novo esquema de pintura, que será introduzido com a chegada do primeiro Airbus A350 no final deste ano. A companhia aérea recentemente fez um pedido de 470 aeronaves para modernizar a frota. Seu futuro design trará uma nova fonte e um motivo vermelho-ouro-roxo inspirado na tradicional moldura de janela indiana usada historicamente pela companhia aérea. A Air India diz que o logotipo, que chama de 'Vista', significa "possibilidades ilimitadas, progressividade e a perspectiva ousada e confiante da empresa aérea para o futuro". Ela pretende arrendar 20 aeronaves de longa distância este ano para dar início ao programa de renovação da frota de longa distância e iniciar a reformulação interna de 43 aeronaves mais antigas a partir de meados do ano que vem. "Até março de 2024, um terço da frota widebody da companhia aérea será atualizada e, nos próximos dois anos e meio, toda a frota de longa distância será renascida", diz. 🌐



## o rebranding da Air India

# NOTAM



## braille no ar

A United Airlines se tornou a primeira companhia aérea dos Estados Unidos a ter os números dos assentos, fileiras individuais e banheiros impressos em braille, linguagem tátil destinada a pessoas com deficiência visual. Por ora, a novidade aparece em pouco mais de dez aviões, mas a empresa promete instalá-la em toda sua frota até o final de 2026. A United garante que a linguagem torna a experiência de voo mais inclusiva e acessível, o que é bom para todos. “Encontrar seu assento ou chegar ao lavatório são coisas fáceis para a maioria, mas para milhões de clientes nossos, pode ser um desafio fazê-lo de forma independente”, afirma Linda Jojo, vice-presidente executiva da United. Além do braille, a empresa tem trabalhado com instituições e grupos para a instalação de outros auxílios de navegação tátil em toda a cabine, como letras maiores, números e setas. De acordo com o Departamento de Transporte dos Estados Unidos, aproximadamente 27 milhões de pessoas com deficiência viajaram de avião em 2019. 🌍



A LATAM iniciou em agosto a ligação direta entre São Paulo e Los Angeles, na Califórnia. Inicialmente, os voos serão feitos pelos Boeing 777-300, mas futuramente a companhia deve trocá-los pelos Boeing 787-9. Atualmente são três voos por semana. Os Triplo-Sete da LATAM são configurados com 38 assentos na Premium Business, 50 na Economy Plus e 322 na econômica. Os voos partem da capital paulista às terças-feiras, quintas e sábados, às 23h20, com tempo estimado de voo de 11h55min. Os voos da volta são aos domingos, quartas-feiras e sextas, decolando de Los Angeles às 13h15, com duração estimada de 12h20min. 🌍

notícias, fatos  
e dados que valem  
sua atenção



## luto na aviação e no turismo

Eduardo Sanovicz, fundador e ex-presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), morreu em 2 de setembro vítima de um câncer no pâncreas, contra o qual lutava desde agosto de 2022. Ele se afastou do comando da entidade em maio deste ano e, desde então, atuava como presidente-executivo do conselho deliberativo. Formado em história, doutor em ciências da comunicação pela USP (Universidade de São Paulo) e professor do curso de turismo da mesma universidade, Sanovicz foi presidente da Embratur na primeira década dos anos 2000, e diretor da São Paulo Convention & Visitors Bureau entre 1997 e 2000, entre outros cargos e entidades relacionadas ao setor. Além do papel fundamental para o desenvolvimento do setor do turismo no país, é notória a importância de Sanovicz na liderança da entidade que reúne as principais companhias aéreas brasileiras durante os últimos 11 anos. Foi velado e cremado em Santos, no litoral paulista. Deixa esposa e quatro filhos. 🌍

# GALERIA DE FOTOS DE MODERNIZAÇÕES DE AERONAVES



VEJA NO LINK  
[DuncanAviation.aero/gallery](https://DuncanAviation.aero/gallery)



**DUNCAN**  
AVIATION



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



## ARGENTINA

### Aerolíneas Argentinas

Pretende incorporar uma terceira aeronave cargueira em 2024. As operações para Miami e Nova York a partir do Aeroparque, em Buenos Aires, ainda não foram inauguradas. Autoridades norte-americanas estiveram recentemente na capital argentina, avaliando se o Aeroparque oferece condições de segurança para operar voos para os Estados Unidos. Abriu um processo para a compra de 12 Embraer E195-E2, que espera receber entre 2024 e 2026. Ainda neste semestre, vai aumentar a oferta de assentos entre Buenos Aires/Aeroparque e Porto Alegre com a troca de equipamento. A partir de janeiro, vai começar a voar de Córdoba e Mendoza para Florianópolis e Rio de Janeiro.

### Andes Líneas Aéreas

Recebeu o Boeing 737-8AS LV-HKS (33821), que foi trasladado de Tucson para Guayaquil e Buenos Aires/Ezeiza. A aeronave foi operada anteriormente pela FlyBondi, também da Argentina.

### Flybondi

Está estudando a possibilidade de criar subsidiária no Brasil para operar voos domésticos. Segundo a diretoria da empresa, o atrativo é o extenso território do nosso país e uma baixa taxa anual de viagens (0,4 viagem por habitante), o que daria a oportunidade de revolucionar os serviços aéreos do Brasil. Desde setembro, tem operado entre Buenos Aires e Florianópolis.

### JetSmart

O Airbus A320-232 (7502, ex-CC-AWB) recebido em junho foi rematriculado LV-KJA.

### Lade

Foi aberta licitação internacional para aquisição de dois Embraer ERJ-140/145 para a empresa, subsidiária da Força Aérea Argentina. Eles serão utilizados nas rotas comerciais da Lade, mas deverão receber a pintura cinza das aeronaves militares.

## Serviços internacionais

A espanhola Air Europa decidiu alterar seu voo Madri-Córdoba, que deixa de fazer escala em Assunção. A Arajet, da República Dominicana, foi autorizada a voar entre Santo Domingo e Buenos Aires com Boeing 737 MAX 8 e sete frequências semanais.

## BOLÍVIA

### Boliviana de Aviación

No final de julho, iniciou a operação entre Santa Cruz de la Sierra e Miami com os Airbus A330-200. Foi autorizada a voar entre Santa Cruz de la Sierra e Assunção com os Boeing 737.

## BRASIL

### Azul

A empresa iniciou suas operações em 2008 com os Embraer E190 recebidos da frota da norte-americana jetBlue. As primeiras aeronaves foram o PR-AZA (00150) e o PR-AZL (00147), que até recentemente estavam estocadas em Alverca, Portugal, e agora foram trasladadas para Johannesburg, onde irão voar pela SA Airlink. Recebeu o ATR 72-600 PR-YXB (1666, ex-F-WWEL), trasladado de Toulouse para Lanzarote, Ilha do Sal e Natal, e em breve chegará o PR-YXC (1667), ambos com os novos motores PW127XT-M. O segundo semestre marcará o fim das operações dos Airbus A350-900 da frota da empresa. As linhas passarão então a ser servidas pelos Airbus A330-200 e -900neo.

## Embraer

Os jatos E190-E2 e E195-E2 foram recentemente certificados pelas autoridades da Malásia, e o E195-E2 foi certificado pela China. O fabricante realizou recentemente algumas entregas para a Alaska Horizon: E175LR N658QX (00945), N659QX (00947) e N660QX (00948); KLM Cityhoppe: E195-E2 PH-NXP (20093) e PH-NXR (20096); Porter Airlines: E195-E2 C-GKQU (20090), C-GKQV (20094), C-GKQW (20095) e C-GKQX (20097); e Republic Airways: E175LR N763YX (00944).

## Gol

O Boeing 737-8EH PR-GTO (34964) foi convertido em cargueiro e retornou ao Brasil na rota San José-Belo Horizonte/Confins para se tornar o PS-GFE. O 737-8EH PR-GTJ (34656) foi trasladado de Belo Horizonte/Confins para Miami e Tucson, onde será preparado para o novo operador, a Avelo Airlines, como N806VL. O PR-GTB, 737-8EH (34475) também foi devolvido e trasladado de Belo Horizonte/Confins para Sal e Liège, onde será convertido em cargueiro para a ASL Airlines.

## LATAM

Recebeu mais dois Airbus A320-271N, PR-XBN (11522, ex-F-WWDA) e PR-XBO (11572, ex-F-WWDJ), que foram trasladados de Toulouse para Fortaleza e Belo Horizonte/Confins.

## Modern Logistics

Deverá receber em breve seu primeiro Boeing 737-800BCF, o PP-YBF (33566, ex-EI-DCH).



© clement alloing

### Serviços internacionais

A partir de março do próximo ano, a Iberia vai operar dez vezes por semana entre Madri e São Paulo. Serão sete voos com os Airbus A330-300 e mais três, às quartas, sextas e domingos, com os A350-900. Para o Rio de Janeiro, a partir do final de outubro, a empresa irá contar com quatro voos semanais, operados com A330-200 e com duas classes de serviços.

## CHILE

### Aerovías DAP

Voltou a voar entre Punta Arenas e Balmaceda, uma vez por semana, com os BAe 146.

### JetSmart

Recebeu o Airbus A321-271NX CC-AWY (11419, ex-D-AVYA), que voou de Hamburgo/Finkenwerder para Keflavik, Gander, San José e Santiago. Recebeu o nome de batismo “Ñandú”.

### LATAM

Recebeu os Boeing 787-9 CC-BGR (38481), que foi trasladado de Charleston para Santiago em voo sem escalas, e o CC-BGT (38893, ex-OE-ITO) que foi trasladado de Abu Dhabi para Madri e Santiago. Está reiniciando suas operações entre Santiago e Melbourne, na Austrália, depois de três anos, o voo mais longo da sua malha. Serão três frequências semanais, operadas pelos 787-9.

### Serviços internacionais

A partir de outubro, a dominicana Arajet irá voar entre Santo Domingo e Santiago com os Boeing 737 MAX 8. A Aeroméxico vai retomar suas operações entre a Cidade do México e Santiago, que foram suspensas em março.

## COLÔMBIA

### Aerosucre

Recebeu o Boeing 737-436(F) HK-5434 (25853, ex-N853AT), que foi trasladado de Opa-Locka para Bogotá ainda com a matrícula norte-americana.

### Avianca

O Airbus A330-243 N342AV (1342), que estava estocado em Cali, foi recentemente trasladado para Medellín e deverá retornar ao serviço ativo. Recebeu



o A320-214 N948AV (4933, ex-VP-CDC), que foi trasladado de Dothan para Miami e Medellín. O A320-251N VP-CVO (10677), também recém-incorporado, foi rematriculado HK-5389, e recebeu também o Airbus A320-251N N919AV (11584, ex-F-WWBE), trasladado de Toulouse para Goose Bay e Medellín. Mais três Airbus A320-251N serão incorporados em breve: HK-5352 (10136), HK-5360 (10342) e HK-5365 (10459). O A319-132 N694AV (6068) foi retirado de operação e levado para os Estados Unidos, onde será desmontado. O cargueiro A330-243F N331QT (1380) passou por manutenção em Chennault, nos Estados Unidos, e de lá retornou para o serviço ativo, porém pintado de verde. Três Boeing 787 que deveriam ser incorporados no final deste ano tiveram suas entregas adiadas para 2024, o que levou a empresa a passar a utilizar dois Airbus A330 arrendados com tripulação (wet-lease) de outros operadores. Reconfigurou quase uma centena de Airbus A320 com uma nova cabine, o que aumentou a capacidade da frota. Criou novas rotas ligando a Colômbia com Honduras e Cuzco, no Peru, e no último trimestre deste ano voará entre Medellín e San Juan, Porto Rico.

### Clic

Clic é o novo nome da Easyfly, depois de uma disputa com a inglesa easyGroup. O ATR 42-600 HK-5331 foi uma das primeiras aeronaves a receber o novo nome e cores da empresa. Foi autorizada a voar entre Bogotá e Cúcuta três vezes por semana.

### LATAM

Obteve as necessárias permissões para começar a operar voos com passageiros e carga entre Bogotá e Caracas, com Airbus A319 e A320, a partir de outubro próximo.

### Satena

Ao longo dos próximos quatro anos, deverá investir cerca de US\$ 80 milhões na aquisição de no mínimo oito aeronaves para 19 passageiros, como parte de seu projeto de expansão e modernização da frota. A malha também deverá crescer com a inclusão de novos voos internacionais para o Brasil, Peru e Equador.

### Serviços internacionais

A Arajet inaugurou sua rota entre Santiago de los Caballeros e Medellín e ao mesmo tempo decidiu cancelar as rotas para Cali e Barranquilla devido à baixa ocupação. Em breve, também deverá passar a operar de Santo Domingo e Santiago para Bogotá. A partir de novembro, a American Airlines passará a operar uma terceira frequência semanal na rota Miami-Medellín, voo operado por Boeing 737.

### Wingo

Já está voando entre Bogotá e Caracas três vezes por semana. A empresa, uma unidade de negócios da Copa Airlines, criada em outubro de 2016, acaba de estreitar uma subsidiária chamada Wingo Panamá, que irá operar entre Cidade do Panamá e David duas vezes por semana.

## EQUADOR

### Avianca Ecuador

Desde julho, tem voado duas vezes por semana entre Malta e Baltra, nas Ilhas Galápagos.

### Ecuatoriana Airlines

Em breve, vai tomar uma decisão importante sobre seu futuro. Sua autorização para operação deve vencer logo e a empresa depende de conse-

guir novos investidores para lançar seus serviços no mercado.

#### **EquAir**

Reiniciou seus voos charter entre Quito e Guayaquil. Também opera para Cartagena e San Andrés, na Colômbia, além de outros destinos, como República Dominicana e Curaçao. Inaugurou sua quinta rota doméstica regular, entre Quito e Coca, com seis frequências semanais.

#### **Serviços internacionais**

A empresa cargueira norte-americana ABX Air solicitou autorização para servir o país, inicialmente Quito e posteriormente Latacunga.

## **PARAGUAI**

#### **Serviços internacionais**

A dominicana Arajet solicitou autorização para voar entre Santo Domingo e Assunção a partir de novembro deste ano, três vezes por semana. A espanhola Air Europa anunciou o aumento de quatro para cinco frequências semanais entre Madri e Assunção.

## **PERU**

#### **JetSmart**

Até o final do ano, vai iniciar suas operações de Lima para Medellín, Cartagena e

Cúcuta, todas na Colômbia e servidas três vezes por semana. Firmou acordo de code-share com a American Airlines em todos os voos entre o Peru e os Estados Unidos.

#### **LATAM**

No final de outubro, vai inaugurar uma rota ligando Lima e Havana, sem escalas, e a partir de dezembro, a rota Lima-Salta, na Argentina. Outra que foi inaugurada é Lima-Caracas, com sete frequências semanais. Até o final deste ano, outros destinos passarão a ser servidos como Atlanta, Foz do Iguaçu, Salta e Aruba. Anunciou a entrada em operação da rota Lima-Londres/Heathrow a partir de dezembro, com cinco frequências semanais. Os voos serão operados pelos Boeing 787-9. Também anunciou a rota Cusco-Santiago, a ser operada pelos Airbus A319 e A320, três vezes por semana.

#### **SKY Airline**

Inaugurou serviços ligando Lima a Chiclayo e Cajamarca, respectivamente suas 15ª e 16ª rotas, e em dezembro deste ano, passará a voar de Lima para Aruba com Airbus A320.

#### **Serviços internacionais**

Entre dezembro de 2023 e abril de 2024, Lima receberá dois voos semanais da canadense Air Transat na rota Toronto-Lima, e uma vez por semana na rota Montreal-Lima, as duas com Airbus A321.

## **SURINAME**

#### **Fly All Ways**

Assinou contrato com empresa turística canadense para operar durante seis meses voos fretados entre Georgetown e Toronto no segundo semestre deste ano com Airbus A320 desse parceiro do Canadá. Em breve, vai iniciar suas operações de Paramaribo para a Ilha Margarita e Caracas.

## **VENEZUELA**

#### **Conviasa**

Tem se preparado para iniciar a ligação de Caracas com Havana, Minsk e Teerã. A empresa opera 28 rotas nacionais e treze internacionais para países como Cuba, Nicarágua, México, Síria, Rússia e Irã, e neste ano passou a voar também para Damasco e Manaus. Entre janeiro e junho de 2023, operou um total de 6.309 voos.

#### **Transmandu**

Recebeu o Boeing 737-430 (27002) YV656T, ex-Estelar Latinoamerica YV3537.

#### **Serviços internacionais**

Os governos da Venezuela e da Sérvia estão trabalhando no projeto de criação de uma rota entre Caracas e Belgrado.





# 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](mailto:aeronaves@comexport.com.br)  
[www.comexport.com.br](http://www.comexport.com.br)



O transporte aéreo é essencial para a conectividade e a mobilidade de pessoas. No Brasil, assim como em diversos países, existe uma preocupação crescente em garantir a inclusão de passageiros com necessidades especiais para que possam se deslocar e acessar serviços regularmente. Garantir que todas as pessoas – independentemente de suas condições físicas, psíquicas ou sensoriais – tenham acesso adequado aos serviços de aviação é uma questão de equidade e respeito.

Para os autistas, por exemplo, voar pode ser uma experiência desafiadora devido às suas particularidades na comunicação, interação social e processamento sensorial, mas, com as devidas tolerâncias e suporte, essas viagens podem se tornar uma experiência mais inclusiva. No entanto, por maior que seja o empenho para que a experiência de voar seja positiva, os autistas podem encontrar diversos desafios ao utilizar o transporte aéreo.

O ambiente aeroportuário, por si só, é complexo e estimulante, com ruídos e procedimentos de segurança rigorosos. Para pessoas no espectro autista, isso pode gerar ansiedade e desconforto. Além disso, a falta de conhecimento sobre tal condição por parte de outros passageiros pode resultar em situações desafiadoras que podem se transformar em mal-entendidos e conflitos. Por isso a importância de esclarecer a sociedade sobre as necessidades especiais de alguns cidadãos.

No Brasil, o acesso de passageiros especiais ao transporte aéreo é regulamentado por normas específicas, das quais se destacam a Resolução nº 280 da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), que estabelece os direitos e deveres dos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida. A referida norma assegura o direito à assistência especializada durante todo o processo de viagem, desde a chegada no aeroporto até o

desembarque no destino final. Isso inclui auxílio no embarque e desembarque, transporte de equipamentos de mobilidade e disponibilização de informações acessíveis.

Há também a lei nº 13.977/2020, que prevê a prioridade de atendimento às pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) em serviços públicos e privados, incluindo o transporte aéreo. Essa norma reforça a importância de garantir a acessibilidade e a inclusão social desses indivíduos. Nesse sentido, anote-se que as companhias aéreas já adotaram medidas para tornar as viagens mais inclusivas e confortáveis para passageiros especiais.

Algumas das iniciativas incluem: a capacitação de funcionários, especialmente aqueles que atuam no atendimento ao cliente, para que possam entender melhor as necessidades dos passageiros especiais e agir com empatia e sensibilidade; a proposta de comunicação clara e acessível para melhor fornecer informações para os passageiros, explicando os procedimentos e auxiliando-os a entender o que esperar durante a viagem; a assistência personalizada para passageiros autistas considerando suas particularidades e necessidades individuais; e, por fim, a acessibilidade nas instalações visando garantir que os aeroportos e as aeronaves estejam adaptadas para receber e atender passageiros com deficiência física ou mobilidade reduzida.

Importante destacar que a Anac dispõe da “Cartilha de Atendimento Prioritário”, que traz diversas orientações a respeito desse tema. Como se percebe, já houve avanço significativo na legislação brasileira, bem como na prestação dos serviços pelas empresas, sobre a adaptação dos serviços às necessidades especiais que alguns passageiros apresentam. Tais medidas de inclusão e acolhimento contribuem para uma experiência mais positiva e tranquila para todos os usuários do transporte aéreo.



A doutora  
**Fernanda Gama Ninow**  
é advogada pós-graduada  
em direito público,  
gestão e direito aeronáutico  
e empresarial.

Entre em contato:  
[fernandaninow@yahoo.com.br](mailto:fernandaninow@yahoo.com.br)



# A DIFERENÇA GULFSTREAM

Seu sucesso é nossa inspiração. Todo investimento que fazemos — em tecnologia avançada, inovação em sustentabilidade, fabricação de precisão e suporte ao cliente a nível mundial — é um investimento em você.



**Gulfstream™**

A General Dynamics Company

Pedro F. Ruiz, Vice-Presidente Regional de Vendas – América do Sul, [pedro.ruiz@gulfstream.com](mailto:pedro.ruiz@gulfstream.com)

Luiz Cezar V. Alves, Gerente Regional de Vendas – América do Sul, [luiz.alves@gulfstream.com](mailto:luiz.alves@gulfstream.com)

# LABACE ATINGE RECORDE DE PÚBLICO

Realizada desde o começo dos anos 2000, a maior feira de aviação executiva da América Latina chega à sua 18ª edição com recorde de visitantes.

texto: **Flávio Marcos de Souza**

Congonhas, agora privatizado e passado para a concessão da espanhola Aena, foi o palco de mais uma edição da Labace, feira que abrange um universo de fabricantes, representantes, operadores e empresas-satélites do setor de aviação executiva e que mostrou neste ano que o mercado está em franca recuperação pós-pandemia. Com números bastante otimistas de vendas de aeronaves novas e usadas, o segmento comemora os bons índices de 2023, mas observa com cautela a falta de suprimentos que atinge a produção de aeronaves em todo o mundo. Alguns fabricantes, por sua vez, tiveram que postergar a entrega de suas aeronaves em função do atraso na cadeia de componentes e peças por parte de seus fornecedores.

A aviação geral brasileira conta atualmente com uma frota composta por 9.696 aeronaves, que incluem aviões de asa fixa com motores convencionais, a jato, turbo-hélices e helicópteros a pistão e a turbina. Uma amostragem da Abag (Associação Brasileira de Aviação Geral) observou que entre junho do ano passado e junho de 2023 a frota de jatos aumentou 7%, mesmo percentual de crescimento dos helicópteros a turbina. Mas o maior crescimento foi observado quanto às aeronaves impulsionadas por motores turbo-hélices, com 12,7% de acréscimo, graças principalmente ao forte crescimento do agronegócio brasileiro.

Em um espaço menor do que nas edições passadas e com menos aeronaves em exposição, a edição de 2023 se mostrou muito bem-organizada, com uma estrutura mais refinada se comparada com as anteriores. Logo na entrada, foi possível observar estandes de marcas de luxo da indústria automobilística.

A estrutura montada para os expositores, a praça de alimentação e os banheiros impecáveis receberam elogios de quem esteve por lá.

No total, mais de 120 marcas estiveram presentes, com 43 aeronaves em exposição estática, e um crescimento de 26% no número de visitantes, que alcançou 17.342 pessoas. Com corredores repletos de pessoas, a feira serviu mais uma vez para o início de muitas negociações e networking, além do fechamento de alguns contratos que já estavam em curso.

Mas Labace sem as quatro estações em um dia só não é Labace. Depois de um fim de semana de inverno com muito sol e calor na capital, a feira abriu com tempo carrancudo, sendo que no segundo dia teve de tudo um pouco, até chuva com festival de raios e trovões.

A lacuna deixada pelos fabricantes Gulfstream e Bombardier não ofuscou o brilhantismo da feira, que contou com a presença de grandes marcas como Embraer Executive Jets, Dassault Falcon, Bell, Cessna, Beechcraft, Pilatus, Airbus Helicopters, Leonardo, entre outras.

Novidade mesmo foi a participação pela primeira vez da italiana Tecnam Aircraft. Fundada em 1948, a empresa levou o bimotor P2006T para até quatro pessoas, que é considerado o avião mais leve na sua categoria, impulsionado por dois Rotax 912, com 200 SHP cada. Já o monomotor P2010TDI versão Gran Lusso para quatro ocupantes pode ser abastecido com querosene ou diesel e possui autonomia de 1.780 quilômetros. O modelo em questão, com matrícula nacional, foi entregue ao proprietário durante a Labace, e outros contratos foram assinados com clientes particulares e com as escolas Aviarte e EJ. O fabricante está de chegada em Americana (SP) para a instalação de uma fábrica com capacidade para produ-



# LABACE 2023

zir cem aviões por ano. Outra atração foi o mock-up do helicóptero AW09 da Leonardo, representado no Brasil pela Gualter Helicópteros e que durante a feira teve três unidades vendidas.

A Octans Aircraft levou o monomotor de asa alta Cygnus, que ainda está em fase de certificação. Segundo a empresa, que tem sede em São João da Boa Vista (SP), vinte unidades deverão ser entregues no próximo ano.

A Avanto incorporou mais um modelo à sua frota: o turbo-hélice Epic E1000GX. A chegada dessa aeronave faz parte da estratégia de interiorização da empresa, que abrirá bases de operação nos estados da Bahia, Mato Grosso e Goiás. Após um longo estudo, a empresa identificou a necessidade de ter um turbo-hélice em sua frota, e firmou parceria com a Epic Aircraft, fabricante americana de uma das aeronaves mais modernas do mundo.

Com um novo desenho aerodinâmico e utilização de materiais de última geração, como fibra de carbono, o Epic E1000GX se destaca por ser o único monomotor capaz de atingir velocidade máxima de cruzeiro de 587 km/h, impulsionado por um motor de 1.200 HP. Adicionalmente, é capaz de operar com sua capacidade máxima de alcance em pistas curtas, realidade na maioria dos aeroportos regionais do país, transportando dois pilotos, quatro passageiros e um volume maior de bagagens.

A Líder, outro expoente da aviação executiva nacional, mostrou pela primeira vez na Labace o jato HondaJet Elite II. Com alcance estendido em aproximadamente duzentos quilômetros, o jato pode atender, a partir de São Paulo, todas as capitais do Nordeste. O avião ganhou refinamentos internos, com novidades na iluminação, acústica e assentos. Além disso, no cockpit, ganhou novo sistema de autothrottle, e o pouso automático de emergência da Garmin. Em todo o mundo, há 230 HondaJet em operação, tendo acumulado mais de 170.000 horas de voo.

Estreante na Labace, a Azul Conecta apresentou um motor híbrido-elétrico em parceria com a norte-americana Ampaire, líder em aviação híbrida. Além disso, mostrou inovações referentes à prestação de serviços técnicos-operacionais. Neste ano, a Azul Conecta anunciou a intenção de atualizar até seis Cessna Grand Caravan para aeronaves híbridas-elétricas, ou Eco Caravan. O motor da



© Fábio Passalacqua

quatro estações em apenas um dia



© Rodrigo Cozzato

TAM Aviação Executiva com as marcas Bell e Cessna



© Flávio Marcos de Souza

a estreante Tecnam levou dois modelos



© Flávio Marcos de Souza

Ampaire reduz o consumo de combustível em até 70%, podendo ter emissões próximas de zero quando se utiliza combustíveis sustentáveis de aviação (SAF).

A Aeromot realizou o pré-lançamento da VOWE Air Mobility, um programa inovador vinculado ao fabricante e que apresenta uma frota exclusiva de aeronaves Diamond DA62. A VOWE é uma empresa pioneira com a missão de revolucionar a mobilidade aérea no Brasil, tornando a aviação privada mais acessível por meio de inovadores modelos de uso de aeronaves por assinatura. A Vowe irá oferecer planos personalizados

e acessíveis, com mais de cem aeronaves disponíveis em mais de cinquenta bases em todo o Brasil. Ela oferece um programa que disponibiliza aos usuários um pacote mensal de horas de voo para explorar uma frota de aeronaves novas, seguindo uma agenda de voos predefinida de acordo com as prioridades e a disponibilidade da frota. O serviço é personalizado e inclui gestão de agenda, operações e relatórios, tudo a partir de valores de hora de voo do pacote escolhido.

Entre bancos, agentes financeiros e tradings, destaque para a participação

pela primeira vez da importadora Patagônia, que passou a atuar no segmento de aviação recentemente. Com um amplo estande logo na entrada do evento, a empresa criada em 2014 mostrou ao mercado que oferece assessoria personalizada para a importação de aeronaves. Ela cuida do planejamento da compra, os trâmites de importação junto à Receita Federal e à Anac, até a entrega do produto no local estabelecido.

Para 2024, a Labace tem decolagem marcada para 6 de agosto, com pouso completo programado para o dia 8.

todas © rodrigo cozzato



# QUALQUER SEMELHANÇA COM UM CAÇA NÃO É MERA COINCIDÊNCIA.



O controle de voo digital atinge níveis mais altos no Falcon 10X, com mais tecnologias de caça para um voo suave e seguro. Um acelerador inteligente. Um botão de recuperação. E interfaces simplificadas, mais intuitivas e visíveis. Tudo puramente superior. **Falcon 10X. Simplesmente perfeito.**



## Falcon 10X

[WWW.DASSAULTFALCON.COM](http://WWW.DASSAULTFALCON.COM) | RODRIGO PESOA: +55 11 3521 7201 | [RODRIGO.PESOA@DASSAULTFALCONJET.COM](mailto:RODRIGO.PESOA@DASSAULTFALCONJET.COM)

**DASSAULT  
AVIATION**

# LABACE > 2023

todas © rodrigo cozzato



o AW169 presente no estande da Leonardo



a Patagônia esteve pela primeira vez na Labace



automóveis de luxo foram a grande novidade



 Crafted in Switzerland



**PC-24**  
THE CRYSTAL CLASS



**PILOTUS**

## VÁ AONDE NENHUM JATO EXECUTIVO FOI ANTES

O primeiro jato super versátil do mundo levanta voo! Pare de fazer menos e alcance o inesperado.

Aumente a eficiência de seu departamento de voo operando o jato mais versátil do mercado.

Veja o que o desempenho em pista curta, a porta de carga e a grande cabine modular do PC-24 podem fazer por você. Obtenha mais do seu jato ao pilotar o PC-24 – entre em contato já!

[pilatus-aircraft.com](http://pilatus-aircraft.com)

Mais informações: 11 3199.0650

 [www.synerjet.com](http://www.synerjet.com)  [/synerjet](https://www.instagram.com/synerjet)



© flávio marcos de souza



**Panda e os responsáveis pela área de imprensa da Boeing**

© flávio marcos de souza



**executivos da Airbus promoveram o ACJ TwoTwenty**

© rodrigo cozzato



**o publisher da Flap entre os CEOs da Solojet e Amaro Aviation**

© rodrigo cozzato



**Leonardo Fiuzza sempre à frente da TAM Aviação Executiva**

© flávio marcos de souza



**Bruna Assumpção, diretora-superintendente da Líder Aviação**

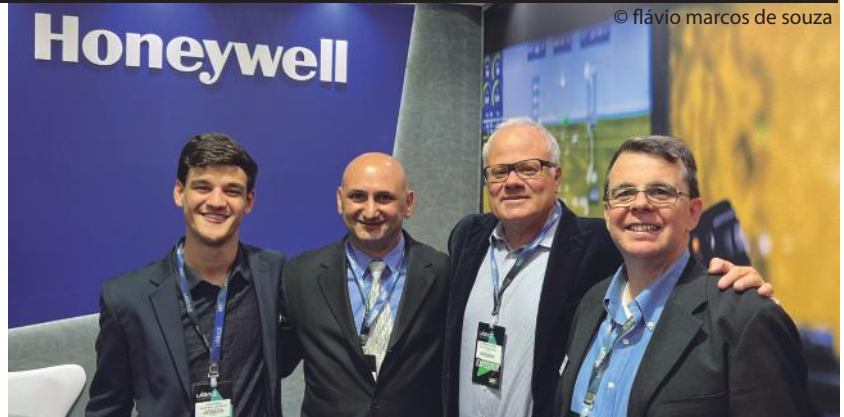
# LABACE > 2023

© rodrigo cozzato



Giuseppe Mignoli lidera as vendas da Leonardo

© flávio marcos de souza



Flap é parceira há décadas da Honeywell

© rodrigo cozzato



a J.P. Martins/Piper recebeu a equipe da Flap com a mesma simpatia de sempre

© flávio marcos de souza



a Jetex mais próxima do Brasil

© flávio marcos de souza



Aerossafety comemorou seus 25 anos



Panda ao lado do mais novo proprietário do TBM 960

**EAA** AirVenture  
2023

# A MAIOR DE TODAS



texto: **Rodrigo Cozzato**  
fotos: **Sandro Colaço**



Oshkosh é um lugar de predicados superlativos. A cada ano que se passa, o EAA AirVenture cresce cada vez mais. Em 2023, em sua 70ª edição, foram quase 680 mil visitantes de 93 países – o recorde anterior havia sido no ano passado, quando 650 mil pessoas estiveram por lá. Também houve mais de dez mil aeronaves visitantes no local, com 21.883 operações durante onze dias, uma média de 148 pousos e decolagens por hora. Não à toa, o Wittman Regional Airport tem a torre de controle mais movimentada do mundo durante os dias do encontro.

Dentre as aeronaves expostas ou que participaram das exposições, foram 1.497 aviões antigos, 1.067 “homebuilts”, 380 warbirds, 194 ultraleves, 134 hidroaviões, 52 acrobáticos e 41 helicópteros. E 848 expositores, maior número da história do AirVenture.

Chamaram atenção as estreias, como o Lockheed C-121 Constellation pertencente à Lewis Air Legends, que voltou aos céus

após um processo de restauração que durou oito anos. O Connie, apelidado de “Bataan”, foi construído em 1947 e era o avião designado ao general Douglas MacArthur durante a Guerra da Coreia; posteriormente ele voou pela NASA, dando apoio às missões Apollo. E o temido caça soviético MiG-29 Fulcrum, que também se apresentou pela primeira vez.

Ainda foi possível conferir o avião espião Lockheed U-2, o superbombardieiro Boeing B-52 Stratofortress, os cargueiros Super Guppy e o 747 Dreamlifter, da Boeing, um Airbus A350 da Delta Air Lines, e centenas de caças, tanto os de última geração como os warbirds, preservados e em condições de voos graças ao trabalho de centenas de voluntários e ex-pilotos militares.

Confira a seguir os principais destaques das apresentações e das exposições estáticas.

Constellation da Lewis Air Legends foi restaurado por oito anos antes de voltar a voar. Ele já foi da USAF e da NASA



Boeing B-52 Stratofortress



MiG-29 Fulcrum



Lockheed U-2



Lockheed Martin F-22 Raptor



público recorde em 2023

# MRO NO BRASIL



texto: **Rodrigo Cozzato**  
fotos: **Divulgação**

# EXCELÊNCIA À BRASILEIRA

**Cada vez mais refinadas, as oficinas locais de MRO oferecem serviços de ponta, livrando proprietários, empresas e operadores da necessidade de realizar manutenções no exterior.**

MRO vem da sigla em inglês para “maintenance, repair and overhaul”. Traduzindo literalmente, manutenção, reparo e revisão. Que são três coisas das quais aeronaves precisam passar com frequência. Seja uma troca de um pequeno parafuso, seja uma grande revisão no motor, passando por uma renovação dos carpetes, uma calibragem nos instrumentos de voo ou uma nova pintura.

Tomemos como exemplo a aviação comercial. A primeira manutenção, que é uma inspeção visual de partes móveis e acessórios, como rodas, freios etc., é feita pelos próprios pilotos durante o “walk around”, antes de cada voo. Uma olhada mais atenta é feita por mecânicos ao fim de cada jornada diária da aeronave. Nela são checadas pressão dos pneus, nível do óleo, entre outros itens importantes. A cada seis a oito meses, é realizado o check A, que pode durar até três dias, dependendo dos reparos e trocas a serem feitas. O check B foi incorporado ao A.

A cada 20 a 24 meses, ou um número determinado de horas de voo, existe o check C, que inclui manutenção leve da estrutura, verificação da fuselagem em busca de corrosões, e é nela também que as empresas aproveitam para trocar assentos, interiores, sistemas de entretenimento, entre outros. Por fim, o check D é a manutenção pesada, onde o avião praticamente é desmontado e remontado, com manutenções de partes estruturais e células. A companhia aérea programa com antecedência o check D, pois é um serviço que pode levar alguns meses, com alto custo de realização. Na aviação executiva e geral, os checks variam de modelo para modelo e também de acordo com o uso da aeronave. Tudo

isso para aumentar o nível de segurança para tripulantes e passageiros, bem como a vida útil da aeronave.

De acordo com levantamento feito pela Abag (Associação Brasileira de Aviação Geral), em abril deste ano o país tinha 614 oficinas de aviação, a maior parte (185) localizada no estado de São Paulo; a região Sudeste possui 307 delas, ou 50% do total. Há os mais diferentes tipos de oficinas e variadas áreas de atuação. Há aquelas especializadas no reparo de pequenas peças, as de rodas e pneus, as de aviônicos, as de motores. E há aquelas que fazem de tudo, as chamadas “one-stop shop”, em que a aeronave pode receber todos os tipos de consertos ou revisões.

É o caso da Embraer. A empresa oferece um dos suportes à aviação executiva mais completos do Brasil, com diversos centros próprios e autorizados, distri-

buídos estrategicamente pelo país, o Embraer TechCare. Mas é o de Sorocaba, no interior paulista, que mais chama a atenção. A unidade tem quatro hangares, três deles dedicados apenas ao MRO. E o portfólio de serviços não poderia ser mais completo: manutenção, reformas de interior, preservação de aeronaves, oficinas homologadas para diversos componentes aeronáuticos, entre outros. O local possui ainda um show room com inúmeras combinações de interiores, entre carpetes, tecidos, revestimentos etc. Em 2022, dobrou o tamanho das instalações, agora com 40.000 metros quadrados.

Um dos grandes diferenciais, no entanto, é porque a Embraer é fabricante. O que significa que peças e componentes de reposição estão disponíveis por aqui, agilizando o processo de importação, que poderia levar bem mais



**Embraer Executive Care** prevê o quanto custará a manutenção com antecedência

tempo. Outro é o Embraer Executive Care, programa de manutenção de aeronaves projetado e gerenciado pela empresa para fornecer uma maneira simples e previsível de orçar os custos de manutenção. O planejamento, o orçamento e o suporte estão incluídos em uma taxa mensal fixa, bem como uma cobrança por hora de voo para que os clientes possam prever a manutenção da maneira mais simplificada possível. Dessa forma, os custos para itens de manutenção programada e não programada são definidos e conhecidos no momento da inscrição no programa.

A cobertura de manutenção, peças, frete, câmbio, mão de obra e até mesmo equipes de resgate é customizada com um dos três planos de cobertura disponíveis: Prime Parts, Standard e Enhanced. Ao longo de um ciclo de cinco anos, os benefícios do programa incluem economia em relação aos custos reais, proporcionando proteção contra a inflação de preços.

A Líder Aviação também tem um portfólio completo, que vai desde manutenção de célula, passando por equipamentos e motores, até customização e modernização, pintura, design e reforma de interiores, bem como projetos de retrofit, como instalação de sistemas de internet a bordo. Os serviços podem ser feitos em aviões e helicópteros.

A empresa tem em seu DNA o fato de ser pioneira em inúmeras frentes ao oferecer inovações tecnológicas para aviação. Uma delas é a instalação de internet a bordo da Collins Aerospace, que se conecta por meio da rede Iridium Certus e garante maior velocidade e melhor estabilidade nunca antes oferecidas para aeronaves de pequeno porte, serviço lançado este ano no Brasil.

Outra inovação é o Líder in Loco, programa em que profissionais se deslocam até a aeronave, seja aqui ou no exterior, e realizam o suporte técnico necessário em manutenção com o mesmo nível de qualidade que a aeronave receberia nas bases da empresa.

A Líder Aviação é homologada pelos principais órgãos aeronáuticos, como as agências de aviação do Brasil, Argentina e Estados Unidos, conta com serviços autorizados para Bell Helicopter, HondaJet e Gulfstream, e homologações de manutenção para Hawker Beechcraft, Leonardo, Bombardier,

Embraer (família Phenom), Learjet, Bell, Sikorsky e Airbus Helicopters.

Como sempre pioneira, a unidade de manutenção da Líder Aviação foi criada em 1963 a partir de uma necessidade do mercado de aviação executiva na época. “A empresa nasceu com seu principal valor sendo segurança e, por isso, começou a realizar as manutenções das suas próprias aeronaves. E foi atendendo a pedidos do setor que abrimos a Unidade de Manutenção Executiva há 60 anos”, conta Bruna Assumpção, diretora-superintendente da empresa.

Possui quatro centros de manutenção: São Paulo, Sorocaba, Rio de Janeiro e Brasília. Neste ano, completou 40 anos como centro de serviço autorizado Bell Helicopter, uma das principais

fabricantes mundiais de helicópteros, oferecendo soluções de manutenção para os modelos 407, 429 e 505.

Conforme a aeronave fica mais antiga, é necessário atualizar partes, peças e principalmente sistemas de navegação para que a operação continue eficaz e segura – essa, aliás, é a tecnologia que se reinventa com mais frequência. A Líder instala a plataforma Garmin G5000 em jatos como o Hawker 400. “Esse sistema aumenta a segurança operacional, estende a vida útil da aeronave e reduz seu peso, o que proporciona economia de combustível, aumento de autonomia e capacidade de carga. E o investimento é facilmente recuperado na hora da venda da aeronave”, afirma Bruna Assumpção.

**Leonardo é um dos fabricantes atendidos pela Líder Aviação**



# Nossos serviços e soluções em manutenção aeronáutica, agora para sua aeronave



Todo o padrão, segurança e inovação de quem opera a maior frota de **Cessna Grand Caravan** do Brasil.

- ▶ Aferição do Sistema Anemobarmétrico
- ▶ Análise e Leitura de Dados de Voo
- ▶ Atualizações de databases
- ▶ Configuração e expansão de softwares
- ▶ CTM - Controle Técnico de Manutenção
- ▶ Habilitação de TAWS e ADS-B
- ▶ Exchange de Componentes
- ▶ Inspeções TND (NDT) de Eddy Current, Ultrassom, Líquido Penetrante e Partículas Magnéticas
- ▶ Inspeções Vídeo Boroscópicas - Motores P&W, PT6A-115, PT6A-114A e PT6-140
- ▶ Integração de GPS
- ▶ Manutenção preventiva, corretiva e AOG
- ▶ Modernização de lâmpadas para LED
- ▶ Distribuição e instalação Raisbeck Epic Caravan
- ▶ Monitoramento de motore (Engine Condition Trend Monitoring ECTM)
- ▶ Monitoramento de RVSM
- ▶ Pesquisa de pane e aferições
- ▶ Projeto e execução de reparos estruturais
- ▶ Pesagem de Aeronaves
- ▶ Relatórios com laudo de profissional PCP e certificação ANAC
- ▶ Teste de Transponder
- ▶ Teste de VOR
- ▶ Teste e configuração do ELT
- ▶ Testes de capacidade/ carga de baterias
- ▶ Testes e Limpeza de bicos injetores
- ▶ Venda de parts

## Entre em contato com nosso time

[azulconecta.comercialmanutencao@voeazul.com.br](mailto:azulconecta.comercialmanutencao@voeazul.com.br)

+55 (11) 95718-2110

[voeazul.com.br/azulconecta](http://voeazul.com.br/azulconecta)

Distribuidor Oficial



Outro nome tradicional no segmento é a TAM Aviação Executiva, que atua no setor há mais de sessenta anos e concentra a maior parte de suas operações em Jundiaí, no interior de São Paulo, um dos maiores centros de serviços de aeronaves executivas da América Latina. Possui também uma base em Belo Horizonte, e a mais recente, em Goiânia, foi inaugurada no segundo semestre do ano passado. Trata-se de uma localização estratégica, facilitando tanto o atendimento de aeronaves daquela região, muito forte no setor do agronegócio, quanto daquelas baseadas nas regiões Norte e Nordeste do país.

A TAM AE é centro autorizado da Beechcraft e da Cessna no Brasil e possui certificações de agências reguladoras do Brasil, Argentina, Estados Unidos, entre outras, bem como de órgãos das Forças Armadas (Força Aé-

rea, Marinha e Exército) do Brasil. Entre as principais atribuições, ganham destaque os serviços em motores, upgrades e instalações de aviônicos, pinturas, design de interiores, reparo de componentes e um amplo estoque de peças.

O canal CS TAM AE, lançado em fevereiro deste ano, centraliza todas as demandas dos clientes, que podem ser solicitados por telefone ou e-mail. Entre elas, destacam-se manutenções não programadas, reparos de motores, revisão, fornecimento de peças, garantia, documentação, assistência técnica em geral, atendimento em campo e chamados emergenciais de AOG (aircraft on ground).

Em agosto passado, a TAM AE fechou parceria com a Pratt & Whitney, aumentando a disponibilidade e a acessibilidade de vários serviços e soluções de manutenção para clientes que operam

uma ampla variedade da fabricante de motores canadense.

A estrutura da empresa em Jundiaí é significativa. São 20.000 metros quadrados de hangares, capazes de abrigar 34 aeronaves simultaneamente, e que contém a maior e mais moderna cabine de pintura do país instalada em um centro de serviço, e que pode receber qualquer modelo de avião executivo ou helicóptero do mercado.

“A atividade de MRO é uma das principais unidades de negócio da empresa e vem registrando crescimento acelerado, especialmente nos últimos dois anos”, afirma Wellington Amorim, diretor do centro de serviços da TAM Aviação Executiva. “Os clientes sempre buscam atualizar suas aeronaves, fazer as manutenções previstas e corretivas. Recentemente, também estamos com demanda crescente para pintura de aeronaves”, completa o executivo.

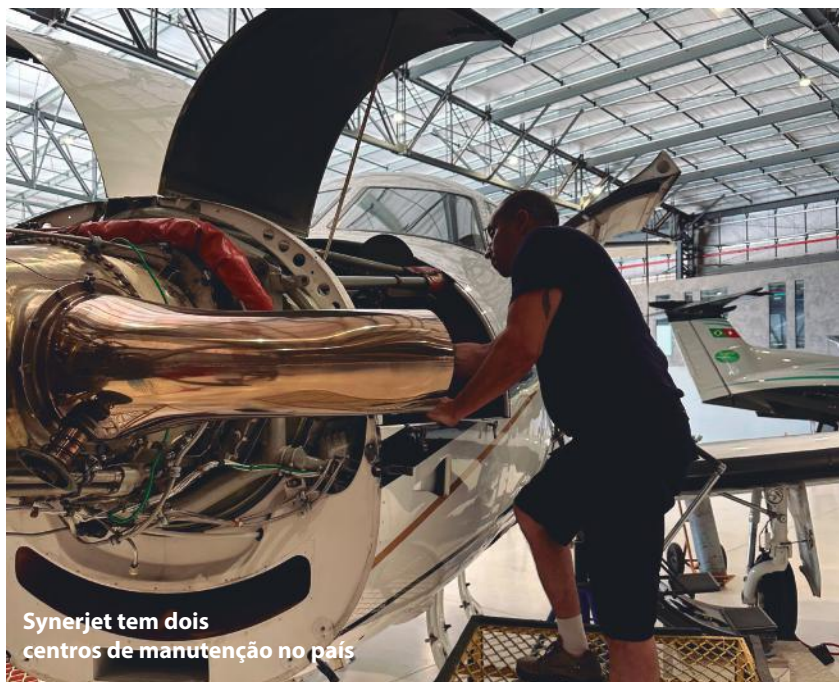


canal de atendimento da TAM AE centraliza as demandas dos clientes



**Dassault quer expandir cada vez mais oferta de MRO aos clientes**

© ricardo beccari



**Synerjet tem dois centros de manutenção no país**

A Dassault Aircraft Services foi inaugurada em 2009 no Aeroporto de Sorocaba, interior de São Paulo, e desde então tem progredido assim como a presença cada vez maior dos jatos franceses no mercado brasileiro. No local, que pode receber até quatro Falcon ao mesmo tempo, é possível realizar manutenções de fuselagem, aviônicos, motores e linha de APU, além de peças de reposição.

A empresa possui homologações de agências reguladoras de aviação, tais como do Brasil, Bermudas, Uruguai, Argentina, Estados Unidos e Europa. Lá, proprietários e operadores podem fazer inspeções do tipo B, programadas ou não, nas séries 50, 2000, 900, 7X e 8X dos Falcon.

A Dassault tem investido continuamente em sua rede de oficinas de MRO espalhadas pelo mundo. De 2019 para cá, praticamente dobrou de tamanho, com 40 centros de serviço e 21 instalações autorizadas. Com os benefícios dessa rede expandida, a empresa transfere a capacidade de realizar grandes inspeções e atualizações mais perto dos clientes. Inclui também a possibilidade de mais unidades capazes de realizar o check C e a instalação das tecnologias mais recentes, como a cabine de comando Easy IV, o sistema de visão combinada FalconEye e o pacote de conectividade de internet de alta velocidade FalconConnect.

No caso dos Falcon, o check C é necessário a cada oito anos ou 4.000 ciclos. Este ano, a DAS realizou o primeiro check desse tipo em suas instalações, em Little Rock, nos Estados Unidos. O 7X recebeu uma manutenção completa em toda sua estrutura, bem como no trem de pouso. Toda a rede MRO da empresa tem se preparado, há mais de um ano, para realizar essas inspeções em suas próprias instalações para acelerar o processo e fazer com o que o cliente ganhe tempo. Ainda este ano, a empresa irá começar a realizar o check C nos 8X.

A Synerjet, representante exclusiva da suíça Pilatus no Brasil, mudou seu centro de manutenção de Sorocaba para o Aeroporto Catarina, em São Roque, no interior de São Paulo, e inaugurou outro em agosto, em Goianópolis, em Goiás. Este será um local estratégico para os negócios da empresa, visto que a região Centro-Oeste do país é uma das mais ricas quando o assunto é o agronegócio. “Lá iremos atender nossos clientes com a mesma excelência de nossas outras unidades”, afirma José Eduardo Brandão, CEO da Synerjet.

No Aeroporto Catarina, são dois hangares, com uma área total de 8.100 metros quadrados, onde são feitas as manutenções nos turbo-hélices PC-12 e nos jatos PC-24, da Pilatus. Essas aeronaves também poderão ser atendidas no Aeroporto Liberty, em Goianópolis, onde a estrutura tem 3.500 metros quadrados. Em Medellín, na Colômbia, a Synerjet realiza manutenções também em aviões da Cirrus, além da Pilatus. Por fim, a empresa distribui e revende peças para todo o país para operadores e oficinas de manutenções dos aviões agrícolas Ipanema, da Embraer, e atua como revendedora de aviônicos premium da Honeywell.

A Digex oferece serviços independentes de MRO tanto para aeronaves comerciais quanto militares. Localizada em São José dos Campos (SP), pode executar manutenção de todos os níveis para os Boeing 727, 737-300, -400, -700 e -800, e até o fim deste ano, para a família 737 MAX; Airbus A319 e A320; Embraer E190/195; e os de uso militar Lockheed C-130 Hércules e P-3 Orion. Seus 140 funcionários podem fazer reparos e modificações estruturais, inspeções boroscópicas, modificações em aviônicos, pinturas e demais serviços de engenharia. Tem dois hangares, com 2.500 metros quadrados, e área total de 8.500 metros quadrados.

## Asas rotativas

A italiana Leonardo tem forte presença no mercado brasileiro, com quase 200 helicópteros em operação em diversos segmentos e atuando há mais de 50 anos. Em 2021, a empresa inaugurou seu centro de serviços e logística em Itapevi, na região metropolitana de São Paulo. O local tem um total de 80.000 metros quadrados, suporta 20 helicópteros em manutenção simultaneamente e custou em torno de R\$ 60 milhões para ficar pronto.

Gradualmente, a empresa tem inaugurado oficinas e atendimentos para pintura e acabamento, manutenção geral e treinamento, um aumento maior do que 50% se comparado ao local anterior. “A mudança para o novo local deixou nosso pessoal entusiasmado. Conseguimos iniciar as atividades de manutenção em um ritmo acelerado”, afirma Andrea Puglisi, CEO da Leonardo do Brasil. “Também aumentamos em 50% o número de clientes atendidos”.

O local oferece desde reparos leves até as inspeções mais complexas e abrangentes, como os checks de 3.200 horas nas séries AW109 e AW119, bem como as revisões “pesadas” de quatro anos na família AW, todas tarefas homologadas pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil). No Brasil, os helicópteros da Leonardo são utilizados em funções civis e militares, resgate, offshore, corporativo e VIP, entre outros.

A Helibras, empresa do grupo Airbus Helicopters, possui um centro de MRO para inspeções programadas e não programadas, passando por serviços de retrofit e modernização para uma ampla gama de modelos da Airbus, como H120, H125, H130, H135, H145, H155, H160, H225/H, AS355, AS365, AS332 e AS532.

É a única oficina de conjuntos dinâmicos nível D da América Latina qualificada para reparar componentes de versões civis e militares das famílias H125, AS365, EC155, AS332 e H225. Tem bancos de testes dinâmicos completos para a família Super Puma e H125, além de uma oficina nível D para reparos de pás do rotor principal e de cauda dos H125, AS365, EC155, AS332 e H225, nas versões civis e militares.

Possui homologações das principais agências de aviação do mundo, entre elas a do Brasil, Canadá, Europa, bem como homologações das aviações das Forças Armadas (Exército, Marinha e Força Aérea) do Brasil.



novo centro de manutenção da Leonardo dobrou capacidade de atendimento



helicópteros da Polícia Militar de São Paulo atendidos no hangar da Helibras

São dois centros de manutenção com 150 funcionários dedicados a esse departamento. Em Itajubá (MG), são 7.000 metros quadrados; no Campo de Marte, na capital paulista, outros 1.300 metros quadrados. Juntos, os dois locais podem atender 34 aeronaves simultaneamente. A Helibras também oferece vendas de peças e treinamento, e conta com um importante centro de estoque de peças, localizado em Atibaia, no interior de São Paulo. Ainda na capital paulista, a Helibras saiu na frente e assinou um contrato que garante sua permanência no Campo de Marte por mais vinte anos. O local hoje é administrado pela PAX Aeroportos.

## Motores

Uma parte importante das oficinas de MRO são as que fazem manutenção em motores. No caso da Pratt & Whitney Canada, ela é fabricante e faz reparos em seus próprios motores. E tem uma extensa presença global, com um escopo considerável em termos de alcance geográfico e uma escala incomparável em termos de amplitude dos serviços que fornece. São cinquenta instalações de MRO próprias e licenciadas, estrategicamente localizadas em diversas partes do globo, que fazem manutenção pesada, inspeção de seção quente e serviços de revisão.

Um desses centros de manutenção fica em Belo Horizonte, foi inaugurado em 2019 e é operado em colaboração com a IAS (Indústria de Aviação e Serviço), fornecedor brasileiro de manutenção de motores e aeronaves. O local foi projetado para atender às necessidades dos operadores de aviação geral e executiva equipados com o motor PT6.

O local conta com uma equipe de serviços de manutenção pesada e células de testes. Ter um centro de manutenção desse no Brasil pode gerar uma economia significativa de até 25% para os clientes, além de reduzir o tempo gasto com a manutenção, evitando que o motor seja revisado fora do país. Lá também é possível realizar os reparos nos PW206 e PW207. Por fim, a empresa mantém um amplo estoque de peças, o que garante um atendimento rápido e eficaz aos clientes brasileiros.

A unidade de Belo Horizonte realizou recentemente a manutenção de seu centésimo motor. O utilizador é a Força Aérea Brasileira, um dos principais e mais

longevos clientes da empresa na América Latina. A PWC tem outro centro de manutenção, localizado em Sorocaba, em operação desde 1999, oferecendo serviços de manutenção pesada, inspeções de seção quente e boroscópicas para motores PW200, 500 e 600. Lá já foram revisadas mais de 7.500 unidades. Por fim, possui três centros de manutenção credenciados, em Barreiras (BA) e Manaus (AM); o terceiro, localizado em São Paulo, foi oficializado recentemente, em parceria com a TAM Aviação Executiva, como fornecedor de manutenção de linha e serviços de reparo móvel para uma variedade de modelos de motores turbofan e turbohélice. O mercado brasileiro é extremamente significativo para a Pratt & Whitney Canada, com mais de 3.400 aeronaves em operação utilizando seus motores.

A Safran Helicopter Engines está no Brasil há mais de 40 anos, e em Xerém, no interior do Rio de Janeiro, ficam suas instalações de MRO. Lá, a empresa oferece reparos e revisões pesadas nos motores

Arriel, Makila, e inspeções e reparos nos Arrius e Arrano. Também gerencia comercialmente motores das demais versões, reparados por unidades da empresa na França e nos Estados Unidos. A cada dois helicópteros em operação no Brasil, um voa com motor Safran.

Em Xerém, a estrutura é de 5.300 metros quadrados, com mais de 200 funcionários e mais de 200 motores revisados anualmente. Entre os profissionais, a empresa tem mecânicos, técnicos, engenheiros de suporte ao MRO e suporte ao produto, técnicos e engenheiros de suporte em campo, especialistas em suporte ao cliente, gerente de vendas, instrutores técnicos, entre uma variedade de outros profissionais que suportam as operações. Possui certificações das agências de aviação do Brasil, bem como Estados Unidos, Europa, Canadá, Reino Unido e México.

A GE Celma é uma empresa do grupo General Electric e fica em Petrópolis, no Rio de Janeiro. Tem quatro oficinas, totalizando 120.000 metros quadrados, e com

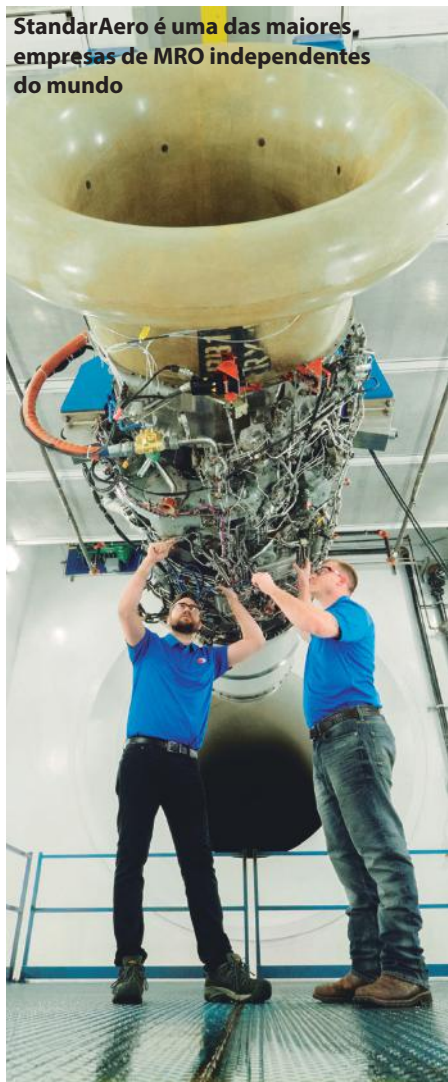


a cada dois helicópteros em operação no Brasil, um voa com motor Safran

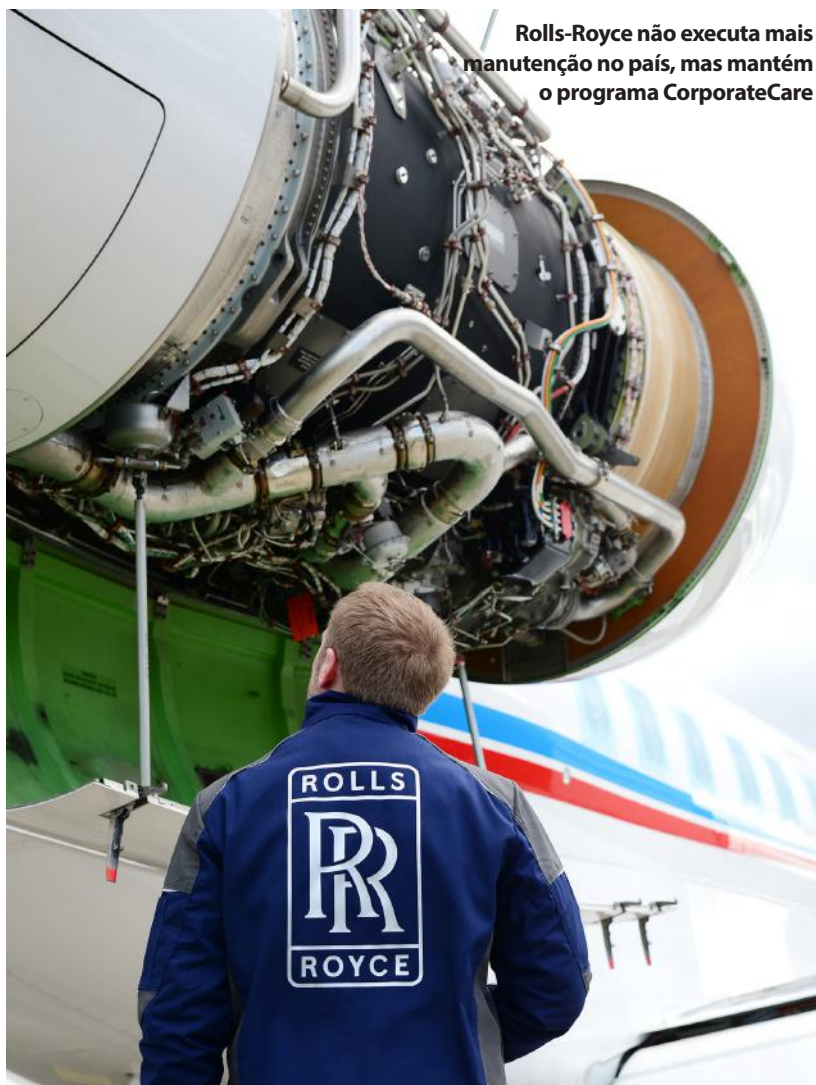


GE Celma tem capacidade para revisar 500 motores por ano no país

**StandardAero é uma das maiores empresas de MRO independentes do mundo**



**Rolls-Royce não executa mais manutenção no país, mas mantém o programa CorporateCare**



2.200 funcionários em seus quadros. No local, fabrica e revisa motores aeronáuticos. É a maior oficina do tipo na América Latina e a primeira fábrica de motores da empresa fora dos Estados Unidos. Há outras instalações com estrutura semelhante, duas na Europa, uma nos Estados Unidos e uma na Ásia.

Em Petrópolis, a GE Celma tem capacidade de revisar até 500 motores por ano. Atende a mais de 30 companhias aéreas, a maioria de fora do país. Atualmente, oferece serviços de manutenção pesada e completa nos motores CFM56-5B/-7B, CF680-80C2, CF34-10E, GEnx-1B e Leap-1A/-1B. Possui homologações de dezenove diferentes agências de aviação pelo mundo, entre as quais Brasil, Estados Unidos, Europa, China e Reino Unido.

A StandardAero do Brasil foi inaugurada em 2009 em Belo Horizonte (MG) e desde então tem investido no mercado brasileiro, fornecendo soluções de manutenção

em motores e APU. Fundada no Canadá em 1911, tem mais de 50 unidades ao redor do globo e é uma das maiores empresas de MRO independente do mundo. Por aqui, possui homologações de autoridades de aviação do Brasil, Argentina e Chile para execução de revisões pesadas, inspeções em seção quente, além de fornecer atendimento em campo, executando manutenções de rotina, inspeções boroscópicas, pesquisa de panes e uma extensa lista de reparos com fornecimento de peças e serviços.

Conhecido como RTC (Regional Turbine Center), o centro de manutenção de Belo Horizonte fica próximo ao Aeroporto da Pampulha e tem capacidade para receber até dez motores simultaneamente, com aproximadamente 400 deles reparados ao ano. A StandardAero do Brasil faz manutenções pesadas em modelos de motores da Honeywell e Pratt & Whitney Canada.

Em 2021, a StandardAero comprou cinco empresas, entre elas a Dallas Air-motive, uma gigante mundial em MRO. O grupo todo hoje emprega mais de 6.600 funcionários, em 55 unidades em todos os continentes, com receitas anuais na ordem de US\$ 500 milhões.

A Rolls-Royce é um dos maiores fabricantes de motores aeronáuticos do mundo. No Brasil e em toda a América Latina, fornece suporte técnico e comercial para companhias aéreas, jatos executivos, operadores de helicópteros, bem como aplicações militares e marítimas. Embora a manutenção pesada de motores aeronáuticos não seja feita no país há quase dez anos, a empresa mantém o programa CorporateCare Enhanced como uma das suas principais linhas de negócio, dando suporte globalmente às aeronaves executivas de toda a América Latina que possuam os motores AE3007A, AE3007C, Tay 611, BR710, BR725 e a novíssima série Pearl.

## Companhias aéreas

Muitas vezes as empresas aéreas têm uma frota tão grande que mais vale ter seu próprio centro de manutenção do que terceirizar essa tarefa. Afinal, aviões que voam por vezes uma média de dezoito horas por dia têm que ser vistoriados com frequência. E em suas oficinas, as companhias conseguem trocar a identidade visual, por dentro e por fora, carpetes, bancos, examinar motores, enfim, tudo o que um avião precisa para voar sempre e com segurança. É importante dizer que as companhias aéreas mantêm em todos os aeroportos nos quais operam equipes prontas para executar reparos do dia a dia.

A LATAM mantém em São Carlos, interior de São Paulo, um centro de manutenção que desempenha um papel estratégico dentro do grupo. Lá, a empresa faz reparos pesados em seus Airbus A319, A320 e A321, e nos Boeing 767. A empresa também faz reparos em componentes, que chegam dos mais variados países em que opera. Também tem oficina para reparos menores no Aeroporto de Congonhas e um Centro de Manutenção de Linha no Aeroporto de Guarulhos.

O LATAM MRO é pioneiro na utilização de drones para inspeção de fuselagens, serviço que é cumprido até doze vezes mais rápido do que uma inspeção tradicional. O sistema funciona por meio de uma inteligência artificial e gera um registro muito completo, com quase duas mil fotos, além de ser 100% autônomo e manter os registros atualizados em tempo real na nuvem, eliminando o uso de papel.

Em maio, o centro finalizou a renovação do interior de 121 aeronaves dos modelos A320 e A321 do grupo, com modernização do design e das poltronas, dos lavatórios e da cozinha. A empresa tem homologações de autoridades de aviação dos países em que opera, como Brasil, Argentina, Peru e Chile, bem como Estados Unidos e Europa.

Sua estrutura ocupa uma área de 270.000 metros quadrados entre hangares, oficinas e estruturas de suporte, e é capaz de receber até dezesseis aeronaves simultaneamente, com cerca de 1.800 profissionais, entre mecânicos, planejadores, compradores, engenheiros, entre outros. É responsável por mais de 60% de todas as manutenções

programadas das aeronaves do grupo. Em 2022, o centro de manutenção da LATAM recebeu e liberou quase 300 aviões. Até o fim do ano, planeja contratar 300 mecânicos.

Em Guarulhos, entre outros serviços, a empresa faz a troca dos trens de pouso do Boeing 777, a maior aeronave de sua

frota. O serviço leva em média dez dias e reduz em até 50% os custos de fazê-lo fora do país. Tanto no Brasil quanto no Chile, o LATAM MRO presta serviços de manutenção para terceiros. Em São Carlos é onde o avião presidencial brasileiro, um Airbus A319 executivo, recebe serviço total de cuidado e de manutenção.

unidade de São Carlos tem papel estratégico para o grupo LATAM



© Luís alberto neves



Airbus A320neo em manutenção no hangar a Azul em Campinas



**Gol Aerotech presta serviços à frota da empresa e a terceiros**

#### **novo centro de manutenção da United Tech Ops no Rio de Janeiro**



A Azul Linhas Aéreas tem dois centros, um no Aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), e outro no Aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte (MG). No primeiro, são 32.000 metros quadrados de estrutura, capaz de receber até oito A320 ao mesmo tempo, e com a previsão de aumentar em mais 16.400 metros quadrados; no segundo, são quatro hangares que, juntos, somam 11.800 metros quadrados, e há projeto para a construção de mais um, com 15.200 metros quadrados.

Em Viracopos, principal hub da companhia aérea, há oficinas de rodas, freios, baterias, de estruturas e de motores, bem como de interiores, pintura e limpeza. Lá, os aviões da frota, como os Airbus A320, A321, A330 e A350, bem como os Embraer E-Jets E1 e E2, e seus Boeing 737 cargueiros, podem passar

por manutenções pesadas ou leves. Há também um laboratório de engenharia dedicado ao desenvolvimento de ferramentas e melhoria de produtos, análise e preparação de produtos químicos, e conta com scanner e impressora 3D. Em Belo Horizonte, a empresa faz manutenção pesada em sua frota de turbo-hélice ATR, bem como em seus Embraer E-Jets E1 e nos Pilatus PC-12.

Em abril, a empresa criou a Azul Tec-Ops, sua nova unidade de negócios. Agora, suas habilidades e experiências em serviços técnicos são oferecidas a outras companhias aéreas, do Brasil e do mundo. Em seu hangar em Viracopos, a empresa tem realizado manutenção na versão militar dos dois Airbus A330 operados pela Força Aérea Brasileira.

A Gol Aerotech é a divisão de MRO da Gol Linhas Aéreas e suas instalações

ocupam uma área de 145.000 metros quadrados entre hangares e pátios no Aeroporto de Confins (MG). Também há 4.100 metros quadrados no Aeroporto de Brasília (DF) e dois hangares no Aeroporto de Congonhas (SP) dedicados à manutenção de suas aeronaves, capazes de atender, juntos, nove delas simultaneamente. Um hangar em Confins é dedicado exclusivamente à pintura, com cinquenta metros de comprimento, 40 metros de largura e 18,6 metros de altura, suficientes para acomodar um Boeing 737.

As principais manutenções, como checks pesados, pinturas, troca de interiores, motores, inspeções boroscópicas, entre outros, concentram-se em Confins e atendem principalmente à frota da empresa, padronizada nos 737. Mas como unidade de negócios, a Aerotech também presta serviços em aviões de terceiros. A empresa tem mais de 650 funcionários.

Contando com homologações das principais agências de aviação (Brasil, EUA, Europa, Argentina, Panamá entre outras), pode realizar os seguintes serviços: manutenção até o nível 3 nos Boeing 737-300, -400, -700 e -800, manutenção até 14 mil horas, 14 mil ciclos ou 60 meses nos 737 da família MAX, manutenções nos 767 com motores General Electric ou Pratt & Whitney, e pintura da aeronave e partes na família Airbus A320. Também pode fazer inspeções e reparos básicos de diferentes níveis em motores GE das famílias CFM e Leap, bem como em APU.

A United Technical Operations inaugurou em julho seu centro de manutenção no Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro. O local, que já foi o maior hangar das Américas, fundado pela Varig em 1976, e pertenceu à TAP Engenharia e Manutenção entre 2005 e 2022, tem 60.000 metros quadrados e pode acomodar até três jatos widebody. As verificações de manutenção pesada ainda irão começar, mas a empresa já realizou checks do tipo A.

Foram investidos cerca de R\$ 100 milhões para a modernização das instalações. Quando estiver a todo vapor, o centro de manutenção da United Tech Ops deverá empregar mil pessoas – atualmente são 450. E o local também deverá atender aeronaves de terceiros futuramente. Isso ajudará no crescimento do plano de negócios da empresa, chamado United Next.

# Aviall Paints



## Avião se pinta com tinta de aviação

### TINTAS AERONÁUTICAS CERTIFICADAS



DISTRIBUIDOR AUTORIZADO  
SHERWIN-WILLIAMS NO BRASIL DESDE 2005

- Acesso ao banco de fórmulas mundial
- Laboratório para desenvolvimento e acerto de cores personalizadas
- Estoque local e atendimento ágil



#### PRIMERS E COMPLEMENTOS

Primers de enchimento e anticorrosivo norma MIL-P-23377F específicos para preparo e proteção de superfícies



#### TINTAS PARA EXTERIORES

Tintas lisas e metálicas das linhas Jet Glo e Acry Glo Conventional conferem brilho e durabilidade ao seu patrimônio



#### TINTAS PARA INTERIORES

Tintas Jet Flex WR - Produto base água com baixo VOC. Fácil aplicação e acabamento suave



SHERWIN-WILLIAMS



aviall@terra.com.br



www.aviallpaints.com.br

#### ENTRE EM CONTATO

+ 55 11 5581-1000

+ 55 11 9.6518-1000

+ 55 11 9.8242-1000



# flightcheck EGYPTAIR

CAIRO CAI > GUARULHOS GRU



texto e fotos: **Panda Beting**

## MS 3910 | BOEING 787-9

Fundação da empresa: 6/1932

Programa de Fidelidade: EgyptAir Plus

Destinos servidos: 90 / Frota: 72

Aeronave voada: SU-GET

Data de fabricação: 6/2019

Motorização: 2x Rolls-Royce Trent 1000

Peso máximo de decolagem: 254.011 kg

Peso atual de decolagem: 200.000 kg

Configuração interna: C30 / Y279

Horário programado de partida: 23h20

Horário real de decolagem: 23h56

V-1: 164; V-R 166; V-2: 172

Pista em CAI: 05C

Altitude de cruzeiro: 40.000 pés

Refeições: jantar e café da manhã

Início da descida (TOD): 5h31

Horário previsto de chegada: 6h20

Horário real de chegada: 5h58

Pista em GRU: 10R

Tempo total de voo: 12h02min

Distância voada: 10.210 km

(todos os horários locais)

Brasil sem escalas, lá vamos nós!



acesso ao check-in tem prioridade para a Business



Sábado de muito calor e céu cristalino no Cairo. Veio a noite, hora de voar. Partidas nas primeiras horas da madrugada são essenciais para melhorar o desempenho das aeronaves que precisam cumprir etapas longas, como era o nosso caso. O Terminal 3 estava tranquilo. O processo de check-in foi ágil, em área dedicada aos passageiros da primeira classe e da executiva. Não houve tempo para acessar a sala VIP e logo rumava para o portão F2. Apenas oito passageiros a bordo, a maioria funcionários da própria EgyptAir. Fui recebido pela “Flight Manager”, que foi especialmente cortês. O time de comissários veio trazer o drinque de boas-vindas: optei por um suco de morango, que estava simplesmente espetacular, com pedaços da fruta.

O embarque foi concluído de forma muito rápida; fechamos as portas quinze minutos antes do previsto. Com algumas questões técnicas e de tráfego por solucionar, nosso push back se deu com vinte minutos de atraso, fato comentado com um pedido de desculpas do comandante.

Acabamos decolando às 23h56. Leve, pesando apenas 200 toneladas (67 delas combustível), o potente Boeing 787 logo atingiu o cruzeiro inicial de 38.000 pés. Tão logo estabilizamos, teve início o serviço de jantar. Uma bandeja montada com duas entradas, uma salada, queijos e pães. Por ser um país de fé muçulmana, não são servidas bebidas alcoólicas a bordo. Terminadas as entradas, foram apresen-

tadas três opções de pratos quentes: um arroz temperado com especiarias e que acompanhava salmão e camarões; carne ao forno com batatas; e uma opção vegetariana.

Àquela altura, estava descobrindo o sistema de entretenimento: muito bom, com destaque tanto para a qualidade do hardware quanto para a variedade de opções de programas. Depois de retirados os pratos, sobremesa servida: havia frutas e duas opções de tortas. Um chá, poltrona reclinada confortavelmente e a conclusão de um ótimo livro fizeram o tempo passar voando. A qualidade do kit de amenidades, da marca Ungaro, agradou bastante, bem como seu conteúdo. O travesseiro e a coberta igualmente mostraram o esmero e atenção da companhia com detalhes que, sim, são observados com atenção.

Quando terminei o livro, estávamos na vertical de Lagos, ponto em que iniciamos a travessia do Atlântico Sul. Na hora do descanso, a poltrona se converteu em uma confortável cama totalmente horizontal. Foram mais de cinco horas de descanso profundo, após uma semana com muitas viagens.

Acordei naturalmente 50 minutos antes do pouso. Hora do desjejum, com apresentação feita com todos os itens apresentados de uma única vez: omelete, champignons, dois tipos de salsichas, mel, iogurte, pães e geleias. Tudo estava simplesmente impecável.

Naquele momento, passando pouco das 5h de um domingo, o início da descida e a aproximação se deram com pouco



preparativos finais



sala VIP no Cairo



uma das melhores configurações de classe executiva dos últimos tempos



configuração 1-2-1 garante acesso direto aos corredores



apresentação impecável da tripulação

tráfego. Ao final, tocamos em solo brasileiro quase meia hora antes do horário previsto. Como os outros passageiros eram em sua maioria funcionários, quando dei por mim, tive a primazia de ser o primeiro a desembarcar nesse voo histórico. Nunca antes nenhuma companhia havia ligado Cairo e Guarulhos, Egito ao Brasil sem escalas. A presença da Flap International como convidada especial nos deu uma impressão que seria confirmada nas horas seguintes, quando a EgyptAir e sua representante no Brasil, a espanhola Master Flight, conduziram uma concorrida conferência de imprensa no aeroporto

de Guarulhos, contando com muitos jornalistas, autoridades e parceiros comerciais.

Fica aqui nosso agradecimento público pelo gentil convite, bem como nossos votos para que, antes do final deste ano, a EgyptAir comece a operar entre Egito e Brasil em caráter regular. A julgar por essa viagem inaugural, a companhia tem tudo para emplacar e se converter em uma opção rápida, de qualidade e confiabilidade nas ligações sem escalas entre Brasil e África, com rápidas e convenientes conexões para o Oriente Próximo, Médio, Extremo, Ásia Central e Leste Europeu. Bem-vinda, EgyptAir!



HELICIDADE

O heliporto mais bem localizado  
de São Paulo oferece **luxo e  
exclusividade** para você e para  
o seu **helicóptero**.



Aqui no Helicidade, além de todos os serviços VIP exclusivos, dispomos também de uma oficina multi-marcas para realizar os mais diversos serviços de manutenção.

**FULL HELIPORT SERVICE**

T: (11) 3767.3500 • VHF 130.37 • [HELICIDADE.COM.BR](http://HELICIDADE.COM.BR)





a poltrona se transforma em leito com 180° de reclinaco: conforto total



AirShow é diversão pura



kit de toalete da Ungaro agradou



voar no 787 sempre agrada



serviço de jantar foi muito bem-apresentado

**EgyptAir colecionou surpresas positivas. Mantendo esse padrão, tem tudo para se firmar nessa nova linha para a África**

detalhe do vídeo de instruções de segurança



a classe econômica do 787



detalhe atencioso na conclusão do voo



a rota cumprida no voo inaugural

o desjejum agradou bastante



dia raiando em Guarulhos





os tripulantes e time de solo após a chegada a GRU



prato principal agradou



o belo Dreamliner em GRU



etapa cumprida em 12 horas de voo

## Avaliação final: 9,30

**1-Reserva: sem nota.**

Feita diretamente pela EgyptAir.

**2-Check-In: Nota 8.**

Faltou um pouquinho mais de simpatia.

**3-Embarque: Nota 10.**

Poucos passageiros, todos na classe executiva.

**4-Assento: Nota 10.**

Converte-se em cama 100% horizontal, excepcional ergonomia. Muito bom mesmo.

**5-Entretenimento: Nota 9.**

Excelente no hardware e no conteúdo.

**6-Serviço dos comissários: Nota 10.**

Muita simpatia e delicadeza. Impecáveis.

**7-Refeições/Bebidas: Nota 8.**

Não esquecerei o suco de morango tão cedo.

**8-Nécessaire: Nota 9.**

Bem mais que o básico, agradou.

**9-Desembarque: Nota 10.**

Funcionou à perfeição.

**10-Pontualidade: Nota 10.**

O atraso na saída compensado, chegando adiantado.

## Comentários finais:

O destaque foi o atendimento prestado por todos os tripulantes a bordo e pelo time de solo no Brasil. Também fiquei encantado com as poltronas da classe executiva, entre as melhores experimentadas ultimamente. As refeições foram outra surpresa positiva. Fico feliz de ver uma nova companhia chegando ao Brasil, sobretudo quando se trata de uma empresa com mais de nove décadas de tradição. O destino Egito agora tem uma nova e conveniente ligação sem escalas. A viagem chega a passar até mais rápido do que a gente gostaria.

# CIRRUS SR22T

**SOLUÇÃO** IDEAL PARA  
SUAS VIAGENS  
E NEGÓCIOS



 Av. Emilio Antonon, 771  
Aeroporto de Jundiaí - SP

ENTRE EM CONTATO  
11 4582-6144 | [www.plane.net.br](http://www.plane.net.br)

## PANTANAL COM A ASTA

Um nome que nos remete à natureza, aventuras e belas paisagens, o Pantanal é um bioma brasileiro rico em fauna localizado entre os estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, abrangendo uma área de quase 200.000 quilômetros quadrados. É a maior planície alagada do planeta e atrai a atenção de turistas de todo o mundo.

texto e fotos: **Fábio Passalacqua**

Existem várias formas de se chegar à região; uma delas é pelo ar, com a Asta Linhas Aéreas, empresa aérea baseada no Aeroporto Marechal Rondon, em Várzea Grande, região metropolitana de Cuiabá. Fundada em 1995, a companhia atua hoje no segmento de voos charters e fretados com uma frota de três Cessna Caravan C208. A empresa voltou a comercializar voos regulares entre Várzea Grande (Cuiabá) e Aripuanã, mas na modalidade de venda por assentos compartilhados. Entre os principais pilares da Asta estão os voos para o Pantanal, e, a convite da empresa, Flap International embarcou nessa aventura de um dia por essa região tão impressionante do nosso país. O destino: Porto Jofre, localidade situada no município de Poconé.

Cheguei cedo ao hangar da Asta, que fica no Aeroporto Marechal Rondon, e

fui recebido pela Karoline, copiloto na empresa, e também pelo Astolino, uma simpática onça-pintada que é a mascote da Asta. Ele está por todos cantos: na sala VIP, nas placas do hangar, no livrinho de desenho para crianças. Antes do embarque, o passageiro aguarda na sala VIP da empresa, onde há um confortável espaço, materiais sobre o Pantanal, além de balinhas e bebidas variadas, como água, refrigerante, café expresso e chás. Naquela manhã, dois Caravan da companhia voariam de Várzea Grande até Porto Jofre, e, de lá, transportariam turistas até uma outra pousada.

Chegou a hora de embarcar. A bordo do C208 de matrícula PP-OSP e sob os comandos de Tiago Martinoti e Pedro Teixeira, o motor foi acionado às 8h51. Poucos minutos depois, às 9h, conforme o horário programado, alinhamos com a

pista 17 do aeroporto e iniciamos nossa corrida de decolagem. Leve, o Caravan saiu do chão rápido e logo já estávamos vendo o emblemático Morro de Santo Antônio passar à nossa esquerda. O tempo estava ótimo, sem uma nuvem no céu: prato cheio para um voo panorâmico. Cerca de quinze minutos após a partida, a vegetação foi mudando, e os rios começaram a se desenhar sob nós, indicando que estávamos entrando nas alagadas planícies do Pantanal.

Voamos por um bom tempo acompanhados do serpenteado Rio Cuiabá, que passava pela janela à nossa esquerda.



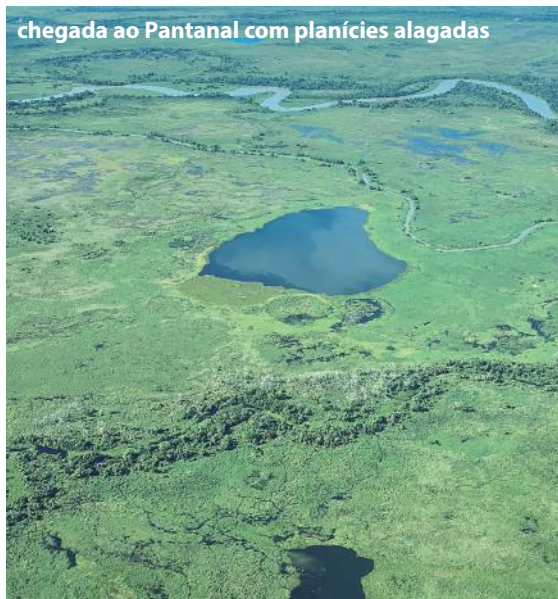
A paisagem foi ficando cada vez mais bonita e, por volta das 9h30, a descida foi iniciada. Pousamos na rústica pista de terra do aeródromo de Porto Jofre (designativo SJQI) às 9h51, completando tranquilos 51 minutos de voo. Dez minutos depois, chegou o outro Caravan da Asta. Os turistas, todos europeus, embarcaram nas duas aeronaves e partiram para a pousada Caimam.

Eu tinha mais ou menos cinco horas por lá até o regresso de uma das aeronaves para Porto Jofre, que deveria acontecer por volta das 15h, e fui recebido pelo pessoal do Hotel Porto Jofre Pantanal Norte para um "passatempo" interessante. Agora a bordo de um barco pintado de onça, naveguei acompanhado do "melhor avistador de onças", segundo o pessoal do hotel, em uma rápida, mas incrível viagem pelo Pantanal. Jacarés, ariranhas, capivaras, peixes, muitos pássaros e mais jacarés tomando sol nos bancos de areia se misturavam com um visual de cair o queixo. Tudo é muito bonito. O foco principal do passeio era encontrar ao menos uma famigerada onça-pintada. Entre os vários pássaros avistados, vi de perto um tuiuiú, que é um dos símbolos da região. Zigzagueamos os rios durante 3h30min sem nada de onça. A única que tivemos alguma chance de ver quis descansar atrás de várias plantas. Aparentemente sem sorte naquela manhã, quando começamos a voltar para o hotel, eis que uma jovem onça cruzou nadando por nós. Seguimos a fera durante alguns minutos até ela desaparecer entre as folhagens. Missão cumprida, voltamos para o hotel e, instantes depois, o Caravan pousou para regressarmos a Várzea Grande.

Novamente um voo muito tranquilo. No caminho, fui observando a quantidade de pistas de pouso espalhadas pelo Pantanal. Contei umas dez. Pousamos de volta no Aeroporto Marechal Rondon às 15h55, encerrando a aventura pantaneira.

Em ambos os voos, a Asta disponibilizou três opções de serviço de bordo, com snacks variados, chocolates, pão de mel e também bebidas como água, suco ou refrigerante. As operações da Asta para o Pantanal podem ser consultadas por meio do telefone comercial da empresa.

chegada ao Pantanal com planícies alagadas



opções de serviço de bordo

onça-pintada avistada no final do passeio



Astolino recepcionando os passageiros

panorama da poltrona 1B, de onde também é possível acompanhar os procedimentos dos pilotos



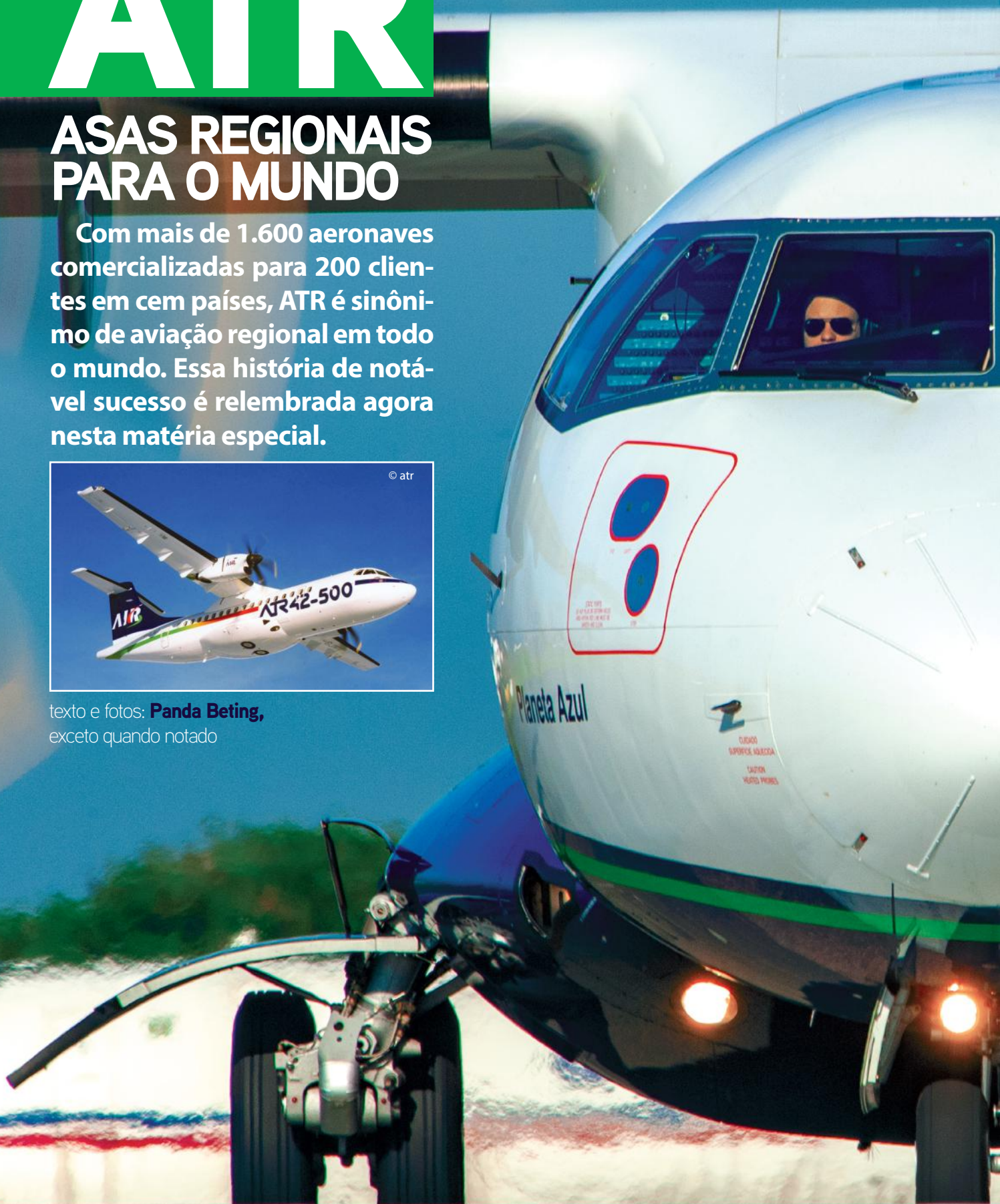
# ATR

## ASAS REGIONAIS PARA O MUNDO

Com mais de 1.600 aeronaves comercializadas para 200 clientes em cem países, ATR é sinônimo de aviação regional em todo o mundo. Essa história de notável sucesso é lembrada agora nesta matéria especial.



texto e fotos: **Panda Beting**,  
exceto quando notado





Planeta Azul

CAUTION  
SUPERFICIE ABIECIDA  
CAUTION  
WETTED SURFACE

## As origens

No final dos anos 1960, o cenário da aviação regional, no que diz respeito a equipamentos, era bastante distinto do que temos hoje. Não havia nenhuma nova aeronave na categoria de 40 a 70 assentos em desenvolvimento ou produção. Pelo contrário, o que existia de mais moderno eram plataformas desenvolvidas nos anos 1950 ou 60, que precisariam, mais cedo ou mais tarde, de substitutos. Veteranos como o nipônico NAMC YS-11, o holandês Fokker F-27 e sua versão ianque, o Fairchild-Hiller FH-227, ou os britânicos HS 748 ou o Handley Page Dart Herald eram os aviões que davam conta do segmento de 40 a 70 lugares. Nos países da cortina de ferro, os Antonov 24, 26 e 32 eram as únicas aeronaves disponíveis. Todos já com alguma idade e com suas vidas úteis rapidamente acumulando horas.

No Brasil, esses bimotores turbo-hélices já haviam sido aposentados. A Sadia tinha se despedido de seus Heralds, Vasp e Cruzeiro deixado de voar com seus YS-11, a Varig aposentado os Avro HS 748. Tudo isso quase simultaneamente, na segunda metade da década de 1970. Desse modo, as empresas brasileiras contavam com aeronaves de 16 poltronas (o Embraer Bandeirante) e nenhuma outra opção a não ser jatos de 90 lugares ou mais. Essa ausência de uma aeronave adequada às linhas regionais em parte explica a notável diminuição de cidades servidas no Brasil durante esse período.

Vieram os anos 80 e as coisas começaram a mudar. Aqui no Brasil, as regionais criadas pelo SITAR, em 1976, com finanças mais robustas, resolveram somar aos seus Embraer Bandeirante aeronaves de maior porte. Sem muitas opções no mercado, optaram pelos Fokker F-27 (TAM, Rio-Sul, Votec) ou FH-227 (Taba). Mas todas eram aeronaves de segunda mão. Realmente, quem quisesse ou precisas-

se de aeronaves mais modernas, tinha pouquíssimas opções naquela fase da história.

É nesse cenário que duas empresas europeias resolvem juntar esforços para, justamente, preencher essa lacuna de mercado. A Aérospatiale da França (hoje parte do conglomerado Airbus) e a italiana Aeritalia (hoje Leonardo) somaram recursos de capital e talento humano para constituir uma nova companhia, a ATR. Essa sigla significa, em francês, Avions de Transport Régional ou, na língua de Dante, Aerei da Trasporto Regionale. Sediada em Blagnac, um subúrbio de Toulouse (capital gaulesa da aviação), e com uma forte operação em Pomigliano d'Arco, próximo a Nápoles, onde até hoje são construídas as fuselagens e caudas, a companhia surgiu oficialmente em 1981, oferecendo duas plataformas distintas: o ATR 42, para 40 assentos, e seu irmão maior, o ATR 72, para 70 lugares. As asas são manufaturadas pela Sogerma, em Bordeaux. A montagem final fica nos históricos hangares de Toulouse, os mesmos onde foram produzidos, muitas luas atrás, os mágicos SE-210 Caravelle e os Concorde. Um lugar que transpira história e tradição.

Em retrospecto, por volta de 1978, tanto a Aérospatiale, com seu AS35, como a Aeritalia, com seu modelo AIT 230, estudavam programas distintos para uma nova aeronave regional. Dentro do espírito de cooperação pan-europeia, ambas decidiram somar esforços para criar uma única aeronave. Os parâmetros de desenvolvimento eram similares, baseados em um consumo próximo a 430 quilos de combustível por hora, voando uma etapa média de 370 quilômetros. Era menos da metade do que os aviões usados na época consumiam – em média, 800 quilos de JET A-1 a cada hora. Em 4 de novembro de 1981, foi firmado um acordo formal entre os líderes das duas companhias: assinou pela Aeritalia o chairman, Renato Bonifacio, e pela Aérospatiale, Jacques Mitterrand. Essa data marca oficialmente o lançamento da nova companhia.

o protótipo em um de seus voos de ensaio: depois de décadas, novas ideias para a aviação regional

© atr



Os anos seguintes foram de intenso trabalho para os engenheiros das duas divisões. Na área comercial, campanhas de vendas eram orquestradas, prometendo uma nova aeronave para as novas décadas. Um time de elite, muito experiente na aviação, cuidou de desenvolver um projeto bastante interessante. Um dos engenheiros que participou do programa ATR era o francês Jean Rech, ex-chefe de aerodinâmica do supersônico Concorde.

Finalmente, em 16 de agosto de 1984, decolou em Toulouse o primeiro protótipo do ATR 42-200. A promessa agora tinha asas. Após um intenso e rigoroso programa de testes, o modelo foi certificado pela francesa Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) e pela autoridade italiana correlata, em setembro de 1985. Em 3 de dezembro daquele ano, o primeiro ATR foi entregue para o cliente-lançador, a francesa Air Littoral, que o colocou em serviço regular antes do final do ano.

No mês seguinte, janeiro de 1986, o programa ATR 72 foi oficializado e teve início sua construção. Era a aeronave certa para aquele momento. As vendas e entregas seguiam em ritmo acelerado. Menos de dois anos depois,

em 1988, a ATR celebrou a entrega da aeronave de número 200 para a Thai Airways. Em setembro de 1989, a companhia anunciou ter chegado ao ponto de equilíbrio e retornou ao investimento inicial, ao ultrapassar a marca de 400 aeronaves vendidas. Um sucesso europeu inquestionável. Naquele mesmo ano, o último da década, a versão 72 começou a ser entregue.

Os anos 90 trouxeram estabilidade ao fabricante. Em setembro de 1992, a aeronave de número 300 foi entregue para a finlandesa Karair. Versões aperfeiçoadas foram introduzidas em serviço. A primeira foi a -300, agora com motores Pratt & Whitney PW121. Outra versão, o -300QC (Quick Change), podia ser convertido em poucos minutos na configuração de transporte de carga pura ou passageiros. As poltronas saíam em trilhos pela enorme porta de carga frontal, uma característica bastante popular do modelo. Novos modelos levaram a novas vendas. Uma das principais foi a American Eagle, subsidiária regional da American Airlines e que seria a primeira grande compradora do modelo no importante mercado norte-americano. Em setembro de 1997, a própria Eagle recebeu o ATR de número 500.



**Aeromar teve êxito com o ATR no México**



**Air Littoral recebeu o primeiro ATR**



**a francesa Britt Air vista aqui em Paris**



**ACES da Colômbia empregou o modelo 42**



**Air Botswana ainda opera o ATR**



**ATR militar italiano**



linha de produção e montagem final fica em Toulouse, França



Airlinair opera nas cores da Air France



ATR 72 da China Xinjiang, em Pequim



Air Dolomiti, da Itália, em suas cores originais



o avançado e ergonômico cockpit



o consórcio AI(R) teve vida breve



# Não jogue dinheiro fora.

**A PAG revisará o trem de pouso que você acha que não tem reparo.**

Há uma boa chance do trem de pouso que você considera BER ainda ter muita vida. Nossos técnicos certificados irão desmontar e reconstruir esses atuadores hidráulicos, macacos hidráulicos, ganchos de carga, pistões e eixos, que de outra forma se tornariam sucata. Isso economiza dinheiro e coloca seus clientes de volta ao voo mais rapidamente.

**EFIX Aviation, uma empresa PAG.**

**Para saber mais ligue 55 12 3905-1008 ou acesse [en.efixaviation.com.br](http://en.efixaviation.com.br)**



PRESENÇA GLOBAL, SUPORTE LOCAL®

Aviônicos • Componentes • Motores • Fabricação/DER



ATR 42 da Eurolot fotografado em Copenhagen



da antiga Iugoslávia, a JAT foi pioneira na Europa



ATR 72 da Air Greece visto chegando a Atenas

A versão seguinte da aeronave mostraria avanços e refinamentos importantes. Os modelos 42-500 e 72-500 foram anunciados no Salão de Le Bourget em junho de 1993, com mudanças nos sistemas, motores (os PW 127, mais potentes), novo cockpit e um novíssimo interior na cabine de passageiros. Em setembro de 1994, o primeiro ATR da série -500 ganhou os ares. Em 31 de outubro de 1995, a empresa-lançadora, a italiana Air Dolomiti, recebeu o primeiro ATR 42-500, colocado em operação regular em 19 de janeiro de 1996.

Nessa mesma fase, a ATR, juntamente da British Aerospace (BAe), anunciou um programa de cooperação entre as duas fabricantes. Conhecido como Aero International (Regional) ou AI(R), ele englobava a comercialização conjunta dos produtos da ATR com as aeronaves da Avro International Aerospace e Jetstream Aircraft. Essa cooperação, anunciada em 1996, promovia os modelos BAe Jetstream 31 e 41, bem como o BAe RJ100, quadrijato regional e as versões do ATR. Um estudo para o lançamento de uma nova aeronave, que seria uma espécie de versão a jato do ATR, chegou a ser estudada, mas acabaria por não ir adiante. O parceiro britânico desistiu de fazer os investimentos necessários para esse desenvolvimento e essa parceria entre ATR e British Aerospace foi oficialmente desfeita em julho de 1998.

## ATR no novo milênio

Voltando a seguir em carreira solo, a fabricante entrou com o pé direito no novo milênio. Em 28 de abril de 2000, a Air Dolomiti recebeu a aeronave de número 600, um ATR 42-500. A aeronave de número 700 foi entregue em 2006, um ATR 72-500, para a indiana Air Deccan. Em 2 de outubro de 2007, a versão atualmente produzida foi anunciada: os modelos da série -600. As principais mudanças estão na incorporação de uma cabine de comando com avançados aviônicos digitais e motores mais potentes, os PW 127M. O primeiro ATR 42-600 voou em 4 de março de 2010. A produção seguia ativa. A aeronave de número 900 foi entregue para a TRIP Linhas Aéreas em 10 de setembro de 2010. O milionésimo ATR, um modelo 72-600, foi recebido pela espanhola Air Nostrum em 3 de maio de 2012.

Após anunciar a compra de 40 aeronaves da versão -600, a Azul resolveu acelerar a introdução dos versáteis turbopropulsores, e, com a ajuda da própria fabricante, recebeu seis aeronaves usadas, da versão -200, para iniciar voos ainda em 2010. Vale aqui uma história pessoal e curiosa.

Corria o ano de 2011 e a Azul começava a receber o lote dos primeiros seis ATR usados. Este autor, sabendo que a ATR celebraria 30 anos, teve a ideia de criar uma pintura



Continental Express recebeu o número 350



colorido ATR 42-400 da Air Calédonie



Filippo Bagnatto



esse é o ATR que valeu uma aposta!

especial alusiva aos 30 anos da fabricante e aplicá-la a uma das aeronaves que seriam entregues nos meses seguintes. Uma vez criada a imagem da aeronave usando o programa Adobe Photoshop, salvei a imagem em meu celular. No dia seguinte, estava programado um almoço formal na sede da companhia em Toulouse. Aproveitei a oportunidade e me dirigi ao então presidente da ATR, o italiano Filippo Bagnatto. Na hora tive a ideia de fazer uma aposta com ele e lhe disse o seguinte:

– Filippo, aposto com você que a ATR vai dar à Azul, sem custo algum, uma aeronave com pintura especial!

– Meu caro Panda, adoraria, mas não posso. Você sabe que essas pinturas têm custo e não posso assumir isso agora.

– Posso te mostrar uma imagem digital de como ficaria a aeronave? Aposto dez euros que você vai querer fazer, sim, e sem custo para a Azul.

– Dez euros? Ok! Apostado. Deixa eu ver o avião!

Levantei-me e mostrei na tela do meu celular a imagem do ATR que semanas depois seria matriculado PR-AZY, e que trazia um enorme logo dos 30 anos da ATR estampado na fuselagem. Bagnatto olhou com atenção e começou a gargalhar. Depois de alguns segundos, devolveu-me o celular, dizendo:

– Maaaa... Panda, você é mesmo um “diabolo”! Acabo de perder dez euros!

E, de fato, a ATR fez a pintura especial sem custo algum para a Azul. Não apenas isso, foi com essa aeronave que a fabricante marcou sua presença no salão de Le Bourget em 2011. Ou seja, a Azul ganhou uma aeronave com pintura especial e, adi-

cionalmente, toda uma relevante exposição de mídia por estar presente no maior evento de aviação mundial com uma de suas aeronaves. Detalhe: ainda estou esperando Filippo Bagnatto pagar aqueles dez euros!

A ATR continuou vendendo bem. Em 15 de junho de 2015, outra marca importante: o anúncio de um novo negócio com a Japan Air Commuter, que acabaria por receber a aeronave de número 1.500 a sair das linhas de produção. Em 2016, uma nova versão de alta densidade de assentos, o ATR 72-600 High Capacity (78 poltronas), foi entregue à companhia filipina Cebu Pacific. Em agosto de 2017, a regional norte-americana Silver Airways anunciou a intenção de adquirir 50 ATR 42.

Na média, a companhia vem entregando mais de 80 aviões ao ano, número fortalecido por outro negócio importante: a venda de 50 aeronaves da nova versão ATR 72-600F (30 firmes e 20 opções) para a FedEx. A aeronave pode transportar 9,2 toneladas com alcance de 1.930 quilômetros.

O ano de 2017 terminou muito bem, com 113 vendas firmes e 40 opções. No ano seguinte, 2018, os dados de aceitação da família ATR se mostravam expressivos: mais de 5.000 voos ao dia – uma decolagem a cada oito segundos –, com 30 milhões de horas voadas. Em junho, começou a ser construído o avião de número 1.500, sendo que outras 200 estavam por serem construídas. A participação de mercado já superava a casa de 75%.

Após o período traumático da pandemia de covid-19, a companhia anunciou planos para uma nova geração de aeronaves. Batizado de “Evo”, está em desenvolvimento o sistema de propulsão híbrida, utilizando energia elétrica nos sistemas de propulsão e com entregas previstas ao redor de 2030. Essa decisão poderá levar a uma redução de 20% no consumo



PT-MFE foi o primeiro ATR em operação no Brasil

de combustíveis fósseis. Outros sistemas e melhorias, tanto nos aviônicos como nas cabines de passageiros, também estão em desenvolvimento. Refinamentos aerodinâmicos e emprego crescente de materiais compostos são algumas das mudanças programadas para incorporação nessa nova geração de ATR.

### ATR no Brasil

A história do turbo-hélice no país começa com a Pantanal. A companhia foi a primeira a enxergar o enorme potencial dos ATR para expandir sua frota e melhor atender sua crescente malha de serviços. Em 16 de dezembro de 1993, o PT-MFE foi entregue à companhia e começou a operar na malha que unia Congonhas a pontos pelas regiões Sudeste e Centro-Oeste. Em 1997, mais duas aeronaves foram entregues, o PT-MFF e MFG. Em 97, a frota cresceu com a entrega do MFH e MFI. No ano seguinte, quatro aviões (MFK, MFJ, MFM e MFT) e, no ano 2000, o último a ser recebido, PT-MFV, chegou em 4 de agosto. A frota então totalizava seis aeronaves do tipo, conferindo às operações da Pantanal enorme flexibilidade e rentabilidade. O ATR se mostrava a aeronave adequada para unir grandes centros a cidades menores, em etapas médias e curtas. A companhia seguiria operando com os ATR até julho de 2011, quando já havia sido absorvida pela TAM.

A Atlântico Linhas Aéreas teve vida breve e operou um único ATR 42, o PP-ATV. Depois de sua breve passagem pela companhia, essa aeronave acabou sendo transferida para a Total Linhas Aéreas, que a empregou entre 1995 e 2008, quando mudou novamente de dono e foi servir a Trip Linhas Aéreas. Voaria com a empresa até 2013.

Falando em Total, essa foi e segue sendo uma importante operadora de ATR no Brasil. Desde 2002, empregou seis ATR 42-300 (PT-TTA, TTC, TTD, TTE, TTF, TTG), dois ATR 72-200 (PR-TTI e TTJ) e um ATR 42-500 (PR-TTM). Atualmente, ainda utiliza os 42-500 PR-TKB e PR-TTK em fretamentos. Foi a única a sofrer um acidente fatal com o tipo no Brasil. Em 16 de setembro de 2002, o ATR 42-300 PT-MTS caiu durante um voo cargueiro, vitimando seus dois pilotos.

Em novembro de 1997, uma nova empresa surgiu operando com dois ATR 42 repassados da própria Pantanal: a Unex, que operava voos não regulares empregando o PT-MFF e PT-MFG. A companhia teve vida curta.

A Trip Linhas Aéreas – Transportes Regionais do Interior Paulista foi uma das maiores operadoras de ATR no mundo. Começando com a entrega do ATR 42-300 PT-PTC, a companhia cresceu exponencialmente graças à confiabilidade, economia e robustez de seus ATR. Nada menos que 21 ATR 42-300, três ATR 72-200, 15 ATR 72-500 e 14 ATR 72-600 foram recebidos, totalizando 53 aeronaves, que foram empregadas até a fusão da companhia com a Azul. Vários ATR 72-600 continuam em operação ativa nas cores da companhia fundada por David Neeleman.

Por falar nela, a Azul foi e continua sendo a maior operadora de ATR no Brasil. Com a entrega do primeiro de oito ATR 72-200 em dezembro de 2010, a companhia teria no turbo-hélice francês a sua melhor ferramenta para aumentar a capilaridade de sua malha, capacitando a empresa a explorar mercados até então mal explorados ou desprovidos de voos regulares. Não é exagero dizer que uma parte muito significativa do sucesso da companhia se deve à decisão de empregar com astúcia os ATR para captar e



os ATR foram fundamentais na curta história da MAP



© arquivo flap

um dos ATR originais da Passaredo



este é o único ATR com pintura "retrô" no Brasil



Total segue firme na operação com seus ATR



ATR 72-500 chegando ao Santos Dumont



VoePass hoje opera somente com ATR 72



pintura especial em um ATR 72-500 da VoePass



primeiro ATR da Trip em Fernando de Noronha



pintura especial que teve vida curta na Azul



a Flyways chegou a receber o ATR, mas não operou regularmente

o Brasil provavelmente teria apenas metade das cidades servidas por transporte aéreo regular se não fosse pelos predicados dos ATR



UNEX teve vida curta



aeronave convertida em cargueiro: versatilidade do ATR



aeronave nº 50 da Azul foi o ATR PR-ATH



Trip e Azul mostram seus ATR na luta contra o câncer de mama



dois ATR 42 na Pampulha

distribuir tráfego para um número crescente de cidades de médio e pequeno portes. Depois de operar oito ATR 72 em caráter interino, enquanto aguardava a entrega dos primeiros 72-600 novos de fábrica, a companhia acabaria por receber 50 aeronaves dessa versão. Dezenove ATR 72-600 acabariam por deixar a frota, várias transferidas para a TAP Express e outras repassadas em função da pandemia. Somadas às outras aeronaves recebidas recentemente e aos cinco ATR 72-600 ex-Trip, a Azul hoje tem 38 ATR 72-600 em suas linhas. E mais cinco encomendados.

A VoePass, de Ribeirão Preto, é outra empresa cuja história está intimamente ligada aos ATR. Começa em 1998, com a chegada de dois 42-300, mas que voaram por pouco tempo. Depois de receber uma frota de aviões da série -600, a partir de 2012, empregou-os por cinco anos. Reorganizando frota e modelo de negócios, quatro deles foram devolvidos. A companhia hoje emprega cinco ATR 72-500 (ex-Trip/Azul), um 72-200 e três 72-600.

Na região Norte, a MAP Linhas Aéreas foi a grande operadora do tipo, com as versões 42-300, 42-500 e 72-200. A frota passou por frequentes mudanças. Hoje, servem a companhia baseada em Manaus dois ATR 72-500 e um 72-200, empregados em serviços não regulares e/ou operações sistemáticas para clientes particulares. Três ATR 42-300, um 72-500 e dois 72-200 já deixaram a empresa.

No Brasil e em mais de cem países do mundo, ATR é sinônimo de aviação regional. Robustos, seguros, modernos, econômicos e silenciosos, operam desde aeroportos centrais com baixos níveis de ruídos e emissões. Essa linda história deve prosseguir com a nova geração, em pleno desenvolvimento, que deverá incorporar propulsão híbrida, reduzindo em pelo menos 20% o consumo, as emissões e a pegada ambiental. Pelo visto, pelas próximas décadas, os simpáticos bimotores europeus vão continuar a voar e unir regiões de todo o planeta.

**os ATR vão continuar por décadas voando no Brasil e no mundo. Vem aí uma nova geração de propulsão híbrida**



PP-PTZ chegando a Salvador



# ATR AO REDOR DO MUNDO



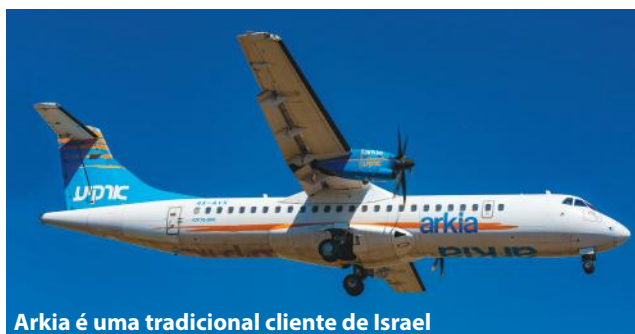
ATR 72-200 da Israir pousando em Eilat, Israel



Air Malawi foi uma das primeiras clientes africanas



American Eagle abriu as portas para o mercado ianque



Arkia é uma tradicional cliente de Israel



o ATR fez sucesso também na Alemanha



ATR 72 da Bahamasair visto em Fort Lauderdale



Bangkok Air emprega a versão 72



visto em Rangiroa, um ATR 42-300 da Air Tahiti

# ATR AO REDOR DO MUNDO



a Silver está crescendo com seus ATR 42-600 e ATR 72-600



único ATR operado pela uruguaia Pluna



LAER foi uma das empresas argentinas a empregar o ATR



TransAsia foi uma operadora de Taiwan



ATR da holandesa Air Exel visto em Paris



ATR nas cores da BH Airlines



TAP Express opera aeronaves repassadas pela Azul



KLM UK era uma companhia aérea inglesa



ATR abaixo de zero em Helsinque

© atr



Air Guyane serve a América do Sul e Caribe



Loganair é uma operadora escocesa do ATR



ATR 42-300 da CSA visto aqui em Munique



Avianca empregou os ATR na Colômbia e na Argentina

© atr



Air Dolomiti da Itália é importante usuário



Olympic também empregou o ATR 42

InterSky, da Áustria, operava também na Alemanha



pintura especial em um ATR 72-600 da Azul

**VoePass,  
28 anos conectando destinos,  
histórias e negócios.**



**VOEPASS**  
**Sustentável**

Juntos, há 28 anos, seguimos em busca de um sonho inspirador. Construímos uma trajetória única, impulsionada pela evolução e superação de obstáculos para conectar você aos mais diversos destinos do país. Nossas aeronaves são equipadas com a mais alta tecnologia e apresentam baixo consumo de combustível, gerando menor emissão de poluentes\*. Afinal, se é para voar, que seja de forma sustentável.

Venha voar com a gente, VoePass.

\*voos com até 600km de distância.

[voepass.com.br](http://voepass.com.br)

**VOEPASS**

# spottingpoint

quer ter sua foto publicada na Flap?

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



© lucas macedo



imagem noturna do Airbus A321neo da companhia chilena SKY, fotografado durante o táxi no aeroporto Hercílio Luz, em Florianópolis. A foto é de autoria de Lucas Macedo (@luke\_avgeek)

Haroldo Chacon (@evergreen\_aircraftspotter) é o autor desta belíssima foto de um 777-200F em testes durante a aproximação final para o Seattle Paine Field, aeroporto onde fica uma das linhas de montagem da Boeing

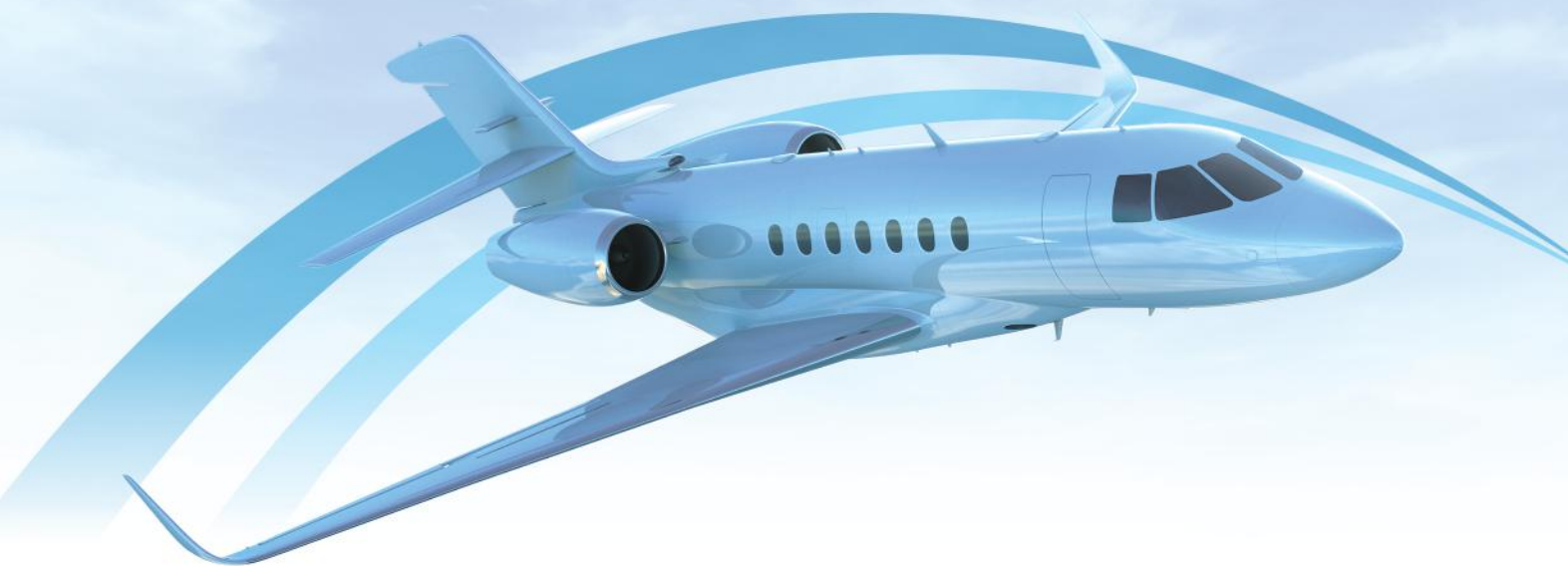


© haroldo chacon



# PROMOVENDO CONEXÕES, GERANDO NEGÓCIOS

Somos a única empresa brasileira especializada em eventos de aviação geral na América Latina.



## NOSSOS EVENTOS EM 2024



**AVIATIONXP**

**SUL**

17 e 18 de Abril  
Paraná

Aviação geral



**HELI XP**  
Helicopter Experience

**HELI XP**

08 e 09 de Maio  
São Paulo

Asas rotativas



**AVIATIONXP**

**CENTRO-OESTE**

26 e 27 de Junho  
Goiás

Aviação geral



**AVIATIONXP**

**NORDESTE**

28 e 29 de Outubro  
Ceará

Aviação geral



**AVIATRADE**

06 e 07 de Novembro  
São Paulo

Aviação leve

➤ EDIÇÃO ESPECIAL:  
**AVIAÇÃO COMERCIAL**



© panda beting

**Solojet Shares é a opção mais inteligente de propriedade compartilhada no Brasil. Afinal, é a única que oferece uma gama completa de serviços na aviação executiva.**



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 24h, 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

SÃO PAULO (CONGONHAS) - SP | BRASÍLIA - DF | BELO HORIZONTE - MG | GOIÂNIA - GO  
RIO DE JANEIRO - RJ | SOROCABA - SP | UBERLÂNDIA - MG | FORT LAUDERDALE - USA



## CENTROS DE SERVIÇO AUTORIZADO EMBRAER AS MELHORES SOLUÇÕES PARA SEU PHENOM

- › INSPEÇÕES E MANUTENÇÕES PROGRAMADAS
- › MANUTENÇÕES CORRETIVAS
- › REPAROS ESTRUTURAIS
- › MONITORAMENTO DE MOTORES
- › REVITALIZAÇÃO DE INTERIORES
- › PINTURAS EXTERNAS
- › AVIONICS



# VOAR

Central de Atendimento: (11) 5070-6000

📞 Emergências AOG: (11) 2275-4000

voar.aero