

ESPECIAL FOTOGRAFIA 2023

BLACKBOX
PAKISTAN 8303



BRIEFING
LEONARDO FIUZA

FLIGHTCHECK
COPA



PRESERVANDO
UM T-6





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



Novas instalações da Dassault no aeroporto São Paulo Catarina. O que era ótimo ficou ainda melhor.



A Dassault no Brasil não para de evoluir. Anunciamos a abertura de nossas novas instalações em hangares de última geração, localizados no São Paulo Catarina Aeroporto Executivo Internacional. Total suporte à sua aeronave ou a visitantes do Brasil e de outros

países. Operações internacionais e domésticas 24 horas. Conforto, agilidade e comodidade para você desfrutar de excepcionais serviços em terra para poder ganhar mais tempo no ar. Dassault: progresso contínuo com a certeza de que juntos voamos mais alto.



Dassault Falcon Jet Brasil
São Paulo Catarina Aeroporto Executivo Internacional
Rod. Pres. Castello Branco, km. 62
São Roque, SP - CEP 18132-900

+55 15 3416-2666 / +55 15 3416-2696 (Off-Hours)

LÍDER 65 ANOS

Voar
para quem tem tempo, *prazer*
para quem tem medo, *segurança*
para quem tem pressa, *solução*
para um artista, *gesto*
para a Líder, *tudo*.

 LÍDER
Aviação

WWW.LIDERAIVIAÇÃO.COM.BR    

VOANDO, CRESCENDO, EVOLUINDO

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



um ano **colorido** pra você

Nesta que é a edição da virada de ano, nossa matéria principal é um especial sobre fotografia de aviação, um tema que sempre fascina a você, nosso leitor. Não poderia ser diferente: contamos com mais de 2,2 milhões de imagens em nossos arquivos. Na hora de escolher as imagens, optamos por publicar registros fotográficos dos mais variados tipos e modelos de aeronaves comerciais, das mais diferentes companhias aéreas ao redor do mundo, com um detalhe: o uso extensivo de cores. Intitulada "Pinturas Especiais", traz um caleidoscópio de cores, marcas e identidades corporativas jamais publicados por uma revista especializada em aviação na América Latina. São cliques feitos ao longo de anos, nos cinco continentes, nas mais diferentes condições de local, luz e modelos de aeronaves. Logo na abertura, o multicolorido DC-8-62 da Braniff International pintado pelo artista norte-americano Alexander Calder, em rara imagem feita em Viracopos.

O Flight Check do mês é nas asas da panamenha Copa Airlines, voando nos trechos São Paulo-Cidade do Panamá-São Paulo a bordo da classe executiva do Boeing 737 MAX 9. Com um hub posicionado estrategicamente no mapa, a empresa oferece uma série de conexões para os mais variados destinos nas Américas. Oportunidade ímpar para conhecer os serviços oferecidos por essa excelente companhia aérea, que brilhou tanto em terra como a bordo.

Uma reportagem sobre restauração de aeronaves antigas resgata a importância da preservação da história da aviação nacional. Conheça cada detalhe do minucioso trabalho feito por uma equipe supercompetente.

Por fim, uma série de NOTAMs com as últimas notícias da aviação mundial, o que inclui as novidades vindas do Dubai Air Show, que teve um recorde de encomendas de aeronaves comerciais. O Radar do Lineu, coluna assinada por um dos mais brilhantes historiadores de aviação do país, Lineu Carneiro Saraiva, traz os principais highlights da aviação comercial na América do Sul.

Boa leitura, um abraço e... Feliz ano novo!

Panda Beting



valeu **capa**

Chegando a Miami em um lindo final de tarde, o A330-300 da Swiss, proveniente de Zurique, contrasta com o poente outonal do sul da Flórida, em foto bem recente de nosso publisher, Panda Beting.



facebook.com.br/ flapinternational
twitter.com/revistaflap
instagram.com/revistaflapinternational
tiktok.com/@revistaflapinternational
linkedin.com/company/flap-international
relacionamento@flapinternational.com.br



flapinternational.com.br



O TITÃ DOS CÉUS

Ultrapasse todos os outros no Gulfstream G700™, uma aeronave construída para a vida na vanguarda. Tenha a cabine mais espaçosa do setor, motores Rolls-Royce de alta propulsão e o premiado Symmetry Flight Deck™, e reescreva os livros de recordes.



Gulfstream™

A General Dynamics Company

Pedro F. Ruiz, Vice-Presidente Regional de Vendas – América do Sul, pedro.ruiz@gulfstream.com
Luiz Cezar V. Alves, Gerente Regional de Vendas – América do Sul, luiz.alves@gulfstream.com



30



10



12

05 **BEM-VINDO**
um ano colorido pra você

10 **BRIEFING**
Leonardo Fiuza

12 **NOTAM**
notícias comentadas

16 **RADAR DO LINEU**
os highlights da comercial

18 **FLIGHTCHECK**
Copa GRU > PTY > GRU

30 **PINTURAS ESPECIAIS**
especial de fotografia

58 **FLAPBACK**
restauração dos clássicos

64 **BLACKBOX**
Pakistan 8303

66 **ON APPROACH**
para a próxima edição



18



16



Leasing Bradesco

Se é importante para você,
é prioridade para nós.

Entre nós,
você vem primeiro.



bradesco



Credito sujeito a aprovação. Fone: Ficti. Bradesco: 4002.0032/0800.570.0022.
SAC - Ab Bradesco: 0800.704.1833. SAC - Deficiência Auditiva ou de Fala: 0800.722.0099.
Ovidor: 0800.727.9353.

PRESIDENTE

TAM AVIAÇÃO EXECUTIVA

© gladstone campos



Fomos recebidos por Leonardo Fiuza para um bate-papo descontraído, no qual o executivo contou um pouco sobre sua vida pessoal e os desafios de estar à frente de um grande player da aviação executiva.

Mineiro de Belo Horizonte e formado em engenharia aeronáutica em 1994 pela Universidade Federal de Minas Gerais, Leonardo Fiuza está há 18 anos na TAM Aviação Executiva, e há sete como presidente da empresa que é referência na aviação de negócios no Brasil. Sua carreira na aviação começou como estagiário de engenharia em manutenção de uma empresa localizada no Aeroporto da Pampulha. Em 1998, trocou de área e de cidade ao aceitar trabalhar no departamento de vendas da Target, em São Paulo, à época representante da Bombardier. A formação em engenharia deu a Fiuza um conhecimento técnico bastante apurado para atuar no setor. Em 2005, transferiu-se para a TAM AE.

Questionado se de vez em quando ainda dá uma de vendedor ou se fica mais no papel executivo, Fiuza brinca que prefere o cargo atual, mas que é importante estar próximo ao mercado e, sempre que pode, relaciona-se com clientes e com seu time de vendas. “Nosso time tem uma qualidade muito boa, é um pessoal muito experiente, e eu aprendo muito com eles também”,

afirma. Paralelo a seu trabalho na TAM, ele ainda preside o conselho de administração da Abag (Associação Brasileira de Aviação Geral).

O executivo diz que seu tipo de viagem preferido para descansar e recarregar a energia é para a praia, além de apreciar uma boa carne e um cabernet sauvignon. A seguir, os principais trechos da entrevista com Leonardo Fiuza na sede da TAM AE, em São Paulo.

Qual foi o caminho percorrido até a presidência da TAM Aviação Executiva?

Depois que me formei engenheiro aeronáutico pela UFMG, comecei como estagiário na área de controle técnico da manutenção no aeroporto da Pampulha. Os primeiros sete anos da minha carreira foram todos ligados à parte de manutenção e à parte técnica de suporte de serviços, e que foram muito bons para minha carreira, pois me deram um bom embasamento técnico. Recebi um convite para me mudar para São Paulo para atuar na área comercial de venda de aeronaves em

1998, quando mudei também o escopo do meu trabalho. E de lá para cá são 25 anos à frente da área comercial de duas diferentes empresas.

A aviação está incluída em seus momentos de lazer ou descanso?

Eu gosto muito de aviação e ela sempre esteve ligada à minha vida profissional. Mas, pessoalmente, gosto muito de viajar, de passear, gosto de praia. A praia é um lugar que me relaxa, onde eu realmente consigo descansar. E gosto muito de uma boa gastronomia simples. A boa gastronomia não precisa ser complicada, ela pode ser simples. Eu gosto de comer bem, mas comer coisas simples, de tomar um vinho. Gosto de passar tempo com a família, de ler um bom livro, coisas simples e que relaxam.

Dá para relaxar durante as viagens a trabalho?

Viajar é o meu hobby, mas nem sempre dá prazer, nem sempre dá pra descansar pela dinâmica do trabalho, pela agenda apertada, pelos compromissos.

Mas viajar a passeio, sim. Conhecer outras culturas é um negócio que me encanta, conhecer outros lugares e as histórias desses lugares.

No geral, como está a aviação de negócios para a TAM?

O mercado continua bom, aquecido, muitos clientes interessados. Temos diversos negócios em andamento, fizemos muitas vendas em 2023. Não estamos com resultados no mesmo nível do ano passado, que foi algo fora da curva, mas diria que estamos em um momento considerado muito bom, não podemos reclamar, seja na parte de vendas de aviões, seja na de helicópteros. E a parte de serviços também, que está indo muito bem.

Como explica o sucesso da TAM em vender tantas aeronaves?

É a soma de vários pontos. Primeiro, nós temos um portfólio muito variado (a TAM AE é representante exclusiva no Brasil da Cessna, da Beechcraft, da Bell e da Flight Safety). Isso é interessante, pois nós atendemos a quase todas as necessidades do mercado em termos de missão e o que os clientes precisam fazer com as suas aeronaves. Segundo, temos um time

muito qualificado, muito experiente e muito presente no mercado. São em torno de 25 pessoas nas diferentes áreas de vendas de aeronaves e de serviços que falam com o mercado todos os dias. É o maior time comercial da aviação executiva no Brasil atualmente, talvez até da América Latina: são nove vendedores de aeronaves, cinco de treinamento, mais na área de serviços aéreos, na parte de FBO, na de táxi-aéreo, no gerenciamento de aeronaves, na manutenção, de serviços, de peças. E esse grupo fala com o mercado todo dia, o que é fundamental. Para estar presente na memória dos clientes, para ter sucesso em vendas, temos que buscar a soma de todos esses fatores.

Em feiras como a Labace, a empresa sempre tem bons resultados nas vendas, e costuma anunciá-las com alarde. O sino realmente funciona?

Anunciar os resultados é uma maneira de celebrar com o mercado e com o time o resultado, o sucesso disso. E quando a gente celebra, quando a gente anuncia, é porque realmente o negócio está fechado, ele está concretizado. Temos certeza daquilo que estamos fazendo, não ficamos fazendo anúncio especulativo.

Como é a estrutura da TAM AE?

As áreas da empresa hoje são vendas de aeronaves e treinamento, manutenção e serviços aéreos, com as áreas de negócio dentro de cada uma delas. Por exemplo, em vendas tem aeronaves e treinamento, sendo que em aeronaves temos vendas de aviões e de helicópteros novos e usados. Na parte de serviços, com a parceria da Flight Safety, temos treinamentos para pilotos, mecânicos e comissários; em serviços aéreos, temos FBO, táxi-aéreo, fretamento e gerenciamento de aeronaves; na parte de manutenção, temos toda a venda de serviços, programados e não programados, temos as vendas de peças, a venda de outros serviços que são, por exemplo, pintura de aeronaves, upgrades de painéis, interiores. É uma gama enorme e um portfólio grande de produtos e serviços. São mais de 20 modelos de aeronaves diferentes que nós representamos.

É um pequeno universo?

Exatamente. Nós conseguimos atender praticamente quase todas as necessidades do mercado e temos muito orgulho disso.

© rodrigo cozzato





sob nova direção

A Líder Aviação anunciou Junia Hermont como a nova presidente da empresa a partir de janeiro de 2024. Ela substituirá Eduar-

do Vaz, à frente da Líder há 25 anos (e há 40 como funcionário), que passará a presidir o conselho administrativo. Junia está

na companhia há 25 anos, tendo iniciado sua carreira como gerente de atendimento aeroportuário em Congonhas. Logo foi promovida a diretora da área, e, em 2005, a diretora-superintendente, cargo ocupado atualmente. Ela conta que sempre sonhou em construir uma carreira como a que tem hoje. "É um momento de grande realização e conquista. Será mais um desafio e uma grande e gratificante oportunidade de impactar positivamente a empresa e deixar meu legado para as novas gerações de líderes". E explica que a transição para o cargo de presidente começou há dois anos, e que desde então sua rotina tem se transformado. "A principal mudança acontecerá a partir de janeiro, quando estarei 100% dedicada a direcionar a empresa para os desafios apresentados ao setor". Antes de Eduardo Vaz, a Líder era presidida por seu fundador, José Afonso Assumpção, desde 1958. Bruna Assumpção Strambi, neta do comandante Assumpção, agora assume a superintendência enquanto se prepara para seu futuro na presidência da empresa a partir de janeiro de 2029. 🌍



C-390 na Coreia do Sul

Uma grande vitória da Embraer no extremo Oriente. A Administração de Programas de Aquisição de Defesa da Coreia do Sul escolheu o Embraer C-390 Millennium no processo de licitação para o programa Large Transport Aircraft II, que fornecerá novas aeronaves de transporte militar à Força Aérea daquele país, o primei-

ro cliente do avião brasileiro na Ásia. Não foi divulgada a quantidade de C-390 que serão fabricados para a Coreia. O acordo assinado recentemente também inclui a prestação de serviços e suporte, treinamento, equipamentos de apoio em solo e peças de reposição. A Coreia do Sul é o sétimo país a selecionar o C-390 da Embraer,

seguida de Brasil, Portugal, Hungria, Holanda, Áustria e República Checa. Na Força Aérea Brasileira, a frota de C-390 acumula mais de 11.000 horas de voo, com disponibilidade operacional em torno de 80% e taxas de conclusão de missão acima de 99%, demonstrando excepcional produtividade da aeronave. 🌍



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

92% em disponibilidade
de ativos

LEADERS AREN'T BORN. THEY'RE ENGINEERED.

alta temperatura em Dubai



Os widebodies foram responsáveis por quase metade das negociações durante o Dubai Airshow 2023. Ao todo foram 195 aviões de grande porte dentre 403 pedidos e direitos de compras divulgados. E das 195 unidades, 174 são da Boeing. O destaque ficou com a Emirates Airline, com 90 encomendas de Boeing 777-8 e

-9 e outros cinco 787, bem como 15 Airbus A350-900. A Flydubai encomendou 30 Boeing 787, e a Ethiopian Airlines, 26 787-9. A Boeing acumulou pedidos também de Royal Jordanian e Royal Air Maroc. A Airbus fechou acordo com a Egypt-Air para dez A350-900 e com a Ethiopian para 11 A350-900. A fabricante france-

sa também recebeu uma encomenda de 30 unidades e outros 20 direitos de compra da Air Baltic para o A220. Ainda nos narrowbodies, a Boeing recebeu 138 pedidos para o 737 MAX. Essa foi a edição mais movimentada em negócios do Dubai Airshow desde 2017, quando 874 negociações foram fechadas. 🌐



Os Robinson R66 agora terão nova cauda com estabilizador horizontal. Os modelos anteriores apresentam um esta-

bilizador horizontal assimétrico no lado direito da cauda. A nova empenagem, que foi certificada recentemente pela FAA

(agência norte-americana de aviação), substitui a anterior por um estabilizador fixo e simétrico, localizado à frente do rotor de cauda. A novidade é para diminuir a possibilidade de colisão do rotor principal com a parte traseira em voos de alta velocidade. Por fim, a novidade aumenta o tempo de revisão (TBO do cone de cauda) de duas mil para quatro mil horas e, por ora, estará disponível apenas para o R66 novos de fábrica. As aeronaves em operação não são obrigadas a passar por retrofit, sendo a instalação opcional. O primeiro exemplar de um Robinson R66 com o novo estabilizador a operar por aqui foi comercializado pela ABH Helicópteros, de Ribeirão Preto, representante da marca no país. Mais informações em (16) 3996-6466 ou pelo e-mail comercial@abhelicopteros.com.br. 🌐



81 destinos em 32 países

Através do Hub das Americas® no Panamá.



ARGENTINA

Aerolíneas Argentinas

Nova rota internacional ligará Córdoba e Assunção, no Paraguai. Os voos começam em abril de 2024, com duas frequências semanais.

Flybondi

A partir de janeiro de 2024, vai operar entre Buenos Aires e Mar Del Plata, seu 18º destino doméstico, quatro vezes por semana.

Serviços internacionais

A Arajet, da República Dominicana, já está voando entre Santo Domingo e Buenos Aires. Em abril de 2024, aumentará suas frequências na rota para quatro semanais; em junho, o voo passa a ser diário. A panamenha Copa Airlines vai aumentar em janeiro seus voos semanais entre Cidade do Panamá e Córdoba de 11 para 14. O governo chinês autorizou a China Eastern a operar entre Xangai e Buenos Aires, com escala em Madri; falta agora apenas a autorização do governo argentino.

BOLÍVIA

Amazonas

A Direção Geral de Aeronáutica Civil revogou o Certificado de Operador Aéreo, o que impedirá a conclusão do processo de reestruturação da empresa depois que as suas ações foram transferidas para um novo proprietário.

BoA – Boliviana de Aviación

Iniciou suas operações entre Santa Cruz de La Sierra e Caracas. O voo inaugural



OB1718 foi operado pelo Boeing 737-800 CP-3204 e teve a duração de 4h20min. Também já está voando de Santa Cruz de La Sierra para Havana, em Cuba, inicialmente uma vez por semana. Em breve voará para Assunção, no Paraguai, e em 2024 voará também para Santiago e Bogotá. Recebeu o Airbus A330-243 CP-3214 (1306, ex-2-HXFD), que foi trasladado de Woensdrecht para Madri e Cochabamba, e o Boeing 737-85R CP-3215 (36695, ex-2-TSYV), que foi trasladado de Amã para Madri. Devolveu o Boeing 767-328 CP-3017 (27427, ex-VQ-BMU), que foi trasladado da Bolívia para Tucson e Marana. Também foi devolvido o Boeing 767-351 CP-3086 (26608, ex-2-DYUS), que foi trasladado de Cochabamba para Viru Viru, Tucson e Marana.

BRASIL

Embraer

Está ressurgindo a Mexicana (do México), que terá como sua primeira aeronave o EMB-145EP XA-VGQ (418, ex-N857HK). A aeronave foi vista em Querétaro recebendo as cores do novo operador. Entregas recentes: Azul: E195-E2 PS-AEQ (20107), trasladado de São José dos Campos para Montevidéu e Belo Horizonte/Confins. Porter Airlines: E195-E2 C-GZQK (20106, ex-PR-ECN). Republic Airways: E175LR N768YX (00953, ex-PR-EBY) e N769YX (00954, ex-PR-EDR).

Gol

Devolveu o Boeing 737-73V PR-VBH (30239), que foi trasladado de Belo Ho-

rizonte/Confins para Miami e Marana. Recebeu os Boeing 737 MAX 8 PS-GRG (44031) e PS-GRC (44023), trasladados do Boeing Field para Punta Cana e Belo Horizonte/Confins.

LATAM

Recebeu mais três Airbus A321-271NX, o PS-LBA (11624, ex-D-AYAA), trasladado de Hamburgo/Finkenwerder para Ilha do Sal, Fortaleza e São Carlos, o PS-LBC (11575, ex-D-AZXA), e o PS-LBF (11675, ex-D-AZWF). Incorporou também o Airbus A320-271N PR-XBR (11817, ex-F-WWBV), trasladado de Toulouse para Fortaleza e São Carlos. O Boeing 767-316 PT-MSO (41747) foi retirado de operação e será convertido em cargueiro. Inaugurou a rota Belo Horizonte-Santiago, três vezes por semana, com os Airbus A320.

Serviços internacionais

A partir de dezembro 2023, serão dez as frequências semanais da TAP Air Portugal entre Fortaleza e Lisboa.

CHILE

Serviços internacionais

A Arajet, da República Dominicana, inaugurou a rota Santo Domingo-Santiago com os Boeing 737 MAX 8. A American Airlines voltou a voar entre Dallas/Fort Worth e Santiago diariamente. O equipamento utilizado é o Boeing 787-8. Durante o verão, a australiana Qantas vai aumentar de quatro para sete as frequências semanais entre Sydney e Santiago, operadas pelos Boeing 787-9.

SKY Airline

Anunciou que pretende duplicar suas operações ao longo de 2024. Recebeu o Airbus A321-251NX CC-DCD (11762, ex-D-AVZT), que foi entregue pela rota Hamburgo/Finkenwerder para Keflavik, Miami e Santiago.



@flávio marcos de souza

COLÔMBIA

Avianca

Recebeu o Airbus A320-214 HK-5395 (3044), ex-Ultra Air, empresa que encerrou suas operações em 2023. Preparou-se para inaugurar novas rotas sem passar por Bogotá como parte do seu plano de expansão. Solicitou autorização para voar de San Andrés para Guayaquil, de Medellín para Lima, e de Medellín para Santiago.

Clic

A partir de dezembro de 2023 e o final de janeiro de 2024, vai aumentar a capacidade de cinco linhas que ligam Cartagena com Ibagué, Cúcuta, Manizales, Bucaramanga e Medellín.

LATAM

Inaugurou a rota ligando Medellín a Miami, nos Estados Unidos, com sete frequências semanais operadas pelos Airbus A320. Nos últimos dias de outubro, inaugurou as rotas Bogotá-Cuzco e Bogotá-Tegucigalpa.

Serviços internacionais

A suíça Edelweiss Air iniciou suas operações nas rotas Zurique-Bogotá e Zurique-Cartagena, ambas com duas frequências semanais operadas pelos Airbus A340-300. A American Airlines aumentou de duas para três as frequências diárias entre Miami e Medellín, operadas pelos Boeing 737. Também os voos para Cartagena e Barranquilla terão novas frequências e, com isso, a empresa passa a operar 98 voos semanais entre os dois países. Em 29 de março, a Arájet, da República Dominicana, deixará de operar na rota Bogotá-Santiago, mantendo a rota para Santo Domingo. A partir de abril próximo, irá aumentar de quatro para cinco as frequências entre Cartagena e Santo Domingo.

Wingo

Tem voo entre Medellín e Cartagena, sendo este o oitavo destino a partir de Medellín. São quatro frequências semanais.

EQUADOR

Aeroregional

Inaugurou rota ligando Quito e Caracas, na Venezuela, com voo charter e uma frequência semanal.

Avianca

Tem voo de Quito para Orlando duas vezes por semana. Também no estado da Flórida, serve Miami e Fort Lauderdale.

EcuaCondor

Em seu processo de certificação, solicitou autorização para operar comercialmente 13 rotas domésticas, utilizando o Bombardier CRJ-200 número de construção 7884, anteriormente operado pela Skywest, dos Estados Unidos, como N8884E. A aeronave foi trasladada recentemente de Kingman para Saltillo, no México, ainda com a matrícula norte-americana, a caminho do Equador.

GUIANA FRANCESA

Nova empresa

Um consórcio formado pelas empresas Fly Guyana, Van Air Europe, da República Tcheca, e Jet Airways, da Índia, obteve autorização para operar voos domésticos após a liquidação da empresa Air Guyane. A Van Air irá fornecer as três primeiras aeronaves da nova empresa, cujo nome ainda não foi anunciado.

PERU

JetSMART

Tem voo entre Lima e Medellín cinco vezes por semana com os Airbus A320, e a partir de março de 2024, vai operar de Lima para Quito e Guayaquil, no Equador, as duas rotas com três frequências semanais cada.

SURINAME

Suriname Airways

Está em contato com autoridades da Guiana com o objetivo de implantar rotas internacionais a partir do Suriname.

VENEZUELA

Albatros Airlines

Solicitou às autoridades colombianas o direito de operar a rota Caracas-Barranquilla, duas vezes por semana, com um Boeing 737-500.

Avior

Reincorporou o Fokker F-50 YV2948 (20198), que havia sido arrendado à Gran Colombia de Aviación como HK5303.

Conviasa

Recebeu autorização do governo norte-americano para levar seus Embraer E190 para os Estados Unidos exclusivamente para serviços de manutenção.

Estelar Latinoamerica

A partir de março de 2024, vai reativar sua rota ligando Caracas a Santiago, no Chile.

Rutaca Airlines

Inaugurou a rota Maracaibo-Punta Cana com o Boeing 737-300.

Serviços internacionais

A Caribbean Airlines, sediada em Trinidad, acrescentou mais uma frequência à sua rota entre Puerto España e Caracas, voo operado pelos ATR-42.

Transcarga

Solicitou autorização junto às autoridades norte-americanas para operar voos cargueiros, sem escalas, entre Miami e Caracas.

Turpial Airlines

Inaugurou a rota Valencia-Puerto Ordaz com uma frequência semanal, operada pelo Boeing 737-400.



@flávio marcos de souza



texto e fotos: **Panda Beting**

CM 841 | **BOEING 737 MAX 9**

Fundação da empresa: 6/1944
Programa de Fidelidade: Connect Miles
Destinos servidos: 86 / Frota: 90
Aeronave voada: HP-9908CMP
Data de fabricação: 3/2019
Motorização: 2x CFMI Leap-1B
Peso máximo de decolagem: 88.314 kg
Configuração interna: C12 / Y162
Poltrona: 3F
Horário programado de partida: 1h43
Horário real de decolagem: 2h19
Pista em GRU: 10L
Altitude de cruzeiro: 34.000 pés
Refeições: snack e café da manhã
Início da descida (TOD): 5h41
Horário previsto de chegada: 6h21
Horário real de chegada: 6h12
Pista em PTY: 03R
Tempo total de voo: 5h53min
Distância voada: 5.076 km
(todos os horários locais)



check-in com rapidez e muita cordialidade



CM 841 Guarulhos > Cidade do Panamá

A madrugada ia apenas começando no Terminal 3 de Guarulhos. Poucas partidas programadas para as horas seguintes. Menos filas, mais agilidade e tranquilidade para enfrentar os processos necessários para se voar. Check-in cortês e ágil, em minutos passei pela imigração e pude aguardar confortavelmente na sala VIP facultada aos passageiros.

Estava animado: seria meu primeiro voo em um novo tipo de aeronave (Boeing 737 MAX 9) e iria experimentar a nova classe executiva da Copa. A poltrona, batizada "Dreams", prometia um novo padrão de conforto.

Embarque civilizado, ágil. Entrando no novo MAX 9 que nos aguardava no portão 304, deu para perceber uma tremenda mudança de fato. Após me acomodar na poltrona, deu para perceber que o jogo mudou.

Conforto individual de widebody, com a vantagem de voar em uma aeronave de menor porte, que se traduz em embarques e desembarques mais ágeis. O comissário, bastante solícito, ofereceu um drinque de boas-vindas. Gostei de seu desempenho ao longo do voo todo.

Passava das duas da manhã quando o Boeing decolou esbanjando potência. Estabilizamos e, pelo avançado horário, a cabine foi mantida em confortável penumbra. A oferta de um snack foi dispensada, pois queria mesmo descansar o

quanto fosse possível. Nessa hora é que se dá o real valor à poltrona Dreams. Não se tratava de "propaganda enganosa", não. Verdaderamente confortável, garantia a privacidade desejável. Travesseiro de boa qualidade, um futon grande, parecendo bem higienizado, um kit contendo itens como máscara, meias, kit dental e tapa-olhos e ouvidos e em pouco tempo estava dormindo o sono dos justos. Dreaming, como prefere a Copa.

Cruzando a mais de 850 km/h, fomos atravessando quase todo o território brasileiro, até deixar o limite territorial nacional e adentrar o espaço aéreo colombiano. Os motores CFMI Leap são sensivelmente mais silenciosos que os reatores que equipam as gerações mais antigas do Boeing 737. Em voos de etapas mais longas como era esse (ao redor de seis horas de duração), a diminuição sensível de ruídos é um importantíssimo fator que impacta positivamente a experiência de cruzar os céus. Na prática, o viajante chega mais disposto, descansado.

Era assim que me sentia quando o cheirinho do café da manhã sendo servido despertou minha atenção. Uma única bandeja foi apresentada, com duas opções de pratos quentes (waffles ou ovos mexidos) e uma oferta completa de pães, frios, manteigas e geleias, frutas e bebidas quentes e frias por acompanhamento.

Mal terminei a refeição, o Boeing iniciou a descida ao "Hub de Las Américas" no aeroporto de Tocumen, onde pousamos suavemente antes da hora programada.

madrugada e a Copa ativa em Guarulhos



Copa é exemplo de excelência operacional

bem-vindo a bordo



voando em um 737 com conforto de widebody

a bela poltrona Dreams superou expectativas

embarcando pela primeira vez em um 737 MAX 9



PARA AQUELES QUE ENXERGAM LONGE. E VIAJAM MAIS LONGE AINDA.



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

De São Paulo a Moscou, do Rio de Janeiro a Los Angeles, o jato executivo certo pode fazer a diferença entre conquistas impressionantes e oportunidades perdidas. A escolha ideal é o Falcon 8X, altamente flexível e de alcance ultralongo. Com sua capacidade de acessar aeroportos que outros não conseguem, sua eficiência superior e a combinação exclusiva de conforto, silêncio de cabine e conectividade de alta velocidade, o 8X está muito além de um transporte. É a sua plataforma para o sucesso. **Falcon 8X. Voe longe. Alcance mais. Com mais conforto.**

60
YEARS OF
ADVANCES

Falcon 8X

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

**DASSAULT
AVIATION**



snack quente em plena madrugada



desjejum agradou bastante



tripulação foi impecável



detalhe da classe econômica

CM 743 | BOEING 737 MAX 9

Aeronave voada: HP-9910CMP
Data de fabricação: 9/2019
Motorização: 2x CFMI Leap-1B
Peso máximo de decolagem: 88.314 kg
Configuração interna: C12 / Y162
Poltrona: 4F
Horário programado de partida: 18h52
Horário real de decolagem: 19h01
Pista em PTY: 03R
Altitude de cruzeiro: 33.000 pés
Refeições: jantar e snack
Início da descida (TOD): 2h55
Horário previsto de chegada: 3h32
Horário real de chegada: 3h31
Pista em GRU: 10R
Tempo total de voo: 6h30min
Distância voada: 5.076 km
 (todos os horários locais)

CM 743 Cidade do Panamá > Guarulhos

Eu sempre gostei de fazer conexões no Panamá. A Copa é uma companhia de alta qualidade, com serviços acima da média. Agora, com a inauguração do Terminal 2 no aeroporto de Tocumen, o que era bom ficou melhor. Sim, anda-se bem mais para se fazer uma conexão, mas tudo parece funcionar à perfeição. Esse novo, arejado e confortável terminal tem 116.000 metros quadrados, 20 portões de acesso direto além de mais oito posições remotas e não deve nada aos melhores terminais do mundo. O mesmo pode ser dito da gigantesca sala VIP, o Copa Club, onde aguardei meu voo com absoluto conforto. Restaurante, chuveiros, zonas de repouso, conectividade ampla, várias opções de locais para sentar.

Como no voo de ida, tudo em solo funcionou perfeitamente. Uma vez a bordo, a experiente comissária cuidando dos passageiros da executiva deu conta do recado. O jantar, saboroso, só não agradou mais porque, como estava sentado na última fileira, quando chegou minha vez de escolher o prato principal, somente havia sobrado uma lasanha de beringela. Acontece.

 Crafted in Switzerland



PC-24
THE CRYSTAL CLASS



PILATUS

OUSE IR 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 com a Synerjet Corp e saiba mais sobre o novo PC-24.

pilatus-aircraft.com



Mais informações: 11 3199.0650
 www.synerjet.com  /synerjet

Serviço de bebidas correto, com opções aceitáveis: vinhos tinto ou branco, oferta de destilados sucinta.

Voo sereno, apesar de um grande desvio para evitar pesadas formações na região de Mato Grosso. Sistema de entretenimento excelente, sob todos os aspectos: conteúdo, usabilidade, qualidade dos fones de ouvido e monitor. Nessa etapa não dormi, o que me permitiu apreciar a paisagem amazônica iluminada sob uma enorme lua cheia. Cúmulos-nimbos à direita da aeronave, despejando continuamente descargas elétricas, foram garantia de uma opção adicional de entretenimento de bordo. Fiquei minutos admirando esse espetáculo da natureza.

Chegamos a Guarulhos um minuto antes do horário previsto. Dessa vez trazia malas de porão (coisa que evito ao máximo fazer) e, para minha insatisfação, elas foram entregues mais de uma hora depois de nossa chegada. Nada agradável ficar 45 minutos na esteira esperando. De resto, Copa Airlines testada (mais uma vez, pois já voei com eles mais de 20 vezes) e aprovada.

área VIP do Copa Club



um dos muitos ambientes do Copa Club



instalações excelente no Copa Club

no 737 MAX 9, são 16 poltronas Dreams na classe executiva





Líder em importação e exportação de aeronaves executivas

Conheça nossas soluções:

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

Contatos

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





o Hub de Las Américas ficou ainda melhor com a inauguração do Terminal 2



revista de bordo



visão panorâmica desde o Copa Club



vista parcial do amplo Terminal 2



procedimentos em solo foram ótimos



limpeza e conservação impecáveis a bordo



sistema AirShow de última geração



começando o jantar com uma sopa



lasanha de beringela agradou



e pra fechar os trabalhos, um sundae



o Boeing 737 MAX 9 é muito elegante



o espetáculo de presenciar a tempestade tropical



parece dia, mas é uma noite de lua cheia

Avaliação final: 8,70

1-Reserva: Nota 10.

Feita com facilidade, assim como o check-in on-line.

2-Check-In: Nota 10.

Simpatia e agilidade nos dois serviços experimentados.

3-Embarque: Nota 10.

Bem-organizado, prioridade para a Classe Executiva.

4-Assento: Nota 10.

Cama 100% horizontal, excelente ergonomia, perfeito.

5-Entretenimento: Nota 9.

Excelente tanto no hardware como no conteúdo.

6-Serviço dos comissários: Nota 10.

Simpatia e dedicação. Muito bom mesmo.

7-Refeições/Bebidas: Nota 6.

Correto para uma classe Executiva.

8-Nécessaire: Nota 7.

Tem o básico, surpresa positiva.

9-Desembarque: Nota 5.

Malas levaram uma eternidade para entrega em GRU.

10-Pontualidade: Nota 10.

Pequeno atraso na saída de GRU.

No retorno, chegou adiantado.

Comentários finais:

Posso afirmar sem medo de errar: a Copa é uma das melhores empresas aéreas no mundo para voos de conexão. Mas se o seu destino final é o Panamá, ela agrada igualmente. Frota moderna e confiável, profissionalismo em tudo o que faz, uma malha crescente de destinos sem escalas. Eu sempre usei e vou continuar usando a Copa, pois minhas experiências sempre foram positivas. O que faltava – mais conforto a bordo – está resolvido com a poltrona Dreams na classe executiva dos 737 MAX. Razões de sobra para pensar na Copa em sua próxima viagem pelas Américas.

Dos inúmeros benefícios exclusivos que o **Helicidade** oferece, o mais valioso é o **TEMPO!**

Faria Lima



10 min



15 min

Berrini



HELICIDADE

Com a rotina cada vez mais veloz de quem faz a economia girar, o heliporto mais bem localizado de São Paulo encurta as distâncias e ainda proporciona o atendimento exclusivo que você, sua tripulação e sua aeronave merecem. São 20 anos proporcionando conforto, segurança e exclusividade no serviço VIP nas mais de 400 mil operações realizadas. Saiba mais através do QR Code ao lado.



FULL HELIPORT SERVICE

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

PINTURAS ESPECIAIS



Nosso especial de fotografia, publicado ao final de cada ano, chega à sua segunda edição. Elegemos para 2023 prestar um tributo visual às pinturas especiais, esquemas normalmente únicos, empregados (felizmente) de maneira crescente em todo o mundo como ferramenta de marketing para as empresas aéreas.

Nessa era midiática em que vivemos, pinturas únicas e chamativas, como a maioria que você vai ver aqui, são valiosas aliadas nos esforços de marketing das empresas operadoras das aeronaves e suas eventuais parceiras, que muitas vezes custeiam o investimento necessário para adornar as aeronaves com imagens, mensagens, logomarcas, obras de arte e até mesmo fotografias e retratos

de pessoas. O céu é literalmente o limite quando se trata de empregar as fuselagens como verdadeiras telas, onde a capacidade criativa, aliada à adequação das mensagens, torna os por si só já atraentes aviões em obras de arte. E por falar nisso, não poderíamos escolher melhor imagem para abrir este especial com outra aeronave que não fosse o inesquecível DC-8-62 da Braniff International (acima), transformado na primeira obra de arte voadora da história, ao ter sido pintado por ninguém menos que o artista norte-americano Alexander Calder (1898-1976). A aeronave voou por alguns anos assim, chamando atenção para a companhia, seus produtos e serviços – a meta principal de cada pintura especial. Vamos a elas!





JUMBOS ESPECIAIS

Pinturas especiais aplicadas aos Boeing 747 nunca foram uma prática comum. Mas quando isso acontece, o resultado fica simplesmente espetacular.







VIDA MARINHA

Cachalote, salmão e tubarão-baleia são as três espécies vistas aqui. Há mais algumas no mundo, como polvos, peixes-palhaço e por a vai. É a vida marinha voando alto nos céus.





FAST FOOD

Voando a Mach 2, pode-se afirmar que marcas como Haribo, McDonald's, Pepsi e Coca-Cola conferem um novo significado à expressão "fast food".



© airteam images



LOGOJETS

“Logojet” faz referência às aeronaves que estampam marcas de empresas que pagam para promover produtos e serviços nesses verdadeiros “outdoors” voadores.



ESPORTE ESPETACULAR

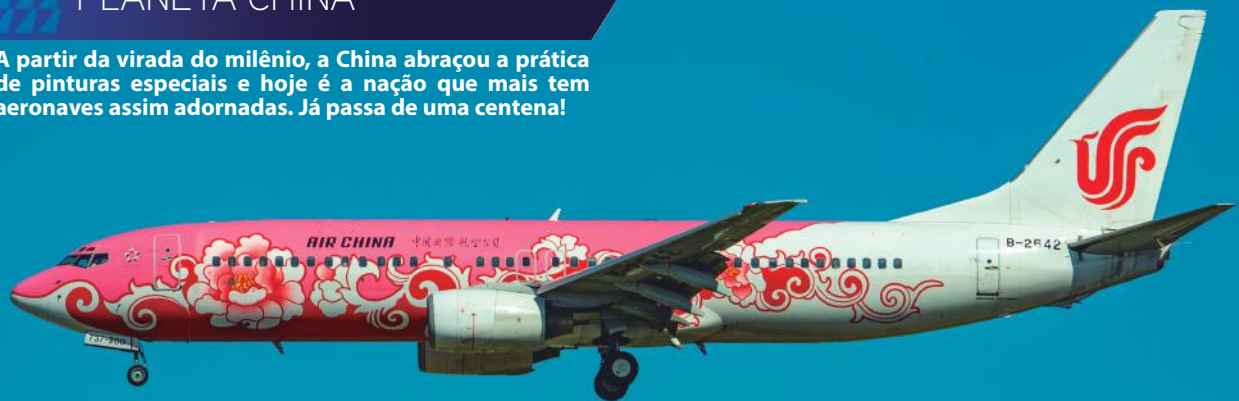
Eventos esportivos, equipes, atletas, torneios, corridas automobilísticas: perdoe o trocadilho, mas o esporte está em alta quando o tema são pinturas especiais.





PLANETA CHINA

A partir da virada do milênio, a China abraçou a prática de pinturas especiais e hoje é a nação que mais tem aeronaves assim adornadas. Já passa de uma centena!



Praticamente todas as companhias da China abraçaram as pinturas especiais. Até mesmo a sisuda Air China agora mostra um número crescente de esquemas únicos. Mas é preciso reconhecer: a pioneira foi mesmo a Hainan Air.





DESTAQUE: NOK AIR

Vem da Tailândia essa empresa que considera cada aeronave uma pintura especial, fazendo a alegria dos spotters. Bravo!





CELEBRANDO DATAS

Datas especiais são excelentes razões para o desenvolvimento de esquemas especiais. Nestas páginas, vemos alguns aniversários lembrados.







RETROJETS

Companhias com mais tradição vêm abraçando o conceito de aplicar identidades históricas às suas mais modernas aeronaves. Veja aqui os sensacionais resultados.





RETROJETS

Na Europa, o emprego de "retrojets" é extremamente popular. No Brasil, somente a TAM e a VoePass empregaram a ideia, com grande competência.







JAPAN POP SHOW

Poucos países produzem tantas pinturas especiais quanto o Japão. A tendência sempre foi marcada pelo emprego extensivo de personagens de cartuns e séries de TV.



A popularidade das aeronaves decoradas com os personagens do Pokémon é tamanha que a All Nippon teve a ideia de publicar um site que informa a posição das aeronaves de modo a permitir que o público pudesse ir aos aeroportos para vê-los.



A ANA possui três A380 adornados com simpáticas tartarugas. As identidades foram desenhadas por meio de concurso público. As aeronaves operam somente entre o Japão e o Havaí, destino extremamente popular para a população nipônica.







HARRY SPOTTER

A saga de Harry Potter gerou aeronaves belíssimas como a da Gol. Quase bati o carro para chegar a tempo de fotografar este 777 da ANZ em Los Angeles. Mas valeu a pena!





MAY THE FORCE BE WITH U

A franquia Star Wars inspirou várias empresas a criar esquemas de pintura especiais, como esses dois. A Evergreen, de Taiwan, emprega as figuras da Hello Kitty em seus aviões.





Um dos melhores trabalhos de branding nos últimos anos é da Brussels Airlines, que vem criando pinturas espetaculares. Smurfs e meu predileto, o do Tintin, são vistos aqui. Mais abaixo, uma rara imagem de um A320 com a turma do Looney Tunes da Freedom Air, da Nova Zelândia.



O QUE SERIA DO AMARELO...

O critério agora é cromático: nem todas são pinturas especiais... embora o resultado final seja!



SE TODOS GOSTASSEM DO VERDE?

Aqui quem manda é o verde. Seja em esquemas únicos ou até nas imagens institucionais de diversos operadores ao redor do mundo.



IMENSIDÃO AZUL

Algumas das mais belas pinturas especiais têm o azul por cor dominante. Todas as aeronaves mostradas nesta página servem como bons exemplos.



CÉUS ESCARLATES

Aeronaves vermelhas são chamativas e fascinantes. Essa cor é escolhida como a principal para várias pinturas especiais e como cor oficial de algumas empresas aéreas.





BANDEIRAS QUE VOAM ALTO

Nos últimos anos, aeronaves adornadas com bandeiras vêm ganhando espaço nos céus de todo o mundo, do Brasil à Europa, dos Estados Unidos ao extremo Oriente.





Espero que você tenha curtido esta seleção especial de imagens. Ela levou mais de 40 anos sendo produzida. Até a edição 2024 de nosso Especial Fotografia!



A detailed close-up photograph of a vintage aircraft engine, likely a Pratt & Whitney R-1300, showing the propeller, cooling fins, and various mechanical components. The engine is mounted on a dark fuselage with white cowling sections.

flapback

preservar é PRECISO

Conheça os detalhes de como é feito o restauro de uma aeronave antiga, que foi abandonada em um canto qualquer. Toda aeronave tem sua história. Algumas são icônicas. Como é o caso do North American T-6 que deu origem à Esquadilha da Fumaça nas mãos do extraordinário coronel Braga.

texto: **Rodrigo Cozzato**

Restaurar uma aeronave é uma obra de arte. É como compor uma sinfonia, projetar um arranha-céu, escalar uma montanha. Ou como montar um imenso quebra-cabeça. Isso porque são muitas fases envolvidas entre o tempo em que o restauro começa até o avião voltar a voar e nas quais estão envolvidas muita dedicação, trabalho e dinheiro. Muito dinheiro.

Parte importante do projeto também tem a ver com ansiedade. A expectativa do dono do avião em vê-lo pronto logo pode, por vezes, atrapalhar o trabalho da equipe de restauro, pois absolutamente nenhuma etapa deve ser pulada. Afinal, ninguém quer ver um pássaro reconstruído falhar logo em seu primeiro voo.

Aeronaves passam por projetos de restauração por razões diversas. Pode ser porque ficou muitos anos abandonado ao relento ou por sofrer avarias após um acidente. No nosso país, é comum aviões históricos, que foram pioneiros em diferentes áreas, serem esquecidos num canto de aeroporto qualquer após não terem mais serventia, e o tempo é impiedoso com suas asas, fuselagem e motores.

Subitamente, alguém se lembra daquele clássico abandonado e começa a nutrir o desejo de vê-lo voar novamente ou mesmo expô-lo em alguma praça. Ai então entra o meticuloso trabalho de restauração.

Etapas

Em conversa com o engenheiro mecânico e técnico em manutenção de aeronaves Adriano Mestas, foram identificadas pelo menos dez etapas para fazer um avião abandonado ganhar os céus novamente. É muito importante definir o prazo para o projeto e os valores a serem investidos. O engenheiro explica que certas partes e peças podem ser recuperadas em vez de serem substituídas por novas.

Estamos falando de aviões muito antigos, que não são mais fabricados. Porém, alguns modelos, como o North American T-6, foram construídos aos milhares para serem empregados em guerras. Por isso, um sem número de peças, acessórios e motores foram fabricados, e que ainda são encontrados. Mas há casos em que peças ou partes, como asas, profundores ou entelagem,

simplesmente não existem mais e precisam ser fabricadas, tendo como base os manuais da aeronave.

Definidos prazos e valores iniciais, começa-se a desmontar o avião. As peças são analisadas uma a uma, e define-se o que vai ser reaproveitado ou não. Aqui, não raro o orçamento sofre grande inflacionada. Há também outras preocupações envolvidas, como custo de importação, impostos e taxas.

O cronograma de compras deve ser seguido à risca. Não adianta comprar motor, parafusos, mangueiras ou lubrificantes logo de início se muitas vezes o restauro pode levar alguns anos. Esses componentes podem vencer, precisar de reparos ou serem trocados quando de fato forem utilizados.

Depois vem o restauro da célula, a fase em que mais se dedicam homem/horas de trabalho. E ela requer mão de obra altamente especializada. "Para atuarem nesses serviços, os profissionais precisam ter conhecimento avançado em técnicas de recuperação, bem como conhecer referências dos manuais dos fabricantes", afirma o engenheiro Mestas.



mecânicos da Aerocamp dando aquela caprichada no sistema hidráulico do trem de pouso

© rodrigo cozzato



Uma vez a célula tendo sido reparada, começa-se a pintura e a montagem da fuselagem, asas, profundores, leme, trem de pouso e demais componentes. Só aí entram as montagens do motor e dos sistemas hidráulico, elétrico, pneumático etc. Para, então, iniciarem os testes de solo e finalmente o primeiro voo.

Com mais de 25 anos de experiência, Mestas dedica seus fins de semana ou quaisquer dias livres à sua paixão por manutenção e restauro de aviões antigos na Aerocamp, oficina especializada no assunto, localizada no Campo dos Amarais, em Campinas (SP). O local é dirigido por Mônica Edo, experiente piloto de acrobacias e paraquedista, esposa do saudoso Carlos Edo, morto em 2019.

A pressa é inimiga da perfeição

Resumimos brevemente como é processo de restaurar uma aeronave antiga. Mas o texto nem de perto dá ideia do tempo que isso pode demorar. Devolver um avião ao ar pode levar cinco, dez anos. Mesmo que o proprietário tenha muito dinheiro. A grana é importante em projetos como esse, mas o que é mesmo vital é o tempo. O tempo dedicado a um planejamento bem-feito, um orçamento bastante pesquisado e a execução das etapas à risca farão a diferença no fim.

A Aerocamp fez diversos restauros, mas também faz reparos pontuais em muitos aviões clássicos que voam por aqui. "Quan-

do ainda éramos apenas uma esquadrilha de apresentações, fazíamos a manutenção nos nossos aviões. Aos poucos os amigos começaram a trazer seus aviões, pediam uma ajuda, um socorro, e o Carlos nunca negou. Precisamos nos especializar, nos homologar, começaram a nos indicar e o resto é história. Hoje eu sigo o legado deixado por ele", conta Mônica Edo.

Um dos projetos de restauro realizados em que mais se dedicou esforço foi em um Boeing Stearman. O restauro desse clássico durou quatro anos. Outro, esse mais simples, foi de um North American T-6, que será exibido para celebrar a vida de Carlos Edo. Mais simples porque ele não irá voar,

portanto foram feitos apenas reparos estéticos. Ainda não foi definido o local onde ele ficará exposto.

Além dos aviões dos clientes, os dedicados mecânicos da Aerocamp estão sempre cuidando dos dois North American T-6 e do Beech Model 18 utilizados nas apresentações. No dia em que este repórter esteve no hangar, o engenheiro Mestas, o mecânico Sininho, o auxiliar Valdeci e os pilotos-entusiastas d'Ângelo, Juan, Fleury e Sakamoto cuidavam com um carinho notável do sistema hidráulico do trem de pouso do T-6 pilotado por Mônica, o PT-LDQ, fabricado em 1942.

o à época tenente Braga (ao centro) nos primórdios da Esquadrilha da Fumaça



© fab

20

24

CIRRUS SR22 E SR22T

COMO VOCÊ NUNCA VIU ANTES

 Av. Emilio Antonon, 771
Aeroporto de Jundiaí - SP

ENTRE EM CONTATO
11 4582-6144 | www.plane.net.br



© João Paulo Moralez

Um T-6 pioneiro

O North American T-6 com matrícula militar FAB 1390 tem um lugar especial no coração dos apaixonados por aviação acrobática. É porque ele foi o avião com o qual o coronel Antônio Arthur Braga, à época tenente, deu início à sequência de maior número de demonstrações executadas com a mesma aeronave na Unidade Oficial de Demonstrações Aéreas, mais tarde chamada de Esquadrilha da Fumaça, no longínquo ano de 1968. Foram mais de 400 apresentações só com essa aeronave, comprovadas pelas estrelas amarelas ao lado do icônico nome em sua fuselagem.

O bravo monomotor foi produzido por aqui sob licença do fabricante em 1946 e foi utilizado como treinador pela Força Aérea Brasileira até começar a dar cambalhotas e piruetas. Ele se aposentou em 1973 e foi doado à Fundação Santos-Dumont. Ficou por um bom tempo exposto no Parque do Ibirapuera, em São Paulo.

Entre as idas e vindas do acervo da fundação, o destino do T-6 mudou em 2011, quando ele foi abandonado à

própria sorte nos fundos do Parque de Manutenção Aeronáutica da FAB no Campo de Marte. Por lá ele ficou por mais de dez anos sob as agruras do tempo, da chuva, do sol, do sereno. Até que um dia alguém teve a ideia de movê-lo de lugar e, para tanto, utilizou uma empilhadeira, que cravou suas garras metálicas contra a já carcomida fuselagem. Pobre T-6.

Em 2021, com as devidas autorizações em mãos, a Revoar resgatou o “Braguinha”, como é carinhosamente conhecido, na tentativa de restaurá-lo e devolvê-lo a seu elemento natural, o ar. Começava aí uma das maiores batalhas pessoais do piloto Fernando Crescenti, presidente da associação. Ele, que já havia feito campanhas arrecadatórias para outros projetos igualmente importantes, via-se frente a uma montanha quase intransponível.

Isso porque, primeiro, o custo para restaurar o FAB 1390, hoje, passa dos US\$ 330 mil e, segundo, não parece despertar no coração de todos os apaixonados pelo assunto a importância de ter um ícone histórico da aviação brasileira de volta à ativa.

Crescenti e os demais associados da Revoar, com a ajuda de doações, bingos, sorteios e até almoços beneficentes, conseguiram arrecadar até o momento em que esta reportagem foi escrita pouco mais de R\$ 25 mil.

Falta muito, mas o que não falta é esperança. Atualmente, o T-6 continua à espera de doações e está sob os cuidados do WS Aircraft Museum, em Campo Largo (PR). Paralelo ao avião do coronel Braga, a Revoar tenta restaurar outros ícones, entre eles o Muniz M-7, primeiro produzido em série no Brasil, o primeiro Paulistinha fabricado e o PT-19 FAB 0508, que é uma homenagem ao primeiro voo solo do então cadete Ozires Silva, fundador da Embraer.

Preservar e manter esses aviões é fundamental para aprender, respeitar e entender a própria história do Brasil. Quisera o assunto fosse lecionado nas escolas para que aprendêssemos desde cedo o valor histórico dessas máquinas.

Para mais informações sobre a associação sem fins lucrativos Revoar e como doar, visite o site www.revoar.org ou o perfil no Instagram [@revoar.restauro](https://www.instagram.com/revoar.restauro).



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.

EPIX Aviation, uma empresa PAG.

Para saber mais ligue 55 12 3905-1008 ou acesse en.efixaviation.com.br



PRESENÇA GLOBAL, SUPORTE LOCAL®

Aviônicos • Componentes • Motores • Fabricação/DER



PK 8303: sequência mortal

@panda beting

Quem acompanha o Blackbox já sabe que acidentes são provocados por uma sequência de fatores. Eles têm origens as mais diversas, mas algumas são absolutamente improváveis. O caso do Pakistan 8303 é exemplar.

Em 22 de maio de 2020, o voo 8303 da Pakistan International deixou Lahore às 13h05 com destino a Karachi. Operado pelo A320 matrícula AP-BLD, que contabilizava 15 anos de idade e 47.124 horas totais (foto acima), levava 91 passageiros e oito tripulantes. O voo foi absolutamente normal até o início da descida. O controle local autorizou o comandante Sajjat Gul (17.000 horas de voo e 4.720 em A320) a iniciar o procedimento STAR Nawabshah 2A de descida, reportando ao cruzar o fixo MAKLI a 3.000 pés de altitude, com pouso autorizado para a pista 25L.

Por razões ainda não conhecidas, mesmo após a leitura das caixas-pretas (FDR e CVR, ambas em excelente estado de conservação), a aeronave passou sobre o fixo a 9.870 pés, quase sete mil pés acima do perfil ideal de descida, voando a 245 nós.

O centro Karachi, percebendo a discrepância em relação à altitude, alertou sobre a altura excessiva e questionou se a aproximação teria continuidade. Os pilotos não res-

ponderam. O piloto automático foi desligado e o Airbus desceu à elevada razão de 7.200 pés por minuto, ganhando velocidade no processo. Ao mesmo tempo, os trens de pouso foram abaixados e flaps na posição 1 foram acionados.

O fato é que o A320 estava alto demais para prosseguir para pouso. O controle questionou uma terceira vez se a aproximação teria continuidade e novamente não obteve resposta. Surpreendentemente, quando o Airbus passava pela altitude de 1.740 pés, os trens de pouso foram recolhidos, embora a aeronave continuasse em aproximação com elevada razão de descida. Alarmes de excesso de velocidade e aproximação perigosa em relação ao solo dispararam automaticamente no cockpit e ficaram registrados tanto no FDR (Flight Data Recorder – gravador de dados) como no CVR (Cockpit Voice Recorder – gravador de vozes).

O comandante Gul, que era o profissional voando a aeronave, prosseguiu na aproximação a despeito de todos esses avisos, que indicavam uma das situações mais arriscadas na aviação, o que é conhecido na indústria como “Aproximação Não Estabilizada”. Essa condição matou e segue matando dezenas de milhares de pessoas em acidentes envolvendo todo tipo de aeronaves.

Felizmente, nas últimas décadas, essa condição vem sendo exaustivamente discutida e a importância de manter uma aproximação estabilizada tem sido incutida na cultura operacional de todas as empresas e centros de treinamento, no mundo todo. Todo piloto com bom treinamento acaba sendo instruído a descontinuar qualquer aproximação que não esteja estabilizada, ou seja, seguindo fielmente os procedimentos indicados nas cartas de aproximação.

Não foi o caso aqui. Para piorar, é possível notar uma clara insegurança do controlador de solo, que não foi incisivo o suficiente para alertar os pilotos do PK 8303 e/ou fazê-los descontinuar a aproximação. O controlador chega até a sugerir que o avião realizasse uma órbita para perder altitude, mas a tripulação ignora a recomendação. Da mesma forma, o primeiro-oficial Usman Azam aparentemente contentou-se em observar os procedimentos executados pelo comandante Gul (muito mais sênior do que ele) sem oferecer qualquer comentário ou questionamento sobre a maneira como o A320 era conduzido. É hora de ver a troca de mensagens entre o solo e a aeronave.

F/O: primeiro-oficial Azam

ATC: controle de solo

ATC: Pakistan 8303, para sua informação, orbitar é possível.

F/O: Estamos confortáveis e livrando 3.500 (pés) para 3.000, estabilizados no ILS 25L.

ATC: Ciente. Curva à esquerda proa 180.

F/O: Senhor, estabilizado no ILS 25L.

ATC: Cinco milhas do ponto de toque, passando 3.000, livre pouso no ILS 25L.

F/O: Ciente. Pakistan 8303.

Então a tragédia começa a ganhar contornos ainda mais absurdos.

Com diversos alarmes tocando no cockpit, o comandante Gul prossegue em sua manobra de aproximação e acaba por pousar com os trens de pouso recolhidos. O Airbus bate em solo às 14h35 com as naceles dos motores, como pode ser visto em vídeos gravados pelas câmeras de segurança do aeroporto. O atrito em alta velocidade provoca um princípio de incêndio em ambas as naceles. Depois de percorrer centenas de metros, deixando marcas no pavimento e parte da carenagem e componentes de ambos os motores na superfície da pista, o comandante Gul tomou a decisão mais improvável: arremeter. O primeiro-oficial faz toda a comunicação em um tom de voz sem muita alteração, demonstrando ao menos naquela fase um considerável nível de autocontrole. Ou seria mera resignação?

F/O: Pakistan 8303 arremetendo.

ATC: Reporte ao cruzar 3.500 pés.

F/O: Pakistan 8303, nós gostaríamos de retornar para o ILS da 25L.

ATC: Ciente, curva à esquerda, proa 110, suba para 3.000 pés.

F/O: Esquerda, confirma?

ATC: Afirmativo, esquerda proa 110, suba para 3.000.

F/O: 110, para 3.000, Pakistan 8303.

ATC: 8303, altitude decaindo para 2.000.

F/O: Senhor, nós... Ah, vamos voar a 2.000.

ATC: Ciente, mantenha 2.000.

F/O: Copiado, estamos mantendo... Estamos tentando manter 2.000.

Segundos após o toque na pista, potência foi aplicada aos motores CFM 56, que começaram a falhar imediatamente, danificados pelo impacto prolongado e em alta velocidade com a superfície da pista. Segundos depois, os motores deixam de produzir energia suficiente para permitir

que o A320 ganhasse altura e subisse a 3.500 pés, altitude prevista para a execução da manobra de arremetida em segurança. Desprovido de energia, a tripulação aciona a turbina RAT (Ram Air Turbine), um dispositivo que nada mais é que uma ventoinha que se abre na barriga da aeronave e é capaz de prover um mínimo de energia elétrica para alimentar os sistemas básicos de controle da aeronave. Voltamos à gravação do CVR.

ATC: Pakistan 8303, Approach.

F/O: Sim, senhor.

ATC: Ah, estão virando mais à esquerda?

F/O: Uh, estamos em proa direta... Nós perdemos o motor.

ATC: Confirma pouso de barriga?

F/O: (Ininteligível)

ATC: Ok, pista 25 à sua espera.

F/O: Ciente.

Após uma breve pausa, o primeiro-oficial chama o solo novamente.

F/O: Mayday, mayday, mayday, Pakistan 830... 3.

ATC: Pakistan 8303, ciente, ambas as pistas liberadas para pouso.

Não há mais tempo para nenhuma resposta por parte dos pilotos. Com o nariz levantado, trens de pouso baixados normalmente e reduzida velocidade horizontal (140 nós), o A320 despenca sobre apartamentos em um bairro residencial, caindo exatamente sobre uma rua que separava edifícios, destruindo ou danificando muitos deles. A bordo, 97 dos 99 ocupantes têm morte súbita, provocada pela violenta desaceleração e fragmentação da aeronave, ou nos instantes seguintes, devido ao violento incêndio provocado pela ruptura dos tanques de combustível. Um morador dos edifícios atingidos perde a vida e outros sete sofrem ferimentos graves. A posição de impacto do Airbus está a meros 1.340 metros da cabeceira da pista. Tivesse voado por mais alguns segundos, o jato teria conseguido voltar à pista.

Mas o drama do voo PK 8303 entra para a história como um dos mais bizarros acidentes sofridos por aeronaves de grande porte nos últimos anos. Ele deverá ser estudado por muito tempo como uma coletânea daquilo que não pode ser feito em termos de segurança.

Começamos pela absoluta ausência de trabalho em equipe, o que é conhecido como CRW - Crew Resource Management. Essa área de conhecimento tem como objetivo incrementar a qualidade das relações interpessoais dentre membros de uma tripulação, um fator que aumenta exponencialmente a segurança. A atitude indiferente do comandante Gul e a incapacidade do primeiro-oficial Azam em participar mais ativamente da condução do voo é um dos fatores que levaram ao sinistro. A Pakistan tem sua parcela de culpa, certamente por não instilar esse conceito absolutamente fundamental em uma cultura de segurança operacional.

A atuação pusilânime do controlador de voo é outro fator contribuinte. Tivesse ele sido mais incisivo, talvez ordenando ou questionando novamente a tripulação a respeito da primeira aproximação, provavelmente os pilotos do PK 8303 tivessem optado por abandonar a aproximação e retornar para uma manobra dentro dos parâmetros descritos nas cartas de aproximação.

Um fator cultural também tem seu peso: em certas partes do globo, existe uma percepção equivocada de que níveis superiores hierarquicamente não podem ser contestados em hipótese alguma. A história mostra que esse conceito é tão antiquado quanto potencialmente fatal.

Nas semanas seguintes, à medida que investigações eram conduzidas, um quadro alarmante de ausência de cultura de segurança operacional ficou claro.

Em 25 de junho de 2020, 150 dos 434 pilotos da Pakistan foram demitidos após investigações concluírem que eles ou não dispunham de qualificações e habilidades suficientes para desempenho de suas funções e/ou, pior, haviam falsificado suas carteiras de voo, certificados e habilitações. A empresa foi subsequentemente banida de voar para a Europa por falhar em diversos testes relativos à segurança operacional e, meses depois, proibida pelas autoridades norte-americanas de voar entre os dois países. Um desastre corporativo, que custou a vida de quase cem pessoas naquela triste tarde em Karachi.

EDIÇÃO ESPECIAL NOSTALGIA

- FLAPBACK: NOVA SÉRIE NOSTÁLGICA
AEROPORTOS BRASILEIROS
ESTRELANDO O GALEÃO
- TRIBUTO À PAN AMERICAN AIRWAYS
- FLIGHTCHECK RETRÔ VARIG MD-11



COMBUSTÍVEL QUE MOVE A AVIAÇÃO.

Líder no mercado brasileiro de combustíveis de aviação, a BR Aviation se consolidou, ao longo dos anos, como uma verdadeira parceira de quem está sempre voando. Presente em mais de 90 aeroportos, nosso foco é oferecer produtos e serviços de alta qualidade, sempre garantindo máxima segurança, pontualidade e excelência no atendimento.






Descubra um mundo de possibilidades.



- › FRETAMENTO EXECUTIVO
- › TRANSPORTE AEROMÉDICO
- › VENDAS DE AERONAVES
- › FBO E HANGARAGEM
- › MANUTENÇÃO DE AERONAVES
- › PEÇAS AERONÁUTICAS
- › AVIONICS E UPGRADES DE PAINÉIS
- › PINTURA E INTERIORES

 VOARAVIATION



 4000-2222