



EDIÇÃO ESPECIAL AVIAÇÃO EXECUTIVA



NBAA
2023



BLACKBOX
CONCORDE



FLIGHTCHECK
ARAJET



FLAPBACK
TBA PARTE 2



SÃO PAULO CATARINA AEROPORTO EXECUTIVO INTERNACIONAL. ABERTO 24H PARA O MUNDO.

OPERAÇÃO 24 HORAS,
SEM ESPERA PARA POUÇOS
E DECOLAGENS, PARA VOOS
DOMÉSTICOS E INTERNACIONAIS.



IMAGEM DO SÃO PAULO CATARINA AEROPORTO EXECUTIVO INTERNACIONAL



CONHEÇA MAIS
SOBRE O SÃO
PAULO CATARINA
AEROPORTO
EXECUTIVO
INTERNACIONAL

AEROPORTO À ALTURA DA AVIAÇÃO EXECUTIVA MUNDIAL.

- Criado dentro dos mais altos standards de segurança e qualidade
- Maior pista dos aeroportos executivos, com 2.470 m
- 50 mil m² de hangares e 50 mil m² de pátios
- Mais de 100 aeronaves hangaradas
- A 14 minutos de helicóptero de São Paulo e a 30 minutos de carro
- Operação IFR diurna e noturna 24/7



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

Parceria na
administração
operacional:

C.FLY
AVIATION

JHSF


SÃO PAULO
catarina
aeroporto
executivo
internacional



Global 7500

O ícone da indústria

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



BOMBARDIER

Exceptional by design

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 Internacional é publicada pela



voltando à normalidade

O título acima resume o sentimento da última edição do maior encontro de aviação de negócios do mundo, a NBAA. Sob o sol quente de Las Vegas, a sensação é a de que o mundo – finalmente – começa a retornar aos eixos, ao menos no que diz respeito ao ambiente desse setor específico da aviação. Uma equação mais equilibrada entre oferta e demanda começa a se fazer sentir de modo geral, embora ainda existam gargalos sensíveis junto à extensa cadeia de fornecedores e parceiros comerciais. Uma coisa é certa: o pior parece ter ficado para trás.

Nossa edição prossegue com um interessantíssimo Flight Check na mais nova companhia aérea a servir regularmente o Brasil: a Arajet, da República Dominicana. Os investidores que trabalham por trás dessa jovem empresa são profissionais sérios, experientes e competentes. Ela tem tudo para se firmar como uma nova força na aviação, baseada no Caribe, um fato que historicamente ainda está por se materializar. Voamos no 737 MAX 8 da empresa, e você vai conhecer detalhes desse serviço sem escalas entre Brasil e Santo Domingo. A matéria é assinada por nosso jovem e competente colaborador Fábio Passalacqua.

Nosso voo nostálgico, algo que sempre iremos manter como uma das tradições em nossas publicações, cobre a segunda parte que relembra a mais colorida de nossas empresas aéreas, a Transbrasil. Abrimos nosso arquivo com mais de 2,2 milhões de imagens e publicamos vários cliques inéditos, garimpados ao longo de décadas. Eles mostram simplesmente todas as variações de cores empregadas durante o período do padrão de identidade conhecido como "Energia Colorida", uma das mais brilhantes ideias do saudoso fundador da empresa, comandante Omar Fontana (1927-2000). Cada aeronave ostentava uma combinação distinta de duas cores que, a princípio, homenageavam diferentes matrizes energéticas: solar, petrolífera, eólica, nuclear etc. Esse padrão foi mantido, contudo, por pouco tempo, com 13 aeronaves pintadas e voando entre 1975 e 1979. Por essa razão, as imagens que a Flap traz agora são tão valiosas, pois capturam um breve e colorido momento em que os céus do Brasil ficaram ainda mais bonitos e surpreendentes.

No mais, seguimos com nossas colunas escritas por nosso grande time de colaboradores: a doutora Fernanda Ninow, que analisa com rara propriedade a aviação vista pelo lado jurídico; o radar do sempre atento, sempre conectado e sempre brilhante Lineu Carneiro Saraiva; a dobradinha de ouro de nosso editor-chefe Flávio Marcos de Souza com o grande Rodrigo Cozzato. Esses ases são apenas uma parte do "Time de Sonhos", que carrega com qualidade e dedicação a tradição desta publicação, fundada em 1962 pelo insubstituível Carlos André Spagat.

Um abraço,

Panda Beting



valeu capa

Um Dassault Falcon 8X mostra toda a elegância tipicamente gaulesa de suas linhas, em imagem fornecida pela própria fabricante. A bela aeronave trimotora é uma das integrantes da bem-sucedida linhaagem de jatos de grande porte da Dassault.



www.facebook.com/flapinternational
www.twitter.com/revistaflap
instagram.com/revistaflapinternational
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

- 05 **BEM-VINDO**
voltando à normalidade
- 10 **NOTAM**
notícias comentadas
- 22 **RADAR DO LINEU**
os highlights da comercial
- 26 **FERNANDA NINOW**
voando direito
- 28 **NBAA 2023**
as novidades vindas de Las Vegas
- 36 **FLIGHTCHECK**
a nova ligação com o Caribe
- 48 **FLAPBACK**
Transbrasil parte 2
- 60 **BLACKBOX**
o acidente do Concorde
- 62 **CHECKIN**
os visitantes do mês
- 64 **SPOTTING POINT**
imagens dos leitores
- 66 **ON APPROACH**
para a próxima edição



36



60



22



48

28



SEJA QUAL FOR A SUA NECESSIDADE, NÓS TEMOS A SOLUÇÃO.

Nós da TAM entendemos a real importância de sermos uma empresa completa, por isso, reunimos em nosso portfólio tudo o que você precisa. Representamos as principais marcas de aviação executiva no mundo, com a chancela de quem faz os melhores e mais tradicionais produtos no segmento. Ainda dispomos de uma ampla infraestrutura para garantir a melhor experiência e suporte para você e para a sua aeronave. São centenas de profissionais capacitados e empenhados em fazer da sua necessidade a nossa missão. Assim, você voa mais alto e chega muito, muito mais longe.



Fale com quem mais entende de aviação executiva no Brasil. Fale com a TAM Aviação Executiva:

☎ 11 2890-7800

🌐 www.tamaviacaoexecutiva.com.br

📱📺📺📺 tamaviacaoexecutiva

O maior e mais versátil portfólio de aeronaves executivas:

- Pistões
- Turbo-hélices
- Jatos
- Helicópteros



Treinamentos para pilotos e mecânicos pela FlightSafety



ÇÃO
UTIVA

- Atendimento doméstico e internacional (FBO)
- Fretamento
- Hangaragem
- Gerenciamento
- Administração de Aeronaves



O maior Centro de Serviços do segmento na América Latina, incluindo:

- Manutenção
- Pintura
- Venda de peças



REPRESENTANTE EXCLUSIVA



FlightSafety
INTERNATIONAL

TAM AVIAÇÃO
EXECUTIVA

© rodrigo cozzato



demanda doméstica nas alturas

Entre janeiro e setembro deste ano, a LATAM registou a marca de 24,3 milhões de passageiros transportados em voos domésticos, volume 18% superior ao mesmo período de 2022, quando foram transportados 20,6 milhões de pessoas. Segundo comunicado, a empresa se tornou mais eficiente e competitiva após a pandemia e tem crescido de forma sustentável. Desde 2021, foram 11 novos destinos inaugurados no Brasil.

“Queremos que cada vez mais brasileiros possam viajar de avião, por isso temos realizado investimentos sustentáveis e estratégicos em nossa operação, buscando sempre crescer onde há demanda potencial”, afirma Aline Mafra, diretora de vendas e marketing da empresa. De janeiro a setembro deste ano, a LATAM obteve no Brasil um crescimento de 12,7% na sua demanda doméstica em passageiros medida em RPK (passageiros-quilômetros

transportados) e ampliou em 12,3% a sua oferta doméstica de assentos medida em ASK (assentos-quilômetros oferecidos) na comparação com o mesmo período de 2022. Em setembro de 2023, a demanda de passageiros (RPK) de todo o grupo LATAM teve crescimento de 17,7% em relação ao mesmo mês do ano passado, e aumentou em 16,4% sua oferta de assentos (ASK). Na operação cargueira, a capacidade foi ampliada em 10,8%. 🌐

A Embraer comemora a marca de 10.000 horas voadas com seus C-390 Millennium na FAB (Força Aérea Brasileira), alcançada quatro anos após a entrada em

serviço do jato de transporte militar. Ao todo, são seis unidades em atividade, com uma disponibilidade operacional de cerca de 80% e taxa de conclusão de missão aci-

ma de 99%. A plataforma alia alta produtividade e flexibilidade de missões a baixos custos operacionais, uma combinação imbatível. Ele pode transportar 26 toneladas de carga a uma velocidade de 470 nós. A República Tcheca recentemente abriu negociações para ter duas unidades do C-390 em seu exército. Ela se torna a sexta nação e o quarto país-membro da OTAN na Europa a escolher a aeronave, seguida de Portugal, Hungria, Holanda, Áustria, além do Brasil. “Do projeto até a concepção, esse avião tem nos proporcionado muito orgulho. É por meio dele que a FAB já cumpriu e segue cumprindo as mais diversas missões de transporte, seja no Brasil durante a pandemia, seja fora, como a repatriação de brasileiros na Ucrânia ou Israel, ou lançando cargas na Antártida”, afirma o comandante da FAB, brigadeiro Marcelo Damasceno. 🌐

© embraer



10.000 horas de voo

O Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos registrou a movimentação de 214,4 mil toneladas de

cargas entre janeiro e setembro deste ano, das quais 102,3 mil toneladas representam itens importados, e 976,1

toneladas de cargas processadas por meio dos armazéns couriers. Por outro lado, a exportação totalizou 112,1 mil toneladas movimentadas, sendo 1.973 toneladas processadas nos mesmos armazéns. Somente em setembro, o aeroporto registrou a movimentação de 23,3 mil toneladas, das quais 10,9 mil toneladas se referem às importações. O terminal cargueiro do GRU Airport foi responsável por 43% de toda importação via aérea realizada no país, enquanto as exportações totalizaram 53% da movimentação, consolidando o aeroporto como o principal terminal logístico em termos de volume movimentado no país. Entre os produtos mais transportados estão itens do segmento automotivo, maquinário, fármaco e eletrônico. 🌐



A Textron Aviation entregou o 100º jato executivo Cessna Citation Longitude para um cliente de longa data. Os funcionários da empresa comemoraram o marco significativo com uma celebração especial na sede da empresa, em Wichita. O Longitude é igualmente projetado em torno da experiência do piloto,

conforto do passageiro e desempenho geral, entregando uma aeronave que faz jus à sua designação como o carro-chefe da família Citation de jatos executivos. Com um alcance de 3.500 milhas náuticas e carga total de combustível de 1.600 libras, o jato foi projetado para elevar as expectativas dos passageiros na classe

supermédica, oferecendo a cabine mais silenciosa, uma altitude de cabine baixa (4.950 pés), mais recursos-padrão e um conforto interior sob medida. Com capacidade para até 12 passageiros, incluindo um assento opcional para descanso da tripulação, o Longitude possui uma cabine com dois metros de altura. 🌐



Accelerate [Efficiency] Opportunity

E2 Profit Hunter. A aviação comercial está evoluindo rapidamente e proporcionando boas e novas oportunidades. Com uma redução de até 25% no consumo de combustível e as mais baixas emissões de carbono, nossa família de aeronaves E2 permite que as companhias aéreas entrem em novos mercados e lancem novas rotas com sustentabilidade, rentabilidade e rapidez.

embraercommercialaviation.com
#AccelerateOpportunity #E2ProfitHunter



 **EMBRAER**

NOTAM

notícias, fatos
e dados que valem
sua atenção



crescimento recorde

O Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, apresentou crescimento histórico na movimentação de passageiros em voos internacionais. Foram os melhores nove meses do aeroporto em termos de movimentação para o exterior, superando o total de pessoas que utilizaram o terminal em todo o ano de 2022, que foi de 721,7 mil. Entre janeiro e setembro, 838,6 mil pessoas passaram por lá, alta

de 69,6% quando comparamos com os nove meses do ano passado, com 494,3 mil. Pelas projeções da concessionária Aeroportos Brasil Viracopos, administradora do aeroporto, a movimentação de passageiros internacionais deve superar pela primeira vez na história, em um ano, a marca de um milhão de pessoas. O recorde anterior é de 2019, quando 977,5 mil pessoas passaram por lá. A partir de Viracopos

atualmente é possível viajar para Fort Lauderdale, Orlando (Estados Unidos), Lisboa (Portugal) e Paris (França). A concessionária tem negociado a abertura de novas rotas internacionais, tanto para passageiros quanto para carga. Considerando os voos domésticos e internacionais, Viracopos registrou um aumento de 10% na movimentação de viajantes nos nove primeiros meses do ano, com 9.502.049 passageiros. 🌍

A companhia árabe Saudia revelou recentemente o novo padrão de pintura que irá compor toda sua frota. A empresa decidiu reeditar o mesmo esquema de pintura dos anos 1970/80, com a cor verde predominante na fuselagem, cauda e motores. As cores azul e areia dão detalhes ao novo esquema visual. Todos os uniformes dos tripulantes técnicos e comissários, além dos produtos oferecidos a bordo, também foram revitalizados. A atualização está alinhada com uma ampla modernização estratégica pelo reino saudita. Atualmente, a companhia opera com uma frota de cerca de 140 aeronaves e pretende expandir uma rede que abrange mais de cem destinos. A Saudia afirma que o reino tem uma estratégia nacional de aviação que visa transformar a companhia aérea em um líder na indústria global e apoiar a ambição de trazer 330 milhões de visitantes para o país até o final da década. 🌍



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**

NOTAM

notícias, fatos
e dados que valem
sua atenção



© embraer

A Embraer testou com sucesso dois voos feitos com 100% de SAF (da sigla em inglês combustível sustentável de aviação), um no Phenom 300, outro no Praetor 600, realizados em Melbourne, nos Estados Unidos. Eles forneceram informações significativas sobre o desempenho dos sistemas do motor ao utilizar misturas de até 100% de SAF, fornecidas pela World Fuel, e em parceria com a Honeywell Aerospace, Pratt & Whitney

Canada, Parker e Safran. Para a Embraer, a utilização do SAF é fundamental para seu compromisso com a sustentabilidade e demonstra a determinação da empresa em adaptar seus produtos atuais para serem mais sustentáveis. "É um passo importante, à medida que nossos operadores estão cada vez mais interessados e fazendo uso desse combustível", explica Michael Amalfitano, presidente e CEO da Embraer Aviação Executiva. O

SAF é uma fonte de energia renovável que pode reduzir as emissões de gases de efeito estufa em até 80% quando comparado ao combustível atual. Atualmente, todas as aeronaves da Embraer são certificadas para voar com misturas de até 50% de biocombustível. A meta da empresa é que suas operações sejam neutras em carbono até 2040 e apoiar a meta do setor aeroespacial de zerar as emissões até 2050. 🌱

A Dassault Aviation está de mudança. A empresa deixa seu hangar no Aeroporto de Sorocaba e vai para o São Paulo Catarina Aeroporto Executivo Internacional a partir do início do ano que vem. As novas instalações terão aproximadamente 3.600 metros quadrados de área útil e escritórios, e a capacidade de acomodar até cinco aeronaves Falcon simultaneamente. Ou ainda receber o 10X, jato de ultralongo alcance de grande porte e que está em desenvolvimento. O futuro centro da Dassault será capaz de realizar manutenções de nível B para os Falcon 2000 e 7X, manutenções de linha e a maioria das inspeções nos Falcon 50, 900 e 2000, bem como Avaliações Pré-Compra. O local terá certificações da Anac, Easa e FAA, além de autoridades da Argentina, Bermuda e Uruguai. A Dassault continuará com o suporte AOG (Aircraft On Ground), capaz de fornecer uma resposta móvel rápida

e direta a qualquer aeronave na América do Sul. Com um amplo estoque de peças, o serviço promete colocar um Falcon de volta no ar no menor tempo possível. O Catarina é o primeiro aeroporto dedicado

integralmente à aviação executiva e fica a pouco mais de 60 quilômetros da capital paulista. Tem pista de 2.470 metros homologada para aproximação por instrumentos e funciona 24 horas por dia. 🌐



© dassault

 **Crafted in Switzerland**



PC-24
THE CRYSTAL CLASS



 **PILATUS** 

O NOVO PC-24 CHEGOU: MAIS ALCANCE, MAIS CARGA ÚTIL, MAIS POSSIBILIDADES...

A Pilatus Aircraft apresenta as novas características do Jato SuperVersátil, agora com alcance máximo com seis passageiros de 2.000 milhas náuticas (3.704 quilômetros). Uma série de novas comodidades de interiores também foram incorporadas no PC-24, incluindo um amplo divã lateral com 1,98 m de comprimento, que pode ser convertido em uma cama durante o voo, e um novo sistema de gerenciamento de cabine (iCMS) com controlador de tela touchscreen de 10".

Entre em contato com a Synerjet e saiba mais sobre o novo PC-24.

www.pilatus-aircraft.com



Mais informações: 11 3199.0650

 www.synerjet.com  /synerjet

NOTAM

notícias, fatos
e dados que valem
sua atenção

© tramontina



van de ferramentas para aviação

Ao longo dos últimos anos, a frota de aviação executiva cresceu em toda a América Latina, em especial no Brasil, sendo um dos países com a maior desse tipo no mundo. Tantos aviões em operação, no entanto, requerem manutenção de qualidade. Pensando em atender esse segmento, a Tramontina PRO desenvolveu uma van exclusiva, que traz em seu interior uma série de ferramentas de alta performance necessárias para a manutenção, bem como o Carro Organizador Inteligente (foto), equipamento tecnológico que possui sistema de gerenciamento e leitura de imagem. A van possui organizadores modulares, chaves de aperto e fenda, alicates, martelos, marreta e ferramentas isoladas IEC 60900. São 19 vans atualmente, estrategicamente alocadas país a fora. Para mais informações sobre o produto ou receber uma visita técnica, basta entrar em contato pelo endereço: <https://global.tramontina.com/pro/visitas-tecnicas>.

A LATAM Cargo inaugurou em outubro a rota Amsterdã-Curitiba, com a oferta de cem toneladas semanais em cada direção, tornando mais dinâmico o transporte de fármacos e cargas gerais com voos diretos entre as duas regiões. São dois voos semanais, às terças-feiras e sábados, operados pelos Boeing 767-300F. A rota faz escalas em Frankfurt, na Alemanha, e Miami,

nos Estados Unidos, de onde também é possível o envio de cargas. O novo voo é estratégico à rede de transporte de carga e tem como objetivo fortalecer a conexão entre Europa e a América do Sul. "Cada rota que inauguramos é uma nova porta para o comércio do mundo com o Brasil. Temos ampliado nossa conectividade, principalmente com a América, e agora conectamos

com mais agilidade também o mercado europeu com o Sul do Brasil", explica Otávio Meneguette, diretor da LATAM Brasil. A empresa voa atualmente para 53 destinos no país e outros 19 no exterior. Cerca de 90% de suas cargas são despachadas nos porões dos aviões de passageiros. A frota dedicada de cargueiros é de 18 unidades do Boeing 767-300F.



nova rota cargueira

© rodrigo cozzato

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.LIDERAVERIAO.COM.BR



VOANDO, CRESCENDO, EVOLUINDO

Leasing Bradesco

Se é importante para você,
é prioridade para nós.

Entre nós,
você vem primeiro.







ARGENTINA

Aerolíneas Argentinas

Incorporou o Boeing 737 MAX 8 LV-KKD (43564, ex-OE-LLD), que nos primeiros dias de setembro estava em Goodyear, nos Estados Unidos, passando por revisão, antes de ser trasladado de lá para Punta Cana e Buenos Aires/Ezeiza. Também de Goodyear partiu para a Argentina o LV-KKE, Boeing 737 MAX 8 (60135, ex-OE-LLB).

Recebeu nos primeiros dias de outubro o Airbus A330-200 LV-KHU (1223, ex-N623AC) e confirmou a encomenda de 12 Embraer E195-E2, que serão entregues em 2024 (2), 2025 (5) e 2026 (5). Vai operar durante o verão, duas vezes por semana, entre Mar del Plata e Montevidéu, atendendo à forte demanda do turismo. A partir de 2 de janeiro, vai voar entre Montevidéu e San Carlos de Bariloche duas vezes por semana. Entre 18 de dezembro e final de março de 2024, a empresa vai voar entre Buenos Aires/Ezeiza e Salvador com os Airbus A330-200, cinco vezes por semana.

Alas La Rioja

Suas operações foram encerradas recentemente. Até então utilizava um Embraer ERJ145 da American Jet.

Andes Líneas Aéreas

Para continuar sua operação, deverá apresentar aos seus credores, brevemente, uma proposta consistente.

JetSMART

Deverá incorporar em breve mais um Airbus A320, que virá da empresa mãe, do Chile.

Flybondi

Recebeu o Boeing 737-8Q8 LV-KJE (30700, ex-2-HOWW), que foi trasladado de Haikou Meilan para New Chitose, Anchorage, San Antonio, Lima e Buenos Aires/Ezeiza. Também recebeu o Boeing 737-8Q8 (33007, ex-2-FZUA), trasladado pela mesma rota do LV-KJE. Anunciou que com a chegada de três aeronaves recentemente, poderá aumentar suas frequências para três destinos brasileiros, Florianópolis, Rio de Janeiro e São Paulo, e, simultaneamente, continua desenvolvendo seu projeto de vir a operar voos domésticos no Brasil com a criação de uma subsidiária.

BOLÍVIA

Boliviana de Aviación

No final de outubro, o Airbus A330-243 (1306, ex-2-HXFD) estava sendo testado em Woensdrecht, na Holanda, já nas cores da empresa. Riberalta em breve deverá se tornar o novo destino da empresa. Anúncios foram colocados na imprensa local para contratação de agentes de tráfego, auxiliares de rampa, dentre outras funções.

Ecojet

Tem discutido com as autoridades da Bolívia e do Brasil seu projeto de ligar os dois países. Além disso, está em contato com a Embraer para adquirir novas aeronaves para sua frota.

Nella Airlines

O Embraer E190STD CP-3133 (00593) que estava em manutenção com a Embraer, em Sorocaba, foi matriculado PP-ACU e em seguida trasladado para Gavião Peixoto. Também o CP-3130 (00600) foi rematriculado e trasladado como PP-ABU de Sorocaba para Gavião Peixoto.

BRASIL

Azul

Recebeu o ATR 72-600 PR-YXC (1667, ex-F-WWEM), que foi trasladado de Toulouse para Lanzarote, Sal e Natal, e devolveu o ATR 72-600 PR-AQW (1232, ex-CS-DJC), que foi levado de Belo Horizonte/Confins para Billund, na Europa, com escalas em Natal, Ilha do Sal e Faro. Também para Billund foi levado o ATR 72-600 PR-AGK (1294).

Braspress Air Cargo Transportes Aéreos

Reservou as matrículas PS-BPA e PS-BPB para os Boeing 737-4M0(BDSF) com números de construção 29206 (ex-OE-IAP) e 29207 (ex-OE-IAQ).

Embraer

Entregas recentes: E175LR N764YX (00949, ex-PR-EAY), N765YX (00950, ex-PR-CAH), N766YX (00951, ex-PR-CDE) e N767YX (00952, ex-PR-EDE) para a Republic Airways. E175LR N661QX (00955, ex-PR-CBU), entregue à Alaska Horizon na pintura especial "Washington State Cougars", e o N662QX (00956, ex-PR-CDQ), na pintura especial "Washington Huskies". E175LR 5N-CCM (00938, ex-PR-ECJ) para a Overland Airways, da Nigéria. E195-E2 C-GZQB (20101, ex-PR-EBP), C-GZQC (20102, ex-PR-EBU), C-GZQE (20103, ex-PR-EBW), C-GZQF (20104, ex-PR-ECD) e C-GZQG (20105, ex-PR-ECL) para a Porter Airlines, do Canadá.

Gol

Devolveu o Boeing 737-8EH PR-GUQ (39604), que foi trasladado de Belo Horizonte/Confins para Miami e Goodyear. Também o Boeing 737-76N PR-VBU (29905) foi devolvido e levado para o Arizona, assim como o PR-GTL, Boeing 737-8EH (34962) trasladado de Belo Horizonte/Confins para Miami, onde será convertido em cargueiro. De Confins para Miami e Victorville, foi trasladado o Boeing 737-85R PR-GZK (36554), sendo devolvido. O Boeing 737-8EH PR-GGK (35065) foi convertido em cargueiro e trasladado de Xangai para Cingapura, Dubai, Sofia e Ilha do Sal. Foi rematriculado PS-GFF.

LATAM

O Boeing 767-32W PT-MUG (32888) foi levado de São Paulo/Guarulhos para Miami e Marana para passar por manutenção, retornando ao Brasil em seguida, por Belo Horizonte/Confins. O Airbus A320-233 PR-MBT (2014) foi trasladado de São Carlos para Belém, Miami e Coolidge Municipal



Airport, onde será desmontado. Recebeu seu primeiro Airbus A321-271NX, o PS-LBB (11531, ex-D-AVXP), que foi trasladado de Hamburgo/Finkenwerder para a Ilha do Sal e Fortaleza. É a primeira aeronave do tipo de uma encomenda total de 76 aeronaves que serão operadas pelo grupo. Incorporou também à sua frota o Airbus A320-271N PR-XBP (11629, ex-F-WWBK), que foi trasladado de Toulouse para Fortaleza e São Carlos.

Modern Logistics

Recebeu em setembro seu primeiro Boeing 737-800F, o PP-YBF (33566), que foi trasladado da China para o Brasil como 2-BPDK, já na pintura completa da empresa. A aeronave ainda passa por ajustes antes de entrar em operação na malha da Modern.

Serviços internacionais

A TAP Air Portugal anunciou que até maio do próximo ano vai aumentar de 81 para 90 as frequências semanais entre Portugal e Brasil. A Arájet, da República Dominicana, iniciou em setembro suas operações entre Santo Domingo e São Paulo/Guarulhos com Boeing 737 MAX 8. A Anac autorizou a South African Airways a voltar a operar de Johannesburg e Cape Town para São Paulo/Guarulhos.

CHILE

Aerovias DAP

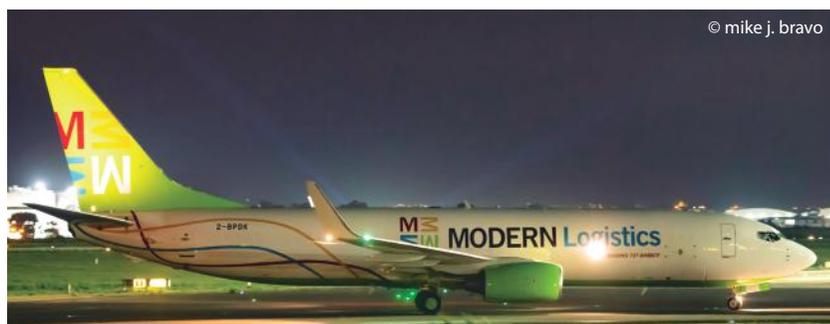
Recentemente o BAe RJ100 CC-DHS (3245, ex-M-ABOT) foi visto em Santiago, sendo testado em voo, antes de ser colocado em operação.

JetSMART

Em conjunto de sua subsidiária peruana, promoveu ajustes em suas malhas para melhorar o aproveitamento e a integração dos voos.

LATAM

A Ilha de Páscoa volta a ser servida por voos diários da empresa, suspensos desde a pandemia. Também retomou as operações na rota Santiago-Cusco, no Peru, com três frequências semanais. Incorporou à frota o Airbus A320-214 CC-BLM (8561, ex-VP-COW), que foi trasladado de Victorville para Guayaquil. Recebeu os Boeing 787-9 CC-BGQ (38470), que voou direto de Charleston para Santiago, e o CC-BGW (63316), que foi trasladado na rota Abu Dhabi-Madri. Enquanto isso, o Boeing 787-8 CC-BBF (38476) teve a cauda removida em Bogotá como parte dos reparos pelo incidente



© mike j. bravo

sofrido em 7 de maio deste ano. Pela rota Victorville-Guayaquil, recebeu os Airbus A320-214 CC-BLL (8485, ex-VP-COK), CC BLO (8657, ex-VP-COX) e CC-BLP (8716, ex-VP-COY).

Serviços internacionais

A Aeromexico está reativando a rota Cidade do México-Santiago, suspensa desde abril deste ano. A rota será operada cinco vezes por semana com Boeing 787-8.

SKY Airline

A partir de dezembro, passa a operar as novas rotas Puerto Montt-Concepción e Puert Montt-Temuco, com quatro e três frequências semanais, respectivamente.

COLÔMBIA

Aer Caribe

Solicitou autorização para voltar a operar regularmente para Quito e Guayaquil, no Equador, com voos cargueiros, como já fez no passado.

Aerosucre

Recebeu o Boeing 737-3M8(F) HK-5439 (24023, ex-N281GE), que foi trasladado de Opa Locka para Bogotá. Estuda a possibilidade de incorporar Boeing 737-800F à sua frota de cargueiros.

Avianca

Continua incorporando novas aeronaves à sua frota, como os Airbus A320neo HK-5353 (10136), HK-5365 (10459), HK-5366 (10482), HK-5367 (10487), HK-5368 (10409), HK-5390 (10691) e HK-5388 (10693). O A320neo N920AV (11654, ex-F-WWDK) foi trasladado da fábrica, em Toulouse, para Goose Bay e San José, na Costa Rica. O HK-5353 foi trasladado de Bogotá para Guatemala para ser pintado, para onde também foi o Airbus A320-251neo HK-5390. Mais um Airbus A320-251N foi incorporado, o N930AV (11685), que foi trasladado de Toulouse para Goose Bay e Medellín. O Airbus A330-243 N342AV (1342, ex-F-WWCK) foi

trasladado de Medellín para Miami e Mobile para ser convertido em cargueiro pela empresa EFW. Está encerrando a utilização de Airbus A319 em sua frota e estendeu seu contrato com a Wamos Air, da Espanha, para utilização de um Airbus A330-200, que está baseado em San Salvador. Revelou sua nova marca, que agora apresenta o nome da empresa sem o A maiúsculo, passando a ser "avianca".

JetSMART

Continua avançando o projeto de certificação da empresa e em breve deverá entrar em operação.

LATAM

Depois de ser convertido em cargueiro em Paya Lebar, o Boeing 767-316F CC-BDA (40978) retornou à frota, agora como N566LA. Também o Boeing 767-316F N568LA (42214, ex-PT-MSY) foi convertido e incorporado à frota.

Satena

Como outubro é o mês de conscientização do câncer de mama, a empresa pintou o ATR 42 HK-5430-X de cor-de-rosa. Está iniciando operações na rota Bogotá-Valencia com Embraer ERJ145. Está ativando as novas rotas ligando Medellín com Montelíbano, Caucasia e El Bagre, além da rota Apartadó-San Andrés, todas com Embraer ERJ145.

Wingo

Está inaugurando a rota Medellín-Santa Marta, com quatro frequências semanais. É a oitava inaugurada este ano.

EQUADOR

Avianca

Assim como as demais empresas do grupo, tem tido aumentos consideráveis na demanda, o que justifica o aumento de frequências e criação de rotas, além de incorporar novas aeronaves. Alterou seu voo Quito-Cancún, que agora passa a operar três vezes por semana.

Equair

Inaugurou a rota Quito-Catamayo, na província de Loja, com doze frequências semanais, com os Boeing 737, e a rota Quito-El Coca, com seis frequências semanais, com duração de 25 minutos de voo. Apesar dessas novidades, em 30 de setembro anunciou a suspensão de todas as suas atividades. As concorrentes Avianca e LATAM ofereceram proteção aos passageiros da Equair durante todo o mês de outubro, desde que haja espaço disponível a bordo de suas aeronaves.

LATAM

A partir de 31 de janeiro, vai deixar de operar a rota Guayaquil-Bogotá, atualmente feita pelos Airbus A319.

Recorde histórico

Agosto marcou um recorde na história do país, quando o número de passageiros internacionais chegou a 444.479. E para o próximo dezembro, já projeta números ainda maiores, tudo isso graças em parte a mudanças na legislação relativa a impostos, além de acordos firmados com países como Estados Unidos, Panamá, Chile e República Dominicana.

Serviços internacionais

A espanhola Iberia estará reforçando suas operações no país para o próximo verão, quando passará a voar sete vezes por semana entre Madri e Quito, e cinco vezes por semana entre Madri e Guayaquil. A também espanhola Air Europa, a partir de dezembro, vai voar cinco vezes por semana entre os dois países. A Copa Airlines, do Panamá, está voando da Cidade do Panamá para Manta, sendo esse o primeiro serviço internacional dessa cidade.

GUIANA FRANCESA

Air Guyane Express

A empresa Fly Guyane divulgou em setembro proposta de aquisição da Air Guyane Express, além de incorporar seus 78 funcionários. Em seguida, pretendia realizar os investimentos necessários para recolocar em condições de voo três dos quatro Let-410. No entanto, as negociações não prosperaram e, no início de outubro, entrou em processo de licitação, encerrando suas operações após 21 anos. Imediatamente, a atual diretoria iniciou negociações com um empreendedor local para criar uma nova empresa aérea no país.



PERU

ATSA Airlines

O Antonov Na-32A OB-1692-P (2602) foi entregue como UR-UZQ para Xena LLC. e trasladado de Lima para Trencin, na Eslováquia.

JetSMART

O Airbus A320neo CC-AWO (9476) foi transferido da empresa mãe, tornando-se a quinta aeronave da frota. Solicitou autorização para criar voos ligando Lima com Quito e Guayaquil, as duas rotas com sete frequências semanais, todas com Airbus A320neo.

LATAM

Foi autorizada, por um período de cinco anos, a operar na Venezuela, inicialmente com voos diários na rota Lima-Caracas. A partir de dezembro até 31 de janeiro, vai passar a voar em Lima e Madri com Boeing 767-300 em substituição aos Boeing 787-9. Os voos Lima-Cidade do México estão sendo operados pelos Airbus A320-200 em substituição aos Boeing 767-300.

Serviços internacionais

A Air France, no período de 8 de janeiro até 5 de fevereiro, voltará a operar diariamente entre Paris e Lima. A norte-americana Spirit Airlines deve retomar em dezembro deste ano seus voos entre Fort Lauderdale e Lima, diariamente, com Airbus A320neo.

SURINAME

Fly All Way

Já está operando voos charter entre Georgetown e Toronto usando Airbus A320 da canadense Jetlines.

Surinam Airways

Recebeu o Boeing 737-8Q8 PZ-TCX (30711, ex-VP-CZK), que foi trasladado de Pinal Airpark para Paramaribo no final de setembro.

URUGUAI

Serviços internacionais

Entre novembro de 2023 e março de 2024, a American Airlines vai operar de Miami para Montevidéu com os Boeing 787-8.

VENEZUELA

Avior Airlines

Após quatro anos, a empresa retoma seus voos entre Caracas/Maiquetia e Curaçao, inicialmente com duas frequências semanais.

Conviasa

Depois de onze anos fechado ao público, o Aeroporto Juan Vicente Gómez, em San Antonio del Táchira, voltou a ser utilizado na ligação com Caracas. Serão duas frequências semanais operadas pelos Embraer E190. O Airbus A340-642 YV3554 (615, ex-EP-MMR) foi testado em Teerã antes de ser entregue à empresa. Inaugurou recentemente a rota Caracas-Bridgetown com os Embraer E190. Anunciou que a partir de dezembro vai passar a voar de Caracas para Quito e Guayaquil, quatro vezes por semana.

Estelar Latinoamerica

A exemplo da Conviasa, também operou um voo experimental para San Antonio del Táchira. Com o Boeing 737-300 YV642T, voou de Caracas e já se prepara para iniciar seus voos, três vezes por semana. Vai arrendar em wet-lease um Airbus A350-900 da Iberjet, da Espanha, para ser utilizado na rota Caracas-Madri a partir da metade de novembro.

Rutaca

Em novembro, irá inaugurar a rota ligando Barquisimeto com a Ilha de Curaçao, duas vezes por semana, com Boeing 737-300.

Serviços internacionais

A portuguesa TAP anunciou a intenção de inaugurar a rota Lisboa-Caracas, com escala na Ilha da Madeira.



GO BEYOND

TRANSFORME OS DADOS EM AÇÃO

Nossa solução FAST™ auxilia você a tomar decisões informadas e a otimizar as operações por meio de inteligência de dados de voo completa e sem fio, minutos após o desligamento do motor. Ajuda a ver os pequenos detalhes, bem como a visão geral, para que você possa se manter à frente do jogo.

EXPLORE NOSSAS SOLUÇÕES DIGITAIS EM [PRATTWHITNEY.COM/FAST](https://prattwhitney.com/fast)

PT660 YEARS

1 Billion flight hours across general, business & regional aviation, helicopters, and auxiliary power units

1B HOURS
OF FLIGHT

Fim de ano chegando e com ele se aproximam os feriados, as férias escolares e o veraneio... período que historicamente movimentada, e muito, os aeroportos. Por isso é oportuno lembrar de algumas dicas para que os usuários do transporte aéreo estejam bem-orientados e evitem contratempos para essa época, que deve ser de lazer e descontração. Para melhor explicar essa relação de consumo, vamos do começo.

Feita a pesquisa de preços das passagens, é importante observar se todas as informações sobre o produto e serviço estão disponíveis, pois é dever da empresa ser transparente na sua oferta, fornecendo detalhes completos do produto e/ou do serviço. Registre-se que todas as informações sobre os serviços e as regras de transporte aéreo das empresas que operam no Brasil devem ser apresentadas pelas companhias por escrito, em língua portuguesa, de forma clara e objetiva.

Se houver omissão, informação equivocada ou publicidade mal redigida que dê margem à dupla interpretação, será responsabilidade da empresa cumprir a oferta que for mais vantajosa ao consumidor. De acordo com as regras aplicáveis para a relação de consumo, as empresas aéreas deverão apresentar o valor total do serviço, discriminando todas as taxas, tributos e tarifas incluídas. Isso permite que os passageiros saibam o preço final de sua passagem no ato da compra.

Nos casos de passagens promocionais, é imprescindível que o consumidor fique atento às regras vinculadas a essa tarifa. É que geralmente as promoções possuem condições específicas, não utilizadas nos demais casos. Cite-se, por exemplo, regras menos flexíveis para cancelamento, alteração, reembolso e multa.

Outro item que merece cuidado é o tempo do deslocamento considerando as escalas e conexões. É que

dependendo dos períodos nesses trechos os valores das passagens são menores, o que pode ser mais interessante para o consumidor que não tenha tanta pressa para chegar ao seu destino. Por outro lado, é fundamental observar cada detalhe do itinerário para não alegar desconhecimento sobre informações previamente publicadas pela companhia, especialmente sobre o tempo de espera entre escalas e conexões. Em tais casos, certifique-se da necessidade de troca de aeroportos ou aeronaves, pois isso geralmente é de responsabilidade do passageiro. Além de considerar as regras de cancelamento, alterações e reembolso, é importante verificar quais serviços estão incluídos em cada tipo de tarifa. Alguns perfis tarifários podem incluir despacho de bagagem, marcação antecipada de assento e serviço de bordo, itens que devem apresentar os custos discriminados do valor da passagem.

Além das regras mencionadas, existem várias outras considerações importantes que merecem atenção do passageiro antes de contratar o serviço de transporte aéreo, tais como as regras para transporte de animais de estimação ou animais de suporte emocional, a correção de dados pessoais, a apresentação de documentos. E se mesmo com todo o cuidado o passageiro tiver problema? Em primeiro lugar procure a empresa aérea para tentar resolver o impasse. Se não for possível a solução, recomendam-se os canais de proteção aos direitos do consumidor, tal como o site www.consumidor.gov.br, que oferece um serviço gratuito de comunicação entre o consumidor e as empresas aéreas com o objetivo de solucionar conflitos. A busca pelo consenso sempre é mais interessante do que a judicialização. Conhecer as regras contribui para fazer da sua viagem a melhor de todas as experiências.



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

Entre em contato:
fernandaninow@yahoo.com.br



CorporateCare[®] Enhanced

Whether it's standard maintenance or rescuing a customer from an AOG situation - we are always going the extra mile to make sure you're on time. Even if this requires to bring our inflatable engine hangar and our On-Wing care specialist to a remote airfield to avert a missed trip.

With CorporateCare[®] Enhanced you have the peace of mind that everything is covered.

Leading availability

rolls-royce.com

NBAA 2023



na proa da NORMALIZAÇÃO

texto e fotos: Panda Beting

Os céus cristalinos e as montanhas de Nevada formaram um lindo cenário para as últimas novidades da aviação de negócios em sua feira mais importante, a NBAA. Como é tradição, Flap esteve em Las Vegas para cobrir o evento, que atrai 20.000 participantes e mais de 800 empresas em exibição.



Céus azuis para o segmento que aposta em uma aviação de negócios cada vez mais verde. Com uma oferta de combustível de aviação sustentável (SAF) recorde, disponível nos três aeroportos que movimentaram o encontro na região de Las Vegas, a NBAA mostrou que o mercado vai bem, mas cada vez mais atento às demandas ambientais. A emissão neutra de gases poluentes em 2050 continua firme na proa do setor, que ainda assim vem sofrendo ataques constantes e crescentes de ativistas do meio ambiente, sobretudo na Europa. Responsável por apenas 0,04% da emissão de gases de efeito estufa, o segmento nos Estados Unidos não sofre tanto com a sanha dos verdes. Mas

nem por isso descuida de suas obrigações e responsabilidades. A Rolls-Royce, por exemplo, testou um motor Pearl 700 tracionado com 100% de combustível obtido por meio da matriz de hidrogênio. A meta é conseguir a produção seriada, em até 12 anos, de uma nova geração de motores capazes de operar somente com esse tipo de combustível, tanto para a aeronaves executivas como para o segmento de aviação comercial.

O que deu o tom geral da edição 2023 da NBAA foi a constatação de que a aviação executiva começa a dar sinais definitivos de que as distorções provocadas pela covid-19 estão mesmo ficando para trás. A Honeywell divulgou um estudo que apon-

ta a venda de 8.500 jatos executivos para os próximos dez anos, avaliados em US\$ 278 bilhões de dólares a preços atuais. O mercado começa a perder o aquecimento exagerado de demanda, consequente à pandemia global. Anderson Markiewicz, diretor de vendas da Líder Aviação, exemplificou que os preços de aeronaves usadas “começam a retornar a patamares mais racionais, depois dos excessivos aumentos experimentados após a covid-19. É um cenário mais realista, que traduz uma diminuição gradual na procura, com os preços começando a cair, ainda que gradativamente. Ainda existe ágio para vários modelos usados, pois a espera pela entrega de aeronaves novas de fábrica até agora mostra filas que vão levar alguns anos para a sua normalização”, explica o experiente executivo.

Um grande desafio para que as coisas voltem ao seu lugar continua sendo os obstáculos encontrados nas cadeias de produção. Muitas empresas do setor, subcontratadas pelas cinco grandes fabricantes (Bombardier, Dassault, Embraer, Gulfstream e Textron) e demais montadoras, ainda não conseguiram retomar plenamente suas entregas. David Rosenberg, CFO da Textron, afirma: “Adorariamos construir mais aviões, mas os problemas



mockup do HondaJet Echolon (fotos acima), que começará a ser entregue em 2030 e já tem mais de 40 encomendas, e o "off road" PC-24, da Pilatus, que recebeu atualizações de performance e de interior



PROFICIENT IS CAPABLE. PREPARED IS UNSHAKABLE.



FlightSafety
INTERNATIONAL

There's training to check a box and training for excellence. When training to meet a requirement, the result is proficiency. When crew train with the best—to be the best—skills are sharpened, preparing them for anything. It's like this: Proficient is capable. Prepared is unshakable.

Do you want your pilot to be proficient or prepared?

Call +1.201.584.8262 today or visit FlightSafety.com



com nossos fornecedores nos impedem de acelerar a produção. O lado positivo é que esse cenário confere certo equilíbrio entre oferta e demanda”. O vice-presidente da Embraer para aviação executiva, Michael Amalfitano, endossa: “A consequência é mais disciplina nos preços, uma retomada gradual dos ritmos de produção e, desse modo, o setor como um todo consegue se manter mais saudável e racional”.

O mercado acredita que, ao longo de 2023, 730 novos jatos serão entregues. Para efeito de comparação, em 2022, 712 jatos executivos novos foram construídos e entregues em todo o mundo. Desse total, 64% ficarão nas mãos de clientes norte-americanos. A divisão por categorias mostra 37% de modelos maiores em tamanho e alcance; 29% desenhados para etapas e porte médios; 34% dos modelos de menor alcance e dimensões. Em 2022, a lista dos dez mais vendidos mostra que 96 unidades foram de todos os modelos da Gulfstream somados; 90 Cirrus Vision Jet (maior modelo em vendas individuais em qualquer categoria); 70 jatos da Bombardier, somando todos os modelos; 50 Bombardier 350/650; 42 Cessna Citation Latitude; 42 Embraer Phenom 300E; 40 Pilatus PC-24; 35 Cessna Mustang M2; 32 Dassault Falcon somados todos os modelos; e em décimo posto, empate entre os Cessna CJ3+ e CJ4 com 29 unidades cada. Os dados são da GAMA (General Aviation Manufacturers Association).

A Airbus Corporate Jets apresentou o ACJ Two-Twenty, baseado no Airbus A220-100 de uso nas linhas aéreas. Visitamos essa que pode ser considerada a maior novidade do setor e ficamos surpresos com o espaço dessa nova plataforma. Por aproximadamente US\$ 80 milhões, preço equivalente ao dos concorrentes da Bombardier e Gulfstream, os clientes dispostos a investir nessa nova aeronave poderão



entre as novidades, como a atualização do Embraer Phenom 100EX, e o espaçoso interior do ACJ Two-Twenty (fotos acima) chamaram atenção os eVTOL, como o Wisk, que deve entrar em operação no ano que vem

contar com um jato cuja área de cabine é quase 50% maior que os "Big Jets" hoje comercializados no mercado. Segundo o diretor de marketing da ACJ, Luis Manuel Barraón, nasce uma nova categoria de aeronaves que concilia etapas longas (até 5.650 milhas náuticas) a grandes cabines, com níveis de espaço e conforto até então inexistentes pelo preço oferecido. Barraón cunhou o termo "xtra large bizjet".

Já que o assunto é jatos grandes, a Gulfstream foi a grande ausência, pois não trouxe suas aeronaves nessa edição 2023.

Sua concorrente direta, a Bombardier, não se fez de rogada e compareceu em peso, exibindo orgulhosamente o Global 7500 de número 150 a deixar sua linha de produção. Longe dos céus de Nevada, o único protótipo do novíssimo Global 8000 chamou atenção por ter ultrapassado a barreira do som durante um voo de testes. Segundo o fabricante, é a primeira vez que uma aeronave executiva rompe essa marca mítica. O CEO da companhia, Eric Martel, anunciou mais de 200 aeronaves na carteira de pedidos, afirmou que o ano

serviu para diminuir o tamanho da dívida do fabricante em mais de US\$ 1 bilhão e se mostrou satisfeito e otimista com as perspectivas para 2024.

A Dassault mostrou o mock-up do novíssimo Falcon 10X, sua maior aeronave, que deve entrar em serviço em 2025. Satisfeita com o início iminente das entregas do Falcon 6X, bem como com a robusta demanda para o último jato trimotor ainda em fabricação, o Falcon 8X.

No mercado de jatos leves, muitas novidades. A maior foi o lançamento do Honda-



a Cirrus já entregou 500 Vision Jet SF50

Falcon 8X, Boeing 737BBJ e motor PT6, da Pratt & Whitney (fotos abaixo): NBAA reúne o que há de mais atual na aviação executiva



Jet Echelon, que chega com a promessa de desempenho de “midsize” por preço e custos operacionais de um light jet, com velocidade, espaço e alcance para voar de costa a costa nos Estados Unidos. Já há mais de 40 pedidos de compras, com entregas a partir de 2030. As atenções todas se concentraram nesse novo modelo. Um mock-up de tamanho real mostra as novidades. A Pilatus apresentou uma série de melhorias no modelo PC-24, que agora oferece mais 200 milhas náuticas de alcance (chegando a 2.000), além de 300 quilos de peso máximo adicional. Aperfeiçoamentos no interior fazem parte desse pacote de atualizações, que ultrapassam mil diferentes mudanças em relação às versões atuais.

A encomenda de 1.500 modelos Cessna Citation por parte da NetJets também foi um feito notável para a Textron. Os modelos adquiridos são o Longitude, Latitude e o recém-lançado Ascend, que é o antigo Citation XLS+ rebatizado e aperfeiçoado. O valor do negócio supera US\$ 32 bilhões e as entregas devem levar cerca de 15 anos. Nos últimos 40 anos, a NetJets recebeu mais de 800 Citation de diferentes modelos e versões. Em maio passado, a companhia anunciou a compra de 250 Embraer Praetor 500, avaliados em US\$ 5 bilhões, com entregas começando em 2025.

Por falar na Embraer, a maior novidade foi a apresentação do recém-certificado Phenom 100EX (Anac, FAA e Easa, todos no mesmo dia), quarto modelo da família. Com redução de peso de 190 libras, o interior foi remodelado, oferecendo novos níveis de conforto e até 24 opções de acabamento. Um novo sistema de segurança, o ROAAS (Runway Overrun Awareness and Alert System), foi incorporado ao sistema Garmin 3000, que é padrão no 100EX. Cinco vezes por segundo, o sistema analisa os dados no momento da aproximação e pouso, em tempo real, e indica aos pilotos se existir alguma possibilidade de excursão de pista. As vendas dos outros modelos continuam muito bem, indicou Ricardo Carvalho, diretor de vendas e engenharia da Embraer Executive Jets: “Esperamos o final do ano para poder confirmar doze anos consecutivos de liderança mundial em vendas com nosso Phenom 300 em sua categoria”, afirmou.

A Boeing Business Jet, por intermédio de seu novo presidente, Joe Benson, está confiante em dois novos produtos: o BBJ 737 MAX 7, que terá, segundo o executivo, o maior alcance dentre todos os jatos executivos de fuselagem convencional quando entrar em serviço, em 2026. Benson também



indicou interesse de alguns clientes pelo maior de todos os modelos na linha BBJ, o 777-9X. Este será o primeiro jato executivo capaz de voar sem escalas para qualquer lugar do planeta, embora nenhuma venda tenha sido concretizada e nem mesmo o início de operações do modelo em suas versões comerciais tenha sua data conhecida.

Wieland Timm, vice-presidente da Lufthansa Technik VIP, acredita que cinco Boeing 777-9 BBJ e outros cinco Airbus ACJ 350 serão vendidos nos próximos três anos para substituir os Boeing 747 e A340 hoje usados por clientes no Oriente Médio. A companhia também celebrou 25 anos da linha BBJ. O primeiro deles, baseado no 737-700, fez seu voo inaugural em setembro de 1998.

Novidades na Textron incluem a primeira apresentação do turbo-hélice monomotor de alta performance, o Beechcraft Denali, bem como o mock-up da cabine do novo Citation CJ3, batizado de Gen2. Com preço de US\$ 11 milhões, capacidade para nove passageiros e 2.040 milhas náuticas de alcance, o Gen2 deve entrar em operação em 2025. O Denali ainda se encontra em desenvolvimento, atrasado por problemas em sua motorização, que aposta no novo GE Engines Catalyst, uma plataforma que vai conferir ao Denali um alcance de 1.960 milhas náuticas. Aeronave totalmente nova, ela promete muito; e não poderia ser de outra forma, pois somente assim pode brigar por um mercado hoje dividido entre seus formidáveis competidores diretos, o Pilatus PC-12 e o Daher TBM. Este, por sinal, celebrou a entrega da unidade de número 500 dos modelos da linha 900 a sair das linhas de produção.

A Cirrus comemorou a entrega de 500 unidades de seu jato ultraleve, o Vision Jet SF50. Cinco opções de pinturas especiais, bem como detalhes internos nas cabines,

foram lançadas em versões especiais oferecidas em celebração a esse feito notável, se pensarmos que esse jato monomotor está em operação regular desde 2016.

Nas asas rotativas e no segmento de novas plataformas de voo, boas notícias. A Robinson está confiante que irá entregar mais de 300 aeronaves este ano, ante 258 em 2022. E a alemã Volocopter exibiu diariamente a aeronave elétrica 2X, com voos diários no aeroporto de Henderson, local da exibição de aeronaves na NBAA 2023. Segundo a fabricante, ela conta com mais de 500 cartas de intenções para o novo modelo, incluindo 38 encomendas firmes. A certificação é esperada para o começo de 2024, com voos regulares programados para os Jogos Olímpicos de Paris.

Outros fabricantes nesse segmento, como a Wisk e a Voltaero, mostraram-se otimistas e apostam nos primeiros voos de suas aeronaves para o ano que vem. Análises, contudo, veem com alguma preocupação o segmento de eVTOL. Com mais de 20 empresas disputando essa nova maneira de deslocamento aéreo, a previsão é que não haverá espaço para todas. “Quem viver, verá”, afirma o analista Sergio Cecutta, da SMG Consulting, que aposta em seis grandes marcas como sobreviventes nesse promissor e revolucionário segmento.

A edição de 2023 marca outra efeméride considerável: os 60 anos do motor Pratt & Whitney Canada PT6. Desde então, esse motor turbo-hélice alcançou nada menos que um bilhão de horas voadas. E segue firme em produção e operação, tracionando aeronaves extremamente populares, que se valem da confiabilidade dessa incrível plataforma motriz. Nada menos que 64.000 unidades foram construídas, sendo empregados em mais de 155 aeronaves, em diferentes versões e modelos, em asas fixas e rotativas, em mercados civis e militares.



Elegante, Surpreendente e TOTALMENTE CUSTOMIZADO

Após adquirir um CL-604, o novo proprietário iniciou um projeto com a Duncan Aviation em Battle Creek, Michigan, para realizar diversos upgrades de aviônica, customizar o interior completo da aeronave e desenvolver um esquema de pintura exclusivo. Na entrega final, foi surpreendido ao receber uma aeronave totalmente revitalizada, e pode definir o projeto como: Elegante, Surpreendente e Totalmente Customizado.

“Estamos animados em apresentar nosso 604, agora equipado com Fusion, e não poderíamos estar mais satisfeitos com o resultado”, disse o presidente da Air Partner, Vik Saini. “Também estamos gratos pela parceria que temos com nossos amigos da Duncan Aviation.”

www.DuncanAviation.aero/classy-flashy



**DUNCAN
AVIATION**



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

flightcheck

Arajet

GUARULHOS GRU > SANTO DOMINGO SDQ



texto e fotos: Fábio Passalacqua

DM 270 | BOEING 737 MAX 8

Fundação da empresa: 2021
Programa de fidelidade: -
Destinos servidos: 22 / **Frota:** 5
Aeronave voada: HI1081
Data de fabricação: 4/2019
Motorização: 2x CFMI LEAP-1B
Peso máximo de decolagem: 82.600 kg
Peso atual de decolagem: 70.000 kg
Configuração interna: W8 / Y177
Horário programado para partida: 5h40
Horário atual de decolagem: 5h44
V-1: 161; **V-R:** 162; **V2-** 165
Pista em GRU: 10L
Atitude de cruzeiro: 40.000 pés
Início da descida (TOD): 10h50
Horário previsto da chegada: 11h50
Horário real da chegada: 11h14
Pista em SDQ: 17
Tempo total de voo: 6h29min
Distância percorrida: 3.731 km



check-in todo decorado



Com praias de águas cristalinas, a República Dominicana é também um país repleto de histórias, que nos transportam para o tempo dos descobrimentos, e é um destino bastante procurado: são mais de dez milhões de turistas ao ano. O país divide uma ilha no Caribe com o Haiti. Sua capital, Santo Domingo, conhecida como a cidade mais antiga das Américas, é a “casa” do Aeroporto de Las Americas, principal hub da Arajet, que vem fomentando o local com voos diretos para 22 destinos e possibilitando conexões rápidas entre diversas localidades, como Cancún, Medellín, St. Maarten e agora Guarulhos. São três voos semanais conectando a capital dominicana com São Paulo, e a Flap International foi convidada para embarcar no voo inaugural.

Madrugada de sexta-feira, 22 de setembro. Cheguei ao Aeroporto de Guarulhos cerca de quatro horas antes da partida e me dirigi ao local, no Terminal 2, onde aconteceria o check-in do voo DM270. Enfeitados com bexigas roxas e brancas, os balcões estavam em clima festivo para receber a primeira operação da Arajet. O check-in foi aberto por volta das 2h30 e fui o primeiro cliente atendido na história da empresa no Brasil.

Ao me dirigir à sala de embarque, o bilhete não estava sendo reconhecido no leitor para ingressar no local, alegando “empresa aérea desconhecida”. Logo uma fila de passageiros da Arajet se formou por ali e a situação acabou gerando uma verdadeira confusão também nos viajantes de outras companhias aéreas. Decidi então subir no mezanino para fotografar a chegada do HI1081, Boeing 737 MAX 8 responsável

por cumprir o voo inaugural. O jato chegou discretamente, sem batismo e com as luzes apagadas, mas os pilotos não deixaram a estreia passar em branco e taxiaram até a posição final com as bandeiras do Brasil e da República Dominicana estendidas para fora das janelas da cabine.

Após as fotos, regressei à entrada da sala de embarque e o caos piorara. A segurança que tomava conta do local não encontrava o responsável para a liberação dos clientes da Arajet e, de tantas pessoas perguntando sobre informações, ela já estava misturando o nome “Arajet” com “JetSMART”, “SKY” e “Flybondi”. Se não fosse uma passageira organizando os outros viajantes em filas, a situação poderia ter sido pior por conta de pessoas já impacientes. Uma verdadeira confusão que foi solucionada com uma liberação manual depois de 30 minutos.

Em frente ao portão 266, permitiram-me embarcar antes dos demais ocupantes e aproveitei para fotografar o interior vazio da aeronave. Configurado para 185 passageiros, sendo oito na Premium e 177 na econômica, o Boeing cheirava a novo. Este exemplar possui 4,5 anos e voaria na russa UTAir, mas acabou repassado para a Arajet.

No check-in, solicitei uma troca de poltrona e meu novo assento seria o 4A. O responsável da companhia havia me confirmado que, naquele avião, até a fileira 6 estão localizadas as poltronas Premium. Contudo, quando eu entrei na aeronave a realidade era outra: somente as fileiras 1 e 2 eram dessa categoria. Informações um pouco desencontradas. Após uma conversa com o responsável, fui reacomodado na 2D, meu assento originalmente selecionado. As duas primeiras fileiras possuem layout



meu assento (2D) / layout 2-2



iluminação que acompanhava uma música caribenha na entrada da aeronave

2-2, com poltronas largas. Destaque para a fileira 1, que é bastante espaçosa para as pernas. Além da entrada USB, os oito primeiros assentos contam também com uma tomada. A Arajete oferece três diferentes tipos de tarifa, Smart, Comfort e Extra, cada qual com seus diferenciais, e, para viajar nessas primeiras poltronas, é necessário pagar um adicional no momento da escolha do assento.

Com todos os 78 passageiros a bordo e acomodados, as portas foram fechadas antes do programado, às 5h27. A tripulação daquela etapa era composta por seis tripulantes, todos homens, sendo dois pilotos e quatro comissários. O comandante era brasileiro, o copiloto e os comissários, dominicanos.

Pushback iniciado às 5h30 e, poucos minutos depois, estávamos taxiando rumo à pista 10L. Os dois silenciosos motores LEAP1-B foram colocados em posição de decolagem e saímos do solo quase pontualmente, às 5h44, com 18,2 toneladas de combustível para a etapa. Curvamos à esquerda rumo à República Dominicana com o sol nascendo à nossa direita.

Nivelamos inicialmente no FL340 (34 mil pés/10.365 metros), posteriormente subimos ao FL380 e depois FL400. Os tripulantes começaram a preparar o serviço de bordo. Aproveitei para dar uma olhada nas opções oferecidas no menu: bebidas variadas, incluindo cappuccino, café, água, energético, refrigerantes e bebidas alcoólicas, como rum, uísque, vinho (em lata) e cerveja. Já na parte de comidas,

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

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





realizado o primeiro voo!



lindo nascer do sol logo na decolagem



visão do assento 27A



chegada a Santo Domingo



Piper M500. Menor custo de aquisição. Menor custo operacional. Sucesso de vendas no Brasil.

Procurando um monoturbo-hélice rápido, seguro, avançado e extremamente bem-sucedido? Este é o M500. E o melhor caminho para comprar o seu é falar com a J.P. Martins.

Desde 1965, quando nosso fundador, Jeremias de Paula Martins, empresário visionário e aviador, fundou nossa empresa, começamos a escrever o nosso nome nos céus do Brasil. Somos os representantes da Piper em nosso país. Portanto, estamos altamente capacitados a orientá-lo na compra de sua aeronave.

Temos o nosso Centro de Manutenção em Jaboticabal/SP, único reconhecido pela Piper no Brasil, além de contar com amplo estoque de peças e filiais em Goiânia e Londrina para melhor atendê-lo.

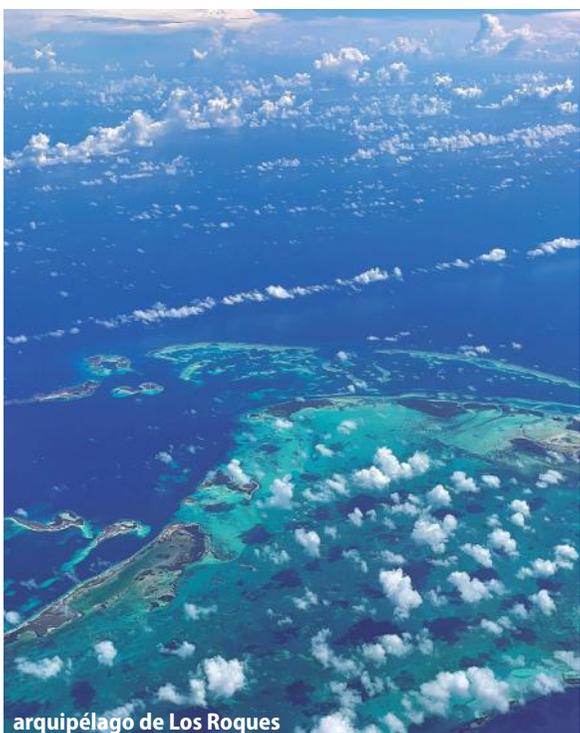
Venha nos consultar sobre as aeronaves Piper, assim você vai entender como uma empresa de seis décadas voa alto nos céus do Brasil, sempre com os pés no chão.



deixando a costa da Venezuela e entrando no mar do Caribe



mais bandeiras para celebrar



arquipélago de Los Roques

Avaliação geral: 8,60

1-Reserva: sem nota.

Feito diretamente pela empresa.

2-Check-in: Nota 9.

Atendimento simpático e rápido; houve a confusão do assento.

3-Embarque: Nota 5.

Na aeronave, rápido; no entanto, a situação com os bilhetes e ficar mais de 30 minutos esperando uma solução não foram agradáveis.

4-Assento: Nota 8.

Poltronas largas em layout 2-2. Faltou um apoio para os pés.

5-Entretenimento: sem nota.

Não tem entretenimento.

6-Nécessaire: sem nota.

Não tem nécessaire.

7-Serviço dos comissários: Nota 10.

Ponto alto: muito simpáticos e gentis.

8-Refeições/Bebidas: sem nota.

Cortesia bem-vinda, mas não pude experimentar outros itens do cardápio por não ter o dinheiro trocado.

9-Pontualidade: Nota 10.

Chegamos 36 minutos antes do programado.

10-Desembarque: Nota 10.

Rápido e eficiente, mesmo desembarcando na remota.

Comentários finais:

Um voo que fez jus à proposta da companhia: low-fare. É bom ver mais uma opção entre Brasil e Caribe, com ampla possibilidade de expansão de conexões entre as Américas. Creio que a Arajet veio para ficar. Os preços baixos dão a oportunidade para mais pessoas voarem e balançam com a concorrência. O serviço e o atendimento são os pontos altos da empresa. Todos sempre sorrindo. Dá para perceber nos olhares de cada um que gostam do que fazem e de onde trabalham.

PLANE
A V I A T I O N



CIRRUS
SR22T

A AERONAVE MAIS VENDIDA DA CATEGORIA

📍 Av. Emilio Antonon, 771
Aeroporto de Jundiaí - SP

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

90 anos de SNEA e de história da AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA

Os 90 anos de atividades ininterruptas do SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias), comemorados em 11 de dezembro, são também a celebração da história da aviação comercial brasileira. Fundado com a missão de defender os interesses coletivos de suas associadas, o sindicato contribuiu efetivamente ao longo desses anos para o fortalecimento da aviação comercial como a conhecemos atualmente.

Varig, Vasp, Cruzeiro do Sul, Panair do Brasil, Real Aerovias, Transbrasil, TAM (LATAM Brasil), Gol, Passaredo (VoePass), Oceanair (Avianca Brasil), Trip (incorporada à Azul), Sideral, Abaeté e Azul, só para citar alguns exemplos, fazem parte da história do SNEA e da sua contribuição para o desenvolvimento econômico e social do país.

anos 1930

Em 11 de dezembro de 1933, era fundada a **Associação das Empresas Aeroaviárias**, por iniciativa de oito companhias: Pan American, Sindicato Condor, Panair do Brasil, Varig, Vasp, Air France, Cia. AeroPostal Brasileira e Aerolloyde Iguassú.

Em 1933, a **Vasp** inicia seus voos, tendo sido absorvida pelo estado de São Paulo em 1934 depois de problemas financeiros.

Em 17 de setembro de 1938, foi realizada modificação na razão social da entidade para Sindicato Patronal dos Transportadores Aéreos para a denominação de **Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias**.



anos 1940

Nasce a **Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul**, nova denominação da Sindicato Condor, constituída em 1927. De origem alemã, iniciou sua operação entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre.

Panair do Brasil opera o primeiro voo noturno regular da América do Sul e o governo autoriza a companhia a estender as linhas para todos os países americanos.

Fundação da **Real Aerovias**, que chegou a ser a maior empresa aérea brasileira, ocupando, em 1955, o sétimo lugar no ranking mundial de frota aérea. Foi comprada pela Varig em 1961.

anos 1950

Varig e Vasp inovaram criando a Ponte Aérea Rio-São Paulo, a rota mais movimentada e lucrativa do Brasil. Nascia a **Sadia Transportes Aéreos**, empresa que se tornaria uma das maiores empresas aéreas brasileiras, a **Transbrasil**.



anos 1960

Em 1960, o Brasil possuía a segunda maior aviação comercial do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos. No final dos anos 60, **Varig, Vasp, Cruzeiro e Transbrasil** dominavam o mercado nacional de transporte aéreo.

Em 1961, era criada a **Táxi Aéreo Marília (TAM)** pelo comandante Rolim Adolfo Amaro, embrião da TAM Linhas Aéreas, hoje conhecida como **LATAM Brasil**.



anos 1970

Em 1973, o governo decretou o regime de competição “controlada”, estabelecendo um arcabouço oficial de quatro companhias nacionais (Varig, Vasp, Cruzeiro do Sul e Transbrasil) e cinco regionais. Na operação regional, a **Taba** operava na Região Norte, a **Rio-Sul** na Centro-Sul, a **Nordeste** na respectiva região, a **Votec** na Centro-Oeste, e os estados de São Paulo e sul do Mato Grosso eram controlados pela **TAM**.

anos 1990

Em julho de 1995, era fundada a **Passaredo** Transportes Aéreos (que mais tarde passa a se chamar VoePass), sediada em Ribeirão Preto, no interior de São Paulo.

Em 1998 era lançada a OceanAir, embrião da companhia que em 2010 passou a operar com o nome **Avianca Brasil**.

Ainda em 1998, era criada a **Trip Linhas Aéreas**, em Campinas, no interior de São Paulo, vocacionada à operação regional. Em maio de 2012, foi anunciada a fusão da Trip com a Azul Linhas Aéreas.

anos 2000

Em 15 de janeiro de 2001, a **Gol Linhas Aéreas** operava seu voo inaugural, ligando os aeroportos de Brasília a Congonhas.

Em 2002, houve a implementação do regime de Liberdade Tarifária no mercado doméstico, que foi estendido gradualmente para o mercado internacional (voos com origem no Brasil) até 2010.

Em 15 de dezembro de 2008, a **Azul Linhas Aéreas** operava seu voo inaugural, entre Campinas e Salvador.

Em 2009, o Grupo Econômico da Expresso Adorno anunciava a criação da **Sideral Linhas Aéreas**, com foco inicial de sua operação no transporte aéreo de cargas.

anos 2020

Em 2023, o SNEA comemora 90 anos de atividades ininterruptas, fazendo parte da história e do desenvolvimento e fortalecimento da aviação comercial brasileira, com cinco sócios efetivos: **Azul, Gol, LATAM Brasil, LATAM Cargo e VoePass**. O SNEA também conta atualmente com três sócios colaboradores: **Iberia, Sideral Linhas Aéreas e TAAG**. O sindicato teve 26 presidentes. Seu atual diretor-presidente é Antônio Augusto do Poço Pereira.

anos 1980

As companhias aéreas começam a investir fortemente na atualização da tecnologia da frota brasileira, com a Varig, Vasp e Cruzeiro recebendo os jatos Airbus A300. A Transbrasil começava a operar o 767, e a Varig, o 747 na rota Rio de Janeiro-Nova York, em 1981.



anos 2010

Em agosto de 2010, foi anunciada a fusão entre a TAM e a chilena LAN, originando a **LATAM**, maior grupo aéreo da América Latina. A conclusão desse processo aconteceu em junho de 2012.

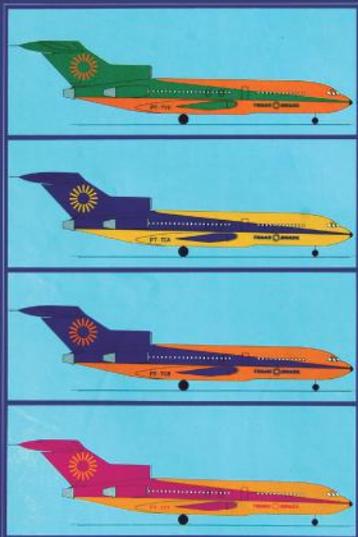


Em 2012, foi criada a **ABEAR** – Associação Brasileira das Empresas Aéreas, alterando o foco do **SNEA**, que passa a trabalhar exclusivamente nas negociações sindicais e representação jurídica nas ações de interesse do setor aéreo.

Após uma década da implementação da liberdade tarifária, os preços das passagens aéreas caíram pela metade, e o número de passageiros triplicou.



ENERGIA COLORIDA



A Transbrasil está promovendo mais um show de cores. Nos céus do Brasil. Os jatos que entram em operação estão nomeados com novas cores e novo design. As energias que ajudam a fazer o progresso deste país: o petróleo, os minerais, a energia nuclear e a solar.

Com os jatos coloridos, a Transbrasil também quer contribuir, nas pequenas atividades, para que o mundo seja mais bonito e humano. Mesmo para quem não está a bordo.

TRANSBRASIL
Porque está VOCE

texto: Panda Beting

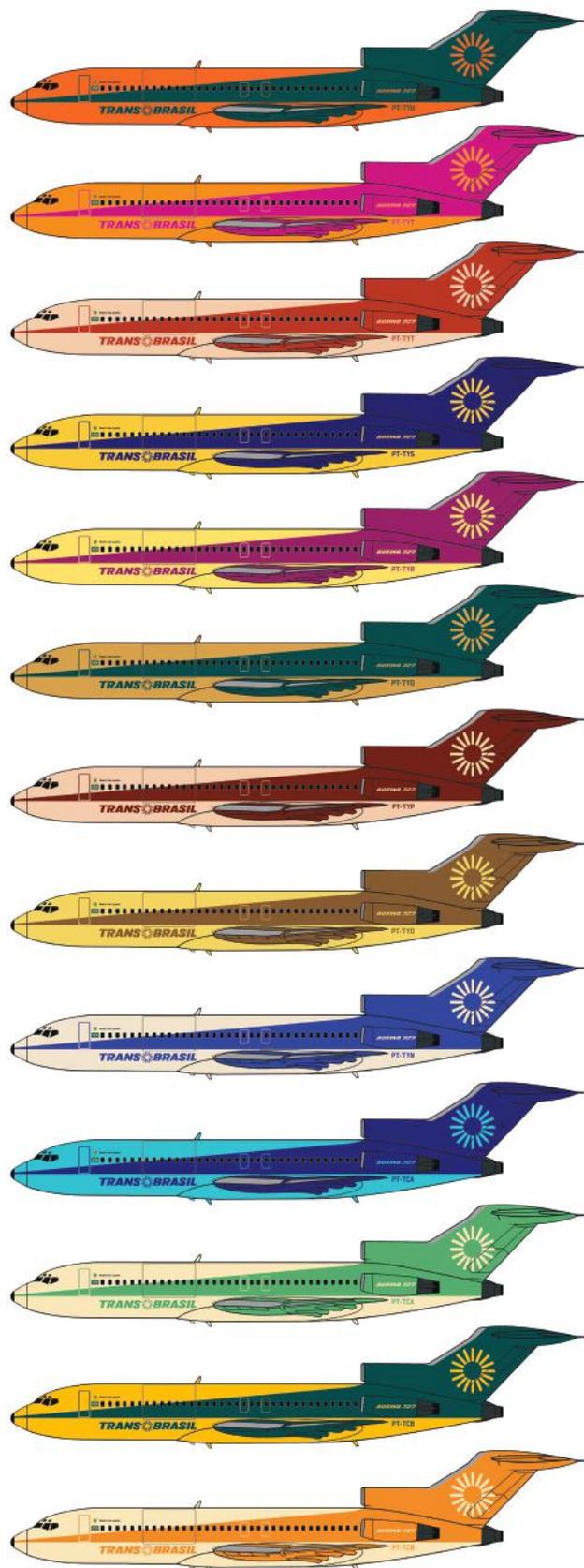
fotos: arquivos do autor/autores citados

todas as cores da TRANSBRASIL



Na segunda parte desta matéria, analisamos os anos de maior colorido da empresa. E vamos até seus últimos dias, quando o padrão cromático ainda permanecia exuberante.

todas as variações de cores do padrão “Energia Colorida” estão representadas abaixo. Note que as aeronaves PT-TCA, PT-TCB e PT-TYT receberam duas pinturas diferentes.





© vito cedrini



com a entrega do PT-TYU, a Transbrasil mudou mais uma vez sua identidade. A frota também foi padronizada no modelo 727, e somente essas aeronaves receberiam as novas combinações de cores. Quando da entrega, a ponta do radome era pintada parcialmente de preto. Depois, devido à constante necessidade de trocas dessas partes da estrutura, os radomes passaram a ser pintados inteiramente em preto (como no PT-TYT, acima), de modo a evitar o trabalho de repintura toda vez que esses intercâmbios fossem feitos

Chegamos ao ano de 1975. A Transbrasil crescia rapidamente, ao mesmo tempo que modificava sua frota. Os BAC One-Eleven começariam a deixar a companhia, sendo substituídos por uma crescente frota de jatos Boeing 727-100. Foi a deixa para Omar Fontana inovar novamente na identidade visual de sua empresa. Com a entrega do terceiro 727-100, a Transbrasil adotou um moderno e chamativo padrão de pintura.

Batizado de “Energia Colorida”, cada nova aeronave recebida adotaria diferentes modalidades de obtenção de energia. Assim, por ordem de introdução na frota, vieram o PT-TYU Energia Petrolífera, PT-TYT Energia Solar, PT-TYR Energia Solar II, PT-TCA Energia Eólica, PT-TYS Energia Cinética. Os nomes das aeronaves entregues em seguida não ficaram registrados. E seriam nada menos que quinze combinações de cores, pois, não satisfeito, Fontana ainda mudava de tempos em tempos os tons e as paletas de cores de algumas aeronaves. O PT-TCA foi o recordista: teve nada mais, nada menos que cinco pinturas diferentes nos oito anos em que voou para a empresa, provavelmente um recorde mundial. Bom para os amantes da aviação, que sempre tinham novidades nos aeroportos.

O padrão “Energia Colorida” teve vida relativamente curta. Em 1978, Omar decidiu que era hora de mudar mais uma vez a identidade visual da companhia. As cores chamativas, que tanto sucesso – e algumas controvérsias – fizeram nos anos 70, começaram a desaparecer. Com a chegada em setembro de 1978 do PT-TYM, décimo Boeing 727 na frota, Omar resolveu colocar “todo o espectro solar” em cada avião. Encomendou à sua house agency, Intermarket, um novo visual.

A experiência Azul feita sob medida

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

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



Treinamento
em simuladores
para aeronaves
Grand Caravan



Soluções
ou consultoria
em serviços
de manutenção
aeronáutica



Voos privados
com horários,
datas e destinos
flexíveis

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

Azul 
[conecta]



© vito cedrini

a convite do comandante Omar Fontana, este autor teve a oportunidade de desenvolver combinações de cores, duas das quais efetivamente pintadas nas aeronaves PT-TYO (vista aqui) e PT-TYP (abaixo)



© vito cedrini



Inicialmente, a pintura contemplava uma fuselagem bege (escolha do próprio Omar) e as cores do arco-íris na cauda. Aplicadas pelos pintores da empresa, estes tentaram, sem sucesso, misturá-las em suaves passagens umas às outras, utilizando somente a pistola de pintura. Essa solução acabou tendo um caráter transitório, pois o resultado não agradou.

Voltando às pranchetas, os designers da Intermarket encontraram uma solução quase perfeita para o desejo de Fontana de criar arco-íris voadores: a aplicação de listas claramente definidas, com diferentes larguras, criando de longe um efeito de fusão cromática, a exemplo do que fizera a Air France alguns anos antes. Embora de maior complexidade na pintura, o desenho pôde ser aplicado sem problemas. Ficou espetacular.

A fuselagem também sofreu uma sensível alteração: passou a ser pintada num tom quente de branco em vez de bege. Outro detalhe desse padrão é que as asas também eram pintadas, em seis das sete cores encontradas na cauda, à exceção do amarelo, que não apresentava contraste suficiente com o branco para ter a logomarca visualizada na fuselagem. Uma aeronave (PT-TYO) ainda foi pintada com um amarelo numa tonalidade mais escura, mas

Descubra

Boipeba

com a Abaeté



 25 min
de voo



Passagens em até

4X
sem juros.

OUTROS DESTINOS:



Morro de SP

23 min de voo.



Península de Maraú

30 min. de voo.



Compre aqui!
voeabaete.com.br

 /voeabaete

ABAETÉ
LINHAS AÉREAS

você está vendo todas as combinações do padrão "Energia Colorida". Três aeronaves (PT-TCA, PT-TCB e PT-TYT) ostentaram duas combinações de cores. Na página seguinte, o PT-TYM foi entregue com essa solução na cauda, difícil de aplicar e de resultado duvidoso. Note os raios de sol em diversas cores, uma solução visual muito primária. Vemos também o PT-TYQ, que por um tempo voou com asas e marcas em um verde mais escuro (a cor que já trazia desde o padrão Energia Colorida), e uma rara imagem do PT-TYO, no amarelo mais escuro que acabou não sendo empregado. Depois, o PT-TYQ recebeu as marcas no verde-padrão, e o PT-TYO teve as asas, matrícula, logos e molduras das portas pintadas no azul-índigo

© acervo flap



© vito cedrini



© vito cedrini



© alberto fortner



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



VOEPASS
Sustentável

Juntos, há 28 anos, seguimos em busca de um sonho inspirador. Construimos 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

VOEPASS

© alberto fortner



© alberto fortner



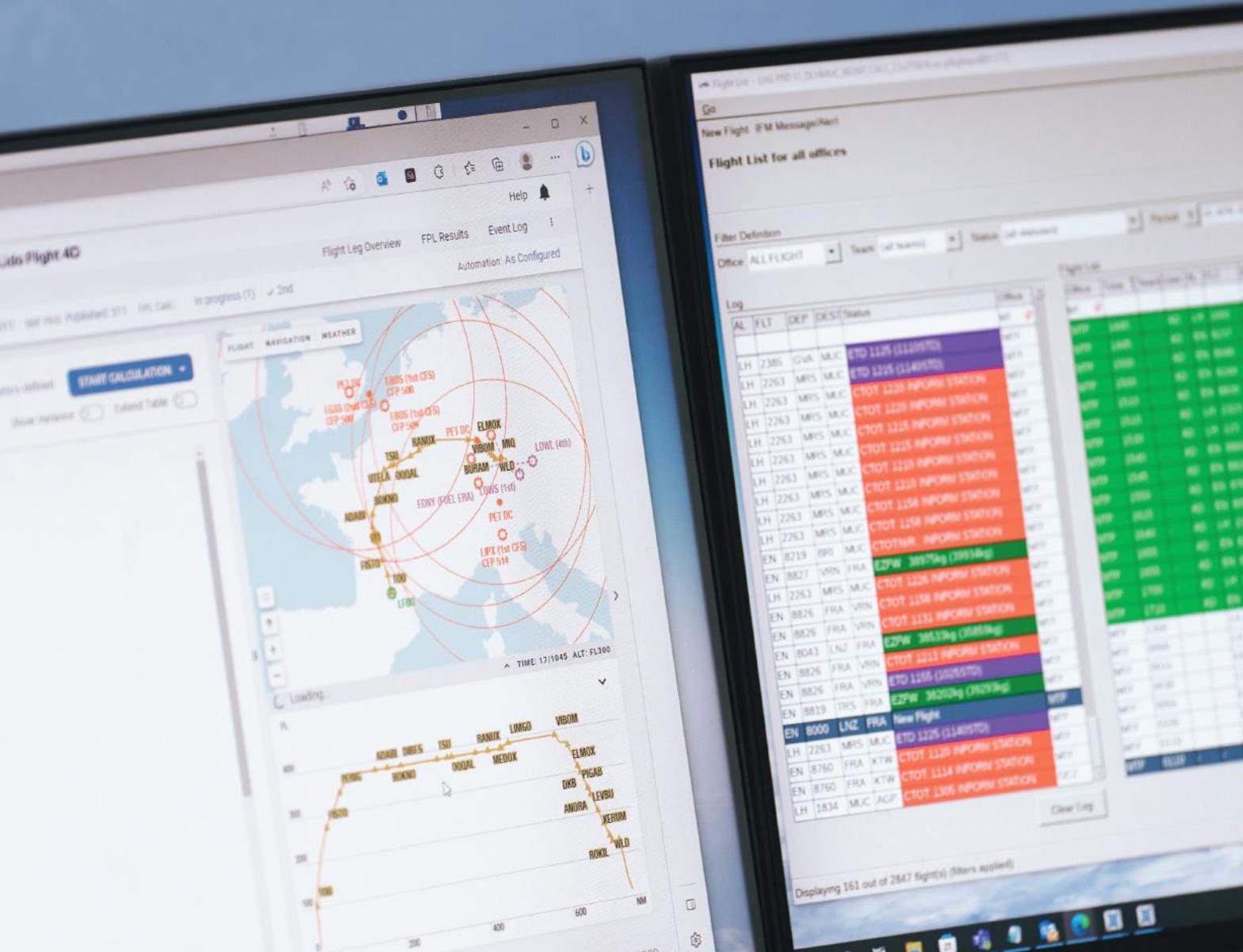
© vito cedrini



não funcionou, pois o contraste com o branco era insuficiente. Outra, o PT-TYQ, voou por um período com as asas e marcas no verde-escuro que ostentava no padrão de cores anterior (Energia Colorida), mas logo foi repintada no verde-padrão do esquema "Rainbow".

Essa identidade visual, na verdade, seria a mais popular e longeva da companhia. Por volta de 1986/1987, a companhia optou por não mais pintar as asas em cores diferentes, adotando o cinza-padrão Boeing, e normatizou a pintura de saídas, logotipos, matrículas sempre na cor violeta, devido ao seu maior contraste com o branco. Com pequenas variações, foi utilizada até o ano de 1998, quando entrou em vigor o esquema desenvolvido por uma agência norte-americana, a Communication Arts.

Essas pequenas variações no padrão "Rainbow" ocorreram a partir de 1986, quando do recebimento dos primeiros Boeing 737-300: as asas deixaram de ser pintadas, diminuindo os custos de manutenção. Mesmo assim, as lo-



Lido Flight 4D

Elevating Airlines' Operational Efficiency & Safety

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





gomas, prefixos, portas e saídas de emergência eram pintadas nas seis variações de cores citadas anteriormente.

Em 1990, outra mudança: o azul-médio (no jargão da empresa, “azul-índigo”) foi adotado como cor oficial, encerrando definitivamente as variações, mesmo que sutis, de pintura entre as diferentes aeronaves. Todos os 737 e 707 passaram a ter logos, portas e matrículas pintadas no azul-médio. Permaneceram no padrão anterior apenas os Boeings 767-200 originais (PT-TAA, TAB, TAC). Omar decidiu não arcar com os custos de repintura das asas do TAB (laranja) e TAC (verde). O TAA já era azul-médio desde seu primeiro voo.

Em 1995, mais uma mudança: o branco da fuselagem passou a um tom bem mais frio, no padrão de cor branco empregado pela Lufthansa. Tons de branco? Sim. Chega a ser espantoso, mas a Boeing possuía mais de trinta (30!) matizes de branco à disposição de seus clientes. Nessa mesma ocasião, o logotipo aumentou de tamanho e mudou de lugar, passando para cima da linha da janela. Essa mudança permitia melhor visualização da marca se as aeronaves estivessem estacionadas nas passarelas telescópicas dos aeroportos. Finalmente, em 1998 a empresa apresentou sua última identidade visual, uma variação do tema do arco-íris, desenvolvida pela empresa norte-americana Communication Arts.

Hoje, os aviões da Transbrasil ficaram na saudade. Nas páginas aqui da Flap, registramos as aeronaves da mais colorida empresa aérea que o Brasil já teve. Um legado especialmente útil para aqueles que vibravam ao ver nos aeroportos as cores ousadas e alegres de uma empresa que teve, ao longo de quase meio século, uma colorida e inesquecível história.



as quatro imagens acima são da mesma aeronave, o Boeing 737-300 PT-TEF. Elas ilustram as mudanças sutis no padrão “Rainbow”: logos coloridos (verde) quando da entrega; azul-índigo até 1995; logos maiores e acima das janelas a partir daquele ano; e a mudança definitiva de imagem em 1998 – a última da empresa

ALPER, A SUA PARCEIRA EM CONSULTORIA DE SEGUROS



Você já conhece a Alper? Somos uma **consultoria em seguros**, com ações listadas na B3, e contamos com uma extensa rede de **19 escritórios em todo o território brasileiro**. Com uma equipe comprometida de mais de **1000 profissionais**, estamos completamente dedicados ao setor de **seguros de aviação**.

Nossa principal ênfase está na **tecnologia**, e nossa missão é oferecer uma **experiência eficaz e descomplicada** no mundo dos **seguros aeronáuticos**. Estamos aqui para simplificar o seu cotidiano, tornando os processos mais ágeis e práticos. **Conte com a gente, conte com a Alper.**



AIR FRANCE 4590 > pássaro abatido

Aquela terça-feira, 25 de julho de 2000, era típica dos verões parisienses: o céu azul cobria a região de onde sairia um voo especial, o AF 4590, da Air France. Naquela tarde, o Concorde matriculado F-BTSC partiria com destino a Nova York levando cem turistas alemães, que haviam fretado o supersônico para o início de suas férias.

A bordo iam também dois comissários, quatro comissárias e três tripulantes técnicos: comandante Christian Marty, 54 anos, piloto de Concorde há três, muito respeitado por sua capacidade técnica e tranquilidade; primeiro-oficial Jean Marcot, 50 anos, há 11 no tipo; engenheiro de voo Gilles Jardinaud, 58 anos, três anos voando no supersônico.

Esses profissionais se apresentaram no centro de despachos da Air France, próximo ao aeroporto, e chegaram ao F-BTSC por volta das 14h, dando início aos procedimentos de verificações e checks que antecedem cada voo. Construído em 1975, o supersônico tinha 4.873 ciclos e 11.989 horas de voo.

Durante os checks, mecânicos da Air France informaram a necessidade de realizar duas ações não programadas: a troca do motor pneumático do reversor do motor número dois e a substituição de um sistema do trem de pouso esquerdo. Os procedimentos provocaram um atraso de mais de uma hora – um atraso que teria consequências trágicas.

Finalmente, o primeiro-oficial Marcot solicita autorização para iniciar a viagem.

Pesando 186,9 toneladas, sendo 95 toneladas de combustível, o Concorde estava no seu peso máximo permitido. Às 16h37, um DC-10-30 pertencente à Continental Airlines adentra a pista 26R para decolar rumo a Newark. Ao realizar o procedimento, a veterana aeronave, fabricada em 1973, larga bem no meio da pista uma peça de metal, usada na fixação de um dos motores.

A aeronave que decola em sequência é o F-BTSC. Quis o destino que o pneu dianteiro direito do trem de pouso principal esquerdo passasse justamente por cima da peça. Feito de titânio, esse pedaço de metal inicialmente rasgou o pneu do Concorde. Pedacos de metal e borracha foram arremessados contra a parte inferior da asa, rompendo a delgada pele metálica do intradorso e perfurando o tanque de combustível nº 5. Pressurizado, o tanque começou a jorrar o JP4 em ritmo acelerado para fora da asa. As chamas resultantes da pós-combustão dos quatro motores Olympus fizeram com que o combustível que escapava entrasse em ignição. Em segundos, a asa do Concorde ardia como uma tocha acesa.

Vamos agora acompanhar os últimos momentos do voo AF 4590, com a reprodução dos diálogos gravados na caixa-preta do supersônico.

Torre CDG: torre do Aeroporto Charles de Gaulle, em Paris

Cap: comandante Christian Marty

F/O: primeiro-oficial Jean Marcot

F/E: engenheiro de voo Gilles Jardinaud

16h42:17 – Torre CDG: Air France 4590, autorizado, livre decolagem, pista 26 direita, vento zero noventa, oito nós.

16h42:21 – F/O: 4590, autorizado livre decolagem, pista 26.

16h42:24 – Cap: Todo mundo pronto?

16h42:25 – F/O: Sim.

16h42:26 – F/E: Sim.

16h42:26 – Cap: Vamos!

Christian Marty acelera os quatro motores Olympus 593, abrindo o máximo de potência e ligando os sistemas de pós-combustão, que injetam combustível no bocal de saída de cada motor, aumentando a potência, o ruído, e, principalmente, o consumo. Quando 100% da força é alcançada, tem início a corrida de decolagem no momento em que Marty solta os freios:

16h42:30 – Cap: Top!

Com os motores acelerados ao máximo, é muito rápida a aceleração.

16h42:43 – F/O: Temos os quatro afterburners.

16h42:54 – F/O: Cem nós.

16h42:55 – Cap: Confirmado.

16h42:57 – F/E: Quatro (luzes) verdes. (motores a plena potência)

16h43:03 – F/O: V-1.

16h43:07: Começa neste instante um som de baixa frequência.

16h43:11 – Cap: (*) ininteligível.

16h43:13 – F/O: Atenção!

O diálogo anterior indica o início de uma situação anormal. No instante seguinte,

a torre alerta os tripulantes do AF 4590 que a emergência que eles começam a enfrentar é mesmo séria.

16h43:13 – Torre CDG: Concorde 4590, você tem chamas, você tem chamas atrás de você!

16h43:16 – Transmissão VHF: Direita!

16h43:18 – F/O: Entendido.

16h43:20 – F/E: Pane no motor número dois.

16h43:22 – Começa a soar o alarme de incêndio do motor. Uma voz não identificada entra na frequência e comenta: – Está queimando muito, hein?!

16h43:24 – F/E: Corte o motor número dois.

16h43:25 – Cap: Procedimento de fogo no motor!

16h43:26: Cessa o alarme de fogo.

16h43:27 – F/O: Atenção! Olha a velocidade! Velocidade!

O avião refere-se à brutal desaceleração que o Concorde começa a experimentar. Além do motor dois ter sido cortado, o motor número um começa também a falhar e não render toda a potência necessária para a decolagem. Alarmado, o primeiro-oficial alerta mais uma vez:

16h43:28 – F/O: Velocidade!

O horrível espetáculo do pássaro branco em chamas mobiliza as atenções de todos no aeroporto. Outra voz entra na frequência, como se o comentário pudesse alertar os tripulantes do AF 4590. Dentro da cabine de comando do Concorde, não há tempo para o medo: os procedimentos de emergência tomam toda a atenção dos três tripulantes. Ouve-se claramente o botão e o sistema de extinção de fogo ser acionado.

16h43:30 – Cap: Trem de pouso recolhendo.

16h43:31 – Torre CDG: 4590, você tem chamas atrás de você.

16h43:34 – F/O: Entendido.

Na barriga do pássaro, o estrago é grande. A porta do trem de pouso esquerdo, em consequência do fogo, não se abre, impedindo a retração completa das rodas, o que contribui para desestabilizar o supersônico e aumentar o arrasto. O engenheiro de voo percebe a indicação.

16h43:35 – F/E: O trem de pouso não...

16h43:37 – Torre CDG: Vocês têm prioridade para retornar.

16h43:37 – F/E: O trem de pouso!

16h43:38 – F/O: Não?

16h43:39 – Cap: Trem recolhendo!

16h43:42: Soa o alarme de fogo.

16h43:45 – F/O: Estou tentando!

– F/E: Estou desligando!

16h43:46 – Cap: Está desligando o motor dois?

16h43:48 – F/E: Já cortei!

Com a perda brutal de potência, a velocidade está abaixo do normal e do que é necessário para a segurança do voo. O primeiro-oficial alerta novamente.

16h43:49 – F/O: Velocidade!

O comandante Marty luta para estabilizar o aparelho. O motor número 1 também não rende a potência necessária. O engenheiro de voo observa mais uma vez:

16h43:56 – F/E: O trem de pouso não recolhe!

16h43:58: Retorna o alarme de fogo. Menos de um segundo depois, o GPWS soa pela primeira vez, indicando que o Concorde voa próximo demais ao solo.

16h43:59: (GPWS): Whoop whoop pull up! Whoop whoop pull up!

16h44:00 – F/O: Velocidade!

16h44:02: (GPWS): Whoop whoop pull up!

Vista do solo, a cena é horrível. O Concorde deixa um rastro de fogo e de fumaça negra. Nesse momento, o motor número 1 falha e entra em estol, deixando de produzir a potência fundamental para manter o jato no ar. O Concorde e seus 109 ocupantes estão condenados. No aeroporto, os bombeiros chamam a torre de controle:

16h44:03 – Torre de Gaulle do serviço de bombeiros!

16h44:05 – Torre CDG: Serviço de bombeiros, ah, o Concorde não avisou suas intenções, tomem posição próximo das cabeceiras sul.

16h44:13 – Torre de Gaulle do serviço de bombeiros, solicita ingresso para entrar na pista 26 direita.

Ouvindo o diálogo acima, o primeiro-oficial responde à torre e aos bombeiros qual a intenção do comandante do AF 4590:

16h44:14 – F/O: Le Bourget, Le Bourget!

O primeiro-oficial Marcot ainda acredita que o Concorde consiga chegar ao aeroporto de Le Bourget, situado a meros dois quilômetros da proa do supersônico. Mas o comandante Marty sabe que não conseguirá levar o jato até lá. Sua voz fica gravada, comentando num tom resignado:

16h44:16 – Cap: Tarde demais.

A torre de controle dá outra instrução aos bombeiros.

16h44:18 – Torre CDG: Serviço de bombeiros, o Concorde vai retornar para a pista 09, na direção oposta!

O comandante Marty ouve o diálogo e comenta a informação.

16h44:19 – Cap: Não dá tempo, não.

O primeiro-oficial chama a torre:

16h44:22 – F/O: Negativo, vamos a Le Bourget!

Bombeiros: – Torre de Gaulle do serviço de bombeiros, pode fornecer a situação do Concorde?

Não houve tempo para responder. Voando a apenas 200 nós, cem a menos que o necessário para o peso que tinha naquele momento, o leme de direção perde sua autoridade. O Concorde não podia mais ser controlado. Sem velocidade para continuar voando, o jato estolou, virando de dorso.

A bordo da cabine de comando, a voz esgarçada do comandante Marty foi gravada emitindo três rápidos grunhidos, entre as 16h44:29.00 e 16h44:30.18, mostrando o enorme esforço físico que ele exercia para evitar a queda. Sua respiração ofegante e o som de objetos caindo e batendo dentro da cabine de comando ficam gravadas como os últimos sons a bordo do F-BTSC.

Eram exatamente 16h44:31.16 quando se deu o fim da gravação. Exatamente dois minutos e nove centésimos de segundo após a liberação dos freios na pista do aeroporto Charles de Gaulle, o Concorde bateu contra um terreno descampado e atingiu também um pequeno hotel de três andares. Com o impacto, as 95 toneladas de combustível explodiram imediatamente, ceifando numa fração de segundo a vida dos 109 ocupantes e de mais quatro funcionários do hotel.

Esse foi o primeiro acidente fatal com o Concorde. As operações com o supersônico foram imediatamente suspensas pela Air France e, dois dias depois, pela British Airways. Em 16 de agosto de 2000, o certificado de aeronavegabilidade do jato foi cassado. Uma extensa investigação teve início, levando a um programa de modificações que permitiu a volta do jato aos serviços regulares em 7 de novembro de 2001. Mas então o mundo já era outro, afetado pelos atentados de 11 de setembro de 2001. As operações regulares com o Concorde foram suspensas para sempre em 24 de outubro de 2003.



Fernando de Borthole, programa Aero, Luiz César Alves, Gulfstream, e Ursula Metz



Pierluigi Baldacchini, ATR



Rafaella Carolina, Jetex



Rodrigo Pesoa, Dassault, Fernando de Borthole, programa Aero, Gustavo de Toledo, Dassault, e Ursula Metz



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



PRESENÇA GLOBAL, SUPORTE LOCAL®

Aviônicos • Componentes • Motores • Fabricação/DER



Fabrizio Sartorelli (fdsartorelli@gmail.com) chegou à Base Aérea de Edwards, na Califórnia, com os primeiros raios de sol e foi um dos primeiros a entrar no show aéreo do ano passado. Acordar cedo valeu a pena, e ele fotografou esse raríssimo Lockheed L-1011 Tristar, o último do tipo em operação no mundo. O Stargazer funciona como uma plataforma de lançamentos de cargas e satélites para o espaço e de testes de mísseis.



Esse belo Catalina pertence ao Soaring by the Sea Foundation, associação que preserva a memória e o patrimônio militar, localizada nos EUA. O N9767 "Princess of the Stars" é de 1943 e participou de missões na 2ª Guerra Mundial. Foi fotografado este ano por Haroldo Chacon (@evergreen_aircraftspotter) durante o Seafair Airshow, em Seattle.



Avião se pinta com tinta de aviação

TINTAS AERONÁUTICAS CERTIFICADAS

LAR & AUTO - 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

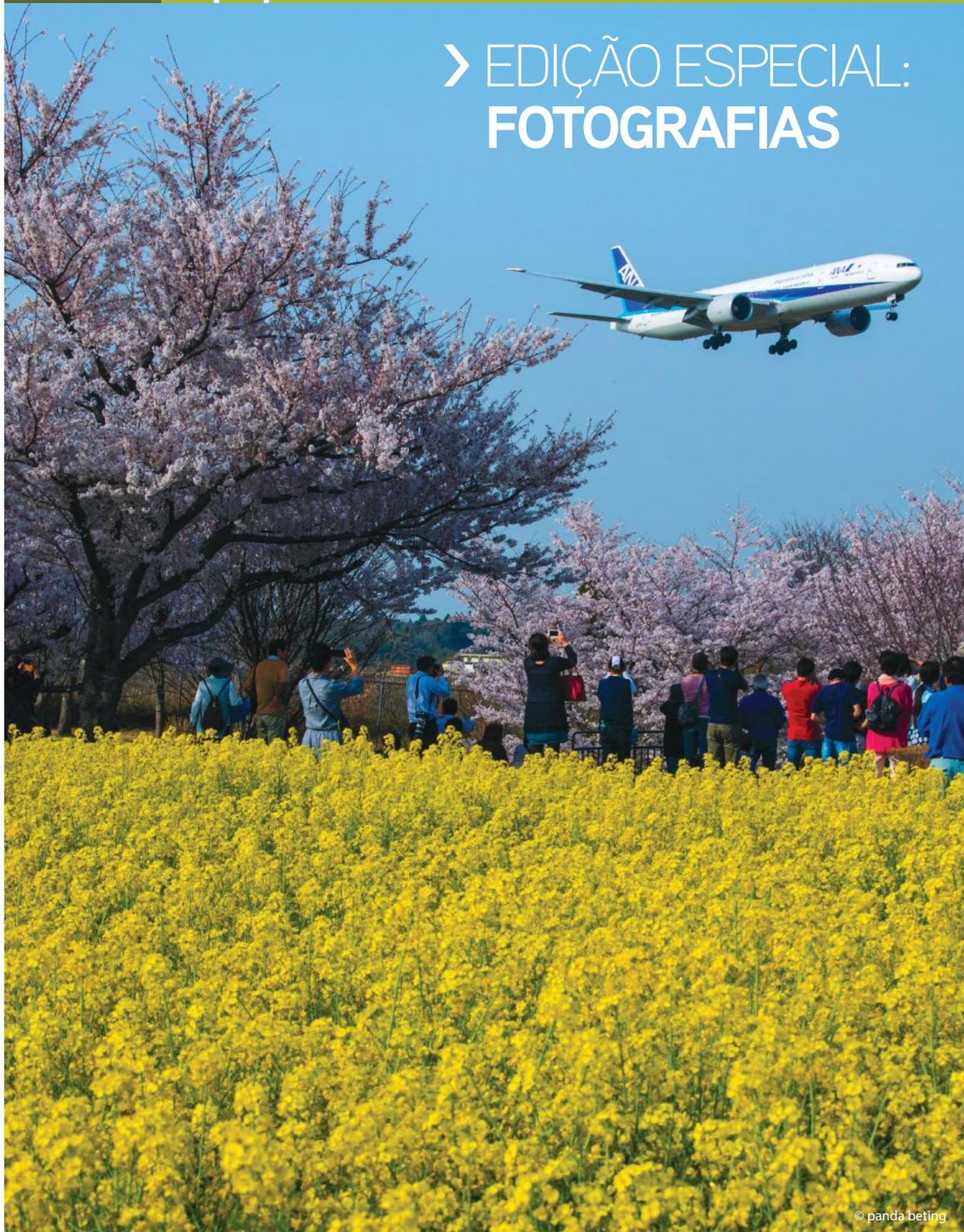
+ 55 11 5581-1000

+ 55 11 9.6518-1000

+ 55 11 9.8242-1000



➤ EDIÇÃO ESPECIAL: FOTOGRAFIAS



© panda beting



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



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

CONFIE NA EXCELÊNCIA DA **VOAR** PARA MANTER SUA AERONAVE NAS ALTURAS CONTE COM NOSSOS CENTROS AUTORIZADO EMBRAER.

- › INSPEÇÕES E MANUTENÇÕES PROGRAMADAS
- › MANUTENÇÕES CORRETIVAS
- › REPAROS ESTRUTURAIIS
- › MONITORAMENTO DE MOTORES
- › REVITALIZAÇÃO DE INTERIORES




VOAR

Central de Reservas: 4000-2222
Central de Atendimento: (11) 2275-4000

voar.aero
voaraviation