ISSN 1413-1218
9 771411 200204 00591
Nº591 - Ano 59 - R$20,00

flap Internacional

A história de Carlos Spagat
em entrevista

Flight Check
Singapore

Disputa Supersônica

GRUPO EDITORIAL SPAGAT

“Cada vez que um
de nossos jatos decola,
ele leva décadas
de aviação em suas asas.
Fazer disso uma forma
de arte é mais que
um compromisso:
é meu legado.”

Marcos Amaro
Fundador e Chairman

amaroaviation.com

Atenção senhores passageiros:

nosso comandante,

Carlos Spagat,

completou sua última viagem!

Durante décadas de dedicação, nossa tripulação permaneceu junta em sua rota diária, sob um único comandante, que levou com muita competência sua aeronave por quase 60 anos. Mas, no último voo, passamos por uma turbulência que deixou marcas indeléveis. Porém, saber que a sua vontade era manter sua valorosa equipe desempenhando o seu melhor serviço a bordo nos dá coragem e o desejo de voltarmos a voar. Contamos então com o apoio de todos e pedimos que permaneçam em seus lugares, ajustem seus cintos, pois estaremos juntos nas próximas viagens.

Equipe Flap Internacional

flap
Internacional

flap internacional

Editor
Carlos André Spagat (In memorian)

Colaboradores:
Brasil: Lineu Carneiro Saraiva
Argentina: Esteban Eduardo Raczynski
Bolívia: Jonathan Olguín
Colômbia: Roberto José Garcia Hernandez
México: Geraldo Omar Muñoz Ledo Perez
e Víctor Hugo Gutiérrez González
Panamá: Felipe Escalona Boyd
Paraguai: Antonio Luiz Sapienza
Peru: Francisco Ferruci Winkelried
Venezuela: Hugo Díaz Milano
Uruguai: Javier Eduardo Bonilla

Redação
Flávio Marcos de Souza

Editor de Fotografia e Web
Alex Sandro V. Barbosa

Direção de Arte
Antônio Carlos Dalmazzo

Editoração Eletrônica
Fabrício de Lima Silva

Assinaturas
Daniel Josafá de Sousa (Scan)

Publicidade
Ursula E. Metz

Assuntos Gerais
Haydée Yamamoto

Recepção
Eneilson Nunes Alves

Serviços Gerais
Neli Jardim Ribeiro

Contabilidade
Sandra Valéria S. Nascimento

Departamento Pessoal
Daniela Domingues Andriolli

Circulação
Patrícia Moraes Alves da Silva

Mailing
Luciana Lira

Distribuição
RAC Mídia

Distribuição de Mala Direta
Sérgio Cardoso
Wilson Aparecido Rodrigues

Flap Internacional (ISSN 1413-1218), revista mensal editada pelo Grupo Editorial Spagat Ltda. Redação, Administração, Publicidade e Circulação: Rua Prof. Artur Ramos, 183 - 10º andar - edifício ACAL - CEP 01454-905 - São Paulo - SP - Brasil - tel. 55-11-3030-1730. Número avulso: R$ 18,00. Número atrasado: R$ 18,00. Não publicamos matérias redacionais pagas. *Flap Internacional* não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados. Impressão: Araguaia Ind. Gráfica e Editora Ltda. Registrado no DCDP sob o nº 881-P-209-73 e na Lei de Imprensa sob o nº 842, livro B2, 2º Ofício. Distribuição em todo o Brasil: RAC Mídia (11) 98145-7822 - contato@racmidia.com.br

Novo telefone: 11 3030 1730

GRUPO EDITORIAL SPAGAT

E-mail: flap@revistaflap.com.br
www.revistaflap.com.br
www.facebook.com.br/revistaflap
www.twitter.com/revistaflap
instagram.com/revistaflapinternacional

Disponível na App Store
DISPONÍVEL NO Google play

Nesta edição publicamos a habitual seção de notícias com os últimos acontecimentos da aviação mundial, sobretudo na América Latina, e três matérias com temas distintos.

O Flight Check do mês, de autoria da Gianfranco Beting, traz uma curiosidade sobre voos de longa e curta duração. O autor realizou o voo mais longo do mundo na atualidade, entre Cingapura e Nova Iorque, operado por um Airbus A350ULR, e o mais curto, na Escócia, com um bimotor Islander da companhia Loganair. Uma disparidade imensa entre uma etapa de apenas 3,5 quilômetros e outra de 16.774 quilômetros.

A segunda matéria revive uma entrevista feita anos atrás com Carlos André Spagat, diretor da ***Flap***, falecido no último mês de dezembro em São Paulo. O pingue-pongue foi publicado na edição de 45 anos da revista e mostra toda a paixão de Spagat pela aviação desde a sua época de garoto, nos idos dos anos 1960. Tendo acumulado mais de 10 mil horas de voo como passageiro em centenas de companhias aéreas e infindáveis tipos de aeronaves, Spagat foi de fato o mais atuante entusiasta da aviação durante quase 60 anos.

"A disputa supersônica – uma guerra tecnológica acima da velocidade do som", de autoria do jornalista Mario Sampaio, é o título da terceira e última matéria desta edição. Uma leitura clara e objetiva sobre a concorrência entre os jatos supersônicos Concorde e Tupolev Tu-144, com farto material histórico da época.

N O S S A C A P A

O recebimento do último A380 entregue à Emirates, produzido pela indústria europeia Airbus, é a capa da edição de fevereiro da ***Flap***. A cerimônia aconteceu em Hamburgo, na Alemanha, e contou com a presença da imprensa e convidados para celebrar a inserção do 123º Airbus A380 na frota da companhia árabe (A6-EVS). O primeiro A380 foi entregue para a Singapore Airlines em outubro de 2007 e em 2019 o fabricante anunciou o fim da produção do quadrijato, tendo realizado a entrega do MSN272 no fim de 2021.

Í N D I C E

6 Notícias
As últimas novidades da aviação comercial, indústria, serviço de bordo, aeroportos, variedades e defesa, no Brasil e no exterior

24 Flight Check
O maior e menor voo do mundo na atualidade

34 Entrevista com Spagat
Um bate-papo com o diretor da revista sobre sua paixão pela aviação

56 Concorrência Supersônica
A história dos jatos de passageiros mais rápidos do mundo

Use um leitor de código QR para ter acesso.

Os voos entre a capital portuguesa e Porto Alegre serão retomados no próximo mês.

TAP Air Portugal vai retomar voos entre Lisboa e Porto Alegre em março

A companhia aérea portuguesa TAP deverá retomar de forma regular os voos entre Lisboa e a capital do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. As informações dão conta de que os voos serão retomados no dia 29 de março de 2022 e acontecerão três vezes por semana, operados pelo Airbus A330-200 da companhia.

Os voos de Porto Alegre com destino à capital de Portugal devem não só movimentar o fluxo de passageiros entre as cidades, como também contribuir com o mercado gaúcho na movimentação de cargas. Desta forma, o voo TP117 deverá partir de Lisboa às 10h15, aos domingos, terças e quintas, com chegada no Aeroporto Salgado Filho às 17h35. A volta à Europa acontecerá às 19h05, com chegada à capital portuguesa às 9h55 do dia seguinte. O A330-200 da TAP é configurado para acomodar 269 passageiros distribuídos em duas classes: executiva, com disponibilidade para 25 passageiros, e econômica, com 244 assentos. ■

Companhias aéreas alcançam 84,7% da malha aérea doméstica

As companhias aéreas nacionais registraram, em dezembro, média de 2.036 decolagens diárias, ou seja, 85,3% da malha doméstica que operavam no início de março de 2020, quando havia em torno de 2,4 mil partidas diárias, época em que a pandemia ainda não havia afetado o setor. É o melhor resultado em 21 meses, desde abril de 2020, quando a oferta diária de voos encolheu para 6,8% ou apenas 163 voos por dia.

Luis Alberto Neves

A volta à normalidade da operação aérea na Brasil deverá ocorrer até o fim do primeiro quadrimestre.

"Esses dados mostram a resiliência das companhias aéreas brasileiras, apesar das dificuldades geradas pela pandemia e da alta do querosene de aviação e dos constantes recordes de cotação do dólar em relação ao real, já que mais de 50% dos custos do setor são dolarizados", afirma o presidente da Abear, Eduardo Sanovicz. Segundo ele, a normalidade da operação aérea deverá ser verificada em 2022. ■

A América Latina vem apresentando bons índices de recuperação.

Empresas latino-americanas obtêm o melhor desempenho frente à crise em 2021

A demanda por viagens aéreas internacionais manteve o ritmo de crescimento até o final de 2021, disse a Iata, embora a melhora de dezembro tenha ficado abaixo das tendências recentes, pois a variante ômicron da Covid-19 começou a se espalhar pelo mundo. Os dados mais recentes da associação do setor de companhias aéreas mostram que o tráfego internacional global medido em receita de passageiros-quilômetros (RPK) foi 58,4% abaixo dos níveis de 2019 em dezembro, contra uma previsão pré-ômicron de -56,5% - o último baseado em uma continuação dos 4 - aumentos de pontos percentuais vistos em média em cada mês desde junho de 2021.

As companhias aéreas da América Latina registraram o melhor desempenho, com queda de tráfego de 40,4% em relação a dezembro de 2019, seguidas pelas da Europa com -41,5%, América do Norte com -41,7%, Oriente Médio com -51,2% e África com -60,5%. ■

Delta assina codeshare com a nova companhia italiana ITA

A Delta e a ITA Airways, a nova companhia aérea italiana, assinaram um acordo de codeshare recíproco que oferece mais opções de voos para os clientes de ambas as empresas entre os Estados Unidos e a Itália, bem como para outros países.

A partir de agora o código da ITA Airways será colocado nos voos operados pela Delta para um total de 92 destinos. Isso inclui voos entre Roma e Atlanta, Boston, Detroit e Nova Iorque/JFK, além de algumas rotas na extensa rede doméstica da Delta nos Estados Unidos e voos para o México e o Canadá.

Também a partir de agora a Delta colocará seu código em voos operados pela ITA Airways para 33 destinos, incluindo voos de Nova Iorque/JFK, Washington DC, Boston, Los Angeles e Miami para Roma e 16 conexões posteriores dentro da Itália. Para passageiros viajando para outros países além da Itália, o código da Delta também será colocado nos voos da ITA Airways para Albânia, Egito, Tunísia, Grécia, Malta e Israel.

"A Itália é um destino importante para os clientes da Delta e este codeshare, alcançado apenas dois meses após o lançamento da ITA, expande nosso alcance e torna mais fácil para nossos clientes ganharem o mundo", disse o vice-presidente sênior de Alianças da Delta, Perry Cantarutti. "Somos gratos às autoridades norte-americanas e da Europa por concederem as aprovações de codeshare e buscaremos com a ITA aumentar ainda mais os benefícios para os clientes nos próximos meses e anos."

A parceria proporcionará aos viajantes atendimento aprimorado, passagem única e check-in das malas até o destino final. Os novos voos abarcados por essa colaboração estão disponíveis para venda nos respectivos sites das companhias, em itaairways.com e delta.com.

"Por meio do acordo de codeshare com a Delta, continuaremos nossa estratégia comercial para aumentar ainda mais nossas parcerias com as melhores companhias aéreas do mundo", disse a diretora executiva Comercial da ITA Airways, Emiliana Limosani. "Graças à rede da Delta em Nova Iorque/JFK, podemos oferecer uma grande variedade de destinos para os nossos clientes, ao mesmo tempo em que recebemos visitantes norte-americanos na Itália por meio de nossa base em Roma Fiumicino."

Alguns jatos da ITA já receberam novo esquema visual.

O codeshare da Delta com a ITA Airways segue o lançamento das operações da companhia aérea italiana, ocorrido em outubro de 2021.

Ambas as empresas fazem parte da aliança Sky Team. ■

Bruno Orofino

A Latam fechou 2021 com 33,8% de participação de mercado.

Latam foi a líder no mercado doméstico em 2021

A Latam foi confirmada como a empresa aérea líder do mercado aéreo brasileiro em 2021, com 33,8% de participação de mercado (RPK), segundo dados oficiais apresentados pela Anac. Contribuiu para o resultado anual da Latam a liderança que a companhia acumulou nos últimos cinco meses de 2021, exatamente quando grande parte da capacidade da aviação brasileira foi retomada após os graves impactos da pandemia de Covid-19.

"Conquistar esse resultado em um ano desafiador e de retomada dos voos engrandece ainda mais o trabalho de todos os funcionários da Latam. A liderança de mercado é consequência dos esforços de toda a companhia para recuperar e ampliar a malha aérea de forma consistente e eficiente no Brasil, para que mais pessoas possam voar", explica Diogo Elias, diretor de Vendas e Marketing da Latam Brasil.

Especificamente no mês de dezembro de 2021, quando retomou 95% da sua oferta doméstica de assentos (ASK) no Brasil, a Latam alcançou 36% de participação doméstica (RPK), com uma taxa de ocupação de 83,1%. ■

Azul recebe novos aviões com pinturas especiais

A Azul Linhas Aéreas recebeu recentemente três novas aeronaves de fábrica com esquema de pintura especial. A primeira delas, um Airbus A321neo, chegou ao Aeroporto Internacional de Confins para ser nacionalizado com o esquema visual alusivo à personagem Minnie Mouse, da Walt Disney.

Batizado de "Minnie Mouse nas Nuvens" e com a matrícula PR-YJF, este A321neo entrou em operação regular dias depois.

Segundo a Azul, a Minnie e o Mickey ilustram os dois primeiros aviões que fazem parte da chamada Frota Mágica da Azul, que será composta de quatro aeronaves no total, todas com temática da Disney para celebrar o aniversário de 50 anos dos parques da Flórida.

Marcos Junglas

O turboélice ATR 72-600 chegou diretamente da fábrica e já está operacional na malha da companhia.

Outra aeronave que recebeu uma pintura especial foi o A321neo de matrícula PR-YJE, batizado de "Bandeira Azul". Ambas as aeronaves estão configuradas para transportar até 214 passageiros. Já com relação ao modelo menor e turboélice, a empresa recebeu o bimotor ATR 72-600 de matrícula PR-AKO, ostentando também pintura com a bandeira brasileira na fuselagem. ■

Marcos Junglas

Alisson Augusto Vilela

Acima, primeiro Airbus A321 com o esquema de pintura alusivo à bandeira brasileira e, abaixo, o mesmo modelo de aeronave com a pintura da Minnie Mouse, da Walt Disney.

UM VOO PARA ETERNIDADE

CARLOS ANDRÉ SPAGAT

A jornada de Carlos André Spagat, fundador e editor-chefe da Revista Flap International, se confunde com a propria história da aviação no Brasil. Spagat, como todos o conheciam, foi um pioneiro do jornalismo aeronáutico no Brasil e esteve presente em todos os momentos importantes da jornada de mais 50 anos da Embraer. Mesmo porque, quando a Embraer nasceu, a FLAP já tinha quase uma década de vida, sendo assim a mais antiga e importante revista de aviação da América Latina. Em seus 60 anos de carreira, Spagat acompanhou, participou e dividiu com seus leitores histórias deliciosas da aviação no Brasil e no mundo, nos fazendo viajar em seções como a “Flight Check”. Meticuloso e detalhista, Spagat não se conformava com qualquer imagem ou uma informação equivocada. Por sinal, a riqueza fotográfica, uma de suas paixões, era também um dos destaques da revista. Sua partida deixa uma grande lacuna no jornalismo brasileiro e no coração dos leitores da FLAP International e dos apaixonados por aviação.

EMBRAER

Gol negocia mais 12 aeronaves Boeing 737 MAX

A Gol Linhas Aéreas, que recentemente completou 21 anos de atividades na aviação comercial brasileira, obteve um financiamento de 600 milhões de dólares junto à empresa britânica Castlelake LP para a compra de aviões Boeing 737 MAX 8. A empresa prevê a entrega de 12 aeronaves do tipo a partir deste mês e disse que isto acelerará sua estratégia de possuir metade dos aviões que usa sob arrendamentos financeiros até 2026.

O Boeing MAX também é um componente chave na meta da Gol para atingir a neutralidade de carbono até o ano de 2050, já que consome 15% menos combustível, produz 16% menos emissões de carbono e 40% menos ruído, além de possuir maior alcance de voo do que o modelo Boeing 737 NG usado pela companhia.

A Gol espera devolver até 18 aeronaves do tipo 737 NG em 2022 e um total de 34 aeronaves do tipo NG até o final de 2025.

O financiamento contratado pela Gol diz respeito a 10 operações de arrendamentos simples e dois acordos de venda com arrendamento posterior. No caso dos arrendamentos simples, a taxa de juros é de aproximadamente 6% ao ano, o que representa redução nos custos se comparados com os das atuais aeronaves da companhia, segundo a Gol.

A Gol ainda aguarda a entrega de 102 aeronaves do modelo MAX.

Juliano Damásio

A empresa também afirma que os recursos originados pela transação cobrirão 100% do custo de aquisição das novas aeronaves e trazem recursos adicionais que serão usados para pagar custos de devolução das aeronaves 737 NG da Gol.

No terceiro trimestre de 2021, a Gol firmou contratos para adquirir 26 aeronaves adicionais do tipo MAX 8. Atualmente, aguarda a entrega de 102 aviões Boeing 737 MAX. ■

A companhia chilena vem aumentando a frota e o número de destinos na América do Sul.

Jet Smart amplia destinos na América do Sul

A Jet Smart Airlines realizou no começo de 2022 seu voo inaugural entre Montevidéu, no Uruguai, e Santiago, no Chile. A nova rota é a sexta da companhia na América do Sul e terá quatro voos semanais durante o verão.

"Este é um marco importante para nossa empresa, pois iniciamos a primeira rota no Uruguai para oferecer a todos os passageiros daquele país nossa proposta de voar Smart, a preços ultrabaixos em modernas aeronaves Airbus A320. Somos a companhia aérea de baixo custo mais segura e confiável da América do Sul, segundo o Skytrax World Airline Awards, e com altos padrões de biossegurança aprovados e certificados por diferentes organizações internacionais", disse o CEO da Jet Smart, Estuardo Ortiz.

Atualmente, a Jet Smart possui uma ampla rede de destinos nacionais e internacionais, com 38 rotas domésticas no Chile e rotas internacionais conectando a capital Santiago a Bogotá e Cali, na Colômbia; a Lima, Trujillo e Arequipa, no Peru; além de Buenos Aires, na Argentina. Recentemente, reativou as rotas Santiago-Foz de Iguaçu, no Brasil, e Antofagasta-Cali.

Vale ressaltar que a empresa foi reconhecida pela Skytrax como a melhor companhia aérea low cost da América Latina em 2021 pela sua qualidade, pontualidade e preços acessíveis, que proporcionam um benefício concreto ao passageiro.

A Jet Smart Airlines é uma companhia aérea sul-americana ultra low cost fundada pela Indigo Partners, que opera com uma frota de aeronaves Airbus A320. A empresa tem operações na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Peru e Uruguai e já transportou mais de 10 milhões de passageiros em seus cinco anos de operação, segundo dados até 20 de outubro de 2021.

A visão da Jet Smart é oferecer tarifas ultrabaixas em toda a América do Sul, com o objetivo de chegar a 100 aviões e 100 milhões de passageiros transportados até 2028. ■

Em nome de todos na JSSI, enviamos nossas mais profundas condolências à família, amigos e colegas da lenda da indústria da aviação Carlos Spagat.

Entusiasta da aviação, apaixonado e altamente respeitado ao longo de sua vida, Carlos construiu um legado duradouro durante seus 60 anos à frente da Flap Internacional, que continuará a beneficiar a comunidade da aviação em toda a América Latina e além por muitos anos.

JSSI

Diretoria e presidência da Gol estiveram presentes no voo inaugural.

Gol inaugura ligação São Paulo-Pelotas

Paulo Kakinoff, presidente da Gol, foi um dos passageiros do voo inaugural da Gol Linhas Aéreas entre a capital paulista e a cidade de Passo Fundo, no Rio Grande do Sul.

O voo direto de Guarulhos para Pelotas, de número G3-1222, partiu às 15h45 e pousou na cidade da região sul gaúcha às 17h45. Para os pelotenses com destino à capital paulista, o voo direto G3-1223, também comemorativo, decolou às 18h35 do mesmo dia, aterrissando em Guarulhos às 20h20.

"A aposta da Gol na expansão regional é, de longa data, uma forma de incrementar nossos negócios, contribuir para a geração de riquezas aos Estados e regiões envolvidos e, sobretudo, favorecer os clientes da companhia. Pelotas nos traz perfis vastos de clientes: de lazer, negócios e estudantil, entre outros. É uma honra para a Gol fazer parte deste novo momento do Rio Grande do Sul", afirma Paulo Kakinoff.

São quatro frequências semanais de ida e volta entre Guarulhos, um dos principais hubs da Gol, e a cidade de Pelotas. Os voos são operados pela companhia com o Boeing 737-700, com capacidade para 138 passageiros. ■

A ligação está sendo feita pelos jatos 737-700 para 138 passageiros.

Juliano Damásio

Os Airbus A330-200 realizam os voos entre Buenos Aires e a capital espanhola.

Aerolineas Argentinas voltará com ligação diária para Madri

A Aerolineas Argentinas anunciou o aumento de suas operações para a capital espanhola. Atualmente a empresa conta com cinco voos semanais no Airbus A330-200, com capacidade para 265 passageiros. A Aerolineas Argentinas passará a ter frequência diária na rota Buenos Aires–Madri a partir de 1º de abril. Com essa programação, a empresa oferecerá 1.855 vagas por semana em cada trecho realizado. Madri é o único destino europeu para a Aerolineas Argentinas. Antes da pandemia, também operava em Roma, mas por enquanto continua sem uma data de reinício provisória. ■

A rota Cidade do México-Lima ganhará mais voos diários a partir de abril.

Aeromexico passará a oferecer mais voos para Lima

A partir de 1º de abril, a Aeromexico aumentará seus voos entre a Cidade do México e Lima. As operações serão realizadas com o Boeing 737-800, com capacidade para 160 passageiros em duas classes. A companhia aérea terá duas frequências diárias entre as capitais do México e do Peru. Atualmente possui 10 voos semanais na mesma aeronave. Aeromexico e Latam são as empresas que conectam ambas as cidades por via aérea. Em nome da Latam Peru, a empresa mantém sete serviços por semana com o Boeing 767-300(ER). ■

Latam Airlines é reconhecida como a companhia aérea mais pontual do mundo em 2021

O Grupo Latam Airlines acaba de alcançar o primeiro lugar no mundo na categoria "Mega Airlines" do ranking de pontualidade 2021 da consultoria internacional Official Airlines Guide (OAG), que mede a pontualidade das principais companhias aéreas do mundo. O grupo ocupou o primeiro lugar do ranking também em 2018 e 2019. Em 2020 as medições não foram realizadas.

O reconhecimento é baseado nas estatísticas mensais acumuladas fornecidas pela OAG, que classifica as maiores companhias aéreas do mundo de acordo com os seus indicadores de pontualidade, com base no cumprimento do indicador On-time Performance (OTP). A lista reúne as 20 maiores companhias aéreas do mundo (por número de voos programados) denominadas "mega airlines", com uma classificação final das 10 primeiras em pontualidade.

"Em um cenário muito difícil, com aumento de infecções por Covid-19 e em plena alta temporada, nossos esforços devem ser ainda maiores para atender a nossos passageiros. Somos muito gratos por esse reconhecimento, fruto de cada um dos que trabalham no Grupo Latam, que continuarão garantindo que cada voo opere com segurança para levar o passageiro ao seu destino a tempo", afirma Paulo Miranda, vice-presidente de Clientes do Latam Airlines Group.

Os reconhecimentos nos últimos anos da OAG se somam aos dados disponibilizados pela Cirium, que destacou a liderança do grupo em pontualidade em 2019 na categoria "Rede Global". Vale destacar que as organizações não realizaram medições em 2020. O Grupo Latam opera cerca de 1.212 voos diários (domésticos e internacionais) para 129 destinos em 18 países. ■

A Latam já tinha obtido o primeiro lugar também em 2018 e 2019.

No fim de março a companhia colombiana vai restabelecer uma série de rotas paralisadas durante a pandemia.

Avianca Colômbia amplia retomada de rotas em 2022

A maior companhia aérea colombiana e uma das maiores da América Latina continua crescendo. Depois de inaugurar 17 novas rotas em 2021, a transportadora aérea Avianca anunciou sete novas rotas e a reativação de mais duas a partir de março. Desta forma, seus passageiros poderão viajar sem escalas da Colômbia e Costa Rica para destinos nos EUA, Reino Unido e Equador.

Com relação às novas operações domésticas, a partir de 29 de março a Avianca começará a voar entre Medellín e Riohacha e, a partir de 16 de maio, a companhia colombiana iniciará a rota de Bogotá a Ipiales.

Internacionalmente, a partir de 27 de março, a Avianca voará de Medellín para San José, na Costa Rica; de Cartagena, Colômbia, para San José; e de Cartagena para Nova Iorque. E, a partir de 29 de março, a transportadora de bandeira colombiana operará serviços de Medellín a Orlando. Com relação às operações da Avianca na América Central, voará a partir de 28 de março uma rota entre San José e Quito, no Equador. Por fim, a Avianca revelou que a partir de 27 de março retomará as operações em sua rota de Cartagena a Miami e, a partir de 28 de março, de Bogotá a Londres. A transportadora também anunciou que sua ligação de Cali, na Colômbia, com Orlando, uma das rotas internacionais diretas de maior sucesso inauguradas em 2021, deixará de ser sazonal e fará parte da oferta permanente de sua rede.

"Em 2021 planejamos inaugurar 50 novas rotas nos próximos três anos e estamos cada vez mais perto de alcançá-las", disse Ana María Copete, diretora de Vendas da Avianca, em comunicado. "Continuamos a fornecer mais e melhores oportunidades de conectividade ponto a ponto e ininterrupta para nossos clientes, para que eles possam viajar para seus destinos preferidos na América e na Europa." ■

Vinci Airports assume operações nos aeroportos de Rio Branco e Cruzeiro do Sul

A Vinci Airports assumiu as operações do aeroporto internacional de Rio Branco e também integrará o aeroporto internacional de Cruzeiro do Sul, por meio de contrato de concessão com duração de 30 anos assinado com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Na primeira quinzena de janeiro, a Vinci Airports iniciou as operações no aeroporto internacional de Manaus e ainda há outros quatro terminais na região norte - Porto Velho, Boa Vista, Tabatinga e Tefé – que serão incorporados ao portfólio da empresa até o fim de fevereiro de 2022.

Os dois aeroportos do Acre transportaram, ao todo, 413.121 passageiros em 2019, sendo 353.743 em Rio Branco e 59.378 em Cruzeiro do Sul. Com 22 municípios e uma extensão de 152.581 quilômetros quadrados, área maior do que países como Grécia (131.940 quilômetros quadrados) e Portugal (92.391 quilômetros quadrados), o Estado tem muito a ganhar em mobilidade com a melhoria da infraestrutura aeroportuária em suas duas maiores cidades. A operadora assume a gestão dos dois principais aeroportos do Acre implementando padrões globais de operação, sem perder de vista as particularidades locais. A Vinci Airports aplicará sua expertise no desenvolvimento do tráfego para trazer mais conectividade e estímulo à economia da região. Também haverá investimentos em adaptação de tecnologia e infraestrutura para tornar as operações mais eficientes e seguras e contribuir para melhorar a experiência dos viajantes.

Além de investimentos na infraestrutura operacional, a Vinci Airports aplicará o seu plano de ação ambiental em ambos os aeroportos. O objetivo é reduzir as emissões de carbono e aprimorar a gestão de recursos naturais.

Os projetos se basearão nas iniciativas do Salvador Bahia Airport, que se tornou o aeroporto mais sustentável do Brasil, segundo a Anac.

Após a integração completa dos sete terminais da região norte, a Vinci Airports irá operar 53 aeroportos em todo o mundo, sendo oito deles no Brasil. Desse modo, se tornará a concessionária aeroportuária internacional líder no País em número de aeroportos e empregará quase 500 colaboradores no Brasil. ■

O primeiro A330-200F da Mas Air Cargo, do México, já está pronto após o processo de conversão.

Mas Air Cargo, do México, vai receber primeiro A330F cargueiro

A joint venture alemã de modificação de aeronaves EFW entregou a primeira aeronave Airbus A330-200 de passageiros convertida em cargueiro (P2F) ao arrendador Altavair, que entrará em operação com a transportadora de carga mexicana Mas Air. A aeronave (MSN868) é a primeira de vários exemplares do A330P2F encomendados pela Altavair, compreendendo as variantes -200 e -300.

Os dados da frota Cirium mostram que a aeronave foi entregue pela primeira vez à Etihad Airways em 2007 e operou na configuração de passageiros até o final de 2019, quando foi armazenada e posteriormente vendida para conversão em 2021.

Com o novo jato, a Mas Air "construirá uma nova frota de cargueiros Airbus" de aeronaves A330P2F em ambas as variantes, diz EFW. Será a primeira transportadora na região das Américas a operar a aeronave A330P2F e a primeira no mundo a operar as duas variantes.

Dsse o presidente e diretor administrativo da Altavair, Paul Newrick: "esse investimento reflete nossa crença de que a aeronave A330 será o principal cargueiro no segmento de fuselagem larga. A EFW, que é uma joint venture entre a ST Engineering, de Cingapura, e a Airbus, também faz conversões de cargueiros para os programas A320 e A321 da Airbus.

A ST Engineering disse que aumentará a capacidade de conversão na China e nos EUA este ano, em meio a um aumento na demanda. Até 2024, a EFW e a ST Engineering esperam ter cerca de 60 slots de conversão Airbus P2F. ■

SUSTENTABILIDADE
UM CLARO PROPÓSITO

A sustentabilidade está no coração do nosso negócio. Desde o começo, temos investido em tecnologias para tornar nossos motores ainda mais limpos, silenciosos e eficientes. Nossa ambição é desafiar os limites da inovação, apresentando tecnologias sólidas que irão ajudar a pavimentar o caminho para um futuro mais sustentável. Juntos, em um mesmo propósito.

cfmaeroengines.com/sustainability

CFM International is a 50/50 joint company between GE and Safran Aircraft Engines

cfm

A Delta espera diminuir o consumo de plástico a bordo em 2 mil toneladas ao ano.

Delta irá oferecer novos kits e produtos mais sustentáveis

A companhia norte-americana Delta Air Lines anunciou recentemente que irá oferecer amenities kit, roupas de cama e utensílios sustentáveis a bordo de suas aeronaves. A Delta espera que, com as novidades, o consumo de plástico descartável a bordo diminua em mais de 2.000 toneladas por ano.

Segundo a companhia, a empresa de vestuário mexicana Someone Somewhere é a responsável pela criação dos kits de amenidades para os passageiros voando na cabine Delta One, a classe executiva da Delta.

O informativo fala ainda que o novo kit de amenidades elimina cinco itens de plástico, como zíperes e embalagens, reduzindo o uso de plástico em mais de 400 toneladas anualmente. Os processos de produção artesanal da Somewhere também eliminam o desperdício e utilizam algodão regenerado.

Disponíveis a bordo a partir de agora, são produtos sustentáveis e focados no bem-estar, incluindo uma máscara para os olhos, protetor labial natural da Grown Alchemist, loção para as mãos e uma escova de dentes feitas de bambu da Humble Co. Ambos os produtos Grown Alchemist a bordo farão a transição para embalagens de alumínio em abril de 2022.

As roupas de cama, por sua vez, são produzidas com garrafas plásticas recicladas. A companhia aérea está entre as primeiras a usar roupas de cama 100% poliéster reciclado (rPET) e – junto com o novo uso de embalagens reutilizáveis – reduzirá o uso de plástico em até 270 toneladas por ano. Os conjuntos começaram a aparecer a bordo em dezembro de 2021.

Já os utensílios de serviço, como talheres, por exemplo, são feitos de materiais naturais e reciclados. A Delta agora oferece talheres de bambu para refeições frescas embaladas em viagens domésticas da primeira classe e em voos internacionais selecionados. Ainda este ano todos os clientes internacionais voando na Main Cabin (econômica) também verão novos pratos feitos de material biodegradável, talheres de bambu e um jogo americano de papel premium.

A Delta agora adicionará ao seu cardápio dois novos vinhos em lata da Imagery Estate Winery. Durante os voos serão oferecidos vinhos Cabernet Sauvignon e Chardonnay. A novidade começa já este mês, em voos selecionados, e até o final do ano será expandido para todos os voos da companhia.

A embalagem de alumínio do vinho também contribui para a redução do uso anual de plástico em até 112 toneladas. Este é o último passo na redução de itens de plástico a bordo. Em 2018, a Delta removeu uma variedade de itens de plástico de uso único a bordo, incluindo palitos, embalagens de utensílios de serviço e canudos. ■

Um total de 56 aviões da família A320 já oferece gratuitamente o serviço.

Latam começa a oferecer WhatsApp gratuito no Brasil

Desde o fim de janeiro clientes da Latam podem enviar e receber gratuitamente mensagens de texto pelo WhatsApp, Facebook Messenger e iMessage durante o voo. Inicialmente, a facilidade está disponível em 56 aeronaves da família Airbus A320 que realizam voos dentro do Brasil e voos do País para outros destinos na América do Sul. A Latam pretende levar o serviço para outras aeronaves da sua frota e reforça que o pacote gratuito vale apenas para mensagens de texto - ou seja, não suporta a transferência de fotos, vídeos ou demais arquivos.

Para acessar o serviço, o cliente deve colocar seu dispositivo móvel em modo avião, conectá-lo à rede wi-fi Latam Play, digitar latamplay.com em seu navegador e selecionar o pacote gratuito de mensagens de texto. Se o cliente preferir, há outros pacotes pagos para navegação ou streaming. Ao entrar na rede Latam Play, o cliente também já tem acesso gratuito a mais de 700 horas de conteúdo premium, entre filmes, documentários, séries e músicas. ■

ATR

Muito obrigado!

Nós conectamos pessoas, negócios e comunidades pelo mundo de forma sustentável por 40 anos.
Aos nossos clientes, fornecedores, parceiros e empregados, o nosso muito obrigado, por vivermos juntos essa jornada de 40 anos.

Ao nosso futuro.

40 YEARS OF MAKING A DIFFERENCE

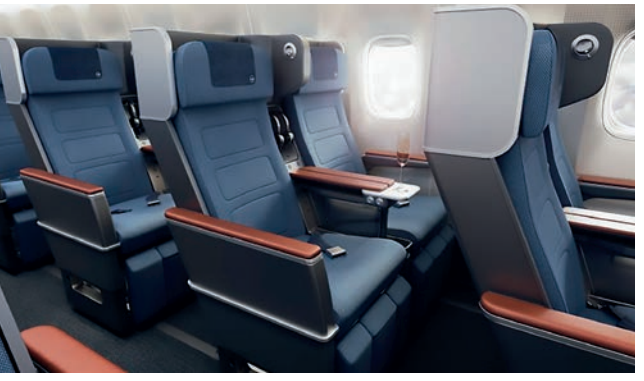
1981 | 2021

into life

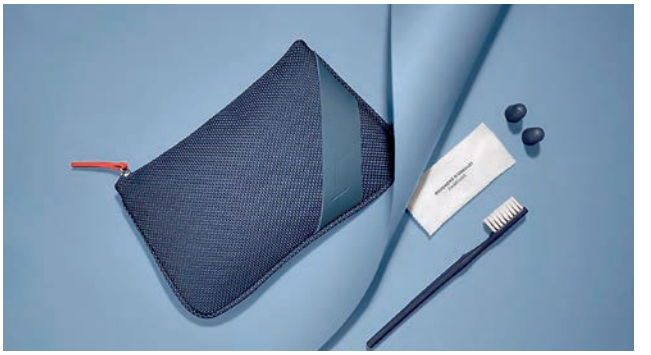
Lufthansa opta por novos assentos na premium economy

O Grupo Lufthansa selecionou a nova geração de assentos privativos ZIM (PC-02) para a premium economy da ZIM Aircraft Seating, que será instalada em 19 aeronaves Lufthansa Boeing 747-8I e outras nove Swiss Airbus A330-300. “A atribuição deste projeto à ZIM Aircraft Seating é um bom presságio para a direção futura da aviação comercial na prolongada crise de Covid-19 e indica uma recuperação nas atividades de voo. Toda a equipe ZIM Aircraft Seating está muito orgulhosa por termos chegado ao mercado com o desenvolvimento do nosso novo produto ZIM Privacy e por termos conseguido convencer dois parceiros fortes como a Lufthansa e a Swiss como clientes de lançamento”, afirma Sven Achilles, CEO da ZIM Aircraft Seating. A privacidade do ZIM define novos padrões de conforto e privacidade na premium economy. Assentos altamente inovadores estão repletos de recursos de alto valor para oferecer uma melhor experiência de viagem ao cliente. Com movimentos mecânicos soberbos envoltos em uma estrutura de concha traseira fixa, o assento inclui maior privacidade com um escudo de privacidade integrado, criando mais espaço para o viajante. A privacidade do ZIM também inclui uma série de outros confortos, como apoios de braços ajustáveis individualmente, mesa de coquetel, mesa de jantar de uma peça, luz de leitura pessoal e iluminação natural e telas IFE maiores. Os assentos privativos ZIM serão personalizados com especificações e variantes indicadas pela Lufthansa e pela Swiss, para que cada companhia aérea mantenha sua própria marca na cabine. O novo produto ZIM PC-02 Premium Economy será instalado no primeiro trimestre de 2022 nas aeronaves Airbus A340-300 e Boeing 777-300ER.

Esses novos assentos também serão instalados nas próximas aeronaves da Lufthansa: Boeing 787-9 Dreamliner, Airbus A350-900 e Boeing 777-9. A empresa alemã se destacou no setor por oferecer um serviço diferenciado em premium economy, juntamente com a ZIM Aircraft Seating, por terem trabalhado de perto para projetar um assento único que permite ao cliente uma experiência única em sua viagem. ■



Além das aeronaves da Lufthansa, os aviões da Swiss também receberão os novos assentos.



Kits com materiais recicláveis compõem os novos serviços oferecidos pela Air France.

Air France apresenta novos kits a bordo dos voos de longa duração

Mais uma novidade a bordo dos aviões da companhia Air France. A empresa divulgou recentemente que fornecerá aos seus clientes da classe executiva em voos de longa distância um novo kit de conforto, composto por 93% de objetos feitos de materiais reciclados, como uma iniciativa para reduzir o impacto ambiental gerado por seu negócio.

O novo kit para a classe executiva conterá: escova de dentes e caneta feita de amido de milho e tampões de ouvido embalados em papel kraft, dispensando o uso de plástico; uma máscara de dormir, meias, pasta de dentes e cosméticos da renomada marca francesa Clarins.

Por sua vez, os passageiros que viajam em premium economy em voos de longo curso receberão um kit com uma escova de dentes feita de amido de milho e tampões de ouvido embalados em papel kraft. Uma máscara de dormir e um par de meias.

Além do fato de essas medidas estarem intimamente associadas a um segmento especial, que paga as tarifas mais altas em um voo, é importante a iniciativa da companhia aérea francesa de continuar eliminando plásticos de uso único de suas operações.

“Em todos os locais, a embalagem plástica de cada kit passou a ser substituída por um lacre de segurança. Além disso, os fones de ouvido são sistematicamente limpos e desinfetados, permitindo que a Air France elimine os protetores de fone de ouvido de uso único e suas embalagens oferecidas anteriormente”, diz um comunicado de imprensa da companhia aérea. ■

GRANDE OUSADO EM BREVE

Quatro aeronaves. Centenas de horas de voo. Milhares de sistemas verificados. Os testes de voo estão progredindo a toda velocidade para apresentar o Falcon mais confortável e moderno até então, o extra widebody Falcon 6X. Próximas etapas: certificação e entrada em serviço. Prepare-se para redefinir sua experiência de viagem a 5.500 mn.

Falcon 6X

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

DASSAULT AVIATION

Série de postais com fotos da aviação brasileira à venda

Entusiasta da aviação, o jornalista carioca e fotógrafo Daniel R. Carneiro está editando uma série de cartões-postais tendo como tema a aviação brasileira, com foco em aeronaves clássicas, contemporâneas com esquemas especiais de pintura e aviões produzidos pela Embraer. A série já conta com 24 postais e inclui aviões como os Lockheed L-188 Electra, Douglas C-47/DC-3 e Boeing 707 da Varig, os Boeing 727 da Cruzeiro e Transbrasil, os "Bandeiras" (A330-200, E195, ATR 72 e Cessna Caravan), aviões da campanha Outubro Rosa (A320neo, E195 e ATR 72) ou o A320neo "Mickey" da Azul, o Lockheed Constellation exposto no Museu TAM com as cores da Panair do Brasil ou o Airbus A320 da Itapemirim.

A série pretende reviver um hobby muito popular entre os entusiastas da aviação nos anos 1980 e 1990 e que ganhou grande impulso no País através do saudoso Clube do Manche e estimular o colecionismo entre os jovens aficcionados da "geração Instagram". O primeiro cartão, impresso como protesto contra o desmanche do C-47 PP-VBF da Varig, retrata esta aeronave que fez parte da infância do autor, exposta no Aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro, na década de 1970 e posteriormente transferida para a área industrial do aeroporto internacional do Rio de Janeiro até ser desmanchada em janeiro do ano passado. Carneiro, que já colaborou com suas imagens para publicações especializadas em aviação no Brasil (entre as quais *Flap Internacional*) e no exterior, planeja lançar mensalmente de um a três cartões-postais (em tiragens limitadas de 250 a 500 unidades de cada), o que dependerá da aceitação que os primeiros tiverem entre os colecionadores.

Além desta série, Carneiro também lançou a série Riospotters, em que, além de fotos próprias, pretende publicar imagens de aeronaves raras feitas por outros spotters cariocas nos aeroportos do Rio de Janeiro. Os três primeiros cartões da série são do Ilyushin Il-62M da Interflug, do Concorde da British Airways (fotos do próprio) e do Boeing 747-400 da Aerotranscargo, fotografado pela jovem spotter Dayanne Germano da Silva. Os postais podem ser adquiridos diretamente no site do autor, https://shop.aviacaocruzeiroseturismo.net, ou por e-mail, com pedidos para editor@aviacaocruzeiroseturismo.net. ■

Série de postais dedicados à aviação brasileira traz imagens memoráveis como destes dois Boeing 707 no Galeão.

A imagem do Boeing 727-100 da Cruzeiro faz parte do acervo do fotógrafo Daniel Carneiro.

Rei da ponte aérea durante quase 30 anos, o Electra II também é destaque.

O FUTURO JÁ ATERRISSOU

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

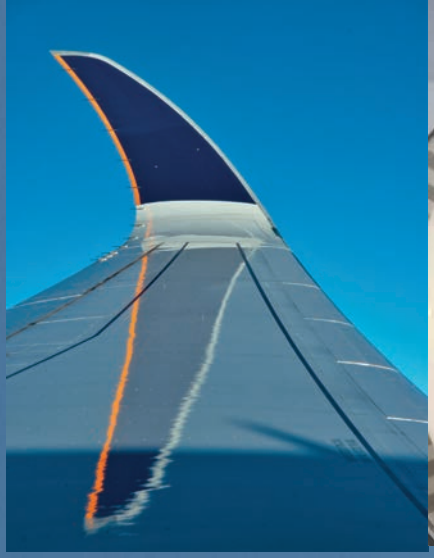
Gulfstream™

A General Dynamics Company

Crédito sujeito a aprovação.

banco.bradesco @Bradesco facebook.com/Bradesco
@bradesco youtube.com/Bradesco
linkedin.com/company/bradesco/
Fone Fácil Bradesco: 4002 0022/0800 570 0022
SAC – Alô Bradesco: 0800 704 8383
SAC – Deficiência Auditiva ou de Fala: 0800 722 0099
Ouvidoria: 0800 727 9933

F&Q BRASIL
Conquiste o futuro.
Conte com nossos especialistas em leasing para transformar projetos em realizações.
Fale com seu gerente.
bradesco leasing



Flight Check

OPINIÃO DO PASSAGEIRO

SQ22 SIN-EWR
LOG702 PPW-KOI

Dois extremos: o mais curto e o mais longo voo do mundo.

Flap Internacional *é a primeira publicação no mundo a mostrar em uma única matéria o voo regular mais curto no mundo, seguido pelo mais longo voo comercial regular - ambos reconhecidos e registrados no Guinness Book of Records. Os dois voos foram feitos pelo mesmo passageiro, em curto espaço de tempo, duas semanas entre eles. Duas experiências-limite que demonstram, por si só, quão variada e fascinante é a aviação. As impressões e as imagens dessas viagens ficam com você a partir de agora.*

Texto e fotos: Gianfranco Beting

1

2

3

Loganair 702: voo mais curto do mundo

A manhã nasceu fria, azul e límpida, com uma leve brisa. Encontrava-me em Kirkwall, capital das Ilhas Orkney, o arquipélago mais setentrional da Escócia. Formado por 70 ilhas, 20 das quais habitadas por aproximadamente 22.000 pessoas, é uma região tão bela quanto remota. Realizaria um velho sonho: fazer o voo mais curto do mundo, entre as ilhas de Westray e Papa Westray.

A empresa que serve estas rotas tão especiais é a Loganair. Fundada em 1962, conta com pouco mais de 40 aeronaves, que ligam diversos pontos da Escócia ao Reino Unido e alguns destinos na Europa continental. Voaria em um Britten-Norman BN-2A Islander.

Com oito lugares, é uma máquina perfeita para estas etapas.

O dia mostrava condições climáticas perfeitas para voar. Apresentei-me no modesto terminal e recebi meu cartão de embarque para Papa Westray (90 habitantes e 2.000 ovelhas), uma minúscula ilha ao norte do arquipélago. Antes, a linha nos obrigava a fazer uma rápida escala na Ilha de Westray, um pouco maior (550 habitantes), de onde voaríamos finalmente para PPY.

Embarquei no Islander – nome apropriado - e de Kirkwall decolamos para cumprir a primeira perna, uma etapa curtinha para a Ilha de Westray. Decolando pontualmente às 8h25, mantivemos 1.000 pés sobre o belíssimo arquipélago. Doze minutos depois estávamos em terra firme. Portas abertas, desembarcaram alguns dos passageiros e três subiram a bordo. Às 8h47, os motores do Islander ganharam vida novamente e sem demora o táxi foi iniciado. Tempo total em solo: 10 minutos.

O campo em Westray nada mais é do que a pista asfaltada e uma casinha que serve de terminal e garagem para o caminhão de bombeiros. Alinhamos às 8h49 e lá fomos nós rumo ao voo mais curto do mundo! O pequeno Islander parecia um brinquedo alado. Atingimos pouco mais de 250 pés sobre o nível do mar e imediatamente a descida foi iniciada. Curva à esquerda, visual, entramos na final como um caça, a pista crescendo diante do visor. Um leve toque no manche, nariz para cima, potência em idle... e touchdown! Estávamos novamente em terra firme, 98 segundos após deixarmos Westray. Gastamos pouco mais de 5 quilos de combustível nesta etapa. O Islander pode levar 354 quilos a bordo e consome, em média, 80 quilos por hora de voo. O táxi ao terminal foi curtíssimo. Motores cortados. Tempo total de voo: 98 segundos. Distância voada: 3.600 metros.

1-O bravo Islander decola de Papa Westray cumprindo sua programação do dia.

2-Por dentro espartano como uma Kombi, ele cumpre o prometido!

3-A região é surpreendentemente bela, remota e as águas, cristalinas.

Não é incrível? Mas existe uma explicação para a continuidade de operações de uma etapa tão curta: apesar de ser relativamente curto, o estreito que separa as duas ilhas pode ficar extremamente agitado dependendo das condições climáticas, dificultando ou até impedindo a navegação marítima. A operação desta curta etapa é uma garantia de contato com o mundo exterior para os menos de 100 habitantes de Papa Westray – ou "Papay", como o local é chamado por seus moradores.

Desembarquei e em seguida o Islander prosseguiu sua chave de voos do dia, retornando à Kirkwall. Durante a breve estada, tive tempo de conhecer um sítio arqueológico maravilhoso.

Naquele mesmo dia, segui viagem na mesma aeronave e, ao retornar a Kirkwall, uma agrádavel surpresa: o diploma assinado pelo próprio comandante certificando que acabara de fazer o voo mais curto do mundo. Tendo

4

5

7

6

4-O A350 vem se consagrando como um best-seller dentre as grandes companhias internacionais. É o avião de maior alcance na versão ULR.

5-A sala VIP em Changi é espetacular. Uma das melhores do mundo.

6-Poltrona que se converte em leito, uma das melhores da categoria.

7-Tripulações amáveis, cordiais, simpáticas e prestativas. Em suma: impecáveis.

pago menos de 80 libras para esta etapa, agora me sentia ainda mais animado para realizar mais um sonho: o voo mais longo do mundo.

Singapore 22: voo mais longo do mundo

Dentre os vários Flight Checks que a *Flap Internacional* publica desde 2005, este é certamente um dos mais especiais: a mais longa rota operada regularmente por qualquer companhia na história da aviação. Está no Guinness Book of Records assim como o voo que você acabou de acompanhar na Loganair.

Acredito que eu possa ter sido o primeiro no mundo a fazer o voo mais longo e o mais curto na mesma viagem. Se não fui eu, certamente fui o primeiro a publicar uma matéria sobre estas duas etapas tão contrastantes e, por esta mesma razão, fascinantes.

Aeroporto de Changi, Cingapura. Naquele dia, havia partido de Tóquio para Cingapura em um A380-800 da Singapore Airlines, completando a viagem em pouco menos de sete horas. Ao chegar, fui para o sensacional lounge da Singapore, o Kris Lounge, um dos maiores, melhores e mais confortáveis do mundo, com uma ala de alimentação que não fica devendo nada a bons restaurantes. A variedade, frescor, qualidade e apresentação dos pratos são realmente impressionantes, com ilhas de comida de diferentes etnias: de hambúrgueres a sushi, de massas e udons a curries variados. É um primor.

Voaria no Airbus A350-900 ULR (Ultra Long Range), uma versão desenvolvida a pedido da Singapore, única cliente do modelo e um tipo de aeronave até então inédito no meu logbook.

E o que esta versão ULR apresenta de diferente dos outros A350? Ela foi concebida especificamente de modo a permitir que a companhia servisse sem escalas, desde sua base em Changi, destinos na costa leste norte-americana, em especial Nova Iorque.

8

9

10

A Airbus incorporou várias modificações, em especial no sistema de combustível. Também acrescentou maior peso de decolagem em relação aos A350-900. Resultado? O ULR pode voar nada menos que 17.964 quilômetros sem escalas, em quase 20 horas de voo.

Na configuração da Singapore, apresenta menos assentos e somente duas classes de serviço. São 161 poltronas, sendo 67 na executiva e 94 na econômica premium. Não há classe econômica propriamente dita: poucos aguentariam os rigores físicos de passar mais de 17 horas naquele aperto.

Este é mesmo um voo com história. Em sua primeira fase, a Singapore operou a linha entre 2004 e 2013, empregando os Airbus A340-500, com 14 comissários e seis pilotos, que se alternavam em turnos de quatro horas. Os voos exigiam tanto dos tripulantes que a empresa determinou, após vários estudos médicos, que nenhum profissional poderia fazer mais do que dez dessas viagens de ida e volta por ano. Uma vez em solo, aqueles que voaram ficam de repouso por pelo menos cinco dias até voltarem a trabalhar. Não é brincadeira. Descanso, alimentação, ciclo de sono, tudo foi analisado para reduzir a fadiga de uma etapa tão longa assim para quem nele trabalha. E os passageiros?

A companhia caprichou: inicialmente, os A340 contavam com 64 assentos na executiva e apenas 117 em uma configuração de classe econômica premium. Depois de algum tempo, os aviões foram convertidos para uma classe única (executiva) com 100 poltronas. A demanda minguou e, com o preço do combustível subindo, a linha não era mais rentável, sendo cancelada em novembro de 2013.

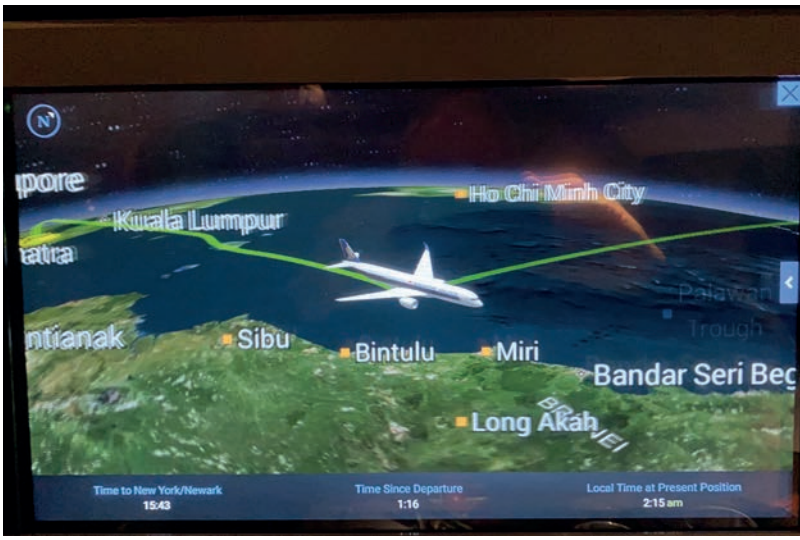
8-Leitura de bordo, entretenimento eletrônico... A "SQ" não brinca em serviço.

9-Cores relaxantes ajudam a criar a atmosfera certa na cabine.

10-A variedade de conteúdo é impressionante. Pontos para a companhia!

A introdução do modelo A350 mudaria tudo. Economizando até 25% a mais em combustível em comparação com o A340-500, a matemática voltou a sorrir. A rota foi reinaugurada em 11 de outubro de 2018, empregando o novíssimo A350-900 ULR, que pode levar 165.000 quilos de combustível, ante 141.000 quilos da versão A350-900. No caso específico de nosso voo, 110.400 quilos de combustível foram colocados nos tanques, estimando consumir 100.300 quilos na etapa. O peso máximo total desta versão é de 280 toneladas, mas partimos com alguma folga, 267 toneladas. Mais de 50% do peso total de decolagem pode ser combustível. Impressionante.

O embarque no 9V-SGA foi absolutamente impecável, com as maravilhosas "Singapore Girls" recebendo com autêntica cortesia e delicadeza. Fui levado à poltrona 14K, onde



11

12

passaria as 18 horas seguintes. Drinques de boas-vindas, sorrisos em profusão, atmosfera maravilhosa e a configuração 1-2-1 na executiva só me faziam lembrar do slogan da companhia: Singapore Girl, You're A Great Way To Fly.

Mas já passava da meia-noite e o dia anterior havia sido extremamente longo. Havia voado desde o Japão por quase sete horas e aguardado a conexão em solo por outras sete longas horas. Estava tão cansado quanto excitado com o voo que teria pela frente.

Nosso horário de partida, 0h40, foi cumprido à risca: cravado aos 40, o trator empurrou o 9V-SGA pelo pátio bastante vazio.

Trens e flaps recolhidos, tomamos uma proa norte. A cada voo, sobretudo em trechos longos como este, a carta meteorológica é estudada com máxima atenção, de modo a permitir aos pilotos escolherem rotas em que os ventos trabalhem a favor da aeronave. Nesta viagem especificamente, voaríamos na proa norte/nordeste e sobrevoaríamos... o Japão! Sim, o local de minha origem naquele mesmo dia.

Muitas vezes, porém, este voo toma uma proa mais a leste, cruzando o Pacífico. Estas variações, como explicado, existem para fazer com que a aeronave encontre o máximo de ventos a favor (de cauda) e o mínimo de ventos contrários ao deslocamento (de proa). A diferença entre um e outro pode dilatar ou encurtar a viagem em até 90, 120 minutos!

Mas voltemos à poltrona 14K. Logo que o passageiro embarca, é avisado pelos tripulantes sobre algumas práticas recomendáveis. Levantar e caminhar a cada quatro horas (há amplo espaço junto às galleys para permitir exercícios de alongamento); beber líquidos em profusão, evitando consumo elevado de álcool; comer com alguma moderação e tentar ajustar os relógios para o fuso horário do destino, no caso, Nova Iorque, onde já era quase meio-dia. Eles também informaram que uma primeira refeição é servida imediatamente após a decolagem.

Uma segunda refeição completa fica à disposição de cada passageiro oito horas após a partida e fica disponível até duas horas antes da chegada. O momento de saborear essa segunda refeição é decisão totalmente pessoal. A Singapore oferece algo fundamental em viagens ultralongas: convida os passageiros a escolherem livremente

11-Fiquei boa parte do voo grudado no sistema Air Show, acompanhando a missão de voar sobre metade do planeta.

12-Itens de conforto, como chinelos, são marcas registradas da Singapore.

13

14

13-Os espetinhos "satay" de entrada são um clássico.

14-A qualidade das refeições, sobretudo das proteínas, caiu drasticamente nos últimos tempos.

o horário das refeições, o que se chama na aviação "Dine on Demand". Assim, existe total liberdade para adaptar as necessidades biológicas de cada passageiro aos rigores de uma viagem dessa duração. Além desta comodidade, ao longo de todo o voo, há uma enorme variedade de snacks, quentes e frios, sopas, sanduíches e bebidas disponíveis a qualquer momento. Basta chamar um dos tripulantes ou se servir nas galleys: muitas opções permanecem disponíveis em bandejas ou carrinhos.

Após a decolagem, como avisado, a refeição foi mesmo servida sem demora: três opções de pratos. Havia os tradicionais espetinhos "satay", depois uma salada com peito de pato e, como principal, um peito de frango com cogumelos e batatas rosti. Para quem voa com a Singapore há muitos anos, não deixa de ser espantoso constatar que não há mais lagostas, camarões e outras proteínas mais "nobres" no cardápio. Em função do adiantado da hora (quase 2h00 da matina), optei por pegar mais leve e fui com um sanduíche tipo misto quente mesmo. Queijos e frutas secas e um chá preto deram cabo dos trabalhos. Bons vinhos, mas nenhum excepcional ou surpreendente (ênfase em garrafas francesas) acompanharam o menu.

A tripulação permaneceu toda a duração do voo oferecendo snacks e bebidas para aqueles poucos passageiros que, assim como eu, ainda permaneciam acordados. Estava simplesmente muito "pilhado" com o voo para dormir. Fiquei especialmente atento à hidratação do corpo, tomando água constantemente e igualmente hidratando a pele do rosto, o que diminui o desconforto provocado pela atmosfera seca.

Em resumo, fiquei acordado as seis primeiras horas do voo. Depois, dormi duas horinhas e então fiquei mais cinco horas desperto. Nesta segunda fase desperto, foi servida a segunda refeição. Agora sim, de fato havia fome neste corpinho. A rigor, já poderia até chamar de desjejum (seriam 9 da manhã em Cingapura), mas ainda faltavam mais de seis horas para a chegada e a noite estava fechada. Sem saber se era ceia, almoço ou

15

17

16

15-Prato principal saboroso. Difícil era saber se estava jantando, almoçando ou tomando o desjejum!

16-Pela apresentação dos talheres, dá pra ter uma ideia da qualidade da refeição.

17-Várias opções de sobremesas e vinhos para acompanhá-las.

café da manhã, optei por um prato mais potente, uma costela bovina no vinho tinto. Bastante saborosa, bem acompanhada por um tinto robusto.

Embalado por duas ou três taças de vinho, dormi uma horinha e pelo restante do voo permaneci acordado. Falando em sono, as tripulações que trabalham na cabine se revezam ao longo do voo. O time que serviu a segunda refeição era diferente da equipe que trabalhou logo após a saída. Os tripulantes trabalham e depois descansam em compartimentos com camas, em turnos de cinco horas, perfazendo três ou quatro turnos a cada voo. Sim, pois o tempo total da viagem pode variar de 16 a até 18 horas e 30 minutos por viagem em média, dependendo de rotas e ventos enfrentados.

Durante os períodos despertos aproveitei a excelente variedade de entretenimento disponível na plataforma multimídia da companhia, a Krisworld. Em 2012, a empresa investiu nada menos que 400 milhões de dólares nesse sistema, baseado na plataforma Panasonic eX3: tela de altíssima resolução e 15 polegadas, controles manuais e touchscreen e conectividade (paga) são as principais atrações. São 1.850 opções: 299 filmes, 701 atrações de TV, 850 CDs. O acesso à internet foi testado e funcionou perfeitamente, permitindo que eu me mantivesse em contato com minha família durante a viagem. O voo foi feito quase todo na escuridão. Em função da rota e da rotação da terra, o avião parecia perseguir com duas horas de atraso o nascer do sol nas regiões sobrevoadas. Apenas sobre o Japão é que foi possível divisar uma faixa tênue de claridade no horizonte. Mas logo a noite se fechou, na medida que prosseguíamos em direção à Sibéria, às Ilhas Aleutas e atravessávamos o imenso território do Canadá na diagonal, com proa sudeste.

Nossa aproximação para Nova Iorque deu-se pelo noroeste. Iniciamos a descida às 4h05. Pousamos em plena madrugada, às 4h44, bem antes do horário publicado, 5h30.

Sem muito tráfego àquela altura da madrugada, o A350 seguiu a chegada por instrumentos, cobrindo 16.774 quilômetros em 16 horas e 42 minutos de voo. A parte final da viagem foi cumprida no nível de voo 390, ou seja, a 39.000 pés.

18

18-No meio da jornada, havia apetite para comer um sanduíche.

Ao chegarmos, não havia tráfego. Logo estávamos parando no portão e o desembarque foi bastante ágil. Em 20 minutos já tinha passado pela imigração e rumava para a sala VIP da United, onde aguardaria o voo que me levaria de volta para casa. Cansado? É claro, mas não a ponto de dizer que estava viajando a mais de 30 horas, se contar desde a saída do Japão. Um atestado à excelência da Singapore Airlines. Mais uma vez, o ponto alto foi a excepcional categoria de seus tripulantes. O chefe de cabine foi amabilíssimo, veterano de empresa com algumas décadas de experiência na SQ. Comentou que nos últimos anos o padrão de catering decaiu um pouquinho – como fica fácil perceber –, mas ponderei que a qualidade do material humano na empresa continua excepcional. Este fator, para mim, é o mais importante para a percepção geral na experiência de viagem. O resultado? Cheguei do outro lado do planeta descansado, feliz, bem tratado, realizado por ter feito um voo tão especial: o mais longo do mundo. ■

Avaliação: as notas vão de 0 a 10

Reserva: sem nota
Compra feita através de agência de viagens.

Check-in: nota 10
Feito em Tóquio. Rápido e com a incrível delicadeza e agilidade tipicamente nipônicas.

Embarque: nota 10
Organizado, respeitando prioridades, impecável.

Assento: nota 10
Realmente confortável, reclinando 180 graus, ergonômico e elegante.

Entretenimento: nota 9
Muitas opções, navegação touch-screen ou no controle individual, agradou bastante. Só não é um 10, porque a Emirates e a Qatar ainda são superiores.

Serviço dos comissários: nota 10
Simpatia e interesse em conversar com os passageiros, um primor.

Refeições: nota 7
Boa apresentação, quantidades corretas. Mas a qualidade inegalvemente caiu, sobretudo naqueles ítens onde um passageiro de executiva espera ser bem tratado: nada de frutos do mar, por exemplo.

Bebidas: nota 7
Aqui a nota não é um primor em função da carta um tanto conservadora (ênfase na França) e da variedade apenas correta. Esperava mais.

Nécessaire: sem nota
Itens básicos estão na poltrona, itens adicionais em gavetas nos banheiros.

Desembarque: nota 10
Rapidez na saída do avião. Viajando apenas com mala de mão.

Pontualidade: nota 10
Saímos na hora e chegamos bem antes do horário marcado.

Nota final: 8,1

Comentário final: estas duas viagens não poderiam ser mais diferentes. Um avião com peso máximo de 3 toneladas. O outro, com 280 toneladas nas asas, decola e pode voar quase 18.000 quilômetros. Suficiente para voar 6.000 vezes entre as duas ilhotas na Escócia. O que ambas as experiências então trazem em comum? A magia de voar. Seja pendurado em um Islander com mais de 34 anos de uso, sentado quase junto do piloto, ou em uma poltrona-cama de um moderníssimo A350 com pouco mais de um ano de vida, a verdade é que sair do chão para cruzar um estreito de 3 quilômetros ou voar sem escalas quase a metade do globo significam exatamente a mesma coisa: o fascínio de ver a terra lá embaixo.

A Águia pousou

Equipada com Goodyear Flight Eagle

Eles são os pneus exatos para os jatos executivos... e a permanente escolha na categoria. De fato, mais aeronaves executivas pousam sobre pneus Goodyear do que sobre qualquer outra marca, permanecendo o pneu de equipamento original escolhido pelos líderes da indústria.

- Uma medida de pneu para cada aplicação de jato executivo
- Compostos de borracha da banda de rodagem mais resistentes ao desgaste para maximizar seus pousos e minimizar o seu custo por aterrissagem
- Um revestimento interno com borracha butyl para superior retenção de ar

GOODYEAR PILOT-PREFERRED 1909-2009 100 YEARS

GOODYEAR FLIGHT EAGLE®, O PNEU **PREFERIDO** PARA JATOS EXECUTIVOS

GOODYEAR®

www.goodyearaviation.com

Flap Internacional

ENTREVISTA

CARLOS SPAGAT

Rememorando a entrevista com Carlos A. Spagat ao Gianfranco Beting, na ocasião dos 45 anos da Revista Flap Internacional, onde publicamos matéria em edição exclusiva de aniversário, que mostra seu gosto pela aviação desde garoto, quando fundou a revista, que em 2022 completara 60 anos, e se tornou a principal razão de sua vida!

In memoriam 1944•2021

Spagat nos recebeu em sua casa, longe do fluxo praticamente incessante de telefones que dispara e recebe por todo o dia, todos os dias. Spagat falou com calma e refletiu sobre muito do que viu e sobre o que aconteceu nestes 45 anos da revista Flap Internacional

Qual a primeira coisa que te vem na cabeça quando você pensa na* Flap*?

Essa é fácil: o sonho realizado de um garoto. A *Flap* não nasceu como meio de vida, mas para que eu pudesse estar sempre em contato com aviões. É a forma de eu estar perto de tudo que gosto. Se não fosse assim, não poderia estar junto ao pessoal da aviação, conhecer lugares novos, viajar sempre, que são algumas das minhas grandes alegrias.

Você poderia dizer que a* Flap *é uma das maiores realizações da sua vida?

(Enfático) A *Flap* é a maior realização da minha vida profissional.

O começo deve ter sido difícil, não?

No começo sim. Não tinha dinheiro para nada. Fiz a revista com a cara e a coragem. Depois, meu pai corria para cobrir os títulos protestados nos cartórios (risos). Nós tínhamos um clube de aviação que editava um jornal interno mimeografado. A *Flap* nasceu desse jornal, tipo tablóide, editado num papel de qualidade modesta. Era feito em tipografia, pois não tínhamos nem tiragem nem dinheiro para pagar a impressão em *off-set*.

Sua família te incentivou com a revista?

Coisa nenhuma. Meu pai chegou a cortar minha mesada para eu não viajar, para não tocar adiante a idéia. Ele queria que eu tocasse a firma da família (o pai de Spagat, engenheiro, tinha uma empresa especializada em projetos de acústica e uma fábrica de materiais de construção). Ele queria que eu fosse engenheiro. Mas tomei pau duas vezes no curso científico e me transferi para o clássico. Aí eu fui fazer a Faculdade de Direito, mas pensava na época que, se não passasse naquele curso, poderia até tentar fazer corte e costura... (risos enfáticos). Na verdade, eu não queria estudar. Eu só queria fazer a revista.

Conversando com o então ministro da Aeronáutica, tenente-brigadeiro do ar Joelmir Campos de Araripe Macedo.

Aos 17 anos, em sua primeira entrevista, com o engenheiro Vaz Pinto, presidente data.

Quando foi que a* Flap *começou a tomar um formato mais definitivo?

Bom, começou naquele que considero o primeiro número da revista, a *Flap* 001. Nós melhoramos o papel, imprimimos a capa em cores, que mostrava um Avro. Achei que a cor da fuselagem, um cinza, não estava legal e então mandei estampar uma quinta cor na impressão, em alumínio. A tinta era metálica mesmo e custou mais um protesto para meu pai pagar... (risos). Apenas a capa era a cores, dentro era tudo em preto e branco.

O miolo todo em preto e branco?

Ah, sim. Na época, era tudo na base do clichê. Não tínhamos como bancar as quatro cores de impressão. Para você ter uma idéia, um fotolito hoje custaria uns 400 reais, uma fortuna para nós. Hoje se faz toda a revista pelo sistema digital, sem custos de fotolito. Para bancar cada número, nós dependíamos da venda de anúncios. Se vendêssemos alguns a mais, então nos arriscávamos a fazer o verso da capa a cores, mas nunca o miolo. Somente muitos anos depois é que começamos a fazer as páginas internas a cores. Hoje você não vê mais nenhuma página em preto e branco.

Spagat: jeans e camiseta fora das calças, sua marca registrada.

Você é o maior vendedor que já co-nheci. Até para você está difícil?

Está, muito difícil. Até porque, além da re-dução do número de empresas aéreas no Bra-sil, há o fato de que as companhias que ainda estão aí, muitas delas encontram-se em deli-cada condição econômica. Conseqüente-mente, os fornecedores que abastecem essas empresas também estão em dificuldades. Entra-se num círculo vicioso. E propaganda é a primeira coisa que essas companhias cortam.

O primeiro anúncio vendido a gente não esquece, não?

Não mesmo. No meu caso, eu fui numa agência chamada Alcântara Machado (hoje Almap) na Praça da República. Conheci um tal de Alex Pericinoto (um dos maiores publicitários brasileiros de todos os tempos). Aí eu falei para o Alex: "Eu quero fazer uma revista de aviação e eu sei que você tem um cliente, a Plásticos Atma, que faz aqueles kits de aviões, quero um anúncio deles!". Surpreso, o Alex respondeu: "Olha, eu não posso recomendar a sua revista por duas razões, mas a principal é porque ela ainda não existe. Mas a Atma tem um diretor, o Almeida Prado, que adora garotada com iniciativa". Alex me apresentou ao Almeida Prado e eu consegui vender o anúncio.

Aos 14 anos, ao lado do astronauta Yuri Gagarin.

Em 1963, junto com a equipe da Flap Internacional, as primeiras fotos aéreas.

E daí não parou mais.

Bom, daí a coisa foi (suspiros). Depois, tinha o Brandão da Cássio Muniz, uma empresa que na época vendia 400 aviões Cessna por ano, que é o pai do Brandão que hoje está na Ocean Air. Ele me deu vários anúncios. O mais gozado foi na Varig. Meu pai era amigo de um vice-presidente, chamado Oscar Siebel. Fui lá e falei para o Siebel que eu queria fazer uma revista de aviação e precisava de anúncios. Aí ele chamou o gerente de propaganda e disse a ele: "Olha, o Sr. Spagat vai fazer uma revista" – me chamou de senhor, embora eu só tivesse 16 anos – "e nós vamos dar um anúncio pra ele". Esse gerente respondeu: "Nós não anunciamos em revistas com menos de um ano de existência. Quantos anos tem sua revista?". Eu falei: "Nenhum, nem fizemos a revista ainda". Ele perguntou: "Você ao menos tem um boneco?". E eu respondi: "O que é um boneco?". Aí Seu Siebel intercedeu: "Autorize logo o anún-cio!". O gerente então perguntou: "Sim, Sr. Siebel. Mas como eu pago o anúncio? O jovem pode emitir uma fatura?". E eu respondi: "O que é uma fatura?"(risos). Eu não sei como pagaram, só sei que pagaram. Foi assim que surgiu a primeira revista.

Com o brigadeiro Hélio Costa, primeiro presidente da Infraero, à esquerda, e com o brigadeiro Oswaldo Pamplona, presidente da Vasp, à direita.

Nesses 45 anos a* Flap *contou com grandes colaboradores, gente talentosa que te ajudou a fazer a revista. Sempre foi assim?

Se eu contar que no começo da revista era eu mesmo quem fazia tudo, você vai acreditar? Eu era o redator, eu era o diagramador, eu era revisor, eu era tudo. Pegava o ônibus e le-vava para a gráfica a revista debaixo do braço – até dormia em banco de aeroportos. Que na realidade não tinha data para sair, saía quando eu tinha dinheiro. Só depois de uns quatro ou cinco anos é que a *Flap* começou a sair regu-larmente, a princípio em circulação bimestral. E depois de muitos anos é que virou mesmo mensal. Só então é que começamos a poder pagar os colaboradores.

Foi aí que surgiu o Grupo Editorial Spagat?

Na realidade não. Só tínhamos a Flap Editora, com uma única revista. Em 1969, passei a editar a revista de bordo da Vasp, Transbrasil, depois a da Varig e muitas outras revistas, de psicologia a revista da Fórmula 1. Onde aparecesse algum dinheiro a gente se metia. Como nessa época nossa lista de títulos estava muito diversificada, então, para ficar com um nome mais pomposo, criamos o Grupo Editorial Spagat. Hoje nós só temos a *Flap* e a *Céu Azul*. Voltamos às origens.

***Como é que surgiu o adicional, o nome* Flap Internacional?**

Nos anos 1970 o governo simplesmente proibiu a importação de aeronaves. A Cessna, a Piper e a Beechcraft, entre outras, bem, todas essas empresas foram proibidas do dia pra noite de vender aviões no Brasil. Meu fa-turamento caiu 90% em dois meses. A saí-da foi transformar a revista em internacional. Para manter aceso o interesse dos anunciantes, ela passou a ser distribuída na Argentina, no Paraguai, Uruguai, depois fomos cres-cendo pela América do Sul até chegar ao México, onde estamos até hoje.

Primeira festa da Flap Internacional, com Mário Germanos, diretor da Vasp, e Erik de Carvalho, presidente da Varig.

Entregando o prêmio da revista para Leopoldino Amorim, presidente da Cruzeiro do Sul.

Na festa de 25 anos da Flap Internacional. Da esquerda para a direita, comandante Rolim Adolfo Amaro, presidente da TAM; brigadeiro Silvio Pires, diretor do DAC; e coronel Ozires Silva, presidente da Embraer.

Recebendo o presidente da Braniff, Ed Acker, e o presidente do Wells Fargo Bank.

Quantas pessoas estão envolvidas hoje na produção da Flap?

Nós temos aproximadamente 20 funcio-nários e outros tantos colaboradores. Eu detes-to atrasos, então tenho muitos moto-queiros trabalhando na empresa. Se tenho que man-dar uma carta, em 30 minutos ela está no cliente, isso impressiona bem. Tenho três secretárias que me ajudam. Mas, como não tenho uma sessão de leitores, faço questão de responder pessoalmente e-mail por e-mail,mensagem por mensagem. O número de correspondências que recebemos é enor-me. Respondo muitas por dia, ninguém fica sem satisfação. Disso eu não abro mão. O leitor quer uma foto, um número atrasado, eu mesmo cuido disso. A escolha das pautas também fica a meu critério.

Como é que surgiu essa idéia de montar um restaurante no teu escritório?

Essa idéia surgiu para eu poder sentar para conversar com amigos, para conhecer as pessoas. Então junto as pessoas mais diferen-tes, mas que sempre têm na aviação alguma coisa em comum. Isso virou uma tradição. E o cardápio é mesmo de comida caseira, sem ser sofisticada. Para descontrair mesmo.

Isso te dá quase tanto prazer quanto fazer a revista, não?

Com certeza absoluta. No passado eu tinha um enfoque mais comercial nesses al-moços, hoje raramente se fala de negócios, convido mais para conversar. Hoje eu me re-cuso terminantemente a jantar com clientes. A menos que seja um amigo meu ou alguém que fale de aviação.

Nesses 45 anos você fez muitos amigos. Fale de algumas pessoas que já partiram e que deixaram saudade.

Uma delas é Omar Fontana, de quem não quero falar mal, mas de quem não tenho tanta saudade assim (pensativo). Mas foi um cara que revolucionou a aviação. Um idealista. Agora, fiquei mesmo muito impressionado com Erik de Carvalho (ex-presidente da Varig). Não teve nenhum outro à altura dele. Foi o último grande presidente da empresa, que viveu tempos glo-riosos pelo trabalho que ele fez. Foi o grande estadista da aviação. Outro foi o comandante Rolim, o maior relações-públicas que eu vi na minha vida, tenho muito respeito por ele.

E quanto aos grandes líderes atuais. Quem você acha que hoje faz a diferença na aviação brasileira?

Tem o Zé Afonso (Líder Táxi Aéreo)... Na área de táxi aéreo, ninguém chegou aos pés do que ele fez. O Ozires, à frente da Embraer. Eu tenho admiração pelo Júnior da Gol, sou fã de carteirinha dele. Também gosto muito do Bologna da TAM. Na área regional, acho que o pessoal tanto da TRIP como da Total são os mais bem sucedidos do Brasil. Tenho muita ad-miração pelo pessoal de uma empresa regional pequena que é Puma, de Belém.

Na Aeronáutica, alguém especial?

O brigadeiro Márcio Souza e Silva, que foi ministro na revolução, uma das pessoas mais doces que conheci na minha vida. O brigadeiro Zé Américo, chefe do Estado-Maior... Tenho bons amigos na FAB, entre os quais o Juniti Saito, atual comandante da Aeronáutica.

Vamos agora falar um pouco sobre o Spagat. Você adora voar e viajar. Isso co-meçou junto com a sua paixão por aviões ou veio depois?

Eu adoro tudo que é mecânico. Sou apai-xonado por trens e navios também. Mas trem e navios não voam. A visão do horizonte vista do ar é outra coisa... (suspira). Voar é poético.

Dos vários aeroportos por onde pas-sou, qual está no seu coração?

O T4 de London Heathrow. As lojinhas e os restaurantezinhos. O de Paris é uma porcaria, assim como o de Copenhague, que todos elogiam. Mas eu me impressionei muito com o de Dubai. No Brasil, o anti-go Congonhas. Hoje, nenhum... Ah sim, o

Elegantemente trajado, quando todo mundo se vestia modestamente nos voos ao interior do Brasil.

Cumprimentando o ministro da Aeronáutica, brigadeiro Délio Jardim de Mattos.

Com o comandante Ary Flemming, vice-presidente da Transbrasil.

de Confins, muito bonito, mas faz tempo que não vou. E o Santos Dumont que eu adorava, antes dessa reforma maluca.

Você deve ser uma das pessoas que mais voou no Brasil. Quantos vôos você fez?

São 2.600 viagens registradas, num total de aproximadamente 7.500 horas de vôo. Não estou contando aí alguns vôos de carona ou em aeronaves militares. E olhe que voei muito em avião militar: minha primeira viagem internacional foi num DC-4 da FAB para os Estados Unidos.

Você conheceu quantos países?

Uns 60. Mas isso é muito relativo: se uma pessoa ficou um dia no Zimbábue, não pode dizer que de fato o conhece. Conhecer mesmo foram cerca de 50 países.

Você gosta mais de campo ou de praia?

Eu gosto dos dois. Eu gosto da Bahia, eu me emociono com a Bahia. É o melhor estado do país, mas não incluo Salvador nisso não. O sul da Bahia; não existe no mundo coisa igual. Eu ia toda semana, passei a melhor fase da minha vida lá. Saía sexta e voltava segunda, durante milhões de anos. Ia com a Vasp, era diretor da revista de bordo (*Viaje Bem*). E amo o sul de Minas Gerais.

Sempre na poltrona 1 A, apreciando a vista.

Qual a sua cidade preferida no mundo?

No Brasil, São Paulo e Rio. No exterior, Londres e Nova York. Adoro também passear de carro pela Nova Inglaterra; as pequenas cidades do interior da Itália; pelo interior da Inglaterra de trem, jamais de carro. E o sul de Minas Gerais, que é a coisa mais maravilhosa. Amo a nossa terra, nosso folclore, nossa comida, nossas plantas, nossas cidadezinhas.

Fale um pouco sobre sua marca registrada, que é o fato de você só se vestir casualmente.

Eu sou meu ídolo! Hoje fui num almoço no Hotel Unique, um calor infernal, todo mundo suando dentro de ternos escuros e eu com uma camisa esporte e tênis confortável. Os caras me olhando e pensando: "Puxa, que cara mal vestido!". E eu pensava: "Que babaca esses caras de terno escuro e gravata!" (risos). Não me visto mal, minhas roupas são despojadas. Tem-se que ter muito estilo para andar o tempo todo de jeans e tênis.

O único brasileiro presente no roll-out do A300 da Vasp em Toulouse.

A paixão de voar.

Nesses anos todos, conheceu alguma personalidade?

Conheci o JK (presidente Juscelino Kubitschek), que me convidou para jantar com ele. Foi uma das pessoas mais fantásticas que conheci na vida. Eu ainda era um menino. Ele era apaixonado por aviação. Estávamos viajando para Brasília e eu dei uma *Flap* para ele. Outro foi o José Sarney. No meu tempo de Faculdade de Direito, eu tive uma impressão maravilhosa dele, um sujeito fantástico. E o Vicente Matheus, presidente do Corinthians, é claro. Também o ACM, o Antonio Carlos Magalhães, que chegou a ser meu amigo, tinha muita admiração por ele.

Muitíssimo parecido com você.

(Sério) Pode ser… Mas eu não tenho inimigos, pode ser até que tenha gente que não goste de mim, mas o ACM tinha inimigos ferocíssimos.

Em Israel, na frente do caça Kfir.

Você voou em dezenas de tipos de aviões. Qual deles é inesquecível?

(Entusiasmado) O Caravelle. O avião mais silencioso em que voei na minha vida. Naquele tempo eram apenas duas e duas poltronas por fileira. Mas poltronas mesmo, confortáveis, no avião todo. Era muito bom, um espetáculo.

O Caravelle é seu tipo preferido?

Não, meu tipo preferido é o Jumbo SP (747-SP), como passageiro. Não se pode comparar o conforto de uma primeira classe de um SP com um Caravelle. Mas o Caravelle foi o primeiro jato em que voei. Esqueci de falar do Coronado (Convair 990A Coronado, quadrimotor a jato operado pela Varig). Era apertado, mas era um rojão! E decolava de Congonhas, pouca gente sabe disso. Decolar era fácil, difícil era pousar!

Dos aviões a hélice, tem algum que te marcou?

Nunca gostei de avião a pistão para voar, apenas como apreciador da aviação. Naquela época que eu peguei, especialmente aqui no Brasil, os aviões já estavam muito maltratados. Voei muitas vezes com fogo no motor, pane no motor a toda hora, era um horror. Os DC-3 e DC-4 não tinham radar, não eram pressurizados… Não tenho saudade de nenhum. Ah, bom, eu adorava o Electra e o Viscount, mas eram turboélices.

Já viajou no Concorde?

Sete vezes. Mas não gostava muito, não. O Concorde era um avião nada confortável, embora fosse uma fascinante experiência. A poltrona era pequena, era pouca comida, as janelas eram mínimas e não voava direto para o Brasil. Não cabia a bagagem de todos os passageiros nos porões.

Você voou em algum avião muito raro, muito estranho?

Raro sim, estranho não. Voei no Dassault Mercure (apenas dez produzidos). Não conheço quase ninguém que também tenha voado no meu círculo de conhecidos. A não ser o Klotzel, o nosso colaborador.

Com Vicente Matheus, presidente do Corinthians, seu ídolo.

Para quem não sabe, você tem mania de voar sempre ocupando a poltrona 1A. Como nasceu esse hábito?

Eu acho que é a poltrona que oferece a melhor visibilidade no avião. Além disso, não tem ninguém na frente para te encher o saco. E quanto mais na frente, mais silencioso.

Se não for na 1A, você não viaja?

Viajo, mas contrariado. Mas pode ser a 2A ou 3A. Não pode ser em hipótese nenhuma do corredor, nem do outro lado da janela. Aí eu fico estressado. Não gosto de viajar no corredor ou do lado direito do avião. Gosto sempre de apreciar o vôo em sua plenitude, pela janela sem obstrução, e a 1A oferece esta vantagem sem erros.

Quais os aviões mais bonitos?

O Caravelle, o próprio BAC 1-11-500, o MD-11... Ah, o Super Constellation. Dos modernos, o Boeing 777-300 e o Boeing 757. O 737-800 com winglets também é muito elegante. Mas para mim o A340-600 é o avião mais bonito do mundo, especialmente com a pintura da Virgin Atlantic.

Um momento de descontração com Omar Fontana, presidente da Transbrasil, no escritório da revista.

Das companhias aéreas brasileiras, alguma deixou saudade?

A Vasp quando estatal era simpática, depois esculhambou. Tenho saudade da Velha Varig. E da Transbrasil no começo... quando o Omar Fontana cuidava pessoalmente do *catering*. Depois esculhambou também. A própria TAM com os primeiros Fokker 100 com o comandante Rolim recebendo os pas-sageiros na porta dos aviões. Depois, mais ninguém.

Em matéria de serviço de bordo, qual foi o máximo entre todas as companhias aéreas comerciais em que você voou?

Eu tenho uma teoria muito particular so-bre isso. O serviço de bordo caiu muito nestes últimos anos. Mas, ao mesmo tempo, as poltronas da primeira classe e da axecutiva hoje estão um show. Eu acho que o conforto melhorou um milhão por cento e o serviço piorou um mi-lhão por cento. O tratamento era muito melhor. A comida nem se fala. Eu não gosto de caviar, mas serviam potes de caviar, cas-catas de camarões e lagostas entrelaçadas... Isso acabou. *Catering*, atenção pessoal, *nécessaire*, tudo isso decaiu. Acabou o *gla-mour*. Eu me lembro: quando eu não viajava de paletó e gravata, tinha de voar na classe econômica. Eu achava uma estupidez esse troço de paletó e gravata. Mas era considerado *glamour*, quem voava ia sempre bem vestido, elegante. Hoje em dia não: na pri-meira classe se vê cara de tênis e camiseta sem manga, pô. Aí também não dá, né?

Nesses vôos todos, você alguma vez já enfrentou uma pane séria?

Uma vez decolamos de Congonhas e o motor de um BAC 1-11 da Transbrasil simplesmente desintegrou. Ele não subia, pensei que fôssemos bater. Outra vez foi quando estávamos decolando do Galeão para Nova York num 707 da Varig, pilotado pelo mesmo comandante que se acidentou no Boeing da Varig em Paris (comandante Gilberto Araújo),

Com Tomás Souto Correa, vice-presidente da Editora Abril, e Massimo Martins, diretor da Vasp.

Com o amigo de toda a vida, Elcio Estrela, diretor da Aviação da Revista.

que desapareceu no mar do Japão em 1979 no comando de um 707 da Varig.

Nós perdemos um motor na decolagem. E era um 707-441, o PP-VJA, um daqueles com motores mais fracos, que já não subia muito bem mesmo com as quatro turbinas funcionando, imagina com três e numa decolagem pesada como aquela (risos). Mas o Gilberto conseguiu retornar. Depois, no aeroporto, eu e outros passageiros fizemos uma vaquinha para comprar uma medalha e dar de presente ao comandante. Aí a Varig pediu que não fizéssemos essa homenagem, porque iria ficar muito ruim para a imagem da companhia.

E o caso do BAC 1-11 da Transbrasil?

Foi muito gozado: eu estava na cabine de comando, sentado no *jumpseat*, quando o motor pifou numa decolagem com peso máximo. Quando vi aquilo, saí da cabine e falei para minha mulher, que estava sentada na primeira

Seguindo elegantemente trajado para uma reunião na Dinamarca.

Com José Maria, secretário de Transportes de São Paulo, e Geraldo Meira, presidente da Vasp, em Le Bourget.

fileira: “Me dá aquele calmante que nós vamos cair!”. Todos os passageiros ouviram isso e quase fui linchado quando voltamos ao chão (risos). Bem, nem sei como ele conseguiu retornar. O único motor funcionando já não agüentava mais. Hoje eu acho graça, mas na hora eu fiquei desesperado. Tinha certeza que nós íamos bater, que nós íamos cair!

Por falar em emergências, você já havia visto uma crise igual a esta que nós estamos atravessando?

Depende do que você chama de crise na aviação. Por exemplo, o número de aviões é até maior, o número de passageiros é maior. Eu acho que essa crise é uma crise de gerenciamento de aviação, não é uma crise da aviação.

E você vê saída pra ela?

Ou tem saída ou vai ter uma revolução, porque hoje qualquer um pensa duas vezes antes de viajar. O passageiro já calcula que não vai sair no horário, que não vai chegar no horário e que vai perder sua reunião, então acaba tendo que sair um dia antes para se garantir. Você não é mais dono do seu horário, isso é muito ruim. Eu não vejo saída a curto prazo sinceramente, porque você não treina novos controladores de vôo do dia para a noite, reforma um aeroporto rapidamente.

Um agradável almoço com Rosana Dias, diretora de Comunicação, e Horácio Aragonés Forjaz, vice-presidente executivo de Comunicação Empresarial da Embraer, na região de São Jose dos Campos.

Com Roberto Souza Dantas, da Powerpack. Amigos inseparáveis.

Mas essa concentração de mercado é uma tendência mundial, não?

Tudo bem, mas eu acho ruim. E também há uma coisa muito diferente: você pode che-gar numa Inglaterra e ter duas principais empresas, mas lá tudo funciona. O aeroporto, a reserva, enfim, tudo funciona! Eles respeitam o passageiro. Na primeira declaração do novo pre-sidente da Infraero, ele afirmou que não entende nada de aeroportos! Justo no primeiro discur-so ele precisava falar isso? Quantas pessoas na Anac entendem de aviação? Aqui não funciona quase nada. Não há gerenciamento, falta fisca-lização também, é falta de visão.

Que conselho daria para o governo?

Colocar gente competente para administrar nossa aviação. Caso contrário, não adianta dar conselho algum. E acabar com a corrupção e com o balcão de negócios em que se transformou esse setor.

As companhias aéreas têm alguma parcela de culpa no apagão?

Têm, mas muito pouco... Talvez pela ganância de aumentar o número de vôos, essas coisas... Mas têm muito pouca culpa.

Com Adolfo Bloch, presidente da revista Manchete, e coronel Ozires Silva , em Paris.

Com dois ministros da Aeronáutica, brigadeiros Carlos de Almeida Baptista e Sócrates Monteiro, à esquerda, e Wagner Canhedo, presidente da Vasp, à direita, na sede da revista.

''Piloto do Ano", sonho de todo grande entusiasta da aviação.

Bom, para encerrarmos nossa conversa: você tem algum arrependimento em relação à revista?

Tenho. Não poder falar às vezes o que quero. Se eu pudesse escrever tudo o que de-sejo, eu apanharia no meio da rua. Às vezes fico revoltado e tem muita coisa que eu gos-taria de ter feito na linha editorial. Eu gostaria de publicar artigos sobre acidentes de aviões, mas esse tema aqui no Brasil é tabu. Eu acho fascinante o tema de segurança de aviação, mas no Brasil não temos independência. Eu acho que a obrigação de revistas de aviação não é fazer sensacionalismo. Sou neutro, não polemizo. Vejo muito mal alguns concorrentes tirando conclusões prematuras sobre segurança aérea, sobre os acidentes. Isso eu não faço. Não acho que seja esse o papel de uma revista de aviação.

Recebendo a medalha do mérito aeronáutico no grau de comendador.

***A internet de alguma maneira atrapalhou a revista* Flap?**

(Exaltado) De maneira nenhuma. O prazer de você ler uma revista, que se tem ao olhar, ao passar a mão nas folhas e virá-las, isso a internet não proporciona. A aviação exerce um fascínio tamanho, que você tem que ler acariciando a revista, com papel de boa qualidade, como nós fazemos. A internet jamais vai substituir isso. Ou você conhece alguém que leva o laptop para o banheiro ou para a praia? Do ponto de vista de notícias, OK, isso não tem nem comparação, a internet é mais ágil. O nosso faturamento e venda em bancas não caiu em função da internet, aliás, a *Flap* possui um excelente *site*, que vem crescendo ano a ano.

Como você vê a* Flap *daqui para a frente?

Eu não tenho planos, pretendo continuar com ela até... (Faz uma pausa) Estou com 63 anos... Até eu conseguir fazê-la. Posso modernizar a diagramação, alguma coisa a mais, mas... Minha meta é apenas fazer com que ela continue a sair. Mas eu quero dizer que toda a equipe da *Flap*, mesmo os *freelancers*, são loucos por aviação. Nenhuma outra revista do setor no Brasil é assim. Essa é a principal característica da revista: é feita com paixão por pessoas apaixonadas. Por isso ela não morre.

Através dos arquivos da* Flap*, você faz um trabalho notável de preservação da memória de nossa aviação. Há planos para continuar com isso?

Estou organizando uma fundação em prol do resgate da memória da aviação brasileira. Nos últimos anos tenho adquirido, em viagens ao exterior e com bastante pesquisa, folhetos, maquetes, cardápios, fotos, documentos, anúncios antigos, etc. Verdadeiras antiguidades da aviação. Certamente sou a pessoa que mais investe com essas coisas no país. E quero mesmo organizar essa fundação.

***Carlos André Spagat. Obrigado pela entrevista. E por todos esses anos da revista* Flap Internacional.**

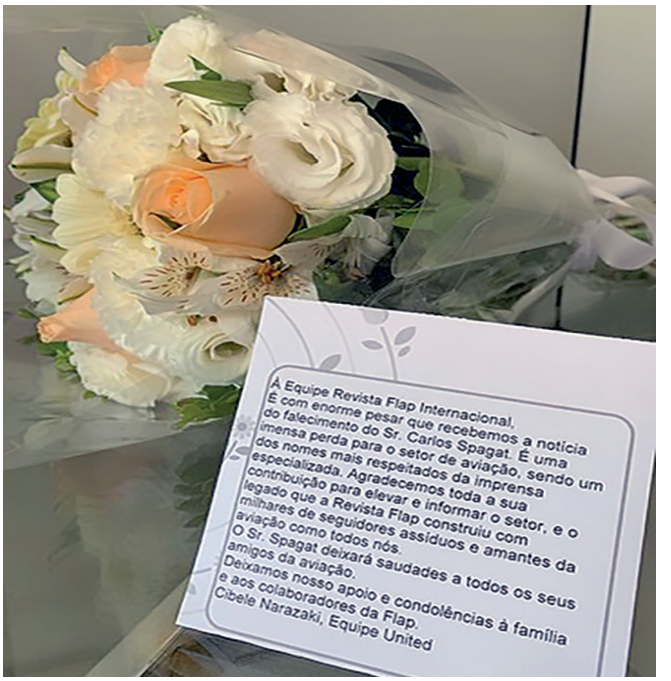
20/12/2021

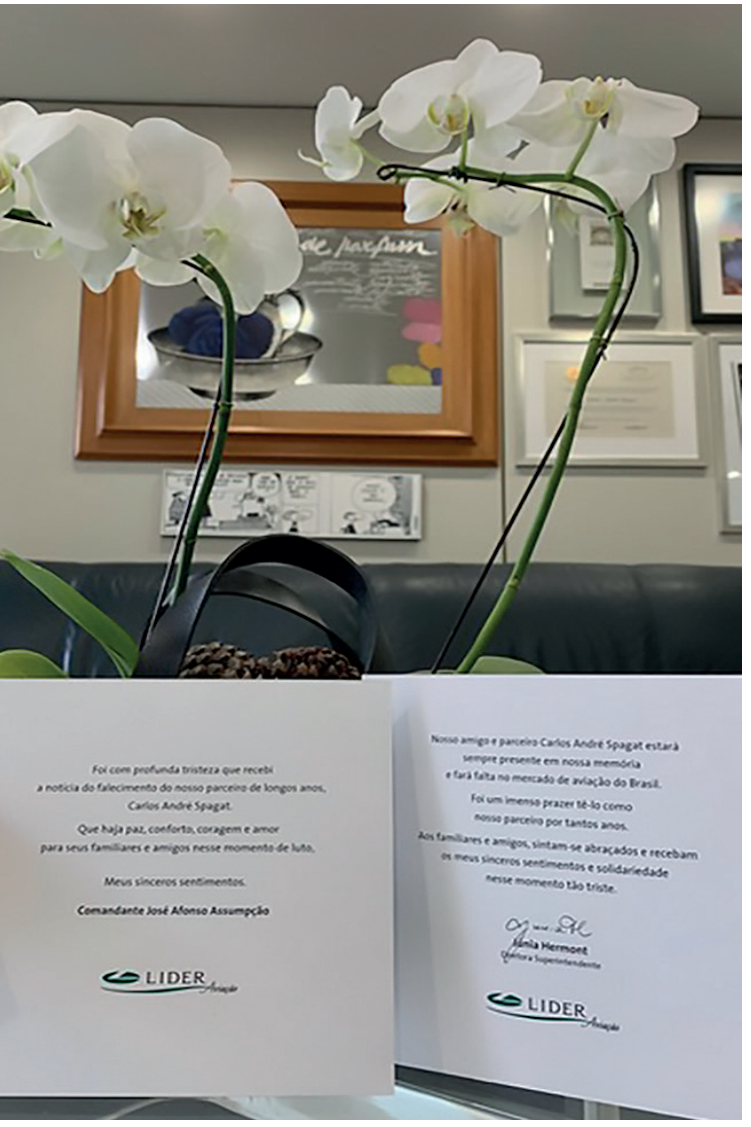
Alguns sentimentos de pesares em homenagem à Carlos André Spagat, fundador da Revista Flap Internacional

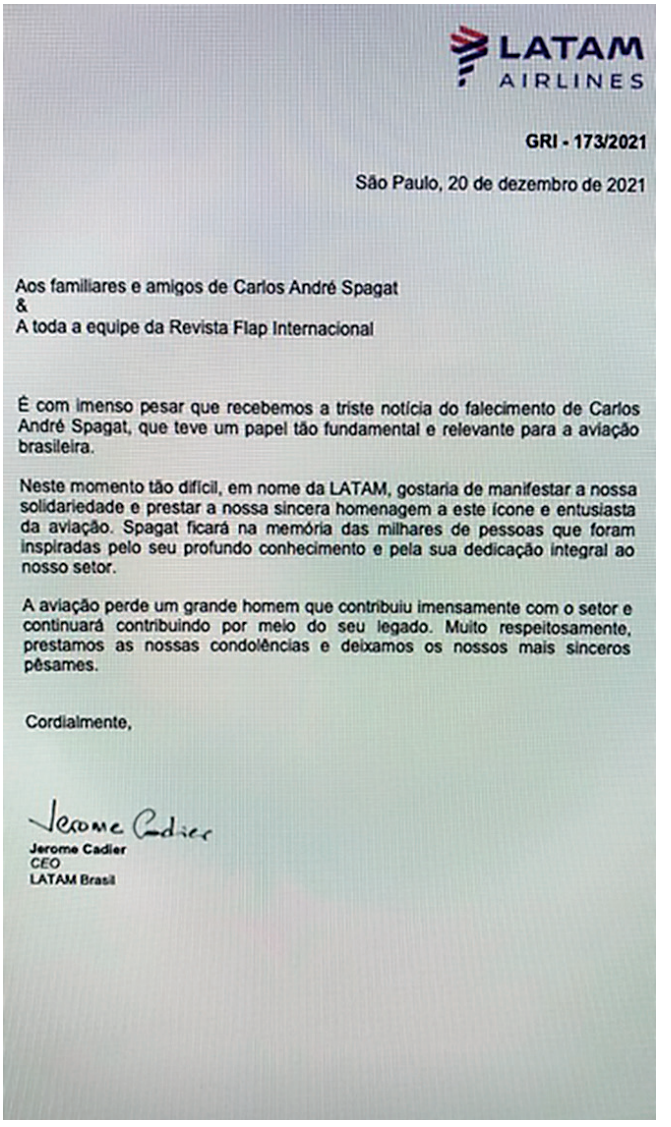
1944 * 2021

azulinhasaereas 16h
Nessa manhã ficamos muito tristes em saber que **Carlos Spagat** nos deixou.
Apaixonado por aviação, ele foi o criador da revista **Flap Internacional**, até hoje uma das mais importantes publicações dessa área.
Na nossa pequena homenagem, um "batismo virtual" de uma aeronave, para sinalizar que o grande Spagat estará para sempre na nossa memória e na história da aviação brasileira.
Carlos Spagat
Imagem: @pandabeting
Enviar mensagem

pandabeting A aviação perdeu hoje Carlos Spagat, publisher da Revista Flap Internacional. A dimensão de sua importância fica evidente a partir de agora, pois ele é insubstituível. A dor aqui, como leitor, colaborador e sobretudo como amigo dele há muitas décadas é imensa. Criança ainda, usava minha mesada para comprar a revista. Anos depois, fui honrado com a distinção de fornecer fotos, e posteriormente, escrever reportagens para a revista. Viajamos muitas vezes juntos e convivemos bastante, compartilhando vários interesses em comum além da aviação. Um privilégio. A dor é grande... Adeus, amigo. Você já está fazendo uma falta absurda. @






LATAM AIRLINES

GRI - 173/2021

São Paulo, 20 de dezembro de 2021

Aos familiares e amigos de Carlos André Spagat
&
A toda a equipe da Revista Flap Internacional

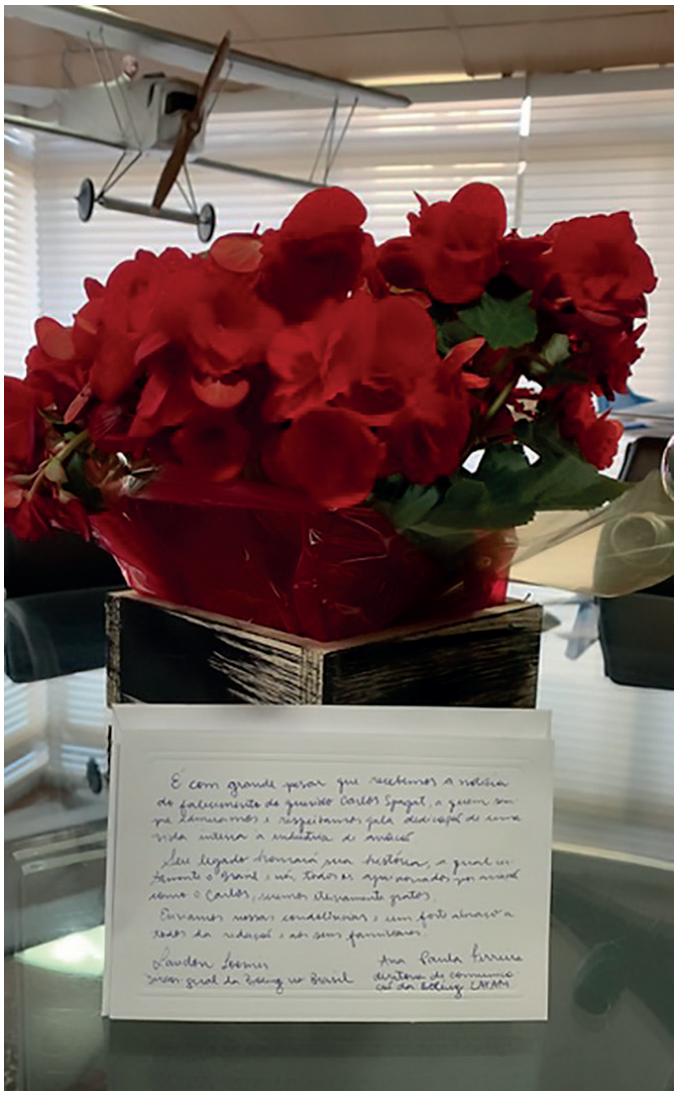
É com imenso pesar que recebemos a triste notícia do falecimento de Carlos André Spagat, que teve um papel tão fundamental e relevante para a aviação brasileira.

Neste momento tão difícil, em nome da LATAM, gostaria de manifestar a nossa solidariedade e prestar a nossa sincera homenagem a este ícone e entusiasta da aviação. Spagat ficará na memória das milhares de pessoas que foram inspiradas pelo seu profundo conhecimento e pela sua dedicação integral ao nosso setor.

A aviação perde um grande homem que contribuiu imensamente com o setor e continuará contribuindo por meio do seu legado. Muito respeitosamente, prestamos as nossas condolências e deixamos os nossos mais sinceros pêsames.

Cordialmente,

Jerome Cadier
CEO
LATAM Brasil



Venho por meio desta, em nome da Força Aérea Brasileira externar os pêsames pelo falecimento do Sr. Carlos André Spagat, que deixou seu legado e grande contribuição para o meio aeronáutico por intermédio de suas publicações desde os idos da década de 60.

Estendo nossas condolências aos familiares, amigos e colaboradores da Revista Flap Internacional.

Com os nossos mais sinceros sentimentos de pesar,

Ten Brig Ar Carlos de Almeida Baptista Junior
Comandante da Aeronáutica

Gostaria de transmitir aos familiares e amigos do Diretor Carlos André Spagat, fundador da FLAP INTERNACIONAL, a mais antiga e importante revista de aviação em circulação na América Latina minhas sinceras condolências, pedindo à Deus que o acolha em Sua morada e que conforte a todos neste momento de dor e saudade.

O Spagat foi um entusiasta da Aviação e um grande amigo da Força Aérea Brasileira

Tínhamos por ele um imenso respeito e, particularmente, tive o privilégio de desfrutar de sua amizade.

Respeitosamente,

Ten Brig RR Antonio Carlos Moretti Bermudez

Centro de Comunicação Social da Aeronáutica
Subdivisão de Relações Públicas

FORÇA AÉREA BRASILEIRA
Asas que protegem o país

DIMENSÃO 22
CONTROLAR DEFENDER INTEGRAR
FORÇA AÉREA BRASILEIRA
Asas que protegem o País
WWW.FAB.MIL.BR

fabiovilela

Tínhamos intimidade um com outro como ninguém, apesar da nossa diferença de mais de 40 anos. O Spagat iria comemorar 60 anos da @revistaflapinternacional ano que vem, e eu, comemorei 10 anos do @passageirodeprimeira este ano - e todo este espaço de tempo entre nós, nunca nos impediu de selarmos uma amizade através de um denominador comum.

Nossos ideias eram muito parecidos e a paixão por voar nos uniu de uma forma como ninguém jamais soube. Nos falávamos praticamente toda semana, ele sempre preocupado me pedindo opinião das edições da revista e sempre animado de me contar das viagens - claro, com aquele humor ácido. Todo voo que eu fazia ele me ligava em seguida pra saber dos bastidores - era incrível sua preocupação comigo.

O Carlos começou a fazer avaliações de cias aéreas quando não existia nem computador - quiçá internet. Sou grato por ter tido a oportunidade de participar da sua vida e acima de tudo de compartilhar do carinho e amizade comigo. Eu nunca vou esquecer como ele sempre terminava os e-mails com a frase "Sou seu fã, abraço do seu amigo".

Spagat, seu maior fã sou eu - que legado você nos deixou. Vou continuar lembrando de você quando eu entrar em qualquer primeira classe e a bebida tiver quente, o travesseiro for pequeno e a comida com a qualidade a desejar. Mas também vou me lembrar de você quando degustar os melhores champagnes, apreciar o caviar e dormir nas melhores poltronas. Meu amigo que falta você já está fazendo. O seu gênio "difícil" e sua personalidade peculiar (que eu puxava sua orelha várias vezes) nunca me impediram de enxergar o tamanho do seu coração.

Hoje você está no lugar que nos uniu, o céu. Um dia ainda vou te encontrar - tenho certeza que você chegou de First no paraíso - que é como você merece.

Do seu eterno amigo e fã - Fábio Vilela ❤️

aeromagazine ···

aeromagazine O jornalismo aeronáutico brasileiro perdeu hoje (20) Carlos André Spagat (77), fundador e editor da @revistaflapinternacional .

Nosso pesar e o reconhecimento pela dedicação ao jornalismo aeronáutico e à revista Flap exercidos por Spagat ao longo de várias décadas.

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) recebe com profunda tristeza a notícia do falecimento de **Carlos André Spagat.**

Entusiasta do setor aéreo, Spagat criou, em 1962, a **Revista Flap Internacional**, publicação especializada mais antiga em circulação na América Latina.

Ruy Amparo · 1º
Senior Consultant Safety and Operations na AB...

Sem dúvida uma figura única, de personalidade marcante e extremamente devotado à aviação. Também me somo ao tributo a este amigo querido, dono de um humor também peculiar. Quantas vezes não me ligou falando mal de uma pessoa que estava ali com ele no viva voz, se divertindo a valer. Eu colecionava Flap na adolescência, fiz Spagat autografar o exemplar mais antigo que achei perdido em alguma caixa, de 1975 ou 76. Que descanse em paz!

helibras Nossa homenagem a um dos grandes representantes do jornalismo aeronáutico brasileiro, Carlos André Spagat.

O fundador da @revistaflapinternacional ajudou a moldar a indústria com seu trabalho e devoção. Nossos mais sinceros pesares e agradecimentos por tantos anos de parceria.

revistaasas
Com profundo pesar, a Revista Asas lamenta o falecimento de Carlos André Spagat, jornalista criador da revista Flap Internacional, ocorrido na manhã da segunda-feira (dia 20/12), em São Paulo (SP).
"Spagat era uma referência. Um grande conhecedor da aviação, um verdadeiro mestre, e também um amigo" afirmou o editor da Revista Asas, Claudio Lucchesi.
O jornalista tinha 77 anos e uma vida inteira dedicada ao jornalismo especializado em aviação: a primeira versão da Flap, inicialmente um jornal, data de 1962, há quase 60 anos.

Vanderlei Martins Nazareth
Gerente Geral da divisão de produtos aeronáuticos da Goodyear por 41 anos.

Meu personagem inesquecível

Carlos André Spagat, meu amigo e "irmãozinho".

Nos conhecemos pessoalmente por ocasião da inauguração da filial da Aeromot no Campo de Marte nos idos da década de 1980, durante o coquetel de inauguração. Foi o início de uma amizade que durou mais de 40 anos.

Inicialmente, tínhamos pouco contato, apenas em raras ocasiões, pois eram o meu chefe na época e o gerente de propaganda da companhia que faziam todos os contatos com a Flap e com o Spagat.

Durante anos, mantivemos um bom relacionamento comercial, pois a revista Flap era e sempre foi o melhor veículo para anunciarmos devido à sua regularidade, qualidade editorial e distribuição nos diversos nichos da aviação brasileira.

Em 2011, numa manhã de domingo, vi um anúncio na seção de obituários do jornal O Estado de S. Paulo, que haveria a cerimônia de Shloshim (os trinta dias após o falecimento) da senhora Riva Spagat, mãe do Carlos André Spagat. Fui à cerimônia render a minha homenagem e solidariedade no cemitério israelita do Butantã. Quando o Spagat me viu acompanhando a cerimônia, e rezando em hebraico, ele se emocionou e me deu um forte abraço.

A partir dessa efeméride, o Spagat tornou-se meu amigo "pessoal", como ele gostava de falar. Ao me apresentar a outros clientes da Flap, ele na maioria das vezes me apresentava como seu "irmãozinho" e contava a história de que eu fui ao Shloshim da mãe dele, que eu rezei em hebraico na

cerimônia e seus olhos ficavam marejados.

Me convidava mais vezes para ir visitá-lo no escritório da Flap, oferecendo almoços, criteriosamente preparados pelo chef Carlinhos, seu cozinheiro pessoal, junto com outros convidados do trade aeronáutico, como o engenheiro Ozires Silva e tantos outros nomes de vulto da aviação brasileira, civil e militar.

Nos tornamos amigos, amigos de nos encontrarmos quase todos os sábados para almoçarmos. Íamos a vários restaurantes em São Paulo, mas o predileto dele e o meu também era o simples e tradicional restaurante de comida alemã, o Jucalemão, no Campo Belo, próximo ao Aeroporto de Congonhas. O prato preferido do Spagat era o kassler.

Participamos de muitas feiras de aviação tanto no Chile como no Brasil e, particularmente, a Labace, Aero Sport em Sorocaba e a Expo Aero Brasil, onde o Spagat se deliciava, principalmente nas edições da Expo Aero Brasil em Araras, lugar de que ele gostava muito. Sempre íamos jantar juntos com a minha equipe e clientes no final do dia. Participamos também, por diversas vezes, do evento Broa Fly-in, em Itirapina. O Spagat curtia tudo e dava ampla cobertura nas edições da Flap. Contratou um fotógrafo para fazer fotos aéreas do dirigível da Goodyear sobrevoando a Expo Aero Brasil em Araras, o que foi feito com maestria. Por diversas vezes, convidei o Spagat a ir comigo para o maior evento de aviação do mundo, a Air Venture, em Oshkosh, Wisconsin, mas ele não se entusiasmava com a ideia, alegando não se interessar pela aviação experimental.

O que me chamava a atenção no Spagat era a sua irreverência, para com tudo e com todos, principalmente com seus fiéis funcionários, chamando-os à atenção em público, demitindo-os e em 5 minutos os chamando à sua sala e os readmitindo. Ao mesmo tempo que isso era constrangedor tanto para os funcionários como para as visitas, também era de certa forma hilário. Mas o Spagat sempre foi justo e benevolente com os seus fiéis funcionários, clientes e fornecedores. Um homem com um coração enorme, apesar de não demonstrar, caridoso com amigos em situação difícil de saúde. Isso certamente conta muito na contabilidade lá de cima, embora ele se dissesse ser ateu.

Outra coisa, o Spagat tumultuava a vida dos garçons nos restaurantes que frequentávamos, durante as refeições, chamando-os a todo instante e reclamando que faltava isso ou aquilo. Geralmente era para pedir suco de limão e gelo que ele gostava de tomar com água ou com suco de tomate. E reclamar da demora...

Homem simples, apesar de sua riqueza material, simples no vestir, simples em frequentar balcão de padaria para comer uma coxinha, que ele adorava. Não tomava nenhuma bebida alcoólica, apenas água mineral com gás, suco de laranja, suco de tomate com molho Inglês. A meu convite, veio várias vezes à minha casa para saborear uma deliciosa moqueca de camarão à baiana, de que ele tanto gostava. Mas não dispensava voar internacional em primeira classe, levando oito malas para trazer livros, folhetos e cardápios de empresas aéreas, como subsídio para escrever suas matérias para a revista. Trabalhava muito, dormia pouco, acordando de madrugada para redigir suas matérias para a revista e fazer o boneco da próxima edição. Hospedava-se nos melhores hotéis dos Estados Unidos e Europa, frequentando os melhores e mais requintados restaurantes de Londres e Paris. Um bom vivant como se costuma dizer. Além de aviões comerciais, ele adorava viajar de navio em cruzeiros de primeira classe, com público reduzido, e de trem de primeira classe. Conheceu muitos países e deu volta ao mundo. Uma de suas últimas viagens antes da pandemia foi de primeira classe para Dubai pela Emirates e de lá para Singapura. Em Singapura, embarcou num transatlântico para a Austrália, ida e volta.

Depois disso, com a pandemia, as viagens ficaram limitadas a Sorocaba, Jundiaí e Itapira, todas viagens terrestres intermunicipais, conduzidas pelo seu fiel escudeiro, o motorista Paulo, o grande Paulo.

Rendo a minha humilde homenagem à memória do querido amigo e irmãozinho Carlos André Spagat, de abençoada memória.

1

A irreverência do dia a dia de trabalho de Carlos Spagat, cercado por clientes, amigos e colaboradores.

2 - Sempre cômico, animou o jantar a bordo oferecido pela Dassault Falcon Jet durante a realização de uma das edições da Labace.

2

3

3 - Roberto Pereira de Andrade foi um dos editores da revista e um dos mais renomados jornalistas de aviação do Brasil.

4 - Almoço oferecido pela diretoria da empresa de catering Gate Gourmet a Carlos Spagat.

4

5 - Lineu Carneiro Saraiva, um dos mais atuantes colaboradores da Flap durante décadas.

5

6

7

8

9

10

6 - Ao editar a Flap durante quase seis décadas, Spagat deixou um legado formando novos apaixonados por aviação.

7 - Ernesto Klotzel, uma referência no jornalismo aeronáutico, foi editor da Flap durante muitos anos.

8 - Almoço em Santiago do Chile durante a FIDAE 2012.

9 - Lito, do Canal Aviões e Músicas, na gravação de mais um programa na sede da Flap Internacional.

10 - Gianfranco Beting, do canal Pandaviation e um dos mais assíduos colaboradores da revista, entrevistou Spagat em duas ocasiões.

DISPUTA

UMA GUERRA TECNOLÓGICA ACIMA DA VELOCIDADE DO SOM

SUPERSÔNICA

A introdução em operação dos jatos de forma permanente no final dos anos 1950 reduziu os tempos de voo pela metade, mas para obter nova diminuição significativa nas viagens aéreas era necessário o desenvolvimento de aviões supersônicos. Essa premissa foi observada no Ocidente e na União Soviética e, em plena Guerra Fria, foi começada uma disputa tecnológica entre os dois lados para criar aeronaves comerciais que voassem acima da velocidade do som.

Texto: Mário Sampaio

Ilustração Murilo Martins

Na Grã-Bretanha e na França foram iniciados estudos separados para criar aeronaves de passageiros supersônicas. Os britânicos planejavam um avião capaz de transportar de 90 a 100 passageiros entre Londres e Nova Iorque, enquanto os franceses pensavam num avião maior, mas com alcance bem menor. Após discussões iniciais entre as partes, os dois países juntaram seus interesses e assinaram um acordo de cooperação em 1962, centralizando os estudos num modelo único com asas em delta que voaria a Mach 2,2 e com alcance de 4.500 quilômetros. O limite de velocidade foi estabelecido para permitir o emprego de alumínio nas superfícies externas e estruturas sem provocar redução na vida útil do aparelho e por satisfazer as necessidades de diminuição de tempos de voo.

Os Estados Unidos entraram na disputa em 1963 com um estudo para um avião com asas de geometria variável, que voaria a Mach 3, levando 300 passageiros a 6.000 quilômetros de distância. A aeronave seria construída em titânio para suportar as altas temperaturas geradas pelas elevadas velocidades pretendidas. O projeto foi modificado mais tarde, para utilizar asas em delta com profundores separados e acabou cancelado alguns anos depois.

Na União Soviética, na mesma época, o órgão de pesquisas avançadas TsAGI formulou pedidos de propostas de aeronaves supersônicas a diferentes escritórios de projetos e, após uma comparação das ofertas, saiu vencedora a apresentada pelo bureau Tupolev. O avião teria asas em delta e o estudo foi aprovado pelo Conselho de Ministros em julho de 1963. Este foi o último projeto liderado por Andrei Tupolev, que na época completara 80 anos, já que seu filho Aleksei era um engenheiro com larga experiência e poderia dar sequência à evolução do Tu-144 e das demais aeronaves de seu escritório.

As configurações externas do Concorde e do Tu-144 se assemelhavam uma vez que a finalidade e desempenho eram próximos e asas em delta já eram bastante usadas em modelos militares. As asas do Concorde, entretanto, eram muito mais sofisticadas e foram desenvolvidas ao longo de cerca de 10 anos de pesquisas. Sua curvatura, o camber e a forma delgada foram testadas em dois

No Salão de Le Bourget de 1965 o Tu-144 foi apresentado ao Ocidente através de uma maquete e desenhos.

A foto torna patente o grau de tecnologia empregada nas asas do Concorde.

Um Concorde da Air France sendo atendido no Galeão.

aviões militares menores e o formato final traduzia o resultado de longos ensaios aerodinâmicos.

O Tu-144 teria capacidade de passageiros cerca de 20% acima do modelo anglo-francês, mas o alcance previsto inicialmente era bem próximo. Essa comparação foi baseada nos dados previstos para ambos os supersônicos, mas a posterior evolução dos dois projetos levou a resultados diferentes dos pretendidos no início.

Os parâmetros do supersônico soviético foram conhecidos pela primeira vez no Ocidente na exposição de Le Bourget de 1965, quando foi apresentado um modelo em escala do Tu-144, com informações sobre desempenho e características básicas. Mesmo tratando-se de uma maquete, foi possível observar algumas diferenças importantes em relação ao Concorde: as turbinas eram agrupadas nas asas numa posição sob a fuselagem e o trem de pouso principal era dotado de um total de 26 rodas. A fuselagem do supersônico soviético era bem mais larga e permitia acomodar cinco poltronas por fila. Mas o nariz, que se inclinava para baixo, era uma solução igual à que o Concorde adotara e já ficara conhecida há algum tempo. E as asas, apesar de também

Um dos primeiros Tu-144 mostrando ainda a configuração com as naceles das turbinas colocadas juntas sob a parte central das asas.

Um protótipo do Tu-144 em voo, acentuando as linhas de suas asas.

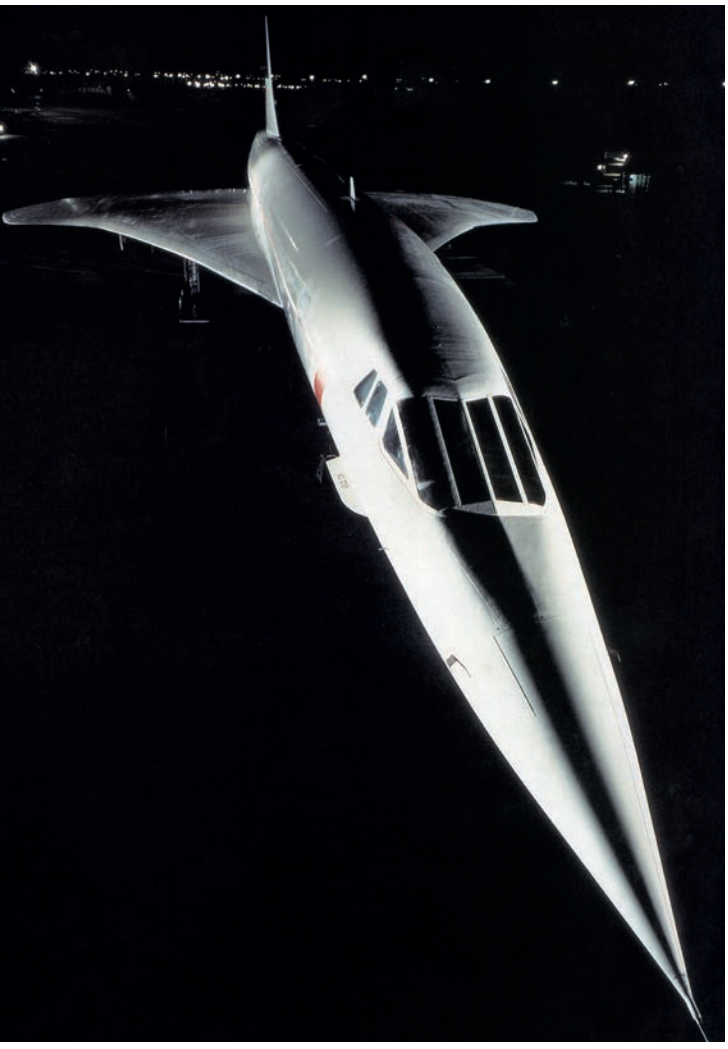
terem uma forma em delta duplo, não tinham a sofisticação do aparelho anglo-francês em termos de perfis, curvaturas e camber.

O Tu-144, segundo informações da época, deveria ter velocidade de Mach 2,35 e alcance de 4.500 quilômetros e, numa fase posterior, deveriam ser cobertas distâncias de até 6.500 quilômetros. As turbinas seriam as NK-144, derivadas das NK-8 empregadas no Il-62, e seriam turbofans, uma característica indesejada para o voo supersônico devido à perda de eficiência nas altas velocidades previstas. Por isso, o uso do "post-combustion" seria obrigatório em todas as faixas de velocidade, aumentando o consumo de combustível.

Enquanto o conhecimento sobre os detalhes do Tu-144 era muito limitado, a evolução do Concorde era destacada pela imprensa e seus avanços tornavam-se públicos, permitindo especulações sobre uma eventual cópia de soluções. Na verdade, apesar de uma aparente similaridade, os projetos tinham diferenças fundamentais e, apesar das acusações de espionagem por parte dos soviéticos, poucas soluções eram iguais.

Os programas do Concorde e do Tu-144 sofreram seguidos atrasos, afinal aviões comerciais supersônicos apresentavam uma

A pureza aerodinâmica do Concorde com as cores finais da British Airways.



situação nova que necessitava de tecnologia e soluções especiais. Os jatos militares batiam com frequência a barreira do som, mas a maior parte de suas operações era na fase subsônica, enquanto as viagens comerciais seriam feitas praticamente o tempo todo muito acima da velocidade do som. E esta diferença trazia enormes desafios em termos de aerodinâmica, metalurgia, turbinas e desgaste geral.

Apesar das dificuldades tecnológicas enfrentadas, as companhias aéreas dos países ocidentais observavam com muito interesse a evolução das pesquisas. Nenhuma delas

Detalhes do nariz do Concorde, destacando-se pequenos strakes para melhorar a estabilidade longitudinal.

Detalhes da parte frontal do Tu-144S com o nariz abaixado e a superfície canard aberta.

O Tu-144S em configuração para pouso, mostrando as turbinas colocadas em duas naceles separadas, novo trem de pouso e as superfícies canard.

poderia ser pega desprevenida nessa corrida por um novo nível de qualidade de serviço. Afinal, se uma ia ter um supersônico, todas tinham que competir em pé de igualdade. E, assim, os pedidos feitos pelas principais empresas aéreas do mundo somavam mais de 80 unidades no final da década de 1960.

A construção do primeiro protótipo começou em abril de 1965 em Toulouse, França, e já em dezembro de 1967 foi concluida. Na União Soviética, apesar de também ocorrerem atrasos, o protótipo do Tu-144 acabou ficando pronto no final de 1968. Em ambos os lados a tensão era crescente e havia um forte interesse político em fazer voar seu avião antes do concorrente.

Na França, as precauções normais para um projeto dessa magnitude fizeram os testes no solo se prologarem por 15 meses, enquanto na URSS, após poucas semanas de ensaios, o Tu-144 prefixo CCCP-68001 encontrava-se pronto para voar em Zhukovsky, aeroporto ao sul de Moscou. O tempo, entretanto, estava fechado há vários dias naquele mês de dezembro de 1968. O último dia do ano estava muito frio e com nuvens baixas e pesadas, mas pouco antes do meio-dia houve uma pequena abertura na cobertura de nebulosidades. O CCCP-68001 foi rebocado para fora do hangar e preparado para decolagem, que foi feita com má visibilidade. Apesar das dificuldades meteorológicas, tudo transcorreu de forma satisfatória e o voo de 37 minutos foi considerado um sucesso. Ele foi feito sempre com trem embaixo, sendo acompanhado por dois aviões de observação: um MiG-21 (modificado com asas em delta com formato igual ao do Tu-144) e um Tu-124. O pouso foi realizado em condições precárias de visibilidade, mas sem incidentes.

A União Soviética vencera esta fase, seu supersônico foi o primeiro a voar, sendo seguido pelo primeiro protótipo francês do Concorde apenas dois meses depois, ou seja, em 2 de março de 1969. Os soviéticos mantiveram a dianteira, ultrapassando a barreira do som em 1° de junho de 1969, quatro meses antes do protótipo 001 do Concorde obter a mesma marca. O Tu-144 continuou na frente, alcançando o dobro da velocidade do som

Um Concorde se preparando para o pouso.

A cabine de passageiros do Tu-144 era bem mais larga do que a do Concorde, permitindo colocar filas com cinco poltronas.

(Mach 2) em maio de 1970, ou seja, seis meses antes do Concorde.

Apesar dessa dianteira, os testes em voo mostraram as limitações do protótipo do Tu-144 e era necessário estabelecer uma versão de série bem mais evoluída. O CCCP--68001demonstrou ruído excessivo na cabine de passageiros (um problema nunca sanado totalmente), consumo de combutível muito acima do esperado, vibração altíssima e temperatura demasiado elevada na região das asas e fuselagem após a descarga das turbinas.

Uma foto bem tirada disfarça a cabine de passageiros estreita do Concorde.

A primeira apresentação do Tu-144 no Ocidente foi no Salão de Le Bourget de 1971, onde ficou estacionado próximo ao Concorde, mas não realizou voos de demonstração.

O Concorde acumulava uma quantidade de horas de voo muito maior, ganhando mais experiência, mas também sofria problemas de atrasos. O programa anglo-francês tinha duas linhas de montagem: uma em Toulouse (França) e outra em Filton (Grã-Bretanha), e isso gerava uma duplicação de esforços. O projeto já previa aviões de pré-série mais evoluídos e muito semelhantes aos aviões de série.

Na URSS, o modelo de produção do Tu-144 teria alterações importantes na estrutura para tentar eliminar os problemas do protótipo. O consumo excessivo do CCCP-68001 reduzia o alcance a apenas 3.000 quilômetros, contra um objetivo de pelo menos 4.500 quilômetros. Entre as alterações principais feitas, estava a fuselagem de corte cilíndrico (a outra era achatada embaixo), mais longa e com capacidade de 120 a 140 passageiros, com até cinco poltronas por fila. As asas ganharam maior área e um diedro negativo acentuado para melhorar a controlabilidade e o bordo de ataque foi alterado. As turbinas, antes localizadas em duas carenagens posicionadas juntas sob a fuselagem, foram colocadas em naceles posicionadas aos pares e localizadas numa parte mais externa da superfície alar. O perfil do nariz retrátil foi mudado para melhorar a visibilidade dos pilotos e o trem

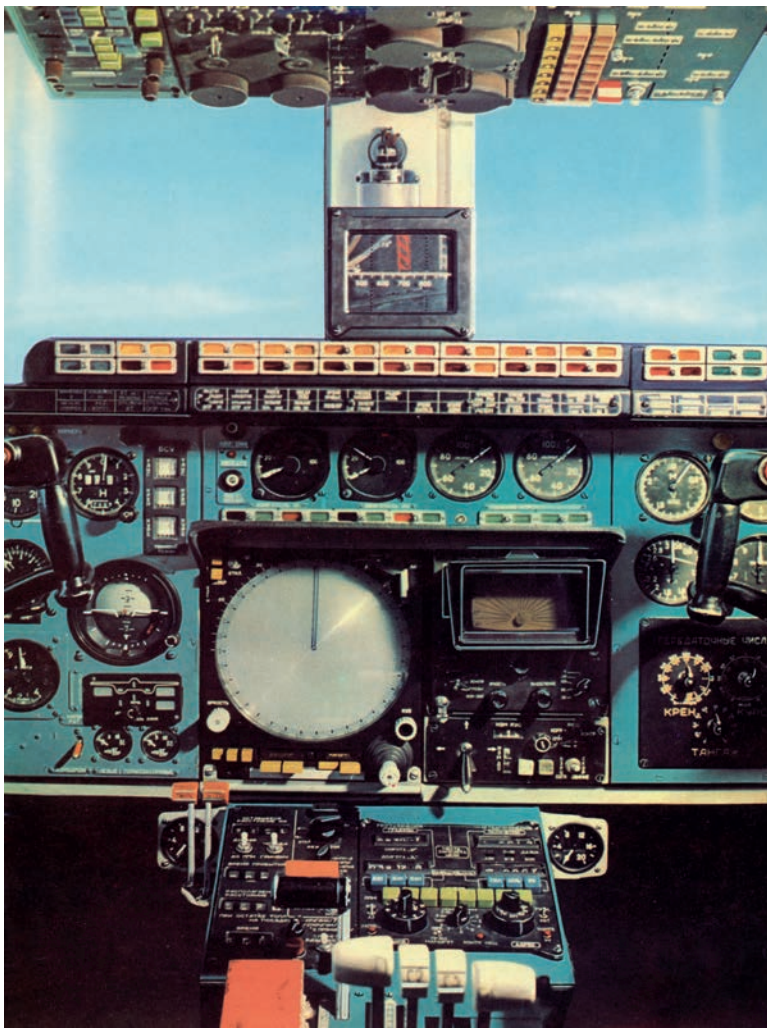
O cockpit dos supersônicos era bem estreito.

de pouso principal, com menor número de rodas, passou a ser localizado sob as naceles das turbinas, enquanto o do nariz foi deslocado para frente. Foi ainda decidido trocar as turbinas pelas RD36-51 (do bombardeiro Tu-160), com desempenho melhor em alta velocidade e menor consumo. Entretanto, como as novas turbinas não estavam disponíveis para operações, o primeiro avião pré-série CCCP-77101 e as cinco unidades seguintes contariam ainda com versões melhoradas e de maior empuxo das NK-144. Externamente uma das mudanças mais evidentes no agora denominado Tu-144S era a adoção de superfícies tipo canard, localizadas na fuselagem logo depois do cockpit, que melhoravam o controle a baixa velocidade. Como se pode observar, com todas essas mudanças o Tu-144S era um avião quase totalmente novo, sendo que a estrutura sofrera modificações radicais e até as turbinas seriam trocadas.

A primeira aparição do Tu-144S no Ocidente foi na exposição de Le Bourget de 1973, onde ficaram evidenciadas suas maiores dimensões frente ao Concorde. A apresentação em voo foi, no entanto, desastrosa. Houve uma grande redução do tempo de voo no último momento, pressionando os pilotos a efetuarem uma série de manobras, extensamente ensaiadas em Moscou, em apenas cerca de 5 minutos. O avião executou curvas fechadas e fez uma passagem baixa, iniciou uma forte subida, que foi interrompida por um mergulho inesperado, quando houve o rompimento da ponta de uma asa e de parte da estrutura. O avião se estatelou sobre uma pacata aldeia francesa, matando diversos habitantes do lugar e seus seis tripulantes. O acidente teve enorme repercussão internacional, uma vez que a sequência estava sendo filmada e televisionada e foi vista em todo o mundo. Como consequência, a reputação do Tu-144 ficou gravemente atingida até mesmo na URSS.

A investigação, feita por autoridades francesas, determinou que o acidente se deveu a razões operacionais e que os pilotos podem ter perdido a concentração devido à presença de um Mirage que voava perto para filmar a demonstração. De qualquer modo, na época não existiam gravadores de bordo, deixando grande parte dos resultados da investigação dependendo das deduções técnicas dos investigadores.

Na União Soviética, seis aeronaves participavam dos ensaios de voo visando à introdução em serviço. Em 26 de dezembro de 1976 foram começados voos experimentais na rota Moscou-Alma Ata (hoje denominada Almaty, no Casaquistão), transportando carga e correio para testar a aeronave, os controles de tráfego e os equipamentos de solo. Problemas



O cockpit do Tu-144 nos dias atuais seria considerado muito espartano.

técnicos continuaram surgindo e atrasando o programa. E a União Soviética e o Tu-144 perderam definitivamente sua liderança nos voos comerciais supersônicos.

O Concorde, após os extensos testes em voo, fez uma série de viagens de demonstração muito bem-sucedidas por diversos países (inclusive o Brasil). Mas começaram a surgir problemas fora do âmbito técnico que limitaram seu futuro. Em 1973 ocorreu a primeira crise do petróleo, quando os preços dos combustíveis quadruplicaram e a economicidade do supersônico ficou definitivamente comprometida. As encomendas e opções desapareceram e sem mercado não existe avião. Apenas as duas estatais (na época) Air France e British Airways mantiveram seus contratos de compra, já que seus principais acionistas (os governos) eram os financiadores do projeto.

Assim, em 21 de janeiro de 1976, depois de milhares de horas de ensaios com protótipos e unidades de pré-série, foram iniciados voos comerciais supersônicos ao mesmo tempo entre Londres e Bahrein (British Airways) e Paris e Rio de Janeiro (pela Air France). O Concorde, apesar do fracasso nas vendas, assumiu a liderança dos voos supersônicos no mundo, para nunca mais perdê-la. E enquanto no Tu-144 a viagem era assustadora para os passageiros devido ao excesso de ruídos e de vibrações, o Concorde voava acima da velocidade do som numa suavidade total e sem que seus usuários sequer o percebessem.

Em 1° de novembro de 1977, quase dois anos depois do Concorde, finalmente o Tu-144 entrou em serviços regulares, transportando passageiros entre Moscou e Alma Ata, demonstrando que, apesar dos voos de testes terem começado antes, o avião soviético ficara para trás nas operações comerciais. A primazia dos voos regulares supersônicos mudara de mãos para sempre. O avião anglo-francês acumulara uma quantidade de horas de voo enormemente superior e a regularidade dos serviços era surpreendentemente boa. Sua velocidade foi limitada a Mach 2,04, uma redução que aumentava os tempos de viagem em poucos minutos, mas que elevava a durabilidade de sua estrutura.

Após o fim da produção do Tu-144, os soviéticos estudaram um novo supersônico designado Tu-244.

O Concorde decola do Galeão, o único aeroporto brasileiro servido pelo supersônico.

Após o fim da produção do Tu-144, os soviéticos estudaram um novo supersônico designado Tu-244.

O Tu-144, por seu turno, já estava finalmente voando em ensaios com as turbinas RD36-51, mas elas ainda acumulavam pouca experiência e apresentavam defeitos e uma vida útil muito curta. E mesmo com a nova configuração de turbinas, em maio de 1978, uma falha numa tubulação de combustível provocou início de incêndio e obrigou o piloto a efetuar um pouso forçado num campo arado próximo a Moscou, matando dois engenheiros que estavam a bordo. A imagem do Tu-144, que já estava prejudicada pelo acidente em Paris e pelo desempenho abaixo do esperado, foi novamente atingida. A própria estatal Aeroflot, que só conseguira voar com dois desses aviões, não queria mais operá-los por considerá-los inseguros e com custos de operação muito elevados. E apenas sete meses depois de introduzi-los em operação, ou seja, em 1° de julho de 1978, a Aeroflot suspendeu os voos de Tu-144S para Alma Ata e encerrou sua operação supersônica definitivamente.

E um incidente sério com outro Tu-144 com turbinas RD36-51, em voos de testes, obrigou o piloto a efetuar um pouso de emergência numa base aérea em Saratov. Finalmente o próprio Aleksei Tupolev pediu o encerramento das operações do supersônico soviético, citando razões de segurança. O avião havia realizado somente 55 voos com passageiros na Aeroflot, transportando 3.280 usuários, uma média de 60 por viagem. Foram fabricados apenas 17 Tu-144, sendo que um deles nunca chegou a voar. E a sua operação comercial foi muito limitada, como explicado, e sempre apresentando problemas técnicos insolúveis. Um desempenho bem longe do que poderia ser considerado um sucesso.

O Concorde, por seu lado, enfrentava problemas de outro tipo. Grupos ambientalistas nos EUA passaram a combater sua presença e o excesso de ruído externo produzido acabou impedindo voos supersônicos sobre áreas habitadas. A operação acima da velocidade do som acabou limitada a viagens sobre os oceanos, diminuindo sua utilidade e seu emprego.

A imagem do Concorde continuou a ter uma enorme importância política e tecnológica. Sob o aspecto econômico, sua operação, entretanto, foi uma tragédia. A utilização diária das empresas variava de duas a pouco mais de três horas por dia para uma aeronave com altíssimos custos fixos, que assim não

A publicidade da Air France enfatizava os atrativos do Rio de Janeiro.

podiam ser diluídos. Embora voar de Concorde tivesse se tornado um símbolo de status, poucos passageiros podiam pagar por esse luxo. E algumas rotas tiveram que ser canceladas. Finalmente, na década de 1990, os governos britânico e francês adquiriram os Concorde que compunham as frotas da British Airways e Air France e passaram a emprestá-los sem ônus às duas empresas operadoras, como forma de redução de despesas de operação, já que os custos de capital haviam desaparecido. Com esse incentivo, os Concorde continuaram em voo em rotas de prestígio e entre países com alta renda per capita.

A vida do Concorde corria sem percalços técnicos, até que em 25 de julho de 2000 um avião da Air France sofreu um acidente fatal numa decolagem em Paris, morrendo todos os ocupantes. A tragédia levou subitamente à suspensão de todos os voos com o supersônico. A investigação, feita em seguida, descobriu que uma peça, que caiu de um DC-10 que decolara pouco antes, foi lançada pelos pneus do Concorde em suas asas, rompendo os tanques de combustível e provocando um incêndio incontrolável, que levou à queda da aeronave logo após a decolagem.

O avião foi modificado e foi testado em voo com sucesso, mas a imagem do Concorde havia ficado definitivamente manchada e seria difícil efetuar um trabalho de recuperação. Por isso, no dia 10 de abril de 2003, as duas operadoras (British Airways e Air France) anun-

Certificado do primeiro voo comercial do Concorde na rota Paris-Rio de Janeiro.

Certificado nominal que era oferecido aos passageiros do Concorde.

ciaram o fim das operações comerciais com o Concorde. Um fim melancólico para um avião que, apesar das limitações econômicas, foi um marco de tecnologia e desempenho.

Foi fabricado um total de 20 Concorde, sendo dois protótipos e dois aviões de pré-produção. Outros dois foram utilizados em testes finais em rotas e, para qualificar tripulantes, 14 aviões de fabricação em série foram operados em quantidades iguais pela British Airways e Air France.

Contrariamente ao Tu-144, que voou poucos meses em linhas regulares, o Concorde permaneceu em operação de 1976 até o ano 2000, correspondendo a cerca de 24 anos de emprego em rotas comerciais transportando passageiros pagos. Um recorde para a posteridade e o reconhecimento de que os enormes esforços financeiros e técnicos empregados foram recompensados.

Desde o início do transporte aéreo, as novas gerações de aviões ofereceram tecnologia avançada e menores custos unitários de operação. O Concorde interrompeu essa sequência ao aumentar sobremaneira as despesas de operação por lugar oferecido e seu sucesso comercial por isso seria em qualquer hipótese muito difícil.

Numa época em que as empresas aéreas lutam para reduzir custos para sobreviver e que os ambientalistas querem reduções drásticas da poluição sonora e de gases, seria impossível hoje lançar um supersônico altamente poluente como a geração representada pelo Concorde e Tu-144.

E a lição deixada para o supersônico do futuro é que ele só terá lugar no mercado quando os seríssimos problemas do ruído sônico e dos custos unitários puderem ser dominados pela tecnologia. Um fato que algumas vezes é esquecido em apresentações de projetos de aeronaves executivas e comerciais que pretendem voar acima da velocidade do som. ■

O único lugar do mundo em que o Tu-144 e o Concorde são mostrados juntos é no Museu do Automóvel e Tecnologia de Sinsheim, Alemanha.

O segmento da aviação executiva segue em crescimento.

Aviação executiva mundial registra crescimento em 2021

As viagens de aviação executiva aumentaram nos EUA e em todo o mundo, superando os níveis de atividade relatados no ano passado, de acordo com um novo relatório. As viagens de jatos executivos tiveram um ressurgimento global nos últimos dois anos, mas foi nos EUA que o crescimento foi mais forte, principalmente quando se trata de aeronaves próprias e gerenciadas, de acordo com a Wing X, que fornece inteligência de negócios de aviação. Em janeiro, o tráfego de bizjet aumentou 26% nos EUA em comparação com o mesmo período do ano passado e 19% nas viagens de negócios relatadas em janeiro de 2019 antes da pandemia. O aumento também mostra como as viagens mudaram, de acordo com o relatório. "Há evidências claras de uma mudança na recuperação para aeronaves próprias e gerenciadas, com esses operadores voando respectivamente 24% e 32% a mais do que dois anos atrás", disse a Wing X. Internacionalmente, as viagens de negócios também tiveram um crescimento semelhante de dois dígitos na demanda, com o tráfego subindo 25% em comparação a janeiro de 2021 e 16% a mais do que o relatado em janeiro de 2020. "O ímpeto agora parece vir dos proprietários de aeronaves, com departamentos de voos privados e corporativos voando 21% a mais do que em janeiro há dois anos", disse a Wing X. "As operadoras charters e fracionárias ainda estão voando em níveis recordes, mas com crescimento moderado em relação ao final do ano passado."

O crescimento das viagens de negócios contrasta com as flutuações na recuperação nos setores comerciais e de carga globais, disse a Wing X. A capacidade da rede aérea programada caiu 33% em comparação com a relatada em janeiro de 2020, antes do início da pandemia. A atividade de carga, que aumentou durante a pandemia, parou o crescimento, sendo que em janeiro de 2022 foram relatados níveis semelhantes a janeiro de 2021 e janeiro de 2020. No geral, o crescimento no setor de aviação executiva está "em um recorde e bem antes de janeiro de 2021", disse a Wing X, oferecendo um otimismo cauteloso. "Um crescimento mais forte pode ser retomado à medida que a ômicron se dissipe, embora haja riscos crescentes no ambiente macroeconômico e geopolítico que podem facilmente prejudicar a demanda de voos nos próximos meses."■

O turboélice PC-12 NGX da Amaro Aviation cobre distâncias de até 3.200 quilômetros.

Amaro Aviation recebe primeiro Pilatus PC-12 NGX

A mais nova companhia aérea brasileira destinada a atender ao mercado da aviação executiva recebeu recentemente mais uma aeronave diretamente da fábrica.

O Pilatus PC-12 NGX foi entregue à empresa no fim do ano passado nos Estados Unidos e foi trasladado ao Brasil, juntando-se ao jato PC-24 e ao Gulfstream G550 que compõem a frota.

Construído na Suíça, o PC-12 NGX é a última geração do mais bem-sucedido avião de sua classe. Com mais de 1.700 aeronaves entregues, o modelo é um sucesso mundial. É equipado com o motor turboélice mais confiável já produzido, o PT6 da Pratt & Whitney Canada (60.000 unidades em serviço e 400 milhões de horas voadas). A família PT6 tem um histórico incomparável. Esse motor permite uma velocidade de cruzeiro de 537 quilômetros/hora. Toda essa potência faz com que o PC-12 necessite de apenas 758 metros de pista para decolar em seu peso máximo. Isso sem falar que também pode operar em pistas não preparadas de grama, cascalho e terra. Com alcance para voar mais de 3.200 quilômetros. A bordo, conforto e espaço para oito passageiros. E muito espaço para carga: um impressionante bagageiro climatizado e pressurizado é acessível por uma enorme porta externa, do tamanho de um palete. Equipado com lavatório dianteiro, o espaço para bagagem nunca está comprometido. ■

Nós, da Bioleve,
agradecemos por tudo o
que Carlos Spagat fez em
todos estes momentos que
passamos juntos.
bioleve®
bioleve
bioleve.oficial

Os números finais da Boeing em 2021

Problemas com o 787 que duraram mais do que o esperado levaram a Boeing a registrar 3,5 bilhões de dólares no quarto trimestre de 2021, levando a empresa a outro prejuízo anual, desta vez de 4,3 bilhões de dólares. As entregas do Dreamliner foram suspensas durante a maior parte de 2021 devido a problemas de qualidade de fabricação. A Boeing está "continuando a realizar retrabalho em 787 aviões em estoque" e está se relacionando com o regulador dos EUA "em relação às ações necessárias para retomar as entregas", diz.

A notícia veio quando a Boeing relatou sua perda de 4,3 bilhões de dólares em todo o ano, marcando mais um ano no vermelho para a empresa. A Boeing perdeu 11,9 bilhões de dólares em 2020, em parte devido a cobranças maciças feitas contra seu programa 777 X, e 636 milhões de dólares em 2019, ano em que os reguladores aterraram o 737 MAX.

A receita da Boeing em 2021 chegou a 62,3 bilhões de dólares, um aumento de 7% em relação a 2020, mas ainda bem abaixo dos níveis anteriores às pressões triplas da pandemia, à crise do 737 MAX e aos problemas do 787. Em 2018, antes que esses problemas surgissem, a Boeing era uma empresa com receita de 101 bilhões de dólares. A Boeing conseguiu reduzir suas despesas de 2021 em 7% em relação ao ano anterior, indo para 59,3 bilhões de dólares. Durante a pandemia, a empresa cortou funcionários e reorganizou as operações. Também parou de fabricar 787 em Everett, transferindo toda a montagem do Dreamliner para o que havia sido um segundo local em North Charleston, Carolina do Sul. A Boeing entregou 340 aeronaves comerciais em 2021, contra 157 em 2020. ■

A fabricante Boeing entregou um total de 340 aeronaves em 2021.

Os novos H145 pentapá da Air Jet atenderão ao mercado aeromédico.

Helibras entrega dois H145 para a AirJet

A fabricante brasileira Helibras, parte do grupo Airbus, divulgou que entregou duas aeronaves modelo H145 para a empresa brasileira Air Jet Táxi Aéreo Ltda. Os helicópteros são os primeiros equipados com cinco pás a serem utilizados para transporte de passageiros e também para transporte aeromédico no Brasil.

O helicóptero, que já é um sucesso comercial em todo o mundo, oferece 150 quilos adicionais de carga útil nesta versão pentapá. O novo projeto de rotor principal, sem rolamentos, além de facilitar a manutenção, garante maior conforto em voo, característica essencial para este mercado.

A Air Jet Táxi Aéreo, pertencente ao Grupo Prevent Senior, é uma empresa de transporte aéreo executivo que conta com equipamentos de última geração e uma equipe médica especializada em transporte aeromédico. As equipes são treinadas em todos os procedimentos essenciais da aeronave para atuar em qualquer eventualidade.

A frota da Air Jet possui outros helicópteros da Airbus/Helibras, adaptáveis para o transporte inter-hospitalar de curta, média e longa duração, sendo dois Airbus H125 e um Airbus H135.

Para Lionel De-Maupeou, head de Vendas, Marketing e Desenvolvimento de Negócios da Helibras, as aeronaves entregues estão equipadas com os recursos mais modernos, que vão agregar mais capacidade e tecnologia ao transporte aeromédico no País. "Essa é uma atividade que salva vidas e precisa ser cada vez mais desenvolvida no Brasil, dado o tamanho do seu território e população. Agradecemos a confiança da Air Jet em nossos produtos, que representam hoje mais da metade da frota de helicópteros aeromédicos em operação no mundo."

Segundo Fernando Parrillo, CEO da Air Jet e do Grupo Prevent Senior, "as aeronaves são investimentos fundamentais principalmente no transporte aeromédico, no qual a segurança e a qualidade são fundamentais para uma boa prestação de serviços. São equipamentos que vão contribuir diretamente com o bem-estar dos nossos pacientes." ■

DUNCAN AVIATION

O CLIENTE QUERIA O EXTRAORDINÁRIO.

E A DUNCAN AVIATION ENTREGOU!

Cada pessoa do time da Duncan Aviation está comprometida em oferecer mão de obra de qualidade e um excelente atendimento ao cliente, desde os projetos iniciais até a entrega final. As cores ímpares da pintura deste G550 foram refletidas no interior da aeronave e, o trem de pouso, as rodas e as escadas, todos pintados de preto metálico, contribuem para a sua aparência deslumbrante.

ASSISTA AGORA:

www.DA.aero/videos/g550-transformation

VOCÊ,
VOANDO
CADA VEZ
MAIS ALTO.
SEGURO MAPFRE AERONÁUTICO
A melhor proteção e estrutura de atendimento para sua operação aérea.
Peça MAPFRE para seu corretor.
MAPFRE Seguros Gerais S.A. – CNPJ 61.074.175/001-38. Processos Susep – Seguro Aeronáutico Casco/RC: nº 15414.900941/2016-26; Aeronáutico RETA: nº 15414.900644/2018-42; (Serviço de Atendimento ao Consumidor): 0800-775-4545; SAC para pessoas com deficiência auditiva ou de fala: 0800-775-5045 (24 horas por dia, sete dias por semana). Ouvidoria:

RC Aeronáutico LUC: nº 15414.900925/2017-14. O registro deste plano na Susep não implica, por parte da autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização. Contato – SAC 0800-775-1079; atendimento a pessoas com deficiência auditiva ou de fala: 0800-962-7373 (das 8h às 18h, de segunda a sexta-feira, exceto feriado); ou pelo site www.mapfre.com.br

SIKORSKY
A LOCKHEED MARTIN COMPANY

Desenvolvido para qualquer missão — assim você não precisa escolher

Para não ter que optar entre proteção e segurança, por que não voar em um helicóptero capaz de executar todas as missões? O Black Hawk atende às suas necessidades — seja garantindo a segurança do Brasil contra ameaças, resgatando soldados em dificuldade, ou proporcionando atendimento médico de emergência. Independentemente da missão a ser executada, o Black Hawk é insuperável.
Saiba mais acessando lockheedmartin.com/blackhawk.

Lockheed Martin. Your Mission is Ours.™

©2019 Lockheed Martin Corporation