

Flight Check

OPINIÃO DO PASSAGEIRO

9V1223 MIA-BLA
9V1270 BLA-MAO

Bem-vindo à única empresa venezuelana operando em território nacional. A Aviones del Oriente – ou simplesmente Avior – serve Manaus desde Barcelona, Venezuela. Voamos nos clássicos 737-400 da companhia entre os Estados Unidos e a capital amazonense e você é nosso convidado nestas duas etapas.

Texto e fotos: Gianfranco Beting



9V1223 MIA-BLA

Uma intensa tempestade de verão havia castigado Miami durante a madrugada. Ventos fortes e chuva torrencial marcaram a noite, deixando o ar úmido naquele início de manhã de terça-feira. Eram 6h00 quando apresentei-me no terminal G, onde fiz o check-in para a primeira etapa rumo a Barcelona, Venezuela. Não havia fila e em segundos, com agilidade e cordialidade, recebi os dois cartões de embarque. Rumei para o velho e surrado terminal F, de onde sairia meu voo. Este é um dos piores, senão o pior terminal do

aeroporto, mostrando mesmo sua idade. Poucas lojas, um free shop diminuto e apenas uma sala VIP – cujo acesso não é facultado aos clientes de classe executiva da Avior, como era meu caso – eram as opções para esperar chegar a hora de embarque. Eram 8h00 quando fomos chamados para abordar. O processo ocorreu rapidamente, pois havia apenas 71 passageiros nesta etapa. Embarquei no YV2928, um Boeing 737-400, e logo ocupava minha poltrona, 2A. Eu era o único passageiro na executiva.

Com mais de 28 anos de idade, este Boeing





Push back em pleno andamento: hora de deixar a Flórida e iniciar a parte aérea da viagem.

As modestas instalações do aeroporto de Barcelona não lembram nem de longe um aeroporto internacional.



era mesmo um veterano. Entregue originalmente à Piedmont, depois USAir e US Airways, ele passou a integrar a frota da empresa venezuelana em abril de 2013. Por dentro, estava absolutamente inalterado, com os mesmos assentos em couro azul de sua antiga operadora. Uma comissária cuidava da parte dianteira e mais duas da cabine posterior. A configuração desta aeronave é de 12 poltronas na business e 132 na econômica. Com os procedimentos rapidamente concluídos, as portas foram fechadas com 76 a bordo: 71 passageiros e cinco tripulantes.

O push back foi às 8h30, meia hora antes do horário publicado de saída. Motores CFM56-3B2 girando, o Boeing iniciou o táxi às 8h37, rumando para a pista 08R com 119.800 libras de peso. Sem muito tráfego à frente, logo alinhamos. O comandante Jorge Atilano, um veterano com passagens pela Viasa e depois por várias empresas na Ásia antes de voltar à sua Venezuela natal, encheu a mão nos manetes às 8h48. O Boeing acelerou rápido, decolando com V-1 de 136, V-R de 138 e V-2 de 146 nós. Trens recolhidos, após cruzar a vertical de Miami Beach, em cumprimento à partida por instrumentos Miami Five, executamos uma suave curva à direita, tomando a proa sul. Venezuela, aqui vamos nós!

Sobre o Caribe, encontramos poucas nuvens e, assim, muito sol a banhar o belíssimo mar turquesa. Tão logo estabilizamos, um café da manhã foi servido. Uma quiche, presunto cozido e batatas ao forno. Um abacaxi (verde!) e um croissant gigante, acompanhado por suco de pêssego. Não havia bebidas quentes, uma surpresa negativa. Aproveitei para pôr o trabalho em dia e tirar uma pestaninha. O voo transcorreu sereníssimo.



Acolhida calorosa e simpática em quase todos os contatos com os times da Avior.

Subimos a 35.000 pés, cruzando a Mach 0,76, velocidade um pouco acima do chamado "cruzeiro econômico" (economic cruise), que é a velocidade considerada ideal para poupar combustível, que neste caso teria sido de Mach 0,74. Iríamos chegar muito antes do horário previsto, 12h45 local.

Pouco mais de duas horas depois, iniciamos a descida para o Aeroporto Internacional General José Antonio Anzoátegui (lata: BLA; Icao: SVBC), que serve a cidade de Barcelona e é mesmo a base da companhia. As ilhas na região litorânea indicavam que chegaríamos em breve e, de fato, às 11h48, cravando exatas três horas de voo

para cumprir os 2.392 quilômetros deste trecho, o YV2928 tocou em solo suavemente, pousando pela cabeceira 33. Nesta etapa, consumimos aproximadamente 19.000 libras de Jet A-1. Cortamos os motores e, após um rápido procedimento de desembarque, aguardei nas modestas instalações da sala de trânsito do aeroporto de Barcelona para a continuação da viagem.

9V1270, BLA-MAO

O tempo previsto para o embarque aproximava-se e, quando o relógio marcava 15h30, percebi que não havia movimentação para a chamada

O interior é o mesmo de quando os jatos voavam para a US Airways; todas as poltronas são revestidas em couro azul.





Comida ok; já as bebidas... Bem, este era o café da manhã na etapa MIA-BLA.

do voo 1270. Fui me informar e o simpático time de solo apenas comunicou que o voo "estava no horário". Pois sim. Ao invés da partida às 16h30, fomos chamados apenas para o embarque às 17h30. Embarcamos no mesmo modelo de avião da primeira etapa, um Boeing 737-400 matriculado YV2946, e prontamente ocupei a mesma poltrona da primeira etapa, a 2 alfa.

Outro veterano de mais de 28 anos em serviço, esta aeronave é histórica: foi o primeiro 737-400 construído. Um velho conhecido na verdade, pois meu primeiro contato com este jato deu-se quando fui até a fábrica da Boeing em Renton, Estado de Washington, USA, para a apresentação oficial (roll-out) do 737-400 em 26 de janeiro de 1988. Curiosidade: nesta mesma data ocorreu a apresentação oficial de outro modelo hoje clássico da fabricante, o majestoso Boeing 747-

Competência, experiência e profissionalismo nos cockpits; outro ponto alto das viagens.



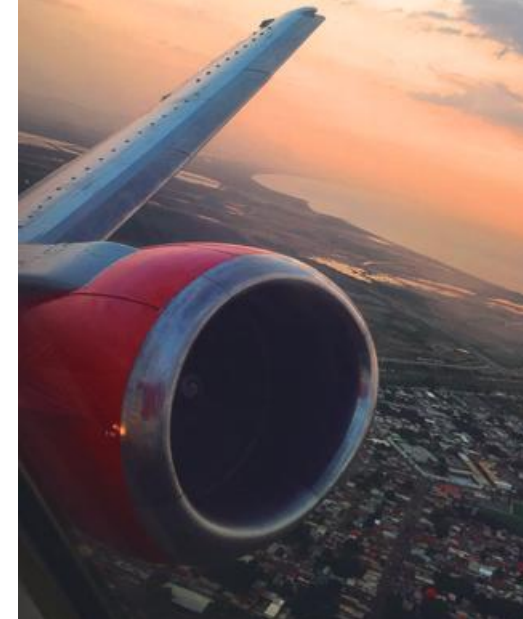
As comissárias deram um show de simpatia; os outros passageiros, curiosos, aprovaram o desfile improvisado!

400. Depois de passar quase um ano realizando voos de ensaio e testes com a sugestiva matrícula N73700, o atual YV2946 começou sua carreira como N404US na Piedmont e depois, com a aquisição desta pela US Airways, voou na companhia até 2012. Está na Avior desde setembro de 2013.

A tripulação agora era outra, mas igualmente amável. Sobretudo a chefe de cabine, uma veterana da Viasa e Avensa. Conversamos bastante sobre os velhos tempos da aviação venezuelana. Novamente, o voo não estava muito cheio. Apenas 61 passageiros. Portas fechadas às 17h45, saída muito depois do horário previsto, 16h30. E seria bom que saíssemos o quanto antes. O avião estava muito quente, pois o APU estava inoperante. O push back foi iniciado e os motores acionados. Trator desengatado, os minutos se passaram e nada. Observei pela janela quando o time de solo voltou para nos rebo-



Aguardando o embarque para Manaus, a equipe de solo não administrou satisfatoriamente o atraso na partida.



Partindo de Barcelona, uma bonita e acentuada curva neste que foi o primeiro 737-400 construído!



A revista de bordo: simplória e de gosto duvidoso.

car novamente até o portão. O mecânico trocava palavras com os pilotos via intercom. Sinal de mais atraso. Com os motores girando continuamente, permanecemos de fato por uns dez minutos na posição de estacionamento. Finalmente, às 18h10 mais uma vez fomos empurrados para o pátio e, desta vez, valeu. Iniciamos o táxi e decolamos de Barcelona às 18h17, com mais de 1 hora e 45 minutos de atraso. Tão logo atingimos nossa altitude de cruzeiro, um jantar foi servido, apresentando duas opções de pratos quentes: um picadinho de carne com purê de batatas ou uma torta de frango. Fiquei com a primeira opção e estava decente. Apenas a apresentação do serviço, com materiais descartáveis de baixa qualidade, é que ficou abaixo da crítica – sobretudo para uma classe executiva.

Para compensar, como novamente eu era o único passageiro na classe, a atenção dispensada foi

Parte da frota da Avior pode ser vista em sua base principal de operações, Barcelona.





O jantar foi servido na etapa para Manaus e agradou mais do que o esperado; a apresentação, porém, deixou a desejar.

a melhor possível. Aproveitei para trabalhar, embora a etapa não fosse longa: apenas 1.542 quilômetros. Neste trecho, mantivemos 31.000 pés e uma velocidade em relação ao solo de 850 quilômetros/hora, o que nos daria um tempo estimado de voo de apenas duas horas. Leve turbulência nos acompanhou por boa parte da viagem, mas nada de excepcional.

Observei com atenção a revista de bordo, *Avior Air*, mas a mesma não agradou, pelo conteúdo e apresentação medíocres. Serviu, porém, para que ficasse sabendo que, somado aos 17 aviões na frota da companhia, espera-se a chegada do primeiro Airbus A340-300 (de dois encomendados) para o próximo mês de setembro. A empresa pretende utilizar seus primeiros wide-body nas linhas para Miami, bem como ampliar sua malha para destinos como Buenos Aires, Santiago e, eventualmente, até mesmo São Paulo. Bom saber.

As 19h55, hora local em Manaus, iniciamos a descida, feita em high-speed, abreviando um pouco o horário da chegada. Sem tráfego algum, tocamos em solo suavemente às 20h25, completando a etapa em 2 horas e 7 minutos de voo. Chegamos ao portão designado, mas não pudemos cortar os motores, pois o APU estava inoperante. Ficamos aproximadamente cinco minutos na posição até que um GPU foi trazido. Só então é que as portas foram abertas e pude me despedir do time da Avior. ■

O 737-400 em Manaus: fim de uma longa jornada!



Avaliação: as notas vão de 0 a 10

Reserva: nota 9

Eficiente, feita pela internet. O site é funcional e não tive problema algum para pagar e reservar minha poltrona para os dois trechos.

Check-in: nota 8

Bem ágil e educado.

Embarque: nota 7

Bem ordenados, com prioridade para a classe executiva. Mas sem muita empatia.

Assento: nota 6

Trata-se de um padrão apenas aceitável para poltronas de classe executiva, pois é realmente bem antigo.

Entretenimento: nota 5

Não esperava nada além da revista de bordo. Lá estava ela, mas é medíocre.

Serviço dos comissários: nota 10

Muita simpatia, cordialidade e atenção nos dois trechos.

Refeições: nota 5

Medianas, com alguma boa vontade do autor aqui. No segundo trecho, um pouco melhor.

Bebidas: nota 0

Havia apenas sucos. A falta de café (não consigo ficar sem café pela manhã!) na primeira etapa, bem como a inexistência a bordo de refrigerantes e bebidas alcoólicas nos dois voos é indesculpável!

Desembarque: nota 8

Ambos organizados, mas lentos, sobretudo o segundo, em Manaus.

Pontualidade: nota 6

Um voo chegou bem adiantado; o segundo, muito atrasado.

Nota final: 6,40

Comentário final: mais uma nova companhia para minha lista de empresas voadas, que já passa de 160, e primeira experiência com uma companhia aérea venezuelana. A expectativa era grande, pois este é um país que eu adoro. Seu povo, hoje sofrido, é encantador. De toda maneira, apesar da nota acima não ser estelar, a Avior é uma boa opção para quem está no norte do Brasil e quer chegar mais rápido a Miami. A escala em Barcelona (em circunstâncias normais) é razoável e logo após sair de Manaus, em pouco mais de cinco horas de voo você está na Flórida. A atenção dos times de terra e de voo foi muito boa. Os cansados (e clássicos!) 737-400 e 737-200 da empresa seguem voando, quase 30 anos depois de seus primeiros voos. O serviço de catering precisa ser realmente revisto, sobretudo na classe executiva, pois, de outra maneira, não vale a pena. Somando tudo, e a despeito destes pontos que merecem atenção, foi uma experiência muito interessante este dia que passei a bordo dos Aviones del Oriente.