

Flight Check

OPINIÃO DO PASSAGEIRO



Gianfranco Beting



Gianfranco Beting



Gianfranco Beting

VCP-VCP AZU9676

Embarque com a Flap Internacional no primeiro voo de apresentação da mais nova companhia aérea brasileira, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, que este mês iniciou a suas operações com jatos Embraer 190 e 195.

Texto e fotos: Benito Latorre Júnior e divulgação

Em dezembro uma série de voos da Azul Linhas Aéreas Brasileiras fez com que convidados de Campinas, Curitiba, Rio de Janeiro, Vitória, Belo Horizonte, Brasília, Salvador e Porto Alegre experimentassem os serviços da empresa em um voo de cerca de 45 minutos.

Minha jornada começou em São Paulo, em uma madrugada de chuva bastante típica para o mês de dezembro. Preparei meu equipamento fotográfico e dirigi-me até o terminal rodoviário do Tietê, onde embarquei rumo ao Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, localizado a cerca de 100 quilômetros da capital paulista. Esta cidade, por sinal, foi escolhida como hub das operações da Azul.

O check-in foi aberto às 9h00 e então me dirigi ao balcão da Azul, onde acabei apresentando meus documentos e pertences para realizar o voo. Com atendimento rápido e muito cortês, peguei a câmera e fui ao portão F, onde apresentei meu e-ticket e fiquei aguardando a hora do embarque. Faltando apenas 20 minutos para o voo, um funcionário da Azul chamou os convidados pelo sistema de som para embar-



Pontos de Check-in já em pleno funcionamento em Viracopos.

carem no ônibus que nos levaria até o avião. Fiquei com minha máquina fotográfica em mãos para não perder nenhum detalhe.

Depois de um curto trajeto, o ônibus encostou ao lado do Embraer 190 de matrícula PR-AZA, um dos dois aviões recebidos da JetBlue pela Azul para iniciar suas atividades. Depois das boas-vindas da aeromoça-chefe na entrada da aeronave, coloquei minha bolsa no bin e me dirigi para a poltrona 3A. Após um rápido e organizado embarque, a porta de aeronave se fechou pontualmente às 10h00. A comissária fez um speech padrão e então os convidados a bordo tiveram a nítida sensação de que o primeiro voo da Azul nascia ali. O presidente da empresa, Pedro Janot, não disfarçava toda a alegria e satisfação depois de muitos meses de trabalho e dedicação frente a este novo desafio.

Cinto de segurança atado e poltrona na posição vertical, iniciamos o push-back levando mais de 30 toneladas a bordo. Logo o trator

libera o Embraer 190 e aguardamos autorização do solo para iniciar o táxi para o ponto de espera. "Azul 9676 livre táxi via pátio e taxiway Charlie para a cabeceira 15, chame Torre Campinas em 119,25 no ponto de espera quando pronto para a decolagem", instruiu o controlador do solo. Depois de poucos minutos, finalmente a aeronave chega ao ponto de espera, onde aguardamos mais um pouco o pouso de uma aeronave que estava na curta final. Exatamente às 10h12 o EMB-190 alinha nos 3.240 metros de extensão da pista 15 e recebe autorização de decolagem da Torre Campinas.

Potência ao máximo, escutamos os silenciosos motores GE CF-34 ganharem força. Deixamos o solo com uma razão de subida bastante agradável, iniciando uma curva à direita para cumprir a SID Aglo para interceptar a radial 272 do VOR de Campinas. Em contato com o Controle São Paulo, fomos autorizados a subir para

Antes da decolagem, o PR-AZA ao lado de seu irmão também ex Jet-Blue, PR-AZL.

o nível de cruzeiro – FL 120, nível bem abaixo dos habituais 40 mil pés que o Embraer 190 pode atingir. Com um voo programado para 45 minutos, não poderíamos subir muito, o que favoreceu um belo visual do interior do Estado de São Paulo pelas janelas do 190. Aproximamos a cidade de Botucatu, para um voo local, para em seguida retornar a Campinas. Nivelamos depois de poucos minutos e então pudemos conhecer mais de perto o que a Azul vai oferecer aos seus passageiros. Percebi realmente que o espaço interno entre poltronas (pitch) é muito bom. Eu que tenho 1,87 metro de altura, fiquei com meus joelhos aproximadamente uns 15 centímetros distante do assento da frente. Todos os 106 assentos são de couro ecológico, com duas poltronas de cada lado, sem o tradicional e incômodo assento do meio. A Azul ainda oferece aos passageiros 16 poltronas mais espaçosas com 86 centímetros de distância da poltrona da frente – Espaço Azul. Localizado na parte dian-

teira da aeronave, o espaço mais amplo pode ser uma boa opção para o descanso das pernas e pés. Para isso, o passageiro deverá fazer uma reserva especial e desembolsar mais 30 reais além do preço normal da passagem.

Já em cruzeiro, as comissárias começaram a transitar pela aeronave, preparando o nosso serviço de bordo deste curto, porém, agradável voo.

Comissárias que, aliás, trajavam uniformes impecáveis e que muito lembravam os anos dourados da aviação comercial brasileira. Assinados por Isabella Giobbi, os uniformes reportam à época em que viajar era sinônimo de elegância e cortesia, ao mesmo tempo em que garantem conforto para os tripulantes.

Voltando ao serviço de bordo, uma das três comissárias do voo 9676 começou a servir snacks, em cestas, e que podem ser consumidos à vontade. Os famosos trolleys foram deixados de lado e a oferta da farta cesta oferece aos passagei-

O Embraer 190 da Azul está configurado com 106 assentos em couro ecológico.

A distância entre as poltronas, promete ser um dos diferenciais da Azul.



Gianfranco Beiling



Gianfranco Beiling

O Azul 9676 decola de Viracopos rumo a Botucatu, numa etapa de apenas 50 minutos.

O HUD head-up-display duplo aumenta a segurança operacional para os pilotos. A companhia passa a ser a única a usar este dispositivo no Brasil.



Gianfranco Belling

depois de julho de 2009. Até lá, a programação exibida a bordo será gravada.

No cockpit, os pilotos têm os mais avançados recursos da aviação. A família Embraer 170/190 conta com o que há de mais moderno em termos de recursos tecnológicos, facilitando a operação da aeronave e tornando o voo extremamente seguro. Um destes recursos, também inédito na aviação comercial brasileira, é o Head-Up Display (HUD) duplo, que permite maior segurança operacional para os pilotos. Este dispositivo fica à frente dos pilotos e funciona como uma viseira, trazendo informações reais como altitude, velocidade e direção, entre outros dados da aeronave. Originário da aviação militar, o sistema permite a projeção num cristal que fica à altura dos olhos dos pilotos, fazendo com que eles tenham todas as informações necessárias para voar sem precisar desviar os olhos da pista de pouso e do tráfego de outras aeronaves.

Depois de um sobrevôo em Botucatu, rumamos novamente para Campinas e, instantes depois, fomos informados pelo comandante de que estávamos iniciando o procedimento de descida. Com a aeronave já em desaceleração, a tripulação de cabine preparou o procedimento ILS Charlie 3 para o final da pista 15. Já próximos de Viracopos, aproamos o marcador externo IK (NDB Bento), onde, após o bloqueio, interceptamos a final para a pista 15. O dia também ajudou muito, pois não tivemos a incidência de turbulência ou fortes ventos em toda a etapa. Com o sol forte brilhando do lado de fora do Embraer 190, já com temperatura na casa dos 29 graus, suavemente o jato da Azul foi alinhando na final da pista 15. Ouvi um leve ruído dos flapes sendo ajustados para o pouso, bem como, instantes depois, o acionamento do trem de pouso. Acompanhei cada detalhe pela boa e ampla visão da janela do 190. Com o aviso do comandante de que o nosso pouso já estava autorizado, pude ver o solo se aproxima-

Uma amostra do serviço da Azul.

ros bolachas, batatas, wafer e amendoins. As bebidas disponíveis a bordo eram refrigerantes, sucos, chá e café, tudo servido à vontade.

Outro diferencial em que a Azul vem apostando diz respeito à tecnologia de entretenimento, que promete dar o que falar. A companhia será a primeira no Brasil a disponibilizar no segundo semestre de 2009 TV ao vivo através de monitores instalados em cada assento. Como acontece com a JetBlue nos Estados Unidos, a Azul vai oferecer uma completa programação ao vivo via satélite a mais de 35 mil metros de altitude. Este será um dos grandes atrativos da Azul

A comissária inicia o serviço de bordo com uma generosa cesta de Snacks servida a vontade.



Gianfranco Belling

A tripulação do voo 9676 após o pouso em Campinas.

mando, em um suave toque com o trem principal na pista de Viracopos. Tocamos a pista 15 e em poucos segundos desaceleramos, saindo na primeira intersecção à direita para o táxi até o terminal de passageiros. Pela janela, pude ver funcionários de outras empresas admirando o desfile de nosso Embraer 190 pelo pátio de Viracopos. Paramos no mesmo box de que saímos e logo a aeronave foi calçada e os motores foram cortados, depois de quase 50 minutos de voo. Começou, então, o procedimento de desembarque, quando fiz mais uma sessão de fotos. Tudo saiu como programado.

Após todos terem entrado no ônibus para se dirigirem ao terminal de passageiros, fiquei ao lado da equipe de manutenção da companhia aguardando a partida da aeronave para o Rio de Janeiro, quando realizei mais fotos no momento de sua decolagem para o Rio. Mais uma simples decolagem para o Embraer 190 da Azul das milhares que virão por aí nos próximos anos.

Avaliação: as notas vão de 0 a 10

- 1- Reserva: nota 7.** Foi feita um dia antes, simples e rápida.
- 2- Check-in: nota 8.** Atendimento ágil e cortês.
- 3- Embarque: nota 10.** Rápido e eficiente.
- 4- Assentos: nota 10.** Confortáveis e espaçosos.
- 5- Entretenimento: sem nota.** Equipamento desligado para o voo.
- 6- Serviço das comissárias: nota 10.** Bem apresentadas e cordiais.
- 7- Refeições: nota 7.** Ideal para vôos de curta e média duração.
- 8- Bebidas: nota 7.** Foram servidos sucos, água e refrigerantes.
- 9- Desembarque: nota 9.** A saída da aeronave foi rápida e organizada.
- 10- Pontualidade: nota 10.** A aeronave saiu no horário previsto.

Nota final: 8,6

Comentário final: mais uma boa opção para o usuário do transporte aéreo brasileiro. Bons preços aliados a serviços de qualidade deverão fazer da Azul uma atração à parte no cenário doméstico. A Azul vai operar com dois modelos fabricados pela Embraer. O 190 configurado em classe única para 106 passageiros e o Embraer 195 para 118 assentos, este último com entre-gas previstas pela fábrica. A Azul pretende receber uma aeronave por mês em 2009, finalizando o ano com um total de 15 jatos. Em cinco anos a Azul terá um total de 78 aeronaves e deverá servir 25 cidades brasileiras, oferecendo maior flexibilidade tarifária a fim de que mais pessoas viajem mais.



O PR-AZA, decola rumo ao Rio de Janeiro para mais uma apresentação de um total de oito que a empresa realizou em todo o país.