



Flight Check

OPINIÃO DO PASSAGEIRO

**PTB1473
GRU-RAO**
**PTB1482
RAO-CWB**

Nosso Flight Check mostra com exclusividade como é voar na nova estrela da Passaredo: o Embraer ERJ-145 que a companhia recentemente começou a operar. Você vai voar de Guarulhos a Curitiba com escala na sede da companhia, Ribeirão Preto. O embarque é imediato.

Uma massa de ar polar aproximava-se da TMA São Paulo naquela tarde de domingo. O sol ainda teimava em aparecer entre muitas nuvens, mas definitivamente não se tratava de um lindo dia para voar. Chuva pesada era prevista para o final daquela tarde. Antes da chegada dessa frente, sairia de Guarulhos na nova estrela da Passaredo, o primeiro ERJ-145 em operação na companhia. Voaríamos trechos curtos, feitos sob medida para a aeronave: de Guarulhos a Ribeirão Preto – apenas 288 quilômetros. E, na segunda etapa, de Ribeirão a Curitiba, mais 507 quilômetros.

Este também seria nosso primeiro *reporte* em um ERJ-145, aeronave responsável pelo renascimento da Embraer logo após sua privatização, em meados dos anos 1990. Esta aeronave (matrícula PR-PSF) também marca o retorno da Passaredo às operações a jato, depois de haver operado com dois Airbus A310-300 (PP-PSD e PSE) entre 1997 e o ano 2000.

Minha experiência começou com um *check-in* "supersônico": não havia ninguém na fila, fui muito bem atendido e, em menos de um minuto, tinha meu bilhete/*boarding pass* nas mãos. Desci para a sala 1 do Terminal 1 de Guarulhos e os 33





passageiros do voo PTB 1473 já estavam sendo embarcados no ônibus que iria até a aeronave, estacionada em posição remota. Perfeito para fotografar.

Fui recebido na porta da aeronave pelo próprio presidente da empresa, o jovem comandante Jose Luiz Felício Filho. A bordo estava também o diretor comercial, Ricardo Cagno. Conversando com ambos, tive a nítida impressão de que eles vêm conduzindo a Passaredo de forma muito consciente, responsável, focada em planos e metas de longo prazo.

Mas voltemos ao nosso voo. Na hora do embarque, até o sol ajudou. O astro-rei conseguiu furar as muitas nuvens e brilhou nos dois minutos que passei antes de embarcar no jato. Minha poltrona, 2A, era logo na segunda fila. E, como é padrão em um ERJ, nada me separava do corredor. Categoria de aviação executiva. Agradaram também os bancos de couro e um *pitch* (distância entre fileiras) de 32 polegadas, que ajudaram para que eu tivesse uma impressão favorável, ao constatar que o ERJ oferece muito conforto individual. Aprovado!



Operando na empresa desde 18 de maio de 2009, quando fez o voo inaugural justamente entre Ribeirão e Curitiba, este ERJ tem uma história muito interessante. Foi fabricado em 1997 e entregue originalmente à British Regional Airlines, por onde operou até meados de 2002 com a matrícula G-EMBA. Passou para a East Airways e em 2003 para Trans States, onde operou como N826HK. Em 21 de abril de 2009, a Passaredo recebeu o jato e, após revisá-lo com carinho, colocou a aeronave em uma série de voos de demonstração em suas principais rotas.

Na porta da aeronave, uma simpática comissária recebia os passageiros, que rapidamente tomaram seus lugares. Iniciamos nosso *push-back* pontualmente às 14h30, nosso ETD.

Motores acionados, baixo nível de ruído a bordo, tudo pronto para o táxi: em quatro minutos estávamos rumando para a cabeceira 27R. Não havia tráfego à frente e rapidamente alinhamos. Às 14h44, os dois motores foram acelerados e o ERJ disparou como uma flecha pela pista afora. Nossa velocidades foram V-1 e V-R iguais em 120 nós. Rodamos sem esforço e cruzamos a V-2 de 130 nós. O ERJ estava pesando nesta operação um total de 19.000 quilos (o peso máximo do PR-PSF ou MTOW – Maximum Take Off Weight é de 20.990 quilos). Subimos com curva à esquerda, executando a saída por instrumentos (SID) Nemo 27. Após descrever uma larga espiral ascendente, sobrevoamos o próprio aeroporto de Guarulhos, tomando o rumo norte em direção a Ribeirão Preto.

Estabilizamos no nível 190 (19.000 pés) e minutos depois apareceram as duas comissárias, oferecendo um sanduíche frio no pão de mandioquinha, composto de presunto com queijo mussarela e tomate. Super fresquinho, muito, muito saboroso mesmo. Nem parecia “comida de avião”. Havia várias bebidas não alcoólicas a escolher: Sucos, refrigerantes, água. Tudo muito bem apresentado, sobretudo o sanduíche, oferecido em uma embalagem atraente e moderna, com a nova e atraente imagem corporativa da Passaredo.

A viagem transcorreu rápido: mal terminei de comer e a tripulação passou recolhendo o serviço, pois o comandante Felício já havia iniciado os procedimentos de descida para o aeroporto Leite Lopes. Em meio à muitas nuvens que se formavam com a chegada da frente fria, o PR-PSF tocou no solo às 15h20, cravado no horário previsto de pouso. Em minutos cortamos os motores em frente ao pequeno terminal. Consumimos aproximadamente 800kg na etapa. O ERJ gasta aproximadamente 1.200 na primeira hora de voo, segundo me informaram os pilotos.





PTB 1482 RAO-CWB

Na escala, depois do desembarque dos passageiros locais, fui para o terminal para fazer mais um check-in, desta vez para a etapa final até Curitiba. Novamente, fui muito bem tratado em solo: rapidez e cordialidade genuína. De quebra, pude observar a aplicação da nova imagem corporativa da Passaredo nos balcões da companhia, que tem por sua base principal a cidade de Ribeirão Preto. Logo voltaria ao PR-PSF, embarcando rumo a capital paranaense. Para minha satisfação, fui convidado pelo cmte. Felício para fazer a etapa na cabine de comando. Não me fiz de



rogado e acedi ao convite. No entanto, pedi para fazer a primeira metade do voo como passageiro comum, ocupando meu assento, que desta vez seria o 4A. Os ERJ tem a disposição 1+2, ou seja, as poltronas marcadas como A ficam isoladas, coladas à lateral e divididas das poltronas B e C pelo corredor. É muito cômodo.

Embarque local finalizado, fechamos as portas com um total de 36 passageiros e quatro tripulantes. As 15h50, novamente cravado no horário publicado de partida, a tripulação solicitou o acionamento e taxi. Sem tráfego, o voo Y8 1483 foi tratorado e em mais três minutos taxiou rumando à cabeceira 36. As 15h59, estávamos prontos autorizados a decolar. Freios soltos, o valente ERJ disparou em notável aceleração, pesando nesta etapa 17.900 kg. O jato da Embraer venceu a gravidade ao atingir 120 nós (V-1 igual à V-R) e rapidamente ultrapassou a V-2 de 130 nós. O PR-PSF faria mais um curto trecho, de aproximadamente 50 minutos. Nossa altitude de cruzeiro foi no nível 340, 34.000 pés.



O serviço nesta etapa foi igualmente atencioso, apesar da troca de tripulação. A equipe que nos atendeu estava igualmente impecável, em seus elegantes uniformes nas novas cores oficiais da companhia, cinza e amarelo. O sanduíche e as bebidas apresentadas foram as mesmas da etapa anterior. Fiquei satisfeito ao aprender que é a própria Passaredo quem cuida do catering, fazendo os sanduíches em casa, com inegável esmero. Afinal, como na primeira etapa, tudo estava fresquinho e saboroso.

A viagem transcorreu rapidamente, cruzando em velocidade de cruzeiro de Mach 0.62 ou 370 nós. Várias formações de nuvens cobriam boa parte da rota sobrevoada, de modo que as amplas janelas do ERJ-145 não foram plenamente aproveitadas. Pouco depois de recolhido o serviço, o ERJ iniciou a descida, mais precisamente as 16h25. Hora de rumar ao cockpit.

Em meio aos preparativos para a aproximação, o comandante Felício fez mais um breve e informativo speech. Os dois pilotos, amarrados aos assentos na cabine de comando, limitaram suas conversas ao estritamente técnico. Os dois profissionais manejavam com segurança os controles do Embraer, mostrando intimidade com a máquina que acabara de entrar para a frota da companhia através de um contrato de leasing operacional. Até agosto, serão quatro as aeronaves ERJ-145 na frota da Passaredo.

Pouco tempo depois, as formações deram uma trégua e Curitiba apareceu no visor frontal, com a pista 33 ligeiramente à nossa direita. O Embraer foi preparado para pouso: trens baixos,



luzes acesas, flaps na posição máxima, eram 16h54 quando o ERJ cruzou a 122 nós a cabeceira da pista 33 (V-REF 122 nós) e arredondando, tocou suavemente em solo paranaense. Cortamos os motores na posição remota, concluindo o voo 1482 da Passaredo em 55 minutos.

Avaliação: as notas vão de 0 a 10
1-Reserva: Sem Nota Feita pela própria empresa. Meu trabalho foi chegar ao balcão e me apresentar.
2-Check-In: Nota 10 Muita cortesia e rapidez das atendedoras, tanto em GRU como em RAO.
3-Embarque: Nota 8 Em GRU, tivemos que andar de ônibus para chegar até o ERJ, que estava em uma posição remota. Bom para fotos. Em RAO, a pé pelo pátio.
4-Assento: Nota 7 O pitch é de 31 polegadas. Não se pode chamar de desconfortável. E o fato de ter a configuração 1 + 2 por fileira ajuda muito.
5-Entretenimento: Sem Nota Não há revistas ou publicações distribuídas a bordo.
6-Serviço dos comissários: Nota 10 Ótima atitude e apresentação em ambas as etapas.
7-Refeições: Nota 8 Sanduíches frios apenas, mas muito bem feitos. Agradou, sobretudo por ser simples e saboroso.
8-Bebidas: Nota 7 Mantendo o padrão do setor: correto, sem surpresas.
9-Desembarque: Nota 9. Fui o último a sair, pois fiquei proseando com o cmte. Felício. Ágil mesmo assim, tanto em Ribeirão como em Curitiba.
10-Pontualidade: Nota 10 Saídas e chegadas nos horários publicados.
Nota final: 8,5
Comentário final: Foi meu primeiro voo na Passaredo. Estava curioso e não saí decepcionado. Ao contrário, as impressões foram as melhores possíveis. Conversando com executivos da companhia, percebe-se que estão comprometidos com a prestação de serviços que aliem segurança e qualidade. Os novos jatos ERJ também ajudarão muito, não somente a ampliar a malha da companhia, como também a percepção junto ao público de que a Passaredo veio para ficar. Deu até rima com o slogan: Passaredo, a sua companhia no ar.