

# flap

www.revistaflap.com.br  
Nº 380 - Ano 41 - R\$8,00



# internacional



Labace 2004  
Carga Aérea  
Volta ao Mundo

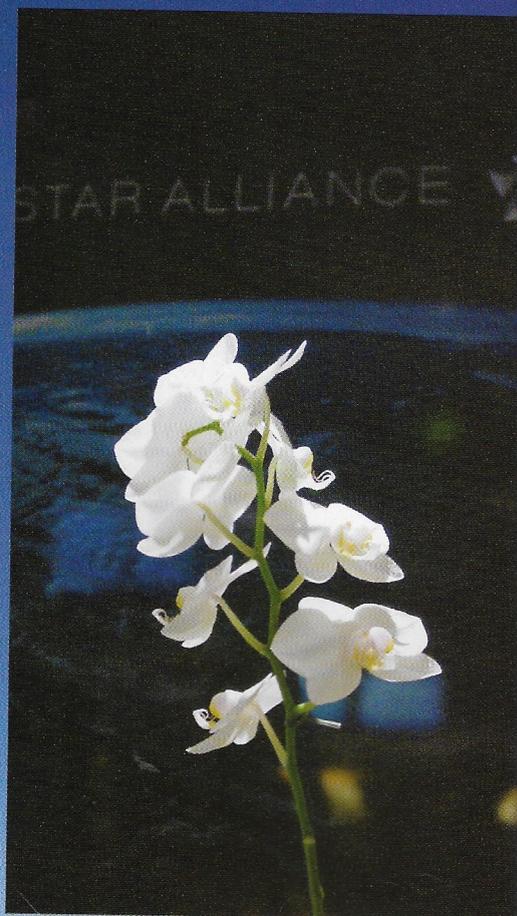


GRUPO EDITORIAL SPAGAT

# Volta ao Mundo sem segredos

*A expressão "dar a volta ao mundo" suscita pensamentos acelerados em qualquer um. Quem é que nunca sonhou em sair por um lado do globo e voltar pelo outro? Antes restrita aos descobridores e navegantes, uma viagem de circunavegação hoje em dia pareceria estar restrita a um grupo igualmente pequeno: o dos milionários, certo? Errado: leia a matéria e prepare-se para fazer as malas.*

Texto e fotos: Gianfranco Beting





STAR ALLIANCE

- ANA**
- Asiana**
- AIR NEW ZEALAND
- AIR CANADA**
- AUSTRIAN AIRLINES
- bmi british midland
- Lauda**
- Lufthansa**
- LOT POLISH AIRLINES**
- MEXICANA**
- SINGAPORE AIRLINES
- Spanair**
- Scandinavian Airlines
- tyrolean**
- Thai**
- UNITED**
- VARIG**

**T**udo começou há mais de dez anos. Estava eu lendo meu jornal no café da manhã quando vejo uma notinha perdida no rodapé do caderno de turismo: "Volta ao mundo em promoção". Leio então que a Varig, Delta e Singapore Airlines, que na época tinham um acordo operacional, estavam lançando conjuntamente uma tarifa de volta ao mundo em primeira classe: por 6.000 dólares era possível dar um giro completo pelo globo. Pensei: "algum dia preciso fazer isso".

Anos depois, ao pensar em opções para a lua-de-mel, lembrei-me da notinha de jornal. A tarifa de volta ao mundo (Round The World ou RTW) ainda existiria? Arrisquei e liguei para a United Airlines, onde já tinha milhas acumuladas e que, como a Varig, é integrante da Star Alliance, e perguntei sobre a tarifa de volta ao mundo. A moça da reserva: "Claro que sim. O senhor quer voar na primeira classe, business ou econômica? Monte o roteiro e nós calculamos a tarifa".

Tinha acabado de descobrir a maior barganha do universo das viagens aéreas.

Mas antes de fazer as contas e fechar as malas, é preciso conhecer um pouco das muitas regras, pois essas tarifas são calculadas pela combinação de milhas voadas, de números de trechos, de datas escolhidas e, claro, da classe a ser voada. Portanto, nada substitui uma ligação para a companhia aérea ou, melhor ainda, para um bom agente de viagens, pois existem vários tipos de tarifas RTW para as três classes de serviço.

A mais simples permite voar por três continentes em classe econômica a partir de 3.000 dólares.

## RTW: MONTE SEU ROTEIRO

Escolha uma das três alianças globais: Star Alliance, Oneworld ou Skyteam. Outras combinações de companhias existem, mas as alianças dão a cobertura ideal. Em seguida, saiba que a principal regra que se aplica a quase todas as tarifas é a seguinte:

*Aeroporto de Tóquio: do outro lado do mundo, parceiras da Star Alliance se encontram.*



*Nascer do sol sobre a Sibéria nas asas da SAS: um dos muitos espetáculos presenciados durante a viagem.*



o passageiro não pode ir e voltar sobre um mesmo oceano, isto é, não pode em uma mesma viagem voar, digamos, de São Paulo a Londres e de lá para Nova York.

Há, porém, uma tarifa que facilita bastante: a Oneworld Explorer, que permite voar até 65.000 milhas pelos seis continentes em primeira classe, pela qual o passageiro paga 11.500 dólares e, aí sim, pode voar em qualquer sentido.

Já a Star Alliance limita a 39.000 milhas o total voado e permite que até 15 trechos sejam voados em qualquer direção, embora na prática o limite de milhas impeça o passageiro de ir e voltar sobre um oceano. Outra regra importante: a utilização deste tipo de tarifa é limitada aos vôos regulares das empresas participantes de cada aliança. Não valem os vôos sazonais, charters e, quase sempre, vôos de empresas não afiliadas. O período de utilização é de três dias a um ano, a contar do primeiro vôo. E a flexibilidade é total: você pode mudar as datas ou horários dos vôos sem pagar multas, penalidades e acréscimos por isso, mesmo depois da viagem ter começado. Só não vale é dar o detestável *no-show*.

Na primeira viagem que fiz, com a Oneworld, o total de milhas foi de 33.372, pelas quais paguei 6.636,85 dólares em primeira classe. Um ano depois, em 2000, voei 35.567 milhas na Star Alliance, pagando por isso 8.170 dólares. Compare estes

preços com uma tarifa de ida e volta na primeira classe entre, digamos, São Paulo e Nova York, que sai atualmente por volta de 9.000 dólares. Dá para perceber a enorme vantagem que a tarifa volta ao mundo representa?

Isso sem falar nas milhas que você adiciona ao seu programa de fidelidade e que contam em dobro para bilhetes de primeira classe (e 1,5 vez na classe executiva). O passageiro, ao regressar de uma volta ao mundo em *first class*, quase garante uma viagem de ida e volta Brasil/Europa ou Brasil/Estados Unidos. Preciso falar mais?

## UMA GRANDE IDÉIA

Minha terceira volta ao mundo começou em março de 2003. Estava na sede da Star Alliance em Frankfurt, entrevistando o vice-presidente de Assuntos Corporativos, Christian Klick. Após duas horas de entrevista, durante o almoço, disse francamente ao Mr. Klick que achava que a Star Alliance tinha um grande produto nas mãos mas não se esforçava em promovê-lo: justamente essa tarifa de volta ao mundo. Sem deixar a peteca cair, emendei: "Então, Mr. Klick, tenho uma proposta: a Star Alliance poderia me ceder um bilhete em classe executiva e, em troca, eu faria a divulgação da tarifa, tanto no jetsite como em revistas de aviação e turismo para as quais colaboro. Que tal?".



*Pelos 22 dias seguintes dessa maratona aérea, ficaria de olho pregado no sistema Air Show, que ajudava a me localizar.*



## BATISMO DE FOGO

Saí de São Paulo para Toronto em 6 de setembro de 2003, no 767-300 da Air Canada de prefixo C-FMWV. Com os 29 assentos na executiva e 176 na econômica ocupados, decolamos às 21h40. Logo aos 8 minutos de viagem, uma emergência assustadora: fogo a bordo! A emergência foi logo controlada pela tripulação e o voo prosseguiu normalmente. O culpado foi uma toalha esquecida pelo pessoal do *catering* dentro de um forno.

Com a calma restabelecida a bordo, foi então servido o jantar, com duas opções de entrada e três de prato principal. Enquanto comia, assistia à programação de entretenimento no monitor individual da poltrona, com oito canais musicais e mais 12 de vídeo. Dormi confortavelmente e, após um correto café da manhã, pousamos em Toronto às 6h34, nove minutos antes do horário previsto. Excelente serviço e esta experiência, digamos única,



*A competente tripulação da Air Canada apagou o fogo e controlou o pânico dos passageiros com maestria.*

*Bela poltrona: quase horizontal, permitiu um sono reparador.*

Surpreso, Klick parou um segundo e então me disse: "Parece-me uma excelente idéia. Vou cuidar disso".

Nas semanas seguintes, a Star Alliance finalmente respondeu: afirmativo, proposta aceita. Nos contatos seguintes por telefone, a funcionária da Lufthansa que cuidaria de minha reserva me confidenciou: "O senhor provavelmente é o primeiro passageiro no mundo a voar com todas as companhias aéreas de nossa aliança numa única viagem!".

Contudo, caberia a mim desenhar o roteiro de maneira a permitir, na menor distância possível, voar ao menos uma vez em cada companhia aérea do grupo. Uma tarefa interessantíssima, que já serviria para começar a testar um dos principais trunfos da aliança: o seu website unificado. Sentado em frente à telinha, desenhei o roteiro, ajudado pela experiência das duas viagens anteriores. Bilhete emitido, hora de voar.



abriu minha longa jornada de forma inesquecível. Desembarquei e fui direto para a cerca do aeroporto, fotografando por mais dez horas.

No dia seguinte, 8 de setembro, apresentei-me para o voo AC815 da Air Canada, operado pelo A319-100 de prefixo C-GARO, rumo a Chicago. Embarquei e logo solicitei ao *chief purser* uma visita ao *cockpit*. *Push-back* pontualmente às 9h20, taxiamos para a pista 06L, para cumprir a SID Lester 7, uma das várias saídas padrão de instrumentos (SID-



*Tripulação impecável, educadíssima, nos dois vôos da Air Canada.*

*Taxiando pelo pátio, deixando o Canadá rumo a Chicago.*



*O primeiro de uma série de cafés da manhã em aviões foi este na Air Canada.*



Standard Instrument Departure) das quatro pistas do aeroporto de Toronto.

Potência de decolagem aplicada às 9h39, V1 ultrapassada com 119 nós e VR (Rotation Speed) aos 120 nós, os 54.000 quilos do Airbus venceram a gravidade com facilidade. Com apenas seis dos 14 assentos na executiva e 50 dos 96 assentos na econômica ocupados, o A319 já cruzava a Mach 0,79 quando o café da manhã foi servido: bebidas a escolher e depois uma omelete muito bem feita.

Apenas 36 minutos depois da partida, o Airbus atingiu o TOD (Top of Descent), ponto de início de descida. Nossa chegada foi pela pista 22R, executando a STAR (Standard Terminal Arrival Route) Pullmann 4. Eram 10h41 quando tocamos no solo com firmeza: reversos aplicados, o Airbus saiu da pista rumo a um dos nove terminais de O'Hare.



Horas depois, embarquei no A320-200 – N447MX, batizado Minatitlán – da Mexicana com destino à Cidade do México. Meu assento era o 2A na *clase ejecutiva*, um dos nove tomados na cabine dianteira. Com mais 88 assentos ocupados na classe econômica e sete tripulantes – dois técnicos e cinco comissários –, as portas do N447MX foram fechadas com o POB de 104.

Dois minutos antes de nosso horário de partida, 14h20, um leve solavanco indicou o início do voo MX801. Às 14h25 o comandante Mallard acelerou e o A320 iniciou seu taxi rumo à cabeceira 09L, saída da SID O'Hare Uno. Depois de 14 minutos o A320 iniciou a decolagem com 68.200 quilos de peso. Subimos direto ao nosso nível de cruzeiro, FL390 ou 39.000 pés, mantendo a velocidade de cruzeiro de Mach 0,78, ou 815 quilômetros/hora. Uma linda tarde de sol lá fora.

Um almoço completo foi servido: entrada, três opções de prato principal, sorvete de sobremesa e, como se isso não bastasse, mais próximo da chegada, serviram frutas e queijos. Aos passageiros da *ejecutiva*, videocassetes Hi8 individuais ajudaram a tornar a viagem mais curta. Nossa chegada seria pela pista 05R, usando a STAR Lucia Uno. Eram 18h12 quando as rodas do N447MX tocaram a pista do Aeroporto Internacional Benito Juarez.



Videocassete individual é um sistema ultrapassado, mas, neste caso, melhor do que nada...



O serviço da Mexicana deixou um pouco a desejar. Já o comandante Mallard foi extremamente simpático.



No dia seguinte, outro trecho de etapa média em um A320-200, desta vez pela United Airlines: voo UA 1008 entre a Cidade do México e Los Angeles. Matriculado N498UA, nosso *push-back* deu-se às 18h13, exatos 7 minutos antes do horário previsto de saída. O Airbus estava vazio: dos 12 assentos na *first* e 126 na classe econômica, apenas nove estavam ocupados na cabine dianteira e 36 na econômica.

Nosso A320 alinhou na pista 05L: *full-power* aplicada, aceleração rápida e logo passávamos nossa V1 aos 130 nós. Segundos depois, a VR foi atingida com 135 nós e o comandante Naseem Ahmed tirou do chão os 60.500 quilos do A320 às 18h28. Subimos seguindo a SID Toluca 1 Alpha. E, logo após atingirmos nossa altitude de cruzeiro, 39.000 pés, foi servido o jantar: salada de folhas verdes de entrada e duas opções de prato principal. Fiquei com um filé que estava realmente excepcional: nem parecia comida de avião! De sobremesa, um *profiterolle* de amêndoas e café.

Eram 21h24, horário do México, ou 19h24, horário de Los Angeles, quando iniciamos a descida para o movimentado aeroporto de Los Angeles. Lá fora, no lindo poente vermelho, dezenas de aviões brigavam por espaço nos congestionados céus da Califórnia. Obedecendo a STAR Paradise 4, pousamos na pista 25L às 19h51, após 3 horas e 23 minutos de voo, e nos dirigimos no Terminal Internacional Tom Bradley.



## RUMO À ASIA

Depois de dois dias fotografando aviões em Los Angeles, embarquei em um 747-400 da Asiana, segunda companhia aérea da Coreia do Sul. Apesar de ser o mais longo trecho (6.000 milhas), mal o vi passar: o *slogan* da companhia, *The Jewel of Asia*, foi confirmado pela impecável tripulação.

Matriculado HL7417, nosso Jumbo levaria naquela tarde 253 ocupantes: quatro na primeira classe (12 disponíveis), 32 na executiva (32 disponíveis), 201 na econômica (236 disponíveis)



Quem diria!  
A melhor carne  
que já comi a  
bordo de um  
avião foi neste  
A320 da  
United. Digna  
de restaurante!



e mais 17 tripulantes. Com 355.600 quilos de peso na decolagem, estávamos bem abaixo do máximo, 394.625 quilos.

Alinhamos na pista 25R: às 13h57, os quatro motores rugindo em regime de *full-power*, 40 segundos depois o 747 passava pela V1 de 155 nós e, com mais 5 nós, rodamos. Passando pela V2 de 172 nós, o 747 iniciou uma curva à direita, tomando a proa norte como mandava a SID Ventura 4, usada pelo OZ201 para deixar a Califórnia.

As comissárias distribuíram os cardápios da classe executiva e, após coquetéis e canapés, serviram o almoço: uma entrada e duas opções de pratos quentes ocidentais – filé mignon ou camarões e vieiras –, além de um prato tipicamente coreano, a “refeição real”.

Horas depois, atravessamos o International Date Line, quando o fuso horário divide o



Duas parceiras da Star Alliance se encontram em Los Angeles.

Poltronas antiquadas e refeições deliciosas na Asiana.



As refeições na Asiana estavam todas excelentes – este foi um dos pratos quentes do almoço.



planeta em dois dias: de um segundo para outro, por volta das 20h54 da sexta-feira em Los Angeles, entramos no sábado, 13 de setembro, e no horário de Seul, 12h54.

Antes de pousarmos na Coreia, serviram ainda uma refeição leve. Logo depois, o 747 entraria no procedimento de chegada STAR Leena Three. Com impressionante suavidade, as 18 rodas tocaram a pista 15R às 18h08, completando o trecho em 12 horas e 11 minutos de voo.

No dia seguinte, domingo 14 de setembro, embarquei no voo NH918 da ANA - All Nippon Airways. Matriculado JA8362, o 767-300ER de 14 anos de idade estava absolutamente impecável, como se houvesse saído da fábrica na semana anterior. Acomodado na penúltima das sete fileiras de assentos do Club ANA, a executiva da empresa, notei que penas 14 dos 40 assentos estavam ocupados e, na econômica, 146 dos 176 disponíveis.

Push-back executado às 12h41, táxi às 12h45 em direção à pista 33L. Somente às 13h04 os freios foram soltos e deixamos o moderníssimo aeroporto de Incheon para trás, atingindo a V2 com 145 nós e iniciando a SID Seoul 1 Alpha, subindo na rota G597 rumo à Terra do Sol Nascente.

O Mar do Japão brilhava lá embaixo, em um tom de azul profundo. A bordo da cabine praticamente vazia, as três comissárias do Club ANA podiam ser mais atenciosas que o normal.



Logo serviram o almoço: ótima seleção de vinhos, com opções californianas e francesas. Como entrada, uma composição de salmão com *dill*, melão com presunto de Parma e uma terrine de linguado. Como prato principal, um filé com legumes e *gohan*, o típico arroz japonês. Uma torta e chá arremataram a refeição. Tudo fresco, saboroso, bem apresentado.

O comandante Ross Corlett iniciou a descida às 14h25, entrando no congestionadíssimo tráfego do aeroporto de Narita pela STAR Venus North para a pista 16R. Pousamos em Tóquio às 15h01, completando a viagem em 1 hora e 57 minutos de voo.



## VINTE E QUATRO HORAS NA OCEANIA

Acima, hora do check pré-voo antes da saída de Osaka.

Três dias fotografando aviões no Japão foram suficientes para que pudesse fazer as pazes com o *jetlag*, depois de sete voos em dez dias. A viagem prosseguiria então em outro 767, desta vez da Air New Zealand. O tempo total do trecho a seguir (14 horas e 11 minutos, sendo 11 horas e 30 minutos de voo) seria o mais longo de todos, pois entre Tóquio e Auckland faríamos uma parada em Osaka, no moderníssimo aeroporto de Kansai.

Embarcamos no 767-300ER de prefixo ZK-NCH. Na executiva, 17 dos 24 assentos ocupados e, lá atrás, 198 dos 212 disponíveis. Às 18h23 o ZK-NCH decolou: o longo voo NZ34 apenas começara. Na primeira etapa, apenas um suco de laranja foi servido e, pouco depois, às 19h32, pousamos na pista 23L do aeroporto de Kansai, construído sobre um ilha artificial ao custo de 8,5 bilhões de dólares.

Após troca de tripulação, novo embar-

A Air New Zealand é uma das minhas empresas preferidas e confirmou minhas impressões. Tudo esteve impecável.



O 767 da ANA estava impecável por dentro e por fora – assim como a refeição servida, a atenção dos tripulantes...





Auckland é o hub da Air New Zealand e um aeroporto de tráfego interessantíssimo.



Kiwis voam sim, e muito bem: a Air New Zealand é prova disso.

que: voltamos ao Boeing, que logo depois decolou com 183.800 quilos de peso, apenas 3.662 quilos abaixo de seu máximo. Deixávamos o Japão pela SID Kansai 2, subindo para o nosso primeiro nível de cruzeiro, 29.000 pés.

A bordo, a tripulação trabalhava rápido, fazendo o possível para servir o jantar o quanto antes: uma opção de entrada e três de pratos quentes. Uma taça de sorvete, frutas, queijos, chá ou café arremataram o belo jantar. A poltrona, confortável, me levou num sono *non-stop* até o café da manhã. Logo iniciamos nossa descida pela STAR Oceanic 2A para pouso na pista 23L. Eram 10h44, vários minutos antes do horário previsto, quando tocamos o solo de forma magistral. Bela tripulação, comida excelente, apresentação gráfica dos cardápios de extremo bom gosto, ótimo sistema de entretenimento. E tem gente que ainda afirma que *kiwis* não sabem voar!

## PIT-STOP NA ÁSIA

Pouco mais de 24 horas depois de chegar à Nova Zelândia, partiria nas asas da Singapore Airlines (SIA). O destino? O melhor aeroporto do mundo, Changi International, base da empresa. Sobre a SIA só posso dizer o seguinte: há ótimas companhias aéreas e, acima de todas elas, está a Singapore. E *Papa Tango*, saudações.

Fica difícil comentar este vôo sem entrar nos detalhes. Como, por exemplo, os três tipos de grãos de café (incluindo o brasileiro Santos



Bourbon) oferecidos no cardápio. Ou que a "minha" comissária, uma maravilhosa *Singapore Girl*, veio trazer toalhinhas quentes 14 (quatorze) vezes. Ou que em menos de 10 horas fizemos quatro refeições (almoço, chá, *snack*, jantar). Enfim: a SIA dita as regras.

Melhor falar da verdadeira "estação" na Raffles Class (executiva), pois chamar aquilo de poltrona é ser no mínimo injusto: sua área privativa pode se transformar num escritório, com uma conexão de força para você ligar qualquer aparelho eletrônico e não apenas o seu *laptop*. Quer transmitir um *e-mail*? Basta digitar a mensagem num teclado que aparece numa das telas e pronto. Isso sem falar muito do sistema AVOD (Audio Video On Demand) da empresa, o fantástico Krisworld, com os 29 longa-metragens à sua disposição em qualquer um dos 386 assentos (12 na *first*, 58 na executiva e 316 na econômica). Se tudo isso deixá-lo fatigado, aperte um botão e a estação vira uma cama de 1,83 metro, reclinada a 180 graus.

Para coroar esse magistral voo SQ 286, entre o momento que o 747-400 de prefixo 9V-SMS tocou na pista – diga-se, 17 minutos antes do horário previsto – até o momento que entrei no táxi, passaram-se apenas 28 minutos, e ainda assim porque parei para fazer câmbio de moedas. Ah, igualzinho a Guarulhos...

No dia seguinte embarcaria novamente, agora na Thai Airways, para mais



O slogan da empresa já diz tudo: "Singapore Girl, you're a great way to fly".

Expresso a bordo – e três tipos de grão de café para escolher...



A melhor empresa aérea do planeta é de Cingapura S.A.: os Boeing 747-400 da Singapore Airlines decolam com três comissários a mais do que nas outras empresas, apenas para garantir o padrão excepcional de serviços.

duas horas de viagem rumo a Bangcoc. Portas fechadas às 19h40, o 777-200 de prefixo HS-TJC saiu certinho no horário e logo estávamos alinhados na pista 20L. Potência aplicada aos dois gigantescos motores Rolls Royce, às 19h47 o TG410 decolou. Trens recolhidos, o Boeing ganhava altura sacudido por fortes rajadas de vento.

A bordo, 350 ocupantes, fora os dois tripulantes técnicos e 12 comissários, sendo que quatro deles estavam dedicados ao



*Pratos da deliciosa culinária tailandesa eram uma das opções oferecidas na Royal Executive Class.*



*A sala acima não é uma sala VIP: é o balcão de check-in da Royal Executive Class da Thai, onde o passageiro faz os procedimentos sentado: acredite se quiser.*

serviço na Royal Executive Class. Em vôos curtos assim é que podemos reconhecer quem trabalha direito, como é o caso da empresa tailandesa. Por exemplo, ainda durante o táxi, a comissária passou anotando as escolhas entre as três opções de prato principal para o jantar.

Às 21h40 o 777 tocou suavemente na pista 21L. Mal cheguei à Tailândia e já troquei de aeronave; agora deixaria a Ásia com destino a Copenhague pela SAS - Scandinavian Airlines System.



## RUMO À EUROPA

Embarquei no Airbus A340-300 de prefixo LN-RKG, batizado de Gudrod Viking. O vôo SK972 saiu com quase 95% de ocupação: dos 261 lugares disponíveis, 241 passageiros estavam a bordo, com todos os 54 assentos da classe executiva ocupados.

Pesando 267.000 quilos, apenas 8 toneladas abaixo de seu máximo operacional, e já às 0h42 do domingo, os quatro motores CFM-56-5C4 foram acelerados pelo comandante Sjøblom. Com a V1 atingida aos 146 nós, o A340 prosseguia preso ao chão, ainda pedindo mais 13 nós para atingir a velocidade de sustentação e vencer a gravidade. Depois de usar cada centímetro de asfalto da pista, o

A340 finalmente desgarrou do asfalto em meio à forte chuva, cumprindo a SID Frank 2. Nosso *Drakkar* do século 21 começa a navegar de volta à sua Escandinávia.

Já era tarde, quase 1h30 da manhã, e o jantar foi rapidamente servido. Três opções de prato principal, tudo saboroso e bem apresentado. Finda a refeição, fui prosear com os tripulantes e experimentar o serviço de *open bar* no A340, com várias opções *self-service*, de cereais a frutas frescas, sanduíches e



*Finalmente posso dizer que passei uma noite inesquecível com algumas suecas...*



Na rota transiberiana, a SAS deu um show: depois da Singapore, foi o melhor voo. Avião novo, tripulação adorável, design escandinavo... impressionante.

O A320 da Austrian aguarda seus passageiros em Copenhague.



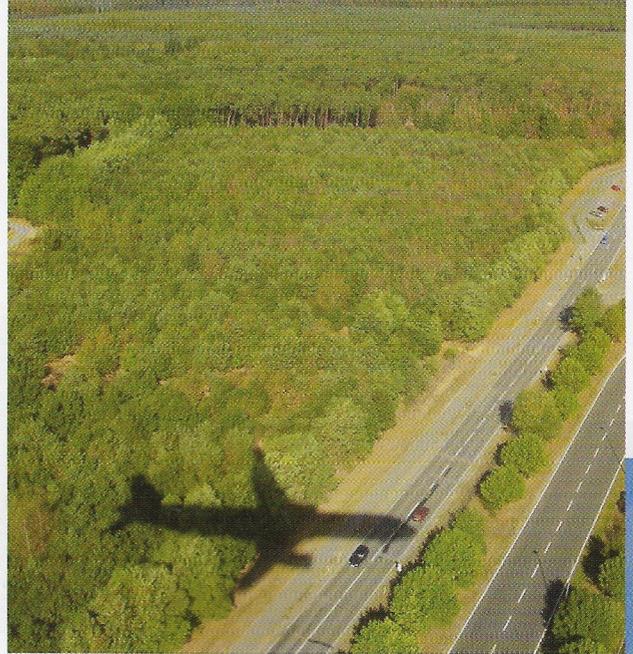
do LN-RKG tocaram suavemente a pista. Saí do Airbus com a clara impressão de que esses *vikings* da SAS são mesmo... bárbaros!

Passei os dois dias seguintes (adivinha) fotografando aviões em Copenhague e então, no dia 23 de setembro, prossegui no voo OS 308 da Austrian para Viena. Dos 150 assentos do A320-200 matriculado OE-LBP, apenas 58 estavam ocupados, sendo nove na Grand Class (executiva) e 49 na econômica. Decolamos pela pista 22R às 7h50, nosso Airbus pesando 61.800 quilos e cumprindo a SID SIMEG 6C, com curva à esquerda logo após a decolagem.

Estabilizamos no nível 350 a Mach 0,76. Vôo curto, estimado em apenas 1 hora e 20 minutos, não havia muito tempo a perder e



*Classe para dar e vender: o interior do A320 da Austrian.*



*Seguindo antes pousando em França.*

logo um generoso café da manhã foi servido. Às 8h50 iniciamos a descida para pela STAR Astut 1W para interceptar o ILS da pista 34, onde tocamos com suavidade às 09h16.

Foi o tempo de trocar de portão e embarcar no CRJ-200 de prefixo OE-LCH da Tyrolean, para a única etapa realizada num jato regional. Almoço frio, bons vinhos, duas classes no CRJ e pouco tempo para curtir a ótima qualidade desta empresa, que faz parte do Austrian Airlines Group. Na semana seguinte ao voo, a Tyrolean seria rebatizada Austrian Arrows.



*Austrian e Tyrolean fazem parte do mesmo grupo. Ótimos vôos, eficiente conexão, nota 10.*

Segunda  
antes d  
ouso e  
Frankfu



A Lufthansa  
está lá,  
infalível:  
pontual,  
confiável,  
enfim,  
germânica.

Com pouco mais de uma hora de voo, estávamos em Zurique, chegando antes do horário.

Mais dois dias de fotos de aviões. Em 25 de setembro, decolaria novamente: nesta etapa um A321-100 da Lufthansa faria o mais curto voo de todos os 16 trechos, apenas 179 milhas entre Zurique e Frankfurt. Matriculado D-AIRA, o A321-100 taxiou com 77.000 quilos de peso para a pista 16, de onde decolamos às 11h22 e subimos segundo os procedimentos da SID Logan 4U.

Saída no horário, para um voo curto e com avião lotado. A tripulação passou servindo as bandejas na Business Class sem demora: frios e pães, bebidas a escolher, quentes e frias, e para arrematar chá ou café. Bandejas recolhidas, assentos na posição vertical, o LH3537 tocou em solo alemão às 12h09. A Lufthansa não erra.

Minha permanência na Alemanha poderia ser medida em minutos, pois logo partiria em outro Airbus. Agora, no A320-200 de prefixo EC-ILH da Spanair, com destino a Madri. Excelente voo este JK 118: uma tripulação composta por *azafatas* tão amáveis quanto *guapas*. Avião novinho, jantar saboroso, com duas opções de prato quente. Pousamos antes do



Salmón con fideos negros... A Spanair saiu-se muito bem em matéria de catering.



Arriba Spanair!  
Fiquei surpreso  
com a qualidade  
dos serviços da  
empresa. Olé!



horário previsto, algo que já estava virando rotina. Terminei o dia na Plaza Mayor de Madri, sob uma imensa lua cheia.

No dia seguinte zarparia para Londres nas asas da BMI. Ou quase: na realidade, o voo foi feito por um 757 arrendado da Titan Airways (G-ZAPU), pois o A320 foi substituído por "razões técnicas", um belo eufemismo para um serviço que estava mesmo *overbooked*. Nenhum assento vazio, dos 207 disponíveis, ante os 156 assentos dos A320 da BMI não deixou dúvidas de que não se tratava de pane alguma. Este foi o único trecho dos 16 não cumprido em uma aeronave da Star Alliance, uma pena.

Dois dias inteiros em Londres (fotografando aviões) fecharam a viagem com chave de ouro. A volta para casa foi no voo RG 8757 da Varig. No *check-in*, uma desagradável surpresa: minha reserva de assentos não foi respeitada, única vez em que isto aconteceu em toda viagem. *Welcome back to jeitinho*, pensei.

*Push-back* às 22h38 e com mais cinco minutos o MD-11ER iniciou o táxi rumo à cabeceira 27R. Finalmente, às 23h04 o comandante Weber tirou os 273.000 quilos do trijato



*BMI, você fica me devendo essa: o estranho 757 da Titan substituiu o A320 da empresa britânica.*



do solo, cumprindo a SID Southampton 2F.

Aeronave praticamente lotada, com 98% de ocupação dos 285 assentos (seis na *first*, 49 na executiva e 230 na econômica), o PP-VQI acelerava para Mach 0,82 e subia para seu primeiro nível de cruzeiro, 31.000 pés.

Hora do jantar: bebidas foram oferecidas, mas não havia carta de vinhos a bordo. Havia apenas o cardápio, com quatro opções de prato principal. Frutas, queijos e uma sobremesa, seguidos de chás, café e licores arrematando o jantar. Um simpático chocolatinho de Gramado encerrou os trabalhos.

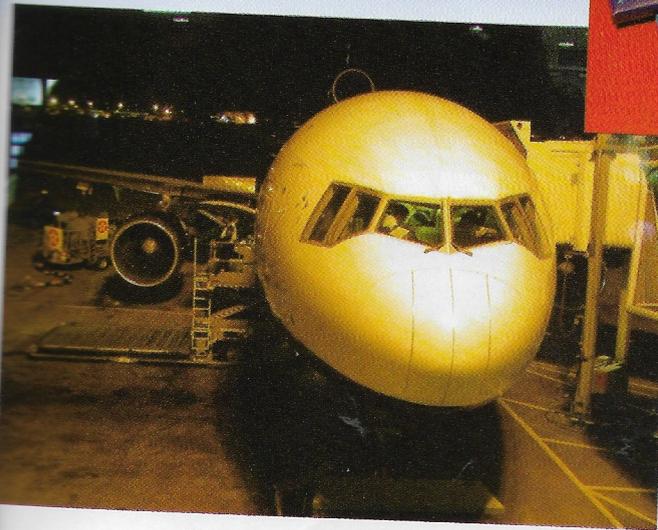
Após identificar-me, pedi permissão e fui visitar o comandante Weber na cabine do MD-11. Ele me explicou os detalhes de nossa rota naquela noite: subimos em rota pela aerovia Upper November 866 até Santiago de Compostela, Espanha. Depois, entramos na Upper November 741, passando sobre a Ilha da Madeira, Sal, sobrevoando solo brasileiro na vertical de Fortaleza, prosseguindo direto até Montes Claros (MG), nesta mesma aerovia. Então, passamos para a Upper Whisky 57, com proa de Pirassununga e Viracopos, com descida e aproximação para a pista 09R, pela STAR Tuca.

Juntamente com o F/O Souza, ficamos conversando, tendo a maravilhosa cabine de comando do MD-11 como cenário. Depois de descansar um pouco, às 05h30, o comandante Weber iniciou a descida para Guarulhos. E, para fechar com chave de ouro nossa volta ao mundo, convidou-me para assistir ao pouso na cabine. Finalmente, tocamos na 09R de Guarulhos às 05h55, com 15 minutos de atraso em relação ao previsto, encerrando a etapa de 5.858 milhas em 10 horas e 51 minutos de voo.





Mesmo com o MD-11 lotado, a tripulação foi muito atenciosa. Mas, ainda assim, a Varig precisa corrigir suas falhas para retomar o brilho que já teve.



## O QUE TROUXE NA BAGAGEM

Foram 41.456 milhas voadas em 22 dias, passando pelas Américas do Sul e do Norte, Extremo Oriente, Oceania e nada menos que seis países da Europa. Voiei em aeronaves de 50 a 500 lugares por 83 horas e 56 minutos. A experiência única de voar tantas companhias em um prazo tão curto foi extremamente enriquecedora, tanto para mim como para o laboratório fotográfico, que vendeu e revelou 210 rolos de 36 poses. São 7.500 imagens, fora outras 800 digitais, todas elas de aeronaves e dos serviços de bordo ou de terra.

Após passar por tantos países, aeroportos e companhias aéreas, percebi que a parte aérea da jornada foi realmente excepcional, com 15 dos 16 vôos chegando antes do horário previsto. As companhias da Star Alliance podem se orgulhar do trabalho que fazem, prestando um serviço de qualidade compatível e comparável entre si, com poucas exceções.



Nos aeroportos a realidade é outra. Os procedimentos de *check-in*, com apenas duas exceções, foram mesmo muito bons. Mas os controles de passaporte, dos procedimentos de imigração e de alfândega e, principalmente, das revistas de segurança foram de lascar. Com raras exceções, todos foram miseravelmente ineficientes, com filas intermináveis. Tóquio (1 hora e 40 minutos de fila), Los Angeles (1 hora e 10 minutos) e Auckland (50 minutos) lideraram o ranking da ineficiência. No outro extremo, estão Cingapura e Copenhague: sem fila.

As bagagens, com exceção da Mexicana, Titan (BMI) e Varig, sempre estavam na esteira ao chegar a elas. A Titan (BMI) bateu o recorde do atraso com mais de 45 minutos até que a primeira mala saísse na esteira. No

outro extremo a Singapore Airlines, que já tinha a esteira cheia de malas 8 minutos após pararmos no portão! E que tal Guarulhos? Melhor nem comentar...

Mas que tipo de pessoa acha graça em percorrer 2.000 milhas por dia durante 22 dias seguidos? Certamente, alguém com um parafuso a menos. Pois saiba que depois de tantas horas

nos aeroportos, noites dormidas em poltronas, de cruzar cada um dos 24 fusos horários do relógio e atravessar todos os oceanos do globo, só posso dizer que a experiência aumentou meu fascínio pela aviação e minha vontade de viajar.

Assim, em meu nome e de toda a tripulação, me despeço de você com um pensamento de Jean Batten, a destemida aviadora neozelandesa que fez vôos memoráveis nos anos 20 e 30, atravessando o Atlântico Sul. Ela disse assim: "*Dentro do peito de cada viajante que atravessa oceanos em aeronaves comerciais, pulsa o coração aventureiro que batia no peito dos antigos navegantes e descobridores. O mesmo espírito empreendedor, cheio de curiosidade, visão que os levou tão longe, está vivo em cada passageiro que decola para terras distantes*".

Motores cortados, nos calços, às 6h00 da manhã: de volta para casa.

