

# O BOEING

Gianfranco Beiring



# 767-200

## SE DESPEDE DO BRASIL

*Com o agravamento da crise financeira, a Varig se desfaz de todos os seus Boeing 767-200, colocando um ponto final na operação deste tipo de aeronave no Brasil. Da Transbrasil, sobraram apenas três, que jazem ao relento nos pátios de Brasília.*

Texto: Robert Zwerdling



**N**o dia 26 de abril de 2003, o Boeing 767-200 da Varig de matrícula PP-VNO deixou as oficinas de manutenção da companhia no aeroporto internacional do Rio de Janeiro/Galeão (RJ) para um voo de traslado com destino ao parque de aeronaves do Aeroporto Goodyear (GYR)/Timco, localizado no deserto do Estado do Arizona (EUA). Com dificuldades financeiras, a Varig foi obrigada a se desfazer dos seus seis Boeing 767-200ER, que operavam em rotas domésticas e internacionais da empresa desde julho de 1987. Foi o epílogo da história bem sucedida deste tipo de aeronave nos céus do Brasil. A Transbrasil, que chegou a operar nove destes jatos, encerrou suas atividades no final do ano 2001. Três dos seus B767-200, os únicos comprados diretamente da Boeing, ainda podem ser vistos estacionados no aeroporto internacional de Brasília (DF), mas precisariam passar por serviço pesado de manutenção para decolar novamente.

*Foto tradicional da Boeing batida do PT-TAA em sobrevôo do Mount Rainier, localizado nas proximidades de Seattle, Washington (EUA).*



*A tripulação do primeiro 767 da Transbrasil era liderada pelo comandante Felipe Wagner, que conduziu dois voos a baixa altura sobre Brasília (DF) e São Paulo (SP).*

A Boeing acertou quando iniciou em 1978 o projeto de construção do 767-200 a pedido da United Airlines. Não demorou muito para se tornar um dos maiores sucessos de vendas, já que acabou atendendo aos anseios dos principais clientes da Boeing, que sonhavam com uma aeronave de fuselagem larga, impulsionada por dois reatores, capaz de transportar mais de 180 passageiros e que fosse econômica, tanto em voos domésticos de média distância como em rotas internacionais de longo percurso. Até o Boeing 767 realizar seu rollout no dia 4 de agosto de 1981, não havia aviões com tamanha versatilidade e que trouxessem um baixíssimo ponto de equilíbrio (break even point). Outra vantagem é que operava sem muitas restrições em pistas de comprimento inferior a 2.000 metros e isto, sem dúvida nenhuma, pesou na escolha da Transbrasil, que tinha

planos de operar voos internacionais a partir do aeroporto de São Paulo (SP) – Congonhas.

O B767-200 foi concebido com uma fuselagem larga, dois corredores e configuração para transportar 224 passageiros em duas classes. Na mesma época que foi lançado, a fábrica norte-americana introduziu o Boeing 757, um birreator de corredor único (single aisle) com capacidade para transportar 186 passageiros em classe única. A grande vantagem é que a cabine de comando era a mesma do 767, permitindo que uma mesma tripulação operasse as duas aeronaves, e deste modo barateava os custos de treinamento para a empresa aérea. A Transbrasil chegou a encomendar 12 aviões deste tipo, nove na versão de passageiros e três para transporte de cargas, mas acabou cancelando as encomendas.

Para que a nova família de birreatores pudesse cumprir etapas de longa distância sobre o oceano ou áreas remotas, a Boeing



# Chegou o Wideboeing 767 da Transbrasil. O avião que veio do Século 21.



IN COMBINAÇÕES SUPER-OPERACIONAIS E TECNOLÓGICAMENTE TRANSBUSSO...  
Wideboeing 767, simplesmente o mais avançado jato comercial do mundo. Uma configuração que amplia o espaço disponível para os passageiros, aumentando o conforto e possibilitando um serviço de bordo mais eficiente. A aeronave que antecipa a evolução do transporte aéreo dos próximos anos.

### Flota por destino de Wideboeing

Wideboeing 767, simplesmente o mais avançado jato comercial do mundo. Uma configuração que amplia o espaço disponível para os passageiros, aumentando o conforto e possibilitando um serviço de bordo mais eficiente. A aeronave que antecipa a evolução do transporte aéreo dos próximos anos.

Wideboeing 767, simplesmente o mais avançado jato comercial do mundo. Uma configuração que amplia o espaço disponível para os passageiros, aumentando o conforto e possibilitando um serviço de bordo mais eficiente. A aeronave que antecipa a evolução do transporte aéreo dos próximos anos.



Wideboeing 767, simplesmente o mais avançado jato comercial do mundo. Uma configuração que amplia o espaço disponível para os passageiros, aumentando o conforto e possibilitando um serviço de bordo mais eficiente. A aeronave que antecipa a evolução do transporte aéreo dos próximos anos.

Wideboeing 767, simplesmente o mais avançado jato comercial do mundo. Uma configuração que amplia o espaço disponível para os passageiros, aumentando o conforto e possibilitando um serviço de bordo mais eficiente. A aeronave que antecipa a evolução do transporte aéreo dos próximos anos.



Wideboeing 767, simplesmente o mais avançado jato comercial do mundo. Uma configuração que amplia o espaço disponível para os passageiros, aumentando o conforto e possibilitando um serviço de bordo mais eficiente. A aeronave que antecipa a evolução do transporte aéreo dos próximos anos.

Wideboeing 767, simplesmente o mais avançado jato comercial do mundo. Uma configuração que amplia o espaço disponível para os passageiros, aumentando o conforto e possibilitando um serviço de bordo mais eficiente. A aeronave que antecipa a evolução do transporte aéreo dos próximos anos.



obteve a certificação da FAA (Administração Federal de Aviação) para vôos EROPS (Operações de Raio Estendido), cuja sigla evoluiu mais tarde para ETOPS (Operações de Raio Estendido para Birreatores). A partir do momento que os novos aviões incorporaram novas tecnologias em aviônicos de navegação e comunicação e sistemas de segurança redundantes, as autoridades aeronáuticas acabaram liberando vôos ETOPS de 120 minutos, ou seja, as companhias poderiam operar os jatos, tanto o B767 como o B757, em rotas de longo percurso, inclusive sobre o oceano, desde que aeroportos de alternativa pudessem ser alcançados em até 120 minutos de vôo em qualquer ponto da rota. Em 1988, os regulamentos da FAA foram modificados, passando a incluir limites de até 180 minutos. Os vôos ETOPS acabaram se tornando uma prática comum na aviação comercial nestes últimos 20 anos, sendo que pelo menos 76% dos operadores de B767 e 42% dos operadores de B757 realizam vôos de longo percurso.

Antes de ser entregue à Transbrasil, o PT-TAA realizou vôos de demonstração no Salão Aeroespacial de Le Bouget. Também notar a presença do Bae 146 pertencente à companhia brasileira TABA.

Os Boeing 767 da Transbrasil acabaram sendo aproveitados nos vôos econômicos rumos da Transbrasil.



## OMAR FONTANA VIBRA COM O BOEING 767

Foi no dia 18 de junho de 1983 que o primeiro Boeing 767-200 da Transbrasil pousou em território brasileiro, marcando o início de uma nova fase na aviação comercial brasileira. Era a primeira vez que um jato de terceira geração operava em nosso território, trazendo o conceito do glass cockpit, cabine equipada com tubos de raios catódicos, tecnologia digital que substituía os antigos mostradores e instrumentos analógicos. "Para quem só operava jatos clássicos, a chegada do 767 representava um grande salto", ressalta Felipe Wagner, ex-comandante da Transbrasil. Ele comandou o voo de traslado do primeiro widebody da Transbrasil para o Brasil, tendo ao seu lado o então presidente da companhia, Omar Fontana. A empresa precisou investir pesado na área de manutenção e treinamento, tendo inclusive montado uma oficina de motores no Aeroporto de Congonhas, com o apoio da General Electric. "O grupo de voo estranhou bastante, afinal, estava acostumado a navegar apenas através de auxílios terrestres. Incorporar os conceitos de navegação inercial e do sistema de gerenciamento de voo foi um verdadeiro desafio", ressalta Wagner. Além disso, havia outro detalhe: o Boeing 767 eliminava do cockpit a posição do engenheiro de voo, que até aquela época era indispensável na operação de uma frota composta por 19 aeronaves Boeing 727-100.

No final da década de 70, Omar Fontana chegou a considerar a compra de quatro Boeing 727-200 para modernizar sua frota,

A Transbrasil utilizou o Boeing 767-200 nos voos New York Rainbow, que traziam sofisticação no serviço de bordo.

mas acabou desistindo do investimento quando a Boeing mostrou detalhes dos projetos das aeronaves de nova geração. Acabou optando por nove Boeing 757-200 e três Boeing 767-200 e pretendia colocá-los nas rotas domésticas de alta densidade e em voos internacionais, que seriam negociados junto ao Departamento de Aviação Civil (DAC). Para Fontana, a vinda de um widebody também representava uma vitória pessoal, já que, em 1974, o DAC lhe havia negado a autorização para uma encomenda de dois Airbus A300B2.

Em janeiro de 1982, após a cerimônia de apresentação oficial do Boeing 757, Omar Fontana foi convidado pelo pessoal da Boeing para realizar um voo de teste a bordo do Boeing 767 de matrícula N603UA, que meses depois seria entregue à United Airlines. Ficou tão entusiasmado que, no retorno a São Paulo, compôs uma música em homenagem ao jato, intitulada *The 767 Is Coming*. O empresário também era ótimo pianista e compositor de temas eruditos.



Mário B. de M. Vinagre

# Na Transbrasil, toda hora é hora de 1ª classe.

Agora, todos os vôos Transbrasil têm 1ª classe. O que quer dizer que você pode viajar de 1ª classe para todos os lugares do Brasil. E em qualquer horário. Um privilégio que você só tem em nossa companhia. Com muita classe, preparamos nossas aeronaves



para que um número reduzido de pessoas possa viajar com o máximo conforto, tranquilidade e com um serviço de bordo personalizado. Viaje em um vôo de classe. Viaje de 1ª classe Transbrasil.



#CLASSE É COM A GENTE

Coleção: José Masur Filho

Renato Salzinger

Boeing, prosseguindo posteriormente no vôo de traslado para São Paulo, passando por Miami, Flórida (EUA), e Brasília. "Foi muito emocionante ver o 767 com as cores da Transbrasil realizar vôos sobre o famoso Salão Aeroespacial de Le Bourget", lembra Gianfranco Beting, ex-vice-presidente da Intermarket, um dos convidados do delivery flight.

No dia 4 de junho, o primeiro 767 da Transbrasil deixou Paris com destino ao Aeroporto de Boeing Field, em Seattle, realizando um vôo de 11 horas e 10 minutos sobre o Atlântico Norte, que também serviu de parâmetro para técnicos da Boeing que coletavam dados para os trabalhos de homolo-

*O contraste da pintura antiga (ao fundo) e a nova (em destaque) em duas aeronaves 767.*



*A Transbrasil chegou a operar este 767 arrendado da Trans World Airways, que manteve o vermelho característico da pintura da companhia norte-americana. Este 767 era equipado com motores PW.*

## O ARCO-ÍRIS PASSA POR LE BOURGET

Em 1983, o Brasil entrou num período de grave recessão e a Transbrasil acabou desistindo da compra do 757, mas manteve os três Boeing 767-200. O primeiro deles seria entregue em junho, depois de passar pela feira aérea de Le Bourget, em Paris (França). Jornalistas e empresários foram convidados para acompanhar o N8277V, que mais tarde receberia a matrícula brasileira PT-TAA, numa interessante excursão. Saiam de Paris com destino a Seattle, no Estado de Washington (EUA), para a entrega oficial da aeronave pela

gação dos vôos ETOPS. O vôo de traslado para o Brasil acabou partindo de Everett, onde está a linha de montagem dos widebodies da Boeing. No dia 16 de junho de 1982, uma quinta-feira, o primeiro 767 da Transbrasil decolou inicialmente no rumo de Miami, transportando entre os convidados o comandante Rolim Amaro e o brigadeiro Waldyr de Vasconcellos, chefe do DAC (Departamento de Aviação Civil). No dia seguinte, o N8722V deixou o box H-17, no terminal da Delta Airlines, e foi autorizado pela Torre Miami a decolar da pista 09L, sendo chamado pelo callsign Transbrasil 767. A decolagem ocorreu às 23h35 (local) e às 7h12 (horário de Brasília)



*Quando a Tranbrasil lançou a sua nova logomarca, a revista Flap Internacional realizou fotos exclusivas do PT-TAH em vôo sobre a região de Brasília (DF).*

o widebody aterrissou na capital federal após ter realizado rasante sobre a pista do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek. Às 9h08, o vôo partiu para Congonhas, onde realizaria mais uma passagem baixa antes do pouso completo.

Poucas semanas depois a Transbrasil recebeu os outros dois B767-200, que levaram as matrículas PT-TAB e PT-TAC. Em julho de 1983, os três entraram em serviço regular nos vôos TR304/305 (São Paulo, Brasília, Fortaleza, Brasília, São Paulo), TR176/177 (São Paulo, Brasília, Manaus, Brasília, São Paulo) e TR554/555 (São Paulo, Rio, Salvador, Rio, São Paulo). Pouco tempo depois, ainda aproveitando a alta estação nos Estados Unidos, Omar Fontana conseguiu autorização para operar seus primeiros vôos internacionais em caráter de fretamento regular. Os Boeing 767 saíam de Congonhas para Orlando, na Flórida, com escala no Galeão e o número de vôo TR1176. Na volta, o TR1177 operava direto entre Orlando e São Paulo, sendo o primeiro vôo da história a ligar os Estados Unidos e o Aeroporto de Congonhas sem escalas. Os serviços foram mantidos em Congonhas até janeiro de 1985, quando os vôos domésticos e internacionais foram transferidos para o aeroporto internacional de Guarulhos (SP), inaugurado no dia 20 de janeiro daquele mesmo ano.

A Transbrasil acabou recebendo mais seis Boeing 767-200 antes de encerrar operações em 2001, que foram introduzidos em várias rotas domésticas da companhia, incluindo os chamados vôos econômicos noturnos (VEM), e mais tarde em novas rotas internacionais,



entre elas a de Amsterdã (Holanda), Londres (Inglaterra) e Viena (Áustria). Em novembro de 1991, a companhia arrendou da United Aviation Services o B767-200ER (alcance ampliado) de matrícula N604TW, que antes voava na Trans World Airways (TWA). O jato tinha a deriva pintada na cor vermelha, aproveitando parte da pintura da companhia norte-americana. Também foi o primeiro da frota configurado com três classes. Os três primeiros adquiridos diretamente da Boeing transportavam 210 passageiros em duas classes. O N604TW ficou por pouco tempo na companhia e foi devolvido em junho de 1994.

Em 1993, a Transbrasil recebeu outros três B767-200ER, arrendados da International Lease Finance Corporation (ILFC): o PP-TAG chegou no mês de maio; o PT-TAI e o PT-TAJ foram entregues em setembro. Em fevereiro de 1995, a Transbrasil arrendou mais um B767-200ER da ILFC, o de matrícula PT-TAH, e no mês de outubro daquele mesmo ano a companhia recebeu da Guinness Peat Aviation (GPA) o B767-200ER de matrícula PT-TAK. Esta mesma aeronave foi destacada para operar com exclusividade no voo TR770/771, inaugurado em outubro de 1995, ligando Guarulhos a Nova York. A linha fazia parte de um projeto que recebeu o nome de New York Rainbow (Arco-íris de Nova York) e apresentava muitas novidades, desde maior rapidez no atendimento em check-in a um serviço de bordo mais refinado, principalmente nas novas classes Rainbow Executive Club e Rainbow Business Class. Os passageiros destas classes tinham três opções de pratos, incluindo sempre uma refeição típica brasileira com direito a caipirinha. Na área de entretenimento, a Transbrasil oferecia três filmes de longa metragem, escolhidos e editados especial-



A classe executiva dos Boeing 767 atraiu muitos passageiros para os vôos domésticos da Transbrasil.

mente para a exibição a bordo. "Infelizmente o voo acabou não emplacando", lembra Gianfranco Beting, responsável pela definição do serviço e sua implantação. Ele atribui o cancelamento da linha no final de 1996 ao horário de operação do voo TR770, que era diurno a partir de Guarulhos. Já o voo de retorno era feito durante a noite e atendia bem aos passageiros da rota.

Itinerários com muitas escalas também ajudaram a minar vôos internacionais da Transbrasil com destino à Europa. Não só isso, mas a frota de B767-200 operou com seis configurações diferentes de assentos e isso trouxe muitos problemas para os funcionários de terra da companhia, que tinham dificuldade, por exemplo, para acomodar os passageiros excedentes de um voo que seria operado pelo PT-TAA, com 210 assentos, e acabava sendo despachado no PT-TAI, que tinha capacidade para acomodar apenas 174 passageiros. Os Boeing 767-200 de matrículas PT-TAG, PT-TAH, PT-TAI, PT-TAJ e PT-TAK foram devolvidos em 1999.

Os últimos três Boeing 767-200 da Transbrasil permanecem abandonados ao relento no aeroporto internacional de Brasília (DF).



Rodrigo Egas

## VOE O MELHOR

O avião do Século XXI já chegou ao Brasil. Na América Latina, só a Transbrasil tem o 767.



Com o Boeing 767, um avião completamente novo, o transporte aéreo no Brasil se posiciona 20 anos à frente. Somente a Transbrasil está operando o 767, que oferece a seus passageiros mais conforto que qualquer outro avião. Os Boeing 767 da Transbrasil têm dois corredores e filas com somente sete poltronas. Assim, quase todos os passageiros ficam junto às janelas ou aos corredores. Os compartimentos de bagagem de mão têm,

também, maior capacidade do que os de outros jatos. Em várias regiões do mundo, as mais importantes empresas de aviação estão voando o 767. A aceitação, por parte dos passageiros, tem sido excelente. Agora, com o máximo de conforto, a mais avançada tecnologia e o serviço Transbrasil, você vai saber qual é a melhor maneira de voar.



A chegada do Boeing 767 da Transbrasil representou o ingresso da aviação brasileira em uma nova geração de aviões comerciais.

Coleção: José Mázur Filho

VEJA Nº 774 - 06/1994

## A VARIG TAMBÉM DEVOLVE SEUS AVIÕES

A pressão da GE Capital Aviation Services (Gecas) para que a Varig pagasse o leasing em atraso de várias aeronaves, acabou obrigando a companhia a devolver seus seis Boeing 767-200ER em 2003. Os aviões de matrículas PP-VNN, PP-VNP, PP-VNQ, PP-VNR e PP-VNS foram enviados ao deserto do Arizona em março. O PP-VNO seguiu em abril, depois que a Varig desistiu de manter a aeronave em vôos que seriam fretados pela Rotatur para ligar a Europa ao nordeste do país. "Foi uma pena, afinal estávamos utilizando as aeronaves em vôos de alta densidade, entre eles o de Lisboa", destaca o engenheiro Carlos Quintiere Costa, que trabalha na engenharia de operações de vôo da Varig. Ele lembra que os aviões eram muito econômicos. Em um vôo entre Guarulhos e Frankfurt (Alemanha), por exemplo, o B767-200 chegava ao destino final com 8.000 quilos de combustível remanescente em média. Com um consumo de 4.000 quilos de combustível por hora, o Boeing contava com duas horas de autonomia para gastar em órbitas de espera e no vôo para a alternativa, se fosse necessário. "Ele, decolando lotado, tinha um desempenho superior ao dos nossos 767-300", ressalta Costa. O -200, levantando vôo com peso máximo de

## SANTIAGO DO CHILE DIRETO.



pele **BOEING 767-ER**

Agora, você dispõe de vôos diários para Santiago do Chile a bordo dos modernos Boeing 767 Extended Range, em duas classes para seu maior conforto: a 1ª classe com apenas 18 lugares, e a econômica. Ambas com o tradicional serviço de bordo Varig. Procure seu Agente de Viagens ou a Varig.

HORÁRIOS				FREQÜENCIA
DE	PARA	PARTIDA	CHEGADA	
SÃO PAULO	SANTIAGO	10:15	13:40	2x 3x 4x, 5x Sáb. e Dom. 8 <sup>h</sup>
SANTIAGO	SÃO PAULO	07:00	13:30	
SANTIAGO	SÃO PAULO	14:45	19:30	2x 3x 4x 5x Sáb e Dom.

\* Horário local  
\*\* Com conexão em Porto Alegre.

TARIFA	PREÇOS DE IDA E VOLTA	
	APRIMAZO SEM JUROS	APRIMAZO COM JUROS
	ENTRADA 20%*	ENTRADA 10% (INCLUI MENSAJES**)
1ª CLASSE	28.130,00	20.256,00
ECONÔMICA	24.565,00	17.578,00
PROMOCIONAL	18.728,00	11.704,00
		8.828,00
		8.851,00

\* JUROS DE 8% ANUAIS - JÁ INCLUIDOS  
\*\* TELA DE EMBALE E JA INCLUIDA  
OBS: TAXA DE CÂMBIO DO DóLAR (1 DóLARO=1300) - ICHS 71-580

**VARIG**  
ACIMA DE TUDO, VOAR.



A primeira foto aérea batida de um 767-200 da Varig em vôo.

O PP-VNM, um dos dois Boeing 767 arrendados durante o período de recebimento dos seis aviões de fábrica, inicia a retirada da pintura para devolução no parque industrial da Varig no Rio de Janeiro (RJ).

Robert Zwerdling



Robert Zwerdling



Nesta foto, o PP-VNP realiza o cheque de rotina no hangar da Varig antes da partida à tarde com destino a Bogotá (Colômbia).

gada  
being  
DOER  
tu com  
emoração  
0 anos  
ng.

decolagem de 159,2 mil quilos, poderia subir direto a um nível de cruzeiro de 37 mil pés, apesar do nível ótimo inicial ser de 33 mil pés.

Antes da Varig receber seus seis Boeing 767-200ER zerinhos de fábrica, a companhia operou dois jatos deste modelo entre 1986 e 1987: o PP-VNL, que veio da Taca International (ex-N767BE), e o PP-VNM, entregue pela Braathens Safe (ex-LN-SUW). A Wilmington Trust Co., empresa que originalmente fechou o contrato de leasing das seis aeronaves que operaram até o início de 2003, emprestou os outros dois aviões para a Varig enquanto a Boeing não entregava a encomenda definitiva. O PP-VNL e PP-VNM

traziam algumas diferenças de pintura, que incluíam faixas cinza mais grossas na pintura clássica da Varig, eram impulsionados por motores Pratt & Whitney – o resto da frota veio equipado com motores da General Electric. Outro detalhe é que as aeronaves traziam janelas ao invés das pequenas portas na configuração para as saídas de emergência sobre as asas.

Quando os seis aviões novos foram entregues entre julho e agosto de 1987, tendo a denominação 767-241ER (o -41 é o número específico dos aviões da Varig quando saem da Boeing), a Varig os colocou em diversas rotas para a América Latina. Tive a oportunidade de

A Varig teve bons resultados com o 767, tendo demonstrado ser uma aeronave extremamente econômica.

Gianfranco Belling





Robert Zwerdling

Assim como a Transbrasil, a Varig colocou os 767 em diversas rotas domésticas. Nesta foto, o voo RG 320 parte de Guarulhos para destinos na região nordeste.

voar no PP-VNQ logo depois que foi entregue pela Boeing no dia 24 de julho. Nada como um avião cheirando a novo. Ele deixou o hangar da companhia no Rio de Janeiro para executar o voo RG882 para Guarulhos e Lima (Peru). Além deste voo, era comum ver os -200 nas linhas antes operadas pelos Airbus A300B4, para Santiago do Chile (RG920/921), Assunção (RG902/903) e na extinta rota para San José, na Costa Rica, Quito e Guayaquil, no Equador (RG876/877). Também foi nessa época que a Boeing homologou a operação do Boeing 767-200 no Aeroporto Internacional El Alto, de La Paz, um dos mais altos do mundo, utilizando uma das aeronaves pertencentes à Varig. "Tínhamos um comando na cabine para reposicionar o sistema de alerta de pressurização para que as máscaras dos passageiros não fossem acionadas", lembra Milton Loureiro Jr., comandante aposentado de Boeing 767 na Varig. Ele operou o birreator entre 1991 e 2003, tendo acumulado mais de 9 mil horas de voo neste equipamento. Loureiro ressalta que o 767 operava tranquilamente em El Alto, cuja elevação é de 13.333 pés! Para se ter uma idéia, a elevação do Aeroporto de Congonhas é de 2.630 pés. No pouso, a operação era feita com flape 30 (full) e a decolagem, com flape 1.

Os Boeing 767-200 da Varig chegaram a voar com duas configurações de assentos. A normal trazia 24 poltronas na classe executiva e 167 na classe econômica. Quando os aviões eram fretados pela Rotatur, lembrando que os 767-200 chegaram a realizar alguns vôos fretados para o Aeroporto Internacional de Arlanda, em Estocolmo (Suécia), a Varig configurava as aeronaves em classe única com 225 assentos.

Gianfranco Beiling



O 767 de matrícula PP-VNS recebeu a pintura especial da Star Alliance.

# 767-200

The Boeing 767-200ER (Extended range) is the aircraft that best suits commercial route networks due to its greater flight range and versatility. In its 200-passenger Varig configuration, the 767-200ER features 5-seat rows in First Class, which offers outstanding comfort. The newly developed turbines guarantee greater fuel efficiency and allow for nonstop flights of up to 9,900 km (6,200 mi.).



Boeing



José Carlos Masagão

Pressionada pelos credores, a Varig foi obrigada a se desfazer dos seus Boeing 767-200ER no primeiro semestre de 2003.