



ANÁLISE DO MERCADO BRASILEIRO DE AERONAVES USADAS E SUA REPRESENTAÇÃO SOCIAL

Marcos Tadeu Xavier Netto¹
Humberto César Machado²
Cinthyá Amaral Santos³

RESUMO

A análise do mercado brasileiro de aeronaves usadas busca compreender a dinâmica desse setor, considerando fatores como oferta, demanda, preços, regulamentação e tendências de compra e venda. A pesquisa tem como objetivo geral: Analisar o mercado brasileiro de aeronaves usadas, identificando fatores que afetam sua dinâmica, tendências e desafios enfrentados pelos compradores e vendedores. A pesquisa tem como objetivos específicos: contextualizar a história da aviação no Brasil; examinar o impacto das regulamentações governamentais na comercialização dessas aeronaves; identificar os principais fatores que influenciam o preço e a valorização das aeronaves usadas; investigar as tendências futuras do setor e as oportunidades de crescimento no mercado de aeronaves usadas; levantar e analisar dados sobre oferta e demanda de aeronaves usadas no Brasil. As etapas metodológicas de elaboração do trabalho constituíram-se com a escolha da temática, levantamento bibliográfico,

¹ Graduando em Ciências Aeronáuticas pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Treinamento em CRM e alta performance pela FCT. Piloto Privado. E-mail: flywithtadeu@gmail.com

² Pós Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC-GO(2016); Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás- PUC GO (2013); Mestre em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC-GO(2006), Especialista em História pela Universidade Federal de Goiás -UFG(2002), Graduado em Filosofia pela Universidade Federal de Goiás (1996), Graduado em Pedagogia pela ISCECAP (2018), Graduado em Letras pela FAFIBE (2019), Membro do Comitê de Ética e Pesquisa e Professor do Centro Universitário Alfredo Nasser- UNIFAN e professor da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC -GO). E-mail: humberto.cesar@pucgoias.edu.br

³ Doutora em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Mestre em Sociedade, tecnologia e meio ambiente pelo Centro Universitário de Anápolis. Especialista em Direito Constitucional e Eleitoral (UCG) e Docência Universitária (UCG); graduada em Direito (UniEVANGÉLICA - 1997). Professora efetiva do curso de Direito da Universidade Estadual de Goiás - Unidade Palmeiras de Goiás. Foi coordenadora do Curso de Direito da Fundação Educacional de Goiás (Facions), de 2015 a junho de 2016. Professora de Direito Constitucional e Direito Administrativo do Centro Universitário de Goiás (Unianhanguera). Orientadora de Trabalhos de Conclusão de Curso das duas instituições de ensino acima especificadas. Professora da pós graduação do Centro UniGoiás e da Faculdade Lions. Professora em EAD na faculdade Lions. E-mail: camarals2013@gmail.com

seleção e análise dos textos, planejamento e execução de entrevistas, análise dos dados e produção textual do trabalho científico. No trabalho foram selecionados os instrumentos para a coleta e análise de dados como a pesquisa bibliográfica, exploratória, qualitativa e quantitativa para pesquisar e selecionar textos referentes à temática e fundamentar teoricamente o estudo. Os resultados da pesquisa demonstraram que os CEOs de empresas atuantes no mercado de aeronaves usadas no Brasil têm uma percepção centrada na segurança, manutenção e operação das aeronaves, e que consideram a profissionalização dos agentes e a regulação institucional como fundamentais para melhorar a qualidade das transações e aumentar a confiança no mercado.

Palavras-chave: Aviação; Mercado brasileiro; Aeronaves usadas; Representação social.

ANALYSIS OF THE BRAZILIAN USED AIRCRAFT MARKET AND ITS SOCIAL REPRESENTATION

ABSTRACT

The analysis of the Brazilian used aircraft market seek stounder stand the dynamics of this sector, considering factors such as supply, demand, prices, regulation, and buying and selling trends. The research has the general objective of: Analyzing the Brazilian used aircraft market, identifying factors that affect its dynamics, trends, and challenges faced by buyers and sellers. The specific objectives of this research are: to contextualize the history of aviation in Brazil; to examine the impact of government regulations on the commercialization of these aircraft; to identify the main factors influencing the price and valuation of used aircraft; to investigate future trends in the sector and growth opportunities in the used aircraft market; and to collect and analyze data on the supply and demand of used aircraft in Brazil. The methodological steps in preparing this work consisted of choosing the theme, conducting a literature review, selecting and analyzing texts, planning and conducting interviews, analyzing data, and producing the scientific paper. The instruments selected for data collection and analysis included bibliographic, exploratory, qualitative, and quantitative research to investigate and select texts relevant to the theme and to theoretically ground the study. The research results demonstrated that CEOs of companies operating in the used aircraft marketing Brazil have a perception focused on the safety, maintenance, and operation of aircraft, and that they consider the professionalization of agents and institutional regulation as fundamental to improving the quality of transactions and increasing confidence in the market.

Keywords: Aviation; Brazilian market; Used aircraft; Social representation.

1 INTRODUÇÃO

A análise do mercado brasileiro de aeronaves usadas busca compreender a dinâmica desse setor, considerando fatores como oferta, demanda, preços, regulamentação e tendências de compra e venda. O estudo pretende investigar os desafios e oportunidades para compradores, vendedores e empresas que atuam nesse segmento.

Na pesquisa algumas hipóteses foram levantadas tais como: a demanda por aeronaves usadas no Brasil é influenciada pelo custo elevado de novas aeronaves e pela dificuldade de financiamento? A regulação da ANAC e de outros órgãos impacta a comercialização e a valorização dessas aeronaves? Os custos de manutenção afetam a decisão de compra de aeronaves usadas no Brasil? Diante do que foi apresentado, iniciou-se a investigação por meio do problema da pesquisa: Quais são os principais fatores que influenciam o mercado brasileiro de aeronaves usadas e como esses fatores impactam a comercialização e a acessibilidade desse tipo de máquina?

O trabalho justifica-se pela importância da temática pesquisada, por se tratar de um assunto com poucos trabalhos científicos publicados e a necessidade de discussões sobre o mercado de aeronaves usadas em nosso país, buscando identificar os principais fatores que influenciam a decisão de compra e venda.

O presente trabalho intitulado “Análise do mercado brasileiro de aeronaves usadas e sua representação social” tem como objetivo geral: Analisar o mercado brasileiro de aeronaves usadas, identificando fatores que afetam sua dinâmica, tendências e desafios enfrentados pelos compradores e vendedores.

A pesquisa tem como objetivos específicos: contextualizar a história da aviação no Brasil; examinar o impacto das regulamentações governamentais na comercialização dessas aeronaves; identificar os principais fatores que influenciam o preço e a valorização das aeronaves usadas; investigar as tendências futuras do setor e as oportunidades de crescimento no mercado de aeronaves usadas; levantar e analisar dados sobre oferta e demanda de aeronaves usadas no Brasil.

As etapas metodológicas de elaboração do trabalho constituíram-se com a escolha da temática, levantamento bibliográfico, seleção e análise dos textos, planejamento e execução de entrevistas, análise dos dados e produção textual do trabalho científico. No trabalho foram selecionados os instrumentos para a coleta e análise de dados como a pesquisa bibliográfica, exploratória, qualitativa e quantitativa

para pesquisar e selecionar textos referentes a temática e fundamentar teoricamente o estudo.

No decorrer da pesquisa foram utilizados instrumentos para a coleta e análise de dados como a pesquisa bibliográfica, exploratória, qualitativa e quantitativa. Inicialmente para a revisão da literatura foram realizadas pesquisas na internet, na busca por livros e artigos científicos qualificados em sites de busca como *Scielo* e *Google Acadêmico* que permitiu o acesso a trabalhos acadêmicos dos últimos cinco anos. Houve a utilização de técnicas de análise de conteúdo e estatística descritiva com o uso do *software* estatístico *SPSS* para a análise de dados. Além disso, foi utilizado o *software* *EVOC* (Ensemble de Vocabulário Obtido por Cálculo) para analisar as respostas abertas e identificar os principais eixos discursivos e representacionais,

Os resultados da pesquisa demonstraram que os CEOs de empresas atuantes no mercado de aeronaves usadas no Brasil têm uma percepção centrada na segurança, manutenção e operação das aeronaves, e que consideram a profissionalização dos agentes e a regulação institucional como fundamentais para melhorar a qualidade das transações e aumentar a confiança no mercado.

O trabalho encontra-se estruturado com a introdução apresentando brevemente a temática, com a justificativa, as hipóteses, o problema da pesquisa e os objetivos gerais e específicos. Em seguida iniciou-se a fundamentação teórica com a apresentação do contexto histórico da aviação, a realização de análises do mercado brasileiro de aeronaves usadas analisando os fatores que influenciam a dinâmica desse mercado e a representação social na aviação. Posteriormente é exposto os caminhos metodológicos percorridos para a construção da pesquisa, seguida da apresentação dos resultados descritivos e análise dos dados da pesquisa. Finaliza-se o trabalho com as considerações finais e as referências utilizadas na pesquisa.

2 CONTEXTO HISTÓRICO DA AVIAÇÃO

Sharma (2024) entende que a aviação é de extrema importância na eficiência da economia de uma nação pois representa a grandeza de sua força militar, tornando-se um dos principais determinantes do poder geral de um país através da conquista do espaço aéreo. É necessário destacar o desenvolvimento do setor aéreo no panorama mundial nos últimos anos para facilitar a integração entre países e aproximação de pessoas.

Silva e Santos (2015) os estudos sobre aeronaves foram instigados por

estudiosos através da criação de voos em balões, que mesmo sem nenhuma contribuição científica despertaram o interesse em aprofundar as pesquisas e as tentativas de construir um meio de transporte que pudesse voar com sucesso. Entre tantas tentativas foi o “14-bis” de autoria de Dumont a primeira aeronave a voar de forma controlada, e passou a ser realizado o aperfeiçoamento das aeronaves.

No Brasil, a história da aviação inicia com Alberto Santos Dumont, sendo ele chamado de “O pai da Aviação”, considerado o herói nacional brasileiro. Nasceu em 1873 e veio de uma família rica que plantava café. Ao completar a maioridade foi para Paris estudar e começou experimentos com balões de ar quente, incluindo o desenvolvimento de mecanismos de direção para esses dispositivos. Com todos esses experimentos passou a se interessar ainda mais pelos dirigíveis. Após resolver os problemas com balões de ar quente, passou a direcionar sua atenção para o voo mais pesado que o ar e depois de várias tentativas, entre setembro e novembro de 1906, ele conseguiu uma série de voos de uma distância máxima de 220 m a uma altura de 6 m acima do nível do solo (Sharma, 2024).

Rosa *et al.*, (2015) ao abordar a aviação no mundo é necessário destacar que a primeira e a segunda Guerra Mundial foram determinantes para o desenvolvimento da aviação que passou a tomar conta do setor aéreo. De início foram projetadas para fins militares com a intenção de facilitar o transporte de armamento e os longos bombardeiros, pouco tempo depois surgiu as turbinas a jato com a possibilidade de maior alcance com potência elevada que foram determinantes para o sucesso dos países vencedores do conflito.

Bertulucci (2023) destaca que o período de 1910 a 1920 foi uma época de grande desenvolvimento da aviação no mundo, devido o acontecimento de alguns fatos importantes que marcaram a história da aviação com inovação e progresso. Miranda (2014) no Brasil, a aviação teve seu início em 1911 com o voo de Edmond Plauchut, no Rio de Janeiro. O aviador, que fora mecânico de Santos Dumont em Paris, decolou da praça Mauá, voou sobre a avenida Central e caiu no mar, da altura de 80 metros, dando início a uma nova história da aviação brasileira ofertando maior flexibilidade ao transporte de passageiros e cargas, contribuindo para o desenvolvimento econômico.

Henrique (2021) enfatiza que ao longo da história o setor aéreo brasileiro passou por diversas criações e atualizações. Inicialmente foi um ato político de Getúlio Vargas em 22 abril de 1931 que criou e organizou o Departamento de Aviação Civil

(DAC) pelo Decreto nº19.902e estava associado ao Ministério de Viação e Obras Públicas com responsabilidade voltada aos assuntos relativos à aeronáutica civil e comercial, e seus serviços eram distribuídos em três divisões: administrativa, operacional e de tráfego para controlar e regular atividades aéreas civis no Brasil. Apesar dos avanços ainda não tinha legislação própria que regulasse com eficiência a aviação civil, mas a primeira legislação aconteceu as vésperas do Estado Novo.

O Ministério da Aeronáutica do Brasil foi criado em 21 de janeiro de 1941, por meio do Decreto-Lei Nº 2.961. De acordo com Sharma (2024, p. 41) “seu objetivo era desenvolver, expandir e coordenar as atividades dos aspectos técnicos e econômicos da aviação nacional”. Fonseca (2012) menciona que em 1954 foi criado o Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento (IPD)e tinha como objetivos testar e aprovar novas aeronaves desenvolvidas ou modificadas no Brasil. Para substituir o extinto Departamento de Aviação Civil (DAC), que integrava a estrutura do Ministério da Aeronáutica foi criada uma nova agência reguladora para a aviação civil no Brasil que trouxe mudanças favoráveis para o transporte aéreo, pois o país vivia um momento de expansão como aumento de aeronaves e profissionais da área.Vale ressaltar que o Brasil precisou evoluir se for comparado com outros países devido a fatores como investimentos de infraestrutura em rodovias, aeroportos, portos, energia e telecomunicações (Rabelo e Machado, 2015).

Em 1972, foi criada por meio de lei federal a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) para a prestação de um serviço público como concessionária para a exploração da infraestrutura aeroportuária. A Infraero é uma empresa pública que opera atualmente em 67 aeroportos, 80 unidades de apoio à navegação aérea e 32 terminais de logística de cargas. A empresa é responsável por 97% da movimentação do transporte aéreo de passageiros e cargas no país (IPEA, 2010, p. 50).

Após de uma reforma administrativa do Estado, foram criadas as Agências Reguladoras para compreender o processo de gestão pública. As agências reguladoras estão previstas na Lei nº 13.848/2019 (Brasil,2019). Que dispõe a respeito de sua gestão, organização, processo decisório e controle social, são representadas por pessoas jurídicas de direito público sob forma de autarquias especiais com autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira.

De acordo com Bertulucci (2023) entre as agências reguladoras existentes no Brasil, uma das mais importantes é a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) criada

em 27 de dezembro de 2005 pela Lei nº 11.182/05, é a principal autoridade reguladora da aviação no Brasil. A ANAC é responsável por garantir a segurança, eficiência e ordem pública no transporte e serviços públicos relacionados à aviação civil no país.

O Brasil desempenha importante papel integrador com a aviação, permitindo que o comércio e turismo gere desenvolvimento econômico para o país. Atualmente no Brasil existem um total de 21,11 mil aeronaves com matrícula ativas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) que controla marcas de matrículas e nacionalidades das aeronaves. Com 15.499 aeronaves em situação aeronavegável e 5.613 aeronaves em situação não aeronavegável. No ano de 2023, 663 aeronaves foram matriculadas e 115 tiveram matrículas canceladas. Os números demonstram a frota de aeronaves civis brasileiras em tempo real disponibilizados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2024).

2.1 ANÁLISE DO MERCADO BRASILEIRO DE AERONAVES USADAS

Gomes e Baran (2024) afirmam que o mercado brasileiro de aeronaves usadas é influenciado por vários fatores, incluindo condições econômicas, demanda de mercado, tecnologia e regulamentações. Os principais aspectos que afetam a dinâmica desse mercado são os fatores que influenciam a valorização de aeronaves usadas como idade, horas de voo, aeronaves mais novas e com menos horas de voo tendem a ser mais valorizadas devido a sua confiabilidade e menor necessidade de manutenção. Por isso é importante entender sobre o valor de mercado de uma aeronave para estimar a evolução dos valores das aeronaves em um período de dez a vinte anos no futuro.

O estado de manutenção da aeronave é importante para determinar seu valor, pois quando são bem mantidas e com registros de manutenção transparentes são mais atraentes para os compradores, garantindo que as aeronaves operem de forma segura. Dessa forma, Santos (2019, p. 18) entende que a manutenção de aeronaves é realizada para assegurar voos de forma segura com condições de navegabilidade que sigam as normas regulamentadoras da aviação, executadas de acordo com as ações operacionais da aeronave.

Vale salientar que existem algumas tendências de longo prazo do transporte aéreo mundial, como os ganhos em ciência tecnológica que estimularão a criação de aeronaves de maior capacidade e com desempenho operacional melhor. Assim como o

progresso na ciência dos sistemas de propulsão, na eletrônica de bordo e no uso dos materiais compostos na construção de aeronaves. Haverá muitos ganhos em ciência tecnológica, principalmente na área da eletrônica e tecnologia da informação e comunicação, que aumentará a disponibilidade dos serviços e diminuirão os custos de equipamentos e operações (IPEA, 2010. p. 38).

De acordo com Gama e Simões (2012) no Brasil, existe a empresa Líder Táxi Aéreo S.A. fundada pelo Comandante José Afonso Assumpção, em 1958, em Belo Horizonte. A empresa realiza vendas de aeronaves com representação exclusiva no Brasil da Raytheon Aircraft, produtora americana de jatos, turbo-hélices e pistões, com vasta linha de produtos para as diversas necessidades do público brasileiro e vendem tanto aeronaves novas quanto usadas.

Segundo a Verificada Mercado Relatórios (VMR, 2025) em seu relatório do mercado de aeronaves usadas destacou que o mercado foi avaliado em US\$ 20,5 bilhões em 2022 e deve atingir US\$ 29,3 bilhões até 2030, crescendo a um CAGR de 4,4% de 2024 a 2030. O mercado de aeronaves usadas abrange vários tipos de aeronaves no setor da aviação, incluindo jatos comerciais, aviões de carga e jatos particulares.

Devido a disponibilidade de aeronaves reformadas e com os avanços na tecnologia da aviação, aumentou a demanda do mercado de aeronaves usadas, considerando que a reforma de aeronaves abrange atualização e modernização dos modelos antigos para melhorar o desempenho e segurança, tornando-as mais atraentes no mercado competitivo, possibilitando que compradores comerciais e privados procurem opções confiáveis e acessíveis. O relatório (VRM, 2025) destacou também que aeronaves usadas podem ser adaptadas para usos especializados servindo de transporte médico para missões humanitárias que beneficiem pessoas.

O Guia Mercado Brasil de helicópteros civis (2022) explica que os helicópteros são aeronaves que passaram a ser objeto de desejo de gente que nunca havia pensado em ter uma aeronave antes, mas a compra da aeronave nova está difícil no Brasil fazendo com que o cliente tenha que esperar anos, por isso muitos clientes preferem modelos usados, e mesmo assim enfrentam desafios na aquisição devido à falta de unidades disponíveis e que quando aparecem são vendidas rapidamente. Dessa forma, o mercado de aeronaves usadas, tem conquistado diferentes níveis de proprietários, cada um de acordo com seu poder aquisitivo e suas necessidades operacionais.

É evidente que o mercado de aeronaves usadas tem algumas dinâmicas que mudam de acordo com as preferências do consumidor, condições econômicas e avanços tecnológicos. O relatório de mercado de aeronaves usadas (VMR, 2025) apresentou que restrições, oportunidades e desafios são fundamentais para compreender a dinâmica que impulsiona esse mercado e que influenciam a oferta e a demanda.

2.2 REPRESENTAÇÃO SOCIAL

De acordo com Cintra e Machado (2016) o psicólogo social Serge Moscovici desenvolveu o primeiro estudo da Representação Social foi realizado na Europa em 1961, buscando explicar como a psicanálise era entendida e definida além do meio universitário, passando a ser utilizada em todas as áreas do conhecimento. Os autores explicam que a representação social é uma maneira de olhar o mundo, reconstruindo uma realidade formada de acordo com as características sociais do indivíduo e compartilhada por outros grupos que possuam as mesmas características.

Moscovici entende que com a representação social é possível compreender a forma de pensar e de agir das pessoas. Portanto as representações sociais permitem identificar como os militares da FAB se retratam no grupo a qual pertencem, considerando que os indivíduos podem construir representações para agir sobre o mundo e lidar com os conflitos (Telles, 2011, p.78).

A indústria aeronáutica é considerada propícia para a realização de desenvolvimento tecnológico e de inovação, pois conta com uma engenharia bastante qualificada que faz toda a diferença no processo de evolução da aeronáutica para absorver, criar ou demandar inovações com uma visão ampla de equipamentos e produtos, por esse motivo são poucos os países em todo o mundo que ousaram desenvolver e controlar essa indústria (Miranda, 2016, p.01).

Miranda (2016) esclarece que diante do contexto do mercado aeronáutico e com o surgimento de novas tendências foi necessário que o Brasil estivesse em alerta para entrada em vigor de novos padrões ambientais e de segurança que tiveram impactos profundos no mercado da aviação. A indústria aeronáutica de vários países se mobilizou para investir em novas tecnologias com a finalidade de melhorar as características e desempenho dos aviões, para diminuir a produção de ruídos e a emissões e consumo de combustível, para atender exigências de sustentabilidade com aeronaves menos poluentes e mais silenciosas, assim como, diminuir as despesas

operacionais para as companhias aéreas. Portanto a representação social de aeronaves usadas no Brasil é um tema importante de ser abordado, pois envolve vários aspectos como segurança aérea e o impacto ambiental.

Os ensaios em voo fazem parte de uma área da Engenharia Aeronáutica que se define como o processo e obtenção de dados num veículo aéreo operacional, protótipo ou de pesquisa, como objetivo de delinear seu desempenho, confirmar princípios de projeto ou indicar o caminho para futuros desenvolvimentos. Portanto é uma atividade de pesquisa, de desenvolvimento ou de certificação, que tem como objetivo determinar as características de performance, as qualidades de voo e a operação ou modificação dos diversos sistemas embarcados de forma interna ou externa nas aeronaves (Pedro e Quinteiros, 2012, p. 02).

Para Mac Arthur (2012) o processo de desenvolvimento de produtos na indústria aeronáutica surgiu com a necessidade de minimizar o tempo de comercialização e os custos dos produtos. Apoiado por uma transição para fontes de energia renovável, o modelo circular se baseia em três princípios e gera capital econômico, natural e social. Os princípios são: eliminar resíduos e poluição, manter produtos e materiais em ciclos de uso, e regenerar sistemas naturais.

MacArthur (2012) lembra que como princípios mencionados anteriormente é necessário proporcionar o aumento do capital natural, e se for indispensável seu uso, que sejam escolhidas tecnologias e processos que utilizem recursos renováveis ou apresentam melhor desempenho. Além disso, os produtos e materiais devem ser mantidos em ciclos de uso, com a elaboração de projetos com características planejadas para em outro momento possam ser remanufaturados, reformados e reciclados. O autor explica que há uma preocupação com a sustentabilidade ambiental, principalmente com as empresas aeronáuticas e com o desenvolvimento e fabricação de produtos utilizados por muitos anos, que precisam ser mantidos funcionando por longos períodos após sua fabricação.

As companhias aéreas tem a responsabilidade socioambiental e compromisso com a sustentabilidade, algumas delas implantam algum tipo de medida em prol do meio ambiente, com o intuito de evitar maiores danos as pessoas. De acordo com o site da Boeing (2020) na matéria que aborda a temática sobre a reciclagem de fibra de carbono em aeronaves, é afirmado que a empresa aérea “Boeing” apoia a aposentadoria responsável de aeronaves, e trabalham há muitos anos para melhorar os projetos de produtos e permitir a desmontagem de peças e recuperação de

materiais, para garantir que as práticas ambientais e de segurança sejam respeitadas.

A Boeing considera o ciclo de vida completo de suas aeronaves desde o projeto e montagem até a operação e aposentadoria da aeronave. Com todas as medidas adotadas pela empresa, é possível usar mais composto de carbono e reduzir a quantidade de resíduos dos aterros, assim como diminuir os processos de fabricação e reciclagem (Boeing, 2020).

Silva (2020) compreende que o mercado de aeronaves oferece áreas com grande potencial de negócio, como a manutenção e reparo de aeronaves, com o aumento da frota a demanda por técnicos teve um crescimento. Segundo Payne (2006), a manutenção de aeronaves é realizada por mecânicos civis e militares, distribuídos em todo o mundo e engloba diversas oportunidades de formação profissional e empregos.

A criação de empresas que fornecem serviços aéreos representa uma oportunidade. O mercado de empresas aéreas de baixo custo tem como foco principal passageiros que buscam voar por turismo ou para visitar amigos e familiares, essa área de viagens vem crescendo devido aos preços baixos e da disponibilidade de voos diretos, oferecendo aos viajantes tarifas mais baratas de acordo com a demanda da data de embarque. "É uma oportunidade de inserção de novos grupos de pessoas que formam um segmento menor no mercado amplo, pois existem pessoas que não haviam voado antes, e que agora contam com preços mais acessíveis e poupam seus recursos para gastos da viagem" (Fonseca, Gomes e Barcellos, 2016, p. 12).

Fonseca, Gomes e Barcellos (2016) explicam que o mercado de empresas aéreas de baixo custo tem uma atuação que permite às empresas um posicionamento inovador e dinâmico no mercado, principalmente pela sua forma de distribuição. Trouxe muitos benefícios para os consumidores, tais como: a redução de tarifas, escolhas de companhias aéreas, horário e frequência de voos, e aumento da opção de rotas e destino.

O setor aéreo influencia diretamente a economia brasileira, tem uma grande importância que permite novas possibilidades para a abertura do setor às empresas estrangeiras, dessa forma, o desempenho do transporte aéreo está diretamente relacionado à economia de um país. Com uma renda maior e perspectivas de crescimento econômico são criadas novas oportunidades para a expansão do transporte aéreo, pois aumentam a demanda e elevam a disponibilidade de crédito. "Com o aumento da sua própria produção, o setor aéreo impacta de forma positiva a atividade econômica devido à geração de empregos, impactando o Produto Interno

Bruto (PIB) do país” (Geraldes, 2018, p. 47).

3 METODOLOGIA

As etapas metodológicas de elaboração do trabalho constituíram-se com a escolha da temática, levantamento bibliográfico, seleção e análise dos textos, planejamento e execução de entrevistas, análise dos dados e produção textual do trabalho científico. No decorrer da pesquisa foram utilizados instrumentos para a coleta e análise de dados como a pesquisa bibliográfica, exploratória, qualitativa e quantitativa.

Inicialmente para a revisão da literatura foram realizadas pesquisas na internet, na busca por livros e artigos científicos qualificados em sites de busca como *Scielo* e Google Acadêmico, que permitiu o acesso a trabalhos acadêmicos dos últimos cinco anos, além de pesquisas por documentos oficiais que regem a aviação aérea no Brasil para a realização do levantamento bibliográfico de acordo com o tema.

A pesquisa exploratória com abordagem mista, combinando métodos qualitativos e quantitativos, com o objetivo de proporcionar uma compreensão abrangente do funcionamento e das dinâmicas do mercado brasileiro de aeronaves usadas. A parte qualitativa permitiu captar percepções, experiências e opiniões de profissionais do setor, por meio de entrevistas semi estruturadas com operadores, corretores, empresários, consultores e representantes de órgãos reguladores. Já a abordagem quantitativa possibilitou o levantamento e analisar os objetivos da representação social, com o volume de transações, variações de preços, tipo de aeronaves mais negociadas e tempo médio de revenda, com base em registros públicos (como os a ANAC), *sites* especializados e plataformas de compra e venda.

A análise dos dados foi dividida conforme a natureza das informações obtidas. A pesquisa foi realizada com dez CEOs de empresas atuantes no mercado de aeronaves usadas no Brasil, com os critérios sendo: idade superior a 18 anos e experiência prévia no mercado. A coleta de dados foi realizada por meio de questionários, que incluíam perguntas abertas e fechadas sobre a percepção do mercado, a experiência dos CEOs e as principais preocupações e desafios do setor. Os dados qualitativos foram organizados e tratados com a técnica de análise de conteúdo, identificando categorias temáticas, padrões discursivos e elementos relevantes para a compreensão do comportamento do mercado. Isso permitiu extrair sentidos e tendências a partir das

falas dos entrevistados. Já os dados quantitativos foram analisados por meio de estatística descritiva, utilizando recursos como gráficos, tabelas, médias, frequências e correlações, com apoio do *software* EVOC(Ensemble de Vocabulário Obtido por Cálculo) e do SPSS. Essa integração entre métodos qualitativos e quantitativos garantiu uma análise mais rica, aprofundada e fiel à complexidade do tema, promovendo conclusões mais sólidas e aplicáveis à realidade do setor aeronáutico brasileiro.

4 RESULTADO DESCRITIVOS E ANÁLISE DO DADOS

A formação das representações sociais investigadas neste estudo deve ser compreendida à luz da natureza específica do grupo participante, composto integralmente por CEOs de empresas atuantes no mercado de compra e venda de aeronaves. A escolha pelo grupo focal como estratégia de coleta foi decisiva para permitir que esses participantes confrontassem percepções, ajustas sem argumentos e evocassem significados que emergem de situações que vivenciam cotidianamente, favorecendo um ambiente discursivo no qual experiências individuais se reconfiguram em categorias coletivas.

A técnica do EVOC, ao organizar essas evocações segundo frequência e ordem média, permitiu visualizar com clareza o modo como o imaginário coletivo se distribui entre zonas centrais e periféricas. A metodologia aplicada, combinando técnicas projetivas, análise lexical e interpretação qualitativa, permite afirmar que as representações identificadas são produto direto de um pensamento coletivo que emerge da prática e se orienta para a ação.

A leitura inicial dos dados reunidos oferece um panorama amplo e articulado do comportamento das empresas que atuam no mercado de compra e venda de aeronaves usadas. Quando se examina a questão há quanto tempo sua empresa atua nesse mercado, reforçando esse perfil de maturidade. A maioria das empresas atua há mais de seis anos no mercado, e quarenta por cento ultrapassam uma década de experiência, enquanto novos empreendimentos representam apenas vinte por cento da amostra, mas sem alterar a estrutura predominante.

Em continuidade, observa-se que a compreensão dos participantes sobre se as horas totais de uma aeronave pesam na decisão de compra se distribui de modo polarizado, indicando sensibilidades distintas diante do mesmo fenômeno. Enquanto

quarenta por cento acreditam que as horas interferem muito no processo decisório, número equivalente entende que interferem pouco, compondo um cenário em que experiências diversas sustentam percepções igualmente fortes, embora direcionadas a conclusões opostas.

Ao avançar para a pergunta qual o tipo de aeronave mais frequentemente negociado, verifica-se a centralidade das aeronaves monomotoras, responsáveis por setenta por cento das transações mencionadas. Esse domínio expressivo aponta para vantagens que combinam custo operacional mais acessível, maior aderência às demandas do mercado executivo leve e rotatividade comercial superior. As aeronaves bimotoras, com trinta por cento das negociações, têm participação relevante, mas ocupam um espaço mais específico, provavelmente vinculado a necessidades operacionais diferenciadas.

Quando os participantes são convidados a refletir por que os compradores preferem determinado tipo de aeronave, a categoria custo-benefício aparece como principal justificativa, reunindo sessenta por cento das respostas e revelando que decisões de aquisição são atravessadas por cálculos que englobam preço de compra, manutenção e eficiência operacional. A segurança, com trinta por cento, reafirma que o desempenho técnico permanece central, enquanto o custo operacional, mencionado por dez por cento, reforça a preocupação com gastos recorrentes.

Em relação à quantidade média de aeronaves comercializadas por ano, predominam negócios de porte intermediário, já que sessenta por cento situam-se entre seis e quinze aeronaves anuais. O grupo que negocia entre dezesseis e trinta unidades, representando trinta por cento, indica intensidade comercial mais robusta, enquanto apenas dez por cento superam a marca de trinta aeronaves por ano.

A leitura da questão referente aos principais perfis dos compradores evidencia que o agronegócio, com sessenta por cento das respostas, constitui o segmento mais influente na demanda por aeronaves usadas. Essa predominância reforça o papel estratégico da aviação nas atividades rurais, seja para deslocamento, logística ou supervisão operacional. O grupo formado por pessoas físicas, responsável por quarenta por cento, demonstra, contudo, que há espaço significativo para compradores individuais, movidos por necessidades específicas de mobilidade ou uso executivo.

A análise dos fatores considerados mais importantes na hora da aquisição revela hierarquia bem definida. A marca ou modelo da aeronave concentra cinquenta por cento das respostas e se destaca como vetor de confiança técnica e reputacional. A

facilidade de financiamento, com vinte por cento, indica que o acesso ao crédito exerce forte influência na decisão, enquanto documentação regularizada, estado de conservação e horas de voo, cada qual com dez por cento, aparecem como verificações indispensáveis, embora secundárias.

Quando se analisa a origem da maioria das aeronaves vendidas, observa-se leve predominância de aeronaves nacionais, com quarenta por cento, sugerindo familiaridade com histórico de manutenção, facilidade documental e menor complexidade logística. O equilíbrio entre aeronaves importadas e operações mistas, cada qual com trinta por cento, demonstra que muitas empresas transitam entre diferentes mercados, combinando oportunidades internas e externas.

Por fim, ao se examinar como as empresas avaliam a transparência do mercado, percebe-se concentração na categoria parcialmente transparente, responsável por cinquenta por cento das respostas. Esse resultado revela reconhecimento de algum nível de acesso à informação, embora permeado por limitações consideradas relevantes. Outras parcelas classificam o mercado como pouco transparente ou nada transparente, com vinte por cento cada, enquanto apenas dez por cento o consideram muito transparente.

A análise referente à origem das aeronaves comercializadas revela um cenário em que a preferência pelo mercado nacional, responsável por quarenta por cento das respostas, convive com uma atuação expressiva em canais internacionais. As categorias importadas e ambas as origens, cada uma com trinta por cento, mostram que as empresas exploram tanto oportunidades domésticas quanto externas, ajustando-se conforme disponibilidade, preço e condições logísticas. Essa composição heterogênea sugere que a escolha não decorre de uma lógica única, mas de um conjunto de avaliações que atravessam custos, familiaridade documental e percepção de risco.

A percepção de transparência no mercado brasileiro de aeronaves usadas apresenta um padrão mais crítico, indicando que metade dos participantes reconhece apenas transparência parcial no fluxo de informações. Os vinte por cento que classificam o ambiente como pouco transparente e os outros vinte por cento que o consideram nada transparente reforçam a ideia de que ainda existem lacunas significativas na qualidade e na disponibilização dos dados.

Apenas dez por cento descrevem o mercado como muito transparente, revelando experiências isoladas que não se replicam de forma consistente no conjunto

analisado. Esse arranjo evidencia um espaço informacional marcado por irregularidades, no qual a clareza existe, mas se manifesta de maneira instável.

Um quadro mais abrangente emerge quando se articulam transparência, preferência por origem e critérios de decisão, revelando que distintos aspectos do mercado não atuam de forma independente, mas se entrelaçam na construção das escolhas das empresas. O predomínio de aeronaves nacionais, a importância atribuída ao custo-benefício e a avaliação intermediária da transparência compõem um conjunto interpretativo que atravessa dimensões técnicas, econômicas e relacionais.

Os desafios percebidos no processo de venda de aeronaves usadas reforçam essa complexidade ao se distribuírem de maneira fragmentada entre diferentes etapas da negociação. Após a compra, responsável por trinta por cento das respostas, aparece como momento crítico em que inspeções, verificações técnicas e análises documentais tendem a concentrar tensões e atrasos. As demais categorias, cada uma com dez por cento, mencionam problemas que abrangem desde logística e manutenção até dificuldades para encontrar aeronaves adequadas ao perfil do comprador. Essa diversidade sugere um processo comercial que se organiza em múltiplos pontos de atenção, nem sempre previsíveis, mas capazes de influenciar o andamento da transação.

A ausência completa de incentivos ou políticas públicas que favoreçam o setor, indicada pelos cem por cento de respostas negativas, revela um mercado que opera essencialmente sem apoio institucional. Esse resultado sugere que as empresas dependem quase exclusivamente de estratégias próprias, redes de relacionamento e mecanismos internos de organização para manter suas atividades.

A inexistência de estímulos governamentais específicos contrasta com outros segmentos da aviação, nos quais medidas regulatórias e financeiras têm impacto direto no funcionamento do mercado. Aqui, a ausência total de respostas afirmativas reforça a percepção de um ambiente que amadurece de maneira autônoma e cuja estabilidade deriva mais de práticas internas que de intervenções externas.

Os dados relacionados às preferências por aeronaves modernas ou por modelos mais antigos indicam um padrão intermediário predominante, em que oitenta por cento afirmam existir equilíbrio entre ambas as opções. Essa distribuição sugere que o mercado não se orienta exclusivamente por inovação tecnológica nem se fixa em aeronaves de menor custo, mas se ajusta às necessidades específicas de cada operação.

Os vinte por cento que defendem preferência por aeronaves modernas indicam presença de um segmento sensível a avanços técnicos e ganhos de eficiência. Essa convivência de perfis aponta para um mercado flexível, capaz de absorver demandas distintas e acomodar compradores com diferentes prioridades.

O mesmo movimento diverso se observa nas estratégias de divulgação utilizadas pelas empresas, que combinam meios digitais especializados com ferramentas de relacionamento direto. Os *sites* dedicados ao setor, responsáveis por quarenta por cento das respostas, aparecem como o principal canal de circulação de informações, possivelmente pela segmentação e pelo alcance qualificado. As redes sociais, com trinta por cento, reforçam uma presença digital cada vez mais relevante, enquanto o contato direto, somando vinte por cento, evidencia que a confiança construída ao longo do tempo permanece central em muitos processos de venda.

Finalmente, os dados sobre a realização de avaliações técnicas ou vistorias antes da venda mostram que oitenta por cento das empresas adotam tais procedimentos, e os vinte por cento que não realizam a vistoria podem atuar em nichos específicos ou seguir modelos operacionais menos complexos.

A análise científico-metodológica, baseada em padronização e apuração proporcional, confirma que a vistoria constitui um dos pilares estruturantes das transações no mercado de aeronaves usadas, funcionando como ferramenta de mitigação de riscos e garantia de estabilidade nas operações.

A análise evocatória evidencia uma estrutura representacional organizada de maneira nítida entre elementos centrais e periféricos, articulando diferentes níveis de estabilidade simbólica. No núcleo central agrupam-se os termos mais frequentes e prontamente evocados, como cuidado, manutenção, operação, conservação e segurança, que formam a base de significados mais compartilhada pelo grupo. A primeira periferia incorpora elementos como horas, documentação e custo, que ampliam o campo representacional ao traduzirem preocupações diretamente associadas à gestão cotidiana e à avaliação prática das aeronaves.

A zona de contraste, composta por termos de menor frequência e evocação rápida, como horas-de-motor, preço, vistoria, rastreabilidade e procedência, revela a atuação de subgrupos que atribuem relevância elevada a dimensões específicas. A segunda periferia agrega conteúdos de baixa circulação, como equipamentos, ano, relacionamento, custo-benefício, endividamento e viabilidade. Esses termos expressam dimensões mais circunstanciais e individualizadas, emergindo em situações específicas

que não definem o conjunto, mas enriquecem a diversidade semântica da representação.

A articulação global dos quadrantes revela uma representação social ancorada sobretudo em uma lógica técnico-operacional, na qual segurança, manutenção e integridade constituem o eixo estruturante. As periferias introduzem dimensões práticas, econômicas e relacionais que complementam o núcleo, delineando um campo representacional que combina estabilidade estrutural com capacidade adaptativa. A matriz quadripolar gerada pelo EVOC confirma que essas categorias não apenas descrevem o mercado, mas orientam práticas, expectativas e critérios de julgamento dos participantes.

A análise do discurso reforça esse arranjo ao mostrar que os participantes tendem a elaborar narrativas pautadas pela responsabilidade técnica, prudência e valorização da confiabilidade. Ao mesmo tempo, surgem menções a custos, burocracia, dinâmica de mercado e desafios informacionais, evidenciando que a racionalidade econômica permeia o pensamento do grupo, ainda que não ocupe o núcleo mais profundo da representação. Esses elementos demonstram que as representações sociais articulam três grandes dimensões interdependentes: a técnica, vinculada à operacionalidade e ao estado das aeronaves; a relacional, associada à confiança, transparência e interação entre agentes; e a econômica, que estrutura avaliações de viabilidade e risco.

A convergência entre os achados do EVOC, os dados descritivos e a análise discursiva apontam para um modelo cognitivo guiado por cautela, verificação rigorosa e controle de risco, característico de profissionais que atuam em um setor marcado por responsabilidade técnica elevada. Longe de constituírem percepções dispersas, os significados produzidos obedecem a princípios simbólicos consistentes, que traduzem a maneira como esses participantes interpretam, organizam e legitimam o mundo social que habitam. Trata-se, portanto, de uma representação madura, sustentada por um núcleo sólido e periferias ricas, capaz de orientar a ação cotidiana sem perder a capacidade de adaptação diante das contingências do mercado.

4.1 ANÁLISE DO DISCURSO—PRINCIPAIS SIGNIFICADOS PRESENTES NAS JUSTIFICATIVAS

O conjunto de enunciados revela um discurso fortemente orientado para a

necessidade de ordenação, profissionalização e regulação do mercado de aeronaves usadas no Brasil. Há uma recorrência de termos e construções que apontam para a percepção de um ambiente marcado pela informalidade, assimetria de informações e fragilidades institucionais. Essa recorrência constitui um imaginário no qual os participantes entendem que o mercado não carece apenas de ajustes pontuais, mas de uma reforma estruturante, capaz de estabelecer parâmetros técnicos, éticos e procedimentais padronizados.

Um primeiro bloco de significados emerge em torno da ideia de profissionalização dos agentes. Expressões como “maior profissionalismo”, “especialização dos corretores”, “certificação” e “credenciamento” indicam que os respondentes atribuem ao desempenho humano um papel central na qualidade das transações. Esse conjunto discursivo denota que a figura do corretor, tal como percebida, é um ponto crítico, tanto pela falta de preparo técnico quanto pela ausência de requisitos formais que assegurem confiabilidade. Dessa forma, o discurso constrói a narrativa de que o mercado depende menos de fatores materiais e mais do capital humano qualificado, que atua como mediador legítimo nas negociações.

Outro eixo discursivo organiza-se em torno da regulação institucional. A menção a “criação de órgão regulador”, “registros oficiais” e “credenciamento obrigatório” indica que, para o grupo, a ausência de normatização não apenas fragiliza o mercado, mas gera insegurança jurídica e operacional. Aqui, o discurso desloca o problema do indivíduo para o sistema, sugerindo que as falhas não são apenas comportamentais, mas estruturalmente derivadas de um vazio regulatório. Assim, as justificativas produzem o sentido de que o mercado necessita de uma instância que exerça o papel de guardião da ordem e da ética profissional, evitando práticas oportunistas e padronizando o fluxo de informações.

Um terceiro significado recorrente diz respeito à condição econômica das transações, representado pelos apelos a “preços adequados”, “melhores condições de pagamento” e “redução da carga tributária”. Aqui, o discurso revela que, além dos problemas operacionais e institucionais, existe uma percepção de que o ambiente econômico também impõe barreiras à fluidez das negociações. Esse eixo não assume o protagonismo discursivo observado na profissionalização, mas funciona como uma camada complementar que reforça a ideia de um mercado oneroso, pouco acessível e economicamente desbalanceado.

Por fim, a articulação desses enunciados constrói uma representação em que o

mercado de aeronaves usadas é percebido como carente de legitimidade, transparência e ordem, sendo os corretores enquanto figura simbólica central tanto o ponto crítico quanto a chave para sua transformação. O discurso sugere que melhorias institucionais, certificações profissionais e mecanismos de controle poderiam reorganizar o setor, devolvendo-lhe eficiência, confiança e previsibilidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tema é importante e requer uma abordagem multidisciplinar para entender melhor o setor. A representação social do mercado de aeronaves usadas no Brasil é um tema relevante e atual, que envolve aspectos econômicos, sociais e tecnológicos. É um tema pouco explorado na literatura, o que torna a presente pesquisa mais interessante. O objetivo da pesquisa foi atingido com excelência e buscou analisar o mercado brasileiro de aeronaves usadas identificando fatores que afetam sua dinâmica, tendências e desafios. A pesquisa conseguiu alcançar os objetivos e forneceu uma visão geral da representação social do mercado.

A pesquisa se justifica pela importância da temática, pois é importante para entender como os agentes do mercado percebem e se comportam em relação ao setor. Além disso, a pesquisa pode contribuir para a melhoria da qualidade das transações e aumentar a confiança no mercado. Com relação a metodologia utilizada, foi adequada ao trabalho. A pesquisa utilizou uma abordagem qualitativa com a realização de entrevistas com CEOs de empresas atuantes no mercado de aeronaves usadas no Brasil. A análise de dados utilizou corretamente a técnica de análise de conteúdo e a ferramenta EVOC.

A pesquisa sobre representação social do mercado de aeronaves usadas no Brasil concluiu revelou que os CEOs de empresas atuantes têm uma percepção complexa e multifacetada do mercado. O estudo identificou os principais eixos discursivos e representacionais que estruturam a percepção de mercado, incluindo a profissionalização de agentes, a regulação institucional, a condição econômica e a transparência e informações.

A pesquisa foi finalizada com a apresentação dos resultados e discussões dos principais achados. Os resultados da pesquisa demonstraram que os CEOs de empresas atuantes no mercado de aeronaves usadas no Brasil têm uma percepção centrada na segurança, manutenção e operação das aeronaves, e que consideram a profissionalização dos agentes e a regulação institucional como fundamentais para

melhorar a qualidade das transações e aumentar a confiança no mercado. Além disso, a condição econômica é considerada um fator importante que afeta o mercado de aeronaves usadas e a falta de transparência e informações é um dos principais desafios do mercado.

REFERÊNCIAS

BOEINGBRASIL. **Reciclagem de fibra decarbono das aeronaves**. 2020. Disponível em: https://www.boeing.com.br/content/dam/boeing/pt-br/sustentabilidade/airplane-composite-recycling_06-2020-convertido_port.pdf. Acesso em: 25 set. 2025.

BRASIL. ANAC – **Agencia Nacional de Aviação Civil. lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005**. Cria a agência nacional de aviação civil-ANAC e dá outras providências. Disponível em: [Lei nº 11.182](#). Acesso em: 20 abr. 2025.

BRASIL. **Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019**. Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras. Disponível em: [L13848](#). Acesso em: 21 abr. 2025.

BRASIL. **Registro Aeronáutico Brasileiro**. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeronaves>. Acesso em: 21 set. 2025.

BERTULUCCI, José Alberto Cesar. **Formação aeronáutica no Brasil: A segurança como princípio**. Doutorado em História da Ciência, 2023. Pontifícia Universidade Católica De São Paulo PUC-SP. Disponível em: [José Alberto Cesar Bertulucci.pdf](#). Acesso em: 22 abr. 2025.

CINTRA, NM, MACHADO, HC. (2016). A Representação Social dos Aspectos Comportamentais e Legais na Aviação Geral. **Revista Conexão Sipaer**, Vol. 7, No. 1, pp. 4-12. Disponível em: <http://conexaosipaer.com.br/index.php/sipaer/article/view/379/322>. Acesso em: 24 set. 2025.

FONSECA, Paulus Vinícius da Rocha. Embraer: um caso de sucesso com o apoio do BNDES. **Revista do BNDES**, junho 2012. Disponível em: <http://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/17642>. Acesso em: 19 abr. 2025.

FONSECA, Paulus Vinicius da Rocha. GOMES, Sérgio Bittencourt Varella. BARCELLOS, João Alfredo. **Empresas aéreas de baixo custo**, 2016. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/9954/2/BS%2044%20Empresas%20a%C3%A9reas%20de%20baixo%20custo_P.pdf. Acesso em: 25 set. 2025.

GAMA, Luciana Fraiha Henriques. SIMÕES, Paula Matos Marques. Caso A – Líder Táxi aéreo. 2012. Disponível em: [https://ci.fdc.org.br/AcervoDigital/Casos/Casos%202006/CF0601%20\(3\).pdf?Mobile=1&Source=%2F%5Flayouts%2F15%2Fmobile%2Fviewa%2Easpx%3FList%3D6beaddb7%2D4351%2D494c%2D9d58%2D6dc358918be9%26View%3Dbf7ddbda%2D36c4%2D452b%2D95db%2D51b60f87de4e%26RootFolder%3D%252FAcervoDigital%252FCasos%2](https://ci.fdc.org.br/AcervoDigital/Casos/Casos%202006/CF0601%20(3).pdf?Mobile=1&Source=%2F%5Flayouts%2F15%2Fmobile%2Fviewa%2Easpx%3FList%3D6beaddb7%2D4351%2D494c%2D9d58%2D6dc358918be9%26View%3Dbf7ddbda%2D36c4%2D452b%2D95db%2D51b60f87de4e%26RootFolder%3D%252FAcervoDigital%252FCasos%2)

[52FCasos%2B2006%26wdFCCState%3D1](#). Acesso em: 24 set. 2025.

GERALDES, Lucas Di Luccio. **Proposta de Modelo Financeiro para Empresa Aérea Regional Híbrida**/Lucas Di Luccio Geraldes—Rio de Janeiro: UFRJ/Escola Politécnica, 2018. xiii, 70p.: 29,7cm.

<http://www.repositorio.poli.ufrj.br/monografias/monopoli10024672.pdf>. Acesso em: 25 set. 2025.

GUIA MERCADO BRASIL DE HELICOPTEROS CIVIS. 2022. Disponível em: <https://abraphe.org.br/arquivos-pdf/revista-online/guia-helicopteros-julho-2022.pdf>. Acesso em: 23 set. 2025.

HENRIQUE, Heitor Esperança. Criação do Ministério da Aeronáutica do Brasil e suas primeiras atuações um contexto de guerra mundial. **Revista da UNIFA**, Rio de Janeiro, v.34, n.1, 2021. Disponível em: <https://revistadaunifa.fab.mil.br/index.php/reunifa/article/view/182> Acesso em: 19 abr. 2025.

IPEA, **Panorama e perspectivas para o transporte aéreo no brasil e no mundo**. 2010. Comunicados do IPEA. Série: Eixos do desenvolvimento Brasileiro. Disponível em: [Sem Título](#). Acesso em: 23 abr. 2025.

MACARTHUR, E. **Rumo à economia circular: fundamentação econômica e empresarial para uma transição acelerada**-Resumo executivo (nº vol. 1). Fundação Ellen MacArthur, 2012. Disponível em: <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/towards-the-circular-economy-vol-1-an-economic-and-business-rationale-for-an>. Acesso em: 25 set. 2025.

MIRANDA, Maria Bernadete. Aspectos Históricos da Aviação Civil Brasileira. **Revista Virtual Direito Brasil** – Volume 8 – nº 2 – 2014. Disponível em: <https://irp-cdn.multiscreensite.com/951f8786/files/uploaded/v82art5.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2025.

MIRANDA, Zil. **Sistema de inovação no setor aeronáutico: desafios e oportunidades para o Brasil**. 2016. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_sistoriais_miolo_cap4.pdf. Acesso em: 23 set. 2025.

PAYNE, N. **Pesquisa para identificar os tipos de tarefas de manutenção realizadas de memória por engenheiros aeronáuticos com licença B1 no Reino Unido e as razões para esse uso de memória**. Dissertação (MSC em Fatores Humanos e Avaliação de Segurança em Aeronáutica). Universidade de Cranfield, 2006.

PEDRO, Fátima A.; QUINTAIROS, Paulo C. R. **Uma organização pública de pesquisas e ensaios em voo gerando capital humano para o desenvolvimento do setor aeronáutico**. In: INTERNATIONAL CONGRESS ON UNIVERSITY-INDUSTRY COOPERATION, 4., 2012, Taubate. Disponível em: <https://www.lajbm.com.br/journal/article/download/190/106/561>. Acesso em: 25 set.

2025.

RABELLO, Bruno Coelho. MACHADO, Humberto César. **ANAC: A Burocratização Na Gestão Pública De Uma Agência Reguladora.** Pontifícia Universidade Católica De Goiás. 2015. 4º seminário pesquisar. Disponível em: <http://sites.pucgoias.edu.br/home/>. Acesso em: 21 abr. 2025.

ROSA, José Eduardo Fernandes; MATA Miguel Melo; SABINO, Diogo Ferreira; MACEDO, Paulo Luís Granja; MONTEIRO, Pedro Manuel Brito. **História da aviação: das primeiras ideias à primeira guerra mundial.** 2015. Disponível em: <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/563568428727971/Grupo%2015.pdf>. Acesso em: 21 set. 2025.

SANTOS, Eduardo Filipe Gregório dos. **Manutenção aeronáutica preditiva – procedimentos, técnicas e business models.** Dissertação de mestrado. 2019. Disponível em: https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/19019/1/master_educardo_gregorio_santos.pdf#:~:text=Como%20%C3%A9nicas%20de%20manuten%C3%A7%C3%A3o%20preditiva%20s%C3%A3o%20propostas:,estrat%C3%A9gias%20opportunity%2Dbased%20e%20on%2Dcondition%20de%20acordo%20com. Acesso em: 18 set. 2025.

SHARMA, Amit. **Análise das indústrias de fabricação de aeronaves da Índia e do Brasil e exame de seu estado atual pontos fortes e melhores práticas que podem ser adotadas para a autossuficiência na fabricação de aeronaves / Amit Sharma.** - Rio de Janeiro: ESG, 2024. Disponível em: [CAEPE.06 2024 TCC VC assinado.pdf](#). Acesso em: 19 abr. 2025.

SILVA, Odair Vieira da; SANTOS, Rosiane Cristinados. Trajetória histórica da aviação mundial. **Revista Científica Eletrônica de Turismo.** Ano VI- Número 11- Junho de 2009- Periódico Semestral. 2015.

SILVA, Vitor Pereira da. **Segurança de voo: a importância da manutenção de aeronaves.** 2020. Disponível em: <https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/bitstream/123456789/553/1/Vitor%20artigo%202020-12-09%20final%20Entregar.pdf>. Acesso em: 25 set. 2025.

TELLES, Marta Maria. **A construção da representação social de hierarquia na força aérea brasileira.** 2011. Tese de doutorado em Psicologia Social. Disponível em: <http://www.btdt.uerj.br/handle/1/15095>. Acesso em: 24 set. 2025.

VMR. Verificada Mercados Relatórios. **Insights de mercado de aeronaves usados.** 2025. Disponível em: [Tamanho do mercado de aeronaves usadas, desenvolvimento e previsão da indústria](#). Acesso em: 22 abr. 2025.



**Revista Brasileira de Aviação Civil
& Ciências Aeronáuticas**

ISSN 2763-7697

