

AEROBRASIL



O outro braço da Transbrasil

A Aerobrasil deu impulso para a abertura das primeiras linhas internacionais da Transbrasil e contribuiu para o sucesso das exportações brasileiras para o Oriente Médio.

Texto: Robert Zwerdling





Gianfranco Beting

O PT-TCN na fase final de cheque no hangar da Transbrasil em Brasília. Só faltava receber a pintura dos raios dourados sobre o estabilizador vertical de cor azul-marinho.

tenção aos setores competentes. A Arara Louca está na final para pouso e vai para o fox 071!" A fraseologia pode parecer um tanto quanto estranha para quem não conheceu de perto as atividades da Aerobrasil, a empresa subsidiária de carga da Transbrasil. O apelido carinhoso foi dado pelos funcionários de terra e pelos próprios pilotos a um dos Boeing 707 cargueiros que compunham a frota da empresa e ostentava um logo especial com as cores amarela e azul. "Não tive a intenção de criar uma pintura que recordasse uma arara, mas o apelido acabou pegando", recorda Gianfranco Beting, ex-vice-presidente da agência de publicidade (house agency) da Transbrasil, a Intermarket. A pedido do falecido presidente da companhia, Omar Fontana, Beting criou uma pintura especial para o PT-TCN, um Boeing 707-323C da Aerobrasil. O azul representava os oceanos que os aviões sobrevoavam, o amarelo-ouro, o mesmo da bandeira nacional, representava as riquezas transportadas, e os raios simbolizavam os quatro destinos internacionais da Aerobrasil: as duas Américas, o Oriente Médio e a Europa. "Apesar do sucesso, a pintura acabou sendo exclusiva do PT-TCN e apenas o símbolo da companhia, o losango colorido com os raios, foi aproveitado no resto da frota", recorda Beting. Apesar da vida relativamente curta – foi fundada em 23 de abril de 1980 e encerrou suas atividades em 1997– a Aerobrasil teve papel fundamental no processo da criação das primeiras linhas internacionais da Transbrasil.

No final da década de 70, Omar Fontana começou a estudar o lançamento de suas primeiras rotas para o exterior. Optou inicialmente por criar uma companhia aérea subsidiária não regular, desligada da IATA (Associação do Transporte Aéreo Internacional), que operaria vôos de fretamento cargueiros e que poderiam

posteriormente se transformar em linhas regulares para transporte de passageiros. Surgiu o nome da Aerobrasil, que realizaria sua estréia oficial quando a Transbrasil fechou contrato para realizar vôos de fretamento para a Engesa com a missão de transportar executivos e autoridades entre o Brasil e o Iraque. Tendo no seu controle de administração diversos empresários, entre os quais o próprio presidente da Engesa, a Aerobrasil logrou desde a primeira hora a preferência para a execução dos vôos fretados.



A Aerobrasil fez sua estréia quando a Transbrasil fechou contrato para realizar vôos de fretamento para a Engesa, com a missão de transportar executivos e autoridades entre o Brasil e o Iraque.

O PT-TYK recebeu pintura diferenciada e foi configurado como aeronave VIP, operando pela Aerobrasil de outubro de 1984 a junho de 1985.

O Brasil exportou grande quantidade de armamentos e blindados leves para o Iraque, quando o país esteve envolvido na guerra contra o Irã. Mais tarde, o movimento de exportação para o Oriente Médio também incluiria os veículos Passat da Volkswagen, os Tucano da Embraer e os frangos da Sadia. Para operar a linha VIP, a Transbrasil destacou alguns Boeing 727-100, sendo que o de matrícula PT-TYK recebeu pintura diferenciada: faixa azul-marinho na fuselagem, asas de cor azul-claro e cauda decorada com faixas azul, verde e amarelo. O PT-TYK operou pela Aerobrasil de outubro de 1984 a junho de 1985, quando foi substituído por aviões Boeing 707, que também receberam configuração executiva.

A operação cargueira da Transbrasil em rotas internacionais fora iniciada até mesmo antes do período de operação dos vôos da Aerobrasil para o Oriente Médio. A companhia havia arrendado em 20 de setembro de 1982 o Boeing 707-341C da Varig, matriculado PP-VJS, para operar vôos entre o Brasil e os Estados Unidos, o Canadá e Luxemburgo. Nessa época, o presidente Omar Fontana ainda não havia decidido se os aviões iriam operar com o logo da Aerobrasil. Acabou optando pela pintura padrão da Transbrasil, sendo que o diferencial ficou por conta da sigla "Cargo" inscrita na pintura do arco-íris no estabilizador vertical, seguindo os padrões adotados no B727-100 de matrícula PT-TCA.





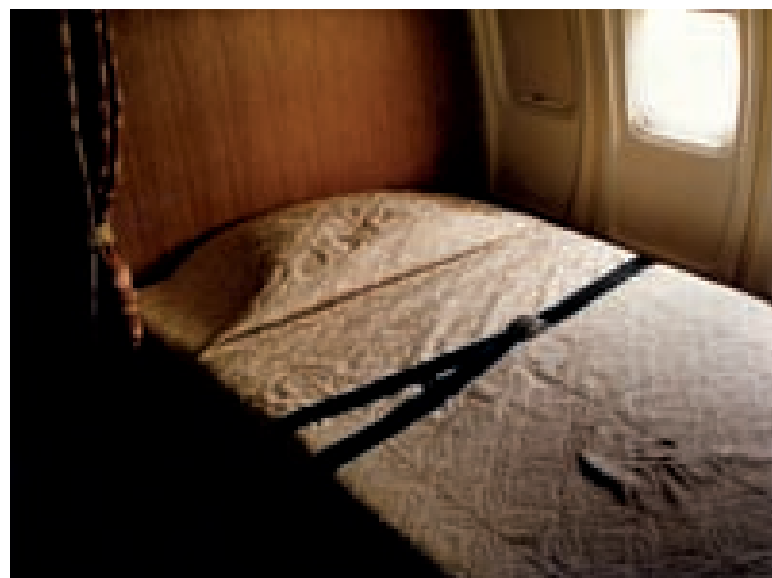
“Outro diferencial do PP-VJS para as outras aeronaves da Transbrasil é que este jato tinha barriga prata, já que a empresa acabou mantendo parte da pintura da Varig na fuselagem”, recorda Girceu Machado, ex-presidente da companhia cargueira. A tripulação técnica da aeronave era formada por pilotos e engenheiros de voo egressos da Varig e da Tap Air Portugal, que passariam a constituir mais tarde os primeiros tripulantes da Aerobrasil. Os vôos para os Estados Unidos tinham como destino final um aeroporto localizado em Long Island, ao norte de Nova York. A linha fez muito sucesso e ficou conhecida carinhosamente como o “vôo do orelhão”, já que, sem dispor de muita infraestrutura no local, os funcionários da Transbrasil corriam para um telefone público para ligar para a coordenação de vôos em São Paulo, avisando que o avião havia decolado. Após a devolução do PP-VJS ao final do contrato, que a Varig não quis renovar em setembro de 1984, a Transbrasil incorporou no dia 4 de dezembro daquele mesmo ano a aeronave PT-TCJ (ex-N707GB), que recebeu novo esquema de pintura com uma dupla designação na fuselagem: Transbrasil e Aerobrasil.

A Aerobrasil operou alguns Boeing com a barriga da fuselagem na cor prata, aproveitando o esquema do PP-VJS, o Boeing 707 da Varig arrendado entre 1982 e 1984.

No dia 20 de janeiro de 1985, o Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) foi inaugurado, permitindo que as companhias aéreas passassem a operar vôos domésticos e internacionais com aeronaves de maior porte a partir de São Paulo, já que a pista do Aeroporto de Congonhas não tinha comprimento suficiente e pavimento adequado para a operação de jatos mais pesados. Foi nessa época que Humberto Cerruti Filho, membro do Conselho Administrativo da Transbrasil, percebeu que o novo aeroporto

poderia favorecer a operação de mais alguns Boeing 707, que proporcionariam o aumento da oferta de assentos nos vôos domésticos da Transbrasil e de espaço nos vôos de carga da Aerobrasil. “O presidente Omar Fontana foi meio contra no início, mas acabou se convencendo quando viu que os aviões poderiam ser úteis nos vôos da Rede Postal Noturna dos Correios”, lembra Cerruti. Mas para operá-los desta maneira, transportando passageiros durante o dia e malotes postais durante à noite, os quadrirreatores deveriam ser conversíveis. O problema é que a Boeing nunca havia fabricado um modelo deste tipo. Cerruti decidiu, então, procurar ajuda de grandes empresas no exterior para elaborar o projeto

Depois do PT-TYK, a Transbrasil transformou alguns Boeing 707 para transporte de autoridades entre o Brasil e o Oriente Médio. Diretores tiveram o privilégio de usufruir de verdadeiras camas.



do primeiro B707 “Quick-Change”.

Mais nove quadrirreatores acabaram sendo incorporados à frota entre 1985 e 1987, sendo que apenas um deles não dispunha de porta lateral de cargas. Cerruti se reuniu inicialmente com os técnicos da Lufthansa para pedir a elaboração do projeto. Sem obter sucesso, viajou para Seattle (WA), nos Estados Unidos, para conversar diretamente com os engenheiros da Boeing, que acabaram indicando uma firma em Los Angeles (CA). Porém, logo foi descartada, já que pretendia cobrar 1 milhão de dólares para elaborar o projeto do “animal estranho”, como apelidaram os próprios americanos. Cerruti não se deu por derrotado e acabou viajando ao Texas para visitar as instalações da falida compa-



nhia aérea Braniff, onde acabou negociando a compra de jogos de poltronas e paletes. Voltou para o Brasil e se reuniu com os técnicos de manutenção da Transbrasil em Brasília (DF) para elaborar um projeto próprio. E deu certo. Conseguiram montar um sistema para que, em 35 minutos, o Boeing 707 fosse transformado de aeronave de passageiros num cargueiro com capacidade para acomodar 14 paletes. “Foi fácil no final das contas, já que o 707 não tinha galley central como acontecia nos Boeing 727”, lembra Cerruti. Três dos Boeing 707 passaram a voar na configuração conversível, com exceção dos jatos de matrículas PT-TCO e PT-TCM, que sempre voaram como cargueiros, atendendo aos fretamentos internacionais, as linhas da Rede Postal Noturna e de carga para Manaus (AM).

O Brasil exportou grande quantidade de armamentos e blindados leves para o Iraque através do transporte marítimo. Os Boeing fretados pela Engesa transportavam apenas autoridades e por isso foram configurados na versão VIP, com direito a serviço de open-bar.

A era dos quadrirreatores se prolongou até 1987, quando cinco jatos foram vendidos no exterior. Vale lembrar que o 707 acabou não sendo um avião muito bem aceito pelos passa-



Parte das aeronaves foi configurada com beliches, fazendo lembrar vagões de trem-leito.



geiros da Transbrasil, já que não possuía APU (Unidade de Força Auxiliar) e por isso a temperatura a bordo ficava muito alta quando os aviões estavam estacionados, principalmente nos aeroportos do norte e nordeste do país.

"Também na configuração passageiro, o avião tinha o peso vazio excessivamente aumentado, prejudicando seu desempenho econômico", destaca Girceu Machado. A Transbrasil acabou mantendo cinco Boeing 707 dedicados ao transporte exclusivo de cargas, dos quais três se acidentaram. No dia 21 de março de 1989, o Boeing 707 de matrícula PT-TCS caiu na aproximação final para a pista 09R do Aeroporto de Guarulhos, quando retornava do Aeroporto Eduardo Gomes, de Manaus (AM), matando seus três tripulantes técnicos. Nos outros dois acidentes, não houve vítimas fatais: o PT-TCO se acidentou na pista de Manaus em abril de 1987 e o PT-TCP, no mesmo aeroporto, em novembro de 1994. Os outros dois quadrimotores, o PT-TCN e o PT-TCM, ostentaram as cores da Aerobrasil até 1996, quando foram negociados junto à companhia brasileira Beta Cargo. A venda dos jatos foi o primeiro sinal de que a Aerobrasil não teria muito mais tempo de vida. A companhia deixou de operar oficialmente em fevereiro de 1997, enfraquecida pela concorrência de novas empresas cargueiras e pelas próprias tarifas de transporte de carga aérea, que caíram drasticamente na década de 90. Além disso, a maioria da carga exportada passou a ser transportada por um custo bem mais baixo nos porões dos widebodies Boeing 767-200/300 de passageiros da Transbrasil, que já ligavam com vôos regulares o Brasil aos Estados Unidos e à Europa.

Apesar do sucesso da pintura adotada no PT-TCN, apenas o símbolo da companhia, o losango colorido com os raios, foi aproveitado no resto da frota.

OS AVIÕES QUE NUNCA CHEGARAM

No final de 1988, a situação financeira da Transbrasil não era das mais confortáveis e o governo federal achou por bem assumir o controle da empresa. A intervenção durou um ano e neste meio tempo alguns negócios foram

fechados. Os 12 últimos Boeing 727-100 foram vendidos e a empresa recebeu sob forma de leasing nove aeronaves Boeing 737-300. Para a Aerobrasil, a grande novidade ficaria por conta da vinda de três Boeing 757-200F novos de fábrica. Os depósitos foram feitos e um dos aviões chegou a ser produzido, recebendo a matrícula PT-TDA. Mas, quando Omar Fontana retomou o controle da empresa, a encomenda foi cancelada. Um fato curioso a comentar foi o final trágico deste avião: o TDA era o Boeing 757 da DHL que colidiu em vôo com um Tupolev 154 da Bashkirian Airlines no dia 1º de julho de 2002. Outro registro é que o PT-TCS, o Boeing 707 que se acidentou em Guarulhos, foi o mesmo avião utilizado nas gravações do filme *Aeroporto 1970*.

A Aerobrasil também negociou o arrendamento de um Boeing 747SR-46 junto à companhia norte-americana Evergreen. O negócio não foi finalizado e o jato nunca chegou a ser entregue para a empresa, apesar de ter recebido uma pintura especial, lembrando as cores da Interbrasil Star, regional pertencente à Transbrasil, e a matrícula PT-TDE (ex-N478EV).



Jolo Carlos Barbosa

A pintura do PT-TCN trazia o azul, representando os oceanos que os aviões da Aerobrasil sobrevoavam, o amarelo-ouro, o mesmo da bandeira nacional, e os raios, que simbolizavam os quatro destinos internacionais operados pela companhia.

A linha cargueira para Long Island, ao norte de Nova York, ficou conhecida como o "vôo do orelhão".



Gianfranco Beiling

A Aerobrasil negociou o arrendamento de um Boeing 747SR-46, mas o negócio não foi finalizado. O Jumbo chegou a receber uma pintura especial, lembrando as cores da Interbrasil Star, e a matrícula PT-TDE.