Brasil

ABAETÉ LINHAS AÉREAS

www.abaete.com.br

A Abaeté Linhas Aéreas surgiu da Aerotáxi Abaeté, que foi criada em 1979. Tornou-se empresa regional em 1994, com base operacional no Aeroporto Luís Eduardo Magalhães (Salvador) e atuação exclusivamente no Estado da Bahia. Operando três turboélices EMB-110E Bandeirante, a Abaeté Linhas Aéreas transportou 4.052 passageiros em todo o ano de 2004, com aproveitamento de 39,96%. No primeiro bimestre de 2005 transportou 375 pessoas, com 31,77% de aproveitamento. Em carga aérea, transportou 36,42 toneladas em 2004 e 3 toneladas nos dois primeiros meses de 2005. Suas rotas atuais interligam as cidades baianas de Salvador, Guanambi, Bom Jesus da Lapa e Barreiras. Para 2005, a empresa pretende manter as linhas já existentes, enquanto aguarda definições do mercado de aviação regional. A Abaeté emprega 13 funcionários.

Frota Atual da Abaeté

Aeronave	Motores	Quant.
EMB-110 Bandeirante	2 P&W PT6A-27	2

Fábio Knoll

ABSA CARGO AIRLINES

www.absacargo.com

Empresa especializada em carga aérea, a Absa Cargo Airlines (antiga Absa - Aerolinhas Brasileiras S.A.) está sediada no Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), com filiais nos principais aeroportos do país, como Guarulhos, Galeão e Manaus.

Empresa regular de bandeira brasileira, a Absa Cargo Airlines opera em conjunto com outras companhias, em uma aliança operacional liderada pela Lan Cargo. Participam dessa operação conjunta a Mas Air, do México, e a americana Florida West, que usam os cargueiros da Lan Cargo nos Estados Unidos. A Lan Cargo possui 20% das ações com direito a voto da Absa e outros 70% do capital, configurando-se como sócia majoritária e principal parceira.

A Absa, que completou em junho passado dez anos de atividades, começou a operar utilizando um DC-8-71F em vôo charter. Com o crescimento dos negócios, foi homologada em novembro de 1999, pelo Departamento de Aviação Civil, como empresa aérea regular de bandeira e passou a operar vôos regulares cargueiros em 2001. Em janeiro de 2002, começou a utilizar um Boeing 767-300F. A empresa recebeu seu segundo Boeing 767-300F no início de agosto de 2005. O avião tem capacidade para transportar até 57 toneladas por viagem e está preparado para o transporte de produtos perecíveis, animais vivos e artigos controlados. O novo cargueiro foi comprado para a Absa pela Lan Cargo, em parceria de sete anos, renováveis por mais sete. O investimento no equipamento gira em torno de 85 milhões de dólares. A aeronave inaugura a nova identidade visual da Absa.

Em 2004, sob a coordenação da Absa Cargo, as companhias pertencentes à aliança transportaram, juntas, 91.175 toneladas de carga (exportação mais importação, com origem/destino Brasil). A empresa respondeu sozinha, em 2004, pelo transporte de 79.124 toneladas de carga, com faturamento bruto no ano de 2004 de quase 125 milhões de dólares. Para 2005, está previsto um incremento de 32% neste volume, o que totalizaria 166 milhões de dólares. No primeiro semestre de 2005 já foram transportadas pela aliança 77.626 toneladas de carga, 29% a mais que no mesmo período em 2004. Apenas a Absa foi responsável por 20.369 toneladas desse total (12% a mais que no primeiro semestre do ano passado). Segundo dados da Infraero e da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), a Absa transporta 19% de toda a carga aérea internacional no Brasil.

Ao todo, já contando a nova aquisição, são sete aeronaves na operação conjunta entre as quatro empresas transportadoras, todas com Boeing 767F, sendo cinco da Lan Cargo e dois da Absa. Em períodos de pico, são alugadas aeronaves da Atlas Air e da Gemini, ambas norte-americanas. Outra parceria é com a Lufthansa Cargo. A Absa possui um espaço para o transporte de carga nestas aeronaves, em uma parceria no sistema codeshare.

A meta da empresa, até o final de 2005, é aumentar sua participação nos mercados em que está presente, nas principais cidades do mundo, e estreitar relacionamento com as companhias aéreas com as quais mantém convênios de cooperação. A Absa pretende voar para Frankfurt em 2006. Na sede da Absa trabalham cerca de 300 funcionários.

Frota Atual da Absa

Aeronave	Motores	Quant.
Boeing 767-316F	2 GE CF6-80C2B7F	2*

*arrendados

AEROEXPRESS

A Aeroexpress encerrou as atividades em 2004.

AIR MINAS

A empresa possui um EMB-120 Brasilia e tem planos de receber um segundo avião do mesmo

Daniel Spat

tipo. Entretanto, a Air Minas está adiando o início de suas operações há dois anos e ainda não tem prazo para começar a voar.

Frota Atual da Air Minas

Aeronave	Motores	Quant.
EMB-120 Brasília	2 PWC PW118	1

Ricardo Hebmüller

APUÍ LINHAS AÉREAS

Pequena empresa de táxi aéreo e vôos sistemáticos com base em Manaus. Não evoluiu no último ano. Possui frota de seis EMB-110 Bandeirante, que nem sempre estão disponíveis para vôo. Opera atualmente para lauaretê, São Gabriel da Cachoeira e Manicoré.

Frota Atual da Apuí

Aeronaves	Motores	Quant.
EMB-110 Bandeirante	2 P&WC PT6A-27	3
EMB-110P1 Bandeirante	2 P&WC PT6A-34	2

ATA BRASIL

www.atabrasil.com

A ATA (Atlântico Transporte Aéreo) Brasil iniciou suas atividades em 1991 como Atlântico Táxi Aéreo, baseada em Recife e operando linhas sistemáticas. Transformou-se em linha aérea regular em 2001 e a sede mudou para Fortaleza. A empresa tem feito poucos vôos de passageiros sob a forma de fretamentos e cancelou depois esse tipo de transporte. No momento opera apenas duas aeronaves cargueiras (um Boeing 727-200F e um Boeing 737-200QC), pois o terceiro avião (Boeing 737-200) está preso pela Receita Federal desde que chegou ao Brasil, sem nunca ter voado. Seu único cliente são os Correios e todos os planos anunciados para a compra de novos aviões não se concretizaram.

Seu plano de ser uma low cost/low fare concorrendo com a Gol, segundo seu presidente, não passa de especulação, porque jamais recebeu seus aviões Boeing 757 e 737. Ainda assim, a empresa segue a receita de corte drástico de custos.

No momento, está servindo as rotas Goiânia/São Paulo/Goiânia e Campo Grande/Londrina/São Paulo/Londrina/Campo Grande e transportou um total de 2.455 toneladas em 2004 e 2.622 toneladas até junho de 2005. A ATA Brasil possui um total de 123 funcionários.

Frota Atual da ATA

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 727-224F	3 P&W JT8D-7A	1
Boeing 737-248C	2 P&W JT8D-9A	2

BETA CARGO

www.grupobeta.srv.br

A Beta Cargo foi fundada como Brasair na metade da década de 1990, ligando Campinas a Manaus com aeronaves Boeing 707-320F. Em 1996, ressurgiu com o nome Brazilian Express Transportes Aéreos e operando apenas uma dessas aeronaves. Atende hoje aos aeroportos de Guarulhos, Manaus, Brasília, Salvador, Recife, Viracopos e 950 cidades diretamente, combinando o modal rodoviário e aéreo com frota própria. A Beta representa o braço brasileiro para o transporte de cargas internacionais da Amazon Alliance, aliança estratégica que opera em quatro continentes. Participam dessa aliança grandes empresas internacionais de transporte aéreo de cargas, entre elas Fedex, American Airlines Cargo, Lufthansa Cargo, Avianca Cargo, Alitalia Cargo, Swiss Cargo, British Airways Cargo e South African Airways Cargo.

A Brazilian Express decidiu ainda unificar a marca do Grupo e de suas empresas, ressaltando a força do conjunto e facilitando a assimilação das marcas que, a partir de agosto de 2004, passaram a ser identificadas como Grupo Beta, Beta Cargo, Beta Agenciamento de Cargas e Beta Logística, e respectivas divisões, como Beta Rodoviário, além da Bex Encomendas Expressas.

A empresa transportou durante o ano de 2004 o total de 27.315 toneladas na rota Manaus/

Fábio Laranjeira

Guarulhos/Manaus e 35.571 toneladas na rota Porto Alegre/Guarulhos/Salvador/Recife/Salvador/Guarulhos/Porto Alegre. No período de janeiro a maio de 2005 a movimentação de carga foi a seguinte: 8.858 toneladas na rota Guarulhos/Manaus/Guarulhos, 1.951 toneladas entre Guarulhos/Salvador/Recife/Salvador/Guarulhos, 1.316 toneladas entre Manaus/Brasília/Guarulhos/Brasília/Manaus e, até abril, 9.666 toneladas na rota Porto Alegre/Guarulhos/Salvador/Recife/Salvador/Guarulhos/Porto Alegre. A taxa média de aproveitamento foi de 94%.

A previsão do Grupo Beta, que atualmente emprega 1.000 funcionários, é dobrar o faturamento em 2005, implementando rotas internacionais, renovando e acrescentando mais veículos terrestres à frota da Beta Rodoviário e continuando a investir fortemente em tecnologia da informação e treinamentos.

Hoje, a frota da companhia é composta por três Boeing 707F e um Douglas DC-8-73F. O DC-8F está equipado com turbinas CFM 56, com nível de ruído estágio IV, atendendo plenamente à legislação aeronáutica vigente. Segundo a empresa, a aeronave, além de possuir equipamentos mais modernos, é 25% mais econômica no consumo de combustível e com capacidade de transporte de carga de 8 toneladas a mais do que o Boeing 707F. A Beta já finalizou a negociação para a compra da segunda aeronave do mesmo tipo, que estará operando ainda este ano, além do início das negociações para um terceiro DC-8 cargueiro. A aquisição de novas aeronaves atende ao objetivo de ampliação de linhas no Brasil e à meta de atingir o mercado internacional. Além disso, pretende renovar todo sua frota de Boeing 707F até o final de 2006.

Frota Atual da Beta Cargo

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 707-351C	4 P&W JT3D-3B	1
Boeing 707-323C	4 P&W JT3D-3B	2
Boeing DC-8-71F	4 CFM56-2C1	1

Obs: uma aeronave encomendada

BRA TRANSPORTES AÉREOS

www.voebra.com.br

Empresa fundada em 1999 tendo como foco principal a realização de vôos charters, operava inicialmente com um Airbus A310. Mais recentemente, com o aumento das operações, optou por aeronaves de menor porte, do tipo Boeing 737, para diversificar sua atuação pelo país. Em 2004, a BRA realizou o transporte de aproximadamente 900 mil passageiros e, no primeiro semestre de 2005, embarcou cerca de 600 mil passageiros, com taxa de ocupação de 98%. Sua frota é composta por aeronaves Boeing 737-300, 737-400 e 767-300 e opera fretamentos para 35 cidades e mais quatro países estrangeiros (Chile, Portugal, Itália e Espanha). A principal parceira da companhia é a PNX Travel, além de operadoras internacionais. Em relação à temporada do ano passado, a empresa afirma ter tido um resultado 70% superior este ano.

Mas, apesar dos bons resultados como transportadora na área de fretamentos, a BRA tornou-se uma empresa regular, visando atender ainda melhor ao mercado e não acredita que haverá conflito dos vôos regulares com suas atividades charters.

Neste segundo semestre, a empresa, que tem aproximadamente 1.000 funcionários, deverá consolidar sua posição como companhia aérea regular e deverá receber mais dois Boeing 737-300 ainda em 2005. Novas rotas estão sendo autorizadas pelo DAC, entre elas operações no Aeroporto de Congonhas e prováveis linhas na ponte aérea Rio/São Paulo.

Frota Atual da BRA

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 737-3Q4/3M8	2 CFM56-3B2	3*
Boeing 737-341	2 CFM56-3B2	2*
Boeing 737-46B/4Y0	2 CFM56-3C1	1/2*
Boeing 767-33AER	2 P&W PW 4060	1*

*arrendados
Obs.: uma aeronave encomendada

CAPITAL LINHAS AÉREAS

Criada em maio de 2004, a Capital Linhas Aéreas, com sede em São Paulo, ainda não tem previsão para o início de suas operações.

CRUISER LINHAS AÉREAS

www.voecruiser.com.br

A empresa paranaense, sediada no Aeroporto de Bacacheri, em Curitiba, começou a operar em janeiro de 1996, na capital paranaense, como Cruiser Táxi Aéreo. Em 2001 a Cruiser Taxi Aéreo transformou-se em Cruiser Linhas Aéreas. O primeiro vôo regular aconteceu em junho de 2001, com destino a Pato Branco. Em novembro de 2004 a Cruiser recebeu a homologação definitiva de linha aérea regular.

Hoje, a Cruiser explora o mercado das regiões centro-oeste e norte, atuando nos Estados do Mato Grosso, Pará e Rondônia e voando para 12 cidades, ligando Cuiabá a Juara, Juína, Aripuanã, Juruena, Sapezal, Lucas do Rio Verde, Sinop, Guarantã do Norte, Novo Progresso, Itaituba e Santarém. Embora tenha começado suas atividades na região sul, foi a busca por novos mercados que a levou a acreditar no potencial de cidades do noroeste brasileiro que sequer tinham infra-estrutura para receber aviões de pequeno porte. Os resultados comprovaram que os investimentos valeram a pena.

A Cruiser Linhas Aéreas, que emprega 72 pessoas, em 2004 transportou 31.679 passageiros e no primeiro semestre de 2005, 13.847, com uma expectativa de fechar 2005 com 32.000 passageiros. No transporte de carga, a Cruiser transportou 84 toneladas em 2004. No primeiro semestre de 2005 foram 43 toneladas, com expectativa de fechar 2005 com 90 toneladas. Essas marcas foram atingidas com uma frota de três aeronaves, sendo dois Bandeirante (um EMB-110C e um EMB-110P1) e um Let 410 UVP E-20. A Cruiser passará a atender, também via Cuiabá, Rondonópolis, Barra do Garças, Rio Verde e Goiânia. Há ainda planos para o início do primeiro vôo internacional da empresa, ligando Cuiabá a Puerto Suarez, na Bolívia. Ainda este ano deverá chegar mais um Let 410 UVP E20 para ampliar sua frota, de uma encomanda total de quatro aviões. Estuda ainda a formação de parcerias com as empresas TAM e Gol.

Frota Atual da Cruiser

Aeronaves	Motores	Quant.
EMB-110 Bandeirante	2 PWC PT6A-27	1
EMB-110P1 Bandeirante	2 PWC PT6A-34	1
Let 410 UVP	2 WA M-601D	1

FLY LINHAS AÉREAS

www.voefly.com.br

Possui um único avião (Boeing 727-200) em sua frota. Realizou apenas um vôo em julho deste ano (fretamento) para Foz do Iguaçu e pretende se associar a um grupo para reiniciar suas atividades regulares.

Frota Atual da Fly

Aeronave	Motores	Quant.
Boeing 727-243	3 P&W JT8D-15A	1

GENSA - GENERAL SERVICES AVIATION

A Gensa encerrou atividades como empresa aérea regular em 2005.

GOL TRANSPORTES AÉREOS

www.voegol.com.br

A Gol, empresa que opera no conceito baixo custo/baixa tarifa, começou a voar em janeiro de 2001 e desde então padroniza sua frota com aeronaves Boeing 737 dos modelos 300, 700 e 800. Atualmente são 39 destinos no Brasil, cobrindo todas as capitais brasileiras, e um no exterior (Buenos Aires), operados pela empresa. A Gol, em 2004, transportou 9,2 milhões de passageiros e no primeiro semestre de 2005 foram 5,8 milhões.

Paulo Berger

São empregadas na empresa 3.600 pessoas (dados do primeiro trimestre de 2005). Transportando carga apenas nos porões de sua frota, a Gol transportou em 2004 um total de 18.000 toneladas e no primeiro trimestre de 2005 foram 6.000 toneladas.

O ano de 2004 foi muito favorável à empresa devido à abertura do capital na Bovespa e na Bolsa de Valores de Nova York e ao lançamento da primeira rota internacional (Buenos Aires). Em 2005, a Gol se beneficia com a expansão do mercado doméstico, paralisação da Vasp, o câmbio estável e o fim do codeshare TAM/Varig. As metas em 2005 são ampliar a frota e aumentar o número de destinos internacionais na América do Sul e manter o desempenho de 2004.

Em julho, a empresa anunciou a encomenda de 101 aeronaves 737-800 Next Generation da Boeing. A Gol dobrou, de 30 para 60, a quantidade de pedidos firmes, e ampliou de 33 para 41 o número de opções que poderão ser exercidas futuramente, totalizando 101 aviões. Os novos aviões começarão a ser entregues a partir de 2006. Hoje, a Gol, vice-líder no mercado brasileiro, tem uma frota de 36 aeronaves. Ainda este semestre a empresa receberá mais seis aviões, ampliando a frota para 42 aeronaves.

A empresa pretende estrear brevemente vôos para Montevidéu e Assunção. Para Santa Cruz de La Sierra, inaugurou recentemente quatro vôos semanais partindo de Campo Grande. Para a Gol, o início das operações regulares com destino à Santa Cruz de la Sierra demonstra o comprometimento da companhia em popularizar o transporte aéreo na América do Sul e oferecer, tanto aos bolivianos como aos brasileiros, a opção de viajar com as menores tarifas e um serviço de qualidade. As novas rotas dão continuidade ao processo de internacionalização da companhia, iniciado em 2005 com rotas para a capital argentina, e seguido pelo anúncio da criação de uma nova empresa, no mesmo modelo de custos e tarifas baixos, para atuar no México. No âmbito doméstico, a companhia inaugurou um vôo ligando São Paulo (Guarulhos) a Campina Grande, na Paraíba, com escala em Recife. No momento, a empresa não tem acordos de codeshare, somente estudos para realização de acordos interline de distribuição interna com algumas companhias aéreas internacionais.

Frota Atual da Gol

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 737-330/322	2 CFM56-3C1	1/ 9*
Boeing 737-7L9	2 CFM56-7B22	2*
Boeing 737-75B	2 CFM56-7B22	4*
Boeing 737-76Q	2 CFM56-7B22	2*
Boeing 737-7Q8	2 CFM56-7B22	1*
Boeing 737-76N	2 CFM56-7B22	10*
Boeing 737-7K9	2 CFM56-7B22	2*
Boeing 737-8BK	2 CFM56-7B26	2*
Boeing 737-8CK	2 CFM56-7B26	2*
Boeing 737-83N	2 CFM56-7B26	4*

*arrendados
Obs.: 101 aeronaves encomendadas

META - MESQUITA TRANSPORTES AÉREOS

www.voemeta.com

Companhia aérea regional com sede em Boa Vista e fundada em fevereiro de 1991, a Meta começou como empresa de táxi aéreo (Mesquita Táxi Aéreo) e, ao adquirir seu primeiro EMB-110 Bandeirante, passou a voar para linhas sistemáticas na região norte brasileira. Tornou-se, posteriormente, linha aérea regular (Meta Linhas Aéreas), em novembro de 1998, voando, além do Bandeirante, também o EMB-120 Brasilia. Atualmente, além de voar para quatro Estados brasileiros (Roraima, Amazonas, Pará e Amapá), a Meta realiza linhas internacionais, voando para o Suriname e Guiana Inglesa, países que fazem fronteira com a região norte do Brasil. A partir de sua sede em Boa Vista, opera como destinos nacionais para Macapá, Manaus, Parintins (durante a festa de Parintins) e, no Pará, para Altamira, Belém, Breves, Itaituba, Monte Alegre, Monte Dourado, Oriximiná, Porto do Móz e Santarém. Os destinos internacionais são Georgetown (Guiana) e Paramaribo (Suriname). A frota da Meta é composta por três aviões, sendo dois EMB-120ER Brasilia e um EMB-110P1 Bandeirante. A empresa continua em negociação para a aquisição de novas aeronaves Brasilia, porém, ainda sem previsão de finalização do negócio. No ano de 2004 a Meta transportou aproximadamente 38.000 passageiros, sendo que a ocupação média dos vôos chegou a 80% de aproveitamento.

A empresa emprega atualmente cerca de 150 pessoas e o treinamento de seu pessoal de vôo, que foi prioridade durante o ano de 2004, continua em 2005.

Aviação Comercial na América Latina

Ricardo Hebmüller

Frota Atual da Meta

Aeronaves	Motores	Quant.
EMB-110P Bandeirante	2 PWC PT6A-34	1
EMB-120ER Brasilia	2 PWC PW118	2*

*arrendados

OCEAN AIR

www.oceanair.com.br

A Ocean Air Linhas Aéreas já atuava como táxi aéreo desde 1998, para prestar serviços a empresas ligadas ao setor petrolífero na Bacia de Campos e, em 2002, passou a operar linhas regionais entre os aeroportos de Guarulhos, Santos Dumont, Macaé e Campos. Como empresa regional, logo começou a ocupar rotas descontinuadas por outras regionais, como a Rio Sul, por exemplo. A empresa, com sede em São Paulo, próxima ao Aeroporto de Congonhas, transportou em 2004 um total de 223.272 passageiros, com ocupação média de 50%. Em 2005, de 1º de janeiro a 31 de julho, foram 161.000 passageiros transportados.

A malha de rotas da companhia tem avançado bastante e hoje ela já atende às seguintes cidades brasileiras: Ribeirão Preto, São José dos Campos, São Paulo (Aeroporto de Congonhas), Sorocaba, São Carlos, Campos, Macaé, Rio de Janeiro (Aeroporto Santos Dumont), Ipatinga, Montes Claros, Curitiba, Cascavel, Chapecó, Criciúma, Videira, Porto Alegre, Rio Grande, Passo Fundo. Na região centro-oeste voa apenas para Brasília, mas já atinge vários destinos no Nordeste: Barreiras, Salvador, Vitória da Conquista, Lençóis, Petrolina, Recife, Juazeiro do Norte, Fortaleza, Parnaíba, Teresina, Aracaju, Maceió e Campina Grande. A Ocean Air mantém codeshare com a TAM, o que ajuda a melhorar a ocupação das aeronaves, mesmo diante de panoramas como o de 2004, quando os fatores negativos foram o aumento dos combustíveis e a baixa das tarifas. Outro fator positivo foi o crescimento da exportação de produtos ligados ao agronegócio, em regiões em que a Ocean Air tem forte presença, como Petrolina e Barreiras, além de municípios de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Este fato gerou um aumento considerável no aproveitamento dos vôos.

Há alguns meses a holding à qual pertence a Ocean Air adquiriu a Avianca, companhia nacional da Colômbia, com a qual a Ocean Air deverá iniciar codeshare brevemente. O grupo adquiriu 29 aeronaves Fokker F-100, que utilizará com o nome de MK-28 e que serão distribuídas entre a Ocean Air (dez aeronaves) e Avianca, WayraPeru e VipSA (as 19 restantes). A Ocean Air entrará, assim, na era do jato puro. Isso possibilitará operações em rotas mais longas entre capitais brasileiras. Além disso, as aeronaves EMB-120 Brasilia deverão ser substituídas por Fokker F-50, de maior capacidade.

A empresa, que tem como marca registrada uma frota com aeronaves de cores diferentes entre si, possui 483 empregados diretos.

Frota Atual da Ocean Air

Aeronaves	Motores	Quant.
EMB-120RT Brasilia	2 PWC PW118A	7
Fokker F-50	2 PWC PW125B	3

Obs: dez aeronaves encomendadas

PANTANAL LINHAS AÉREAS

www.pantanal-airlines.com.br

A Pantanal Linhas Aéreas também nasceu como táxi aéreo e tornou-se empresa regular, regional, em 1993. Hoje opera seis turboélices ATR-42, sendo quatro ATR-42-300 e dois ATR-42-320. Sediada em São Paulo, a empresa voa atualmente da capital paulista para as cidades de Bauru, Araçatuba, Marília, Presidente Prudente, Araraquara, Uberaba, Juiz de Fora e Mucuri. A empresa não tem novos planos definidos para este ano.

Paulo Berger

Frota Atual da Pantanal		
Aeronave	**Motores**	**Quant.**
ATR-42-300	2 P&WC PW120	6*
*arrendados		

PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS

www.passaredo.com.br

A Passaredo Transportes Aéreos pertence ao Grupo Passaredo, baseado em Ribeirão Preto, com mais de 26 anos de atividades no transporte rodoviário. A companhia aérea surgiu em julho de 1995, operando com uma aeronave do tipo Airbus A310 (fretamentos) e turboélices EMB-120 Brasilia. Anos mais tarde, se desfez do A310 e desistiu do segmento charter, passando a atuar apenas no segmento regional, operando com aeronaves Brasilia e mais tarde ATR-42, sendo que este último modelo foi devolvido meses depois. Há pouco tempo, a empresa passou por uma completa reformulação e voltou a operar apenas com seus Brasilia. Em 2004 transportou 24.065 passageiros, fechando o ano com uma média de ocupação de 34%. Em 2005 foram transportados 17.000 passageiros de janeiro até a primeira quinzena de junho, com uma ocupação média de 46%. Hoje a Passaredo está atuando nas cidades de Ribeirão Preto, Uberlândia, Goiânia e São Paulo (Aeroporto de Guarulhos) e, devido ao acordo operacional com a TAM, opera também nas cidades de Brasília e Campo Grande.

Após um período em que ficou sem voar para se reestruturar, a empresa retomou as atividades em março de 2004, ano em que enfrentou, como as outras regionais, problemas de custos devido à variação dos preços do combustível, o que dificultou seu planejamento anual, além da "guerra tarifária" das empresas chamadas grandes, prejudicial às empresas menores, que possuem um número menor de assentos para oferecer, linhas restritas e necessitam manter um yield mínimo para continuar no mercado. Mas a Passaredo mantém seus planos de crescimento, pois considera o mercado muito promissor, e deverá recolocar sua segunda aeronave Brasilia EMB-120 Advanced – ambas são próprias – em operação este ano, embora os destinos para onde esta aeronave irá voar ainda estejam em estudo.

Marcelo Magalhães

Frota Atual da Passaredo		
Aeronaves	**Motores**	**Quant.**
EMB-120ER Brasilia	2 PWC PW118A	1
Obs: uma aeronave encomendada		

PENTA - PENA TRANSPORTES AÉREOS

A Penta encerrou as atividades.

PROMODAL TRANSPORTES AÉREOS

A Promodal suspendeu temporariamente as operações.

PUMA AIR LINHAS AÉREAS

www.pumaair.com.br

A Puma Air Linhas Aéreas está em atividade regular de transporte aéreo de passageiros e cargas desde janeiro de 2002. Instalada com sede operacional e administrativa na capital paraense (Belém), a Puma Air opera hoje duas aeronaves EMB-120 Brasilia e um Cessna C208 Grand Caravan, com previsão de recebimento de mais dois Brasilia até o final de 2005 e dois para o ano de 2006. A empresa transportou em todo o ano de 2004 um total de 57.727 passageiros, com taxa de ocupação de 62%. Já no primeiro semestre de 2005 (até 31 de maio) foram transportadas 22.161 pessoas, com uma taxa de ocupação de 56%, mantendo excelente ocupação. Em carga, foram 181 toneladas transportadas em 2004, com ocupação de 3,5%, e no primeiro semestre de 2005 (até 31 de maio) a empresa transportou 116 toneladas (ocupação de 5,82%). As rotas realizadas pela Puma Air com a utiliza-

Fábio Knoll

ção dos turboélices Brasilia servem a 12 cidades em três Estados brasileiros (Pará, Amapá e Maranhão), sempre a partir de Belém. São elas Santarém, Itaituba, M. Dourado, Macapá, Oiapoque, Altamira, Oriximiná, Trombetas, Carajás, Imperatriz e São Luís.

Os planos da empresa, além de aumentar a frota, são de criação de novas rotas. A Puma Air continua a trabalhar juntamente com a Gol Linhas Aéreas no processo de integração de seus sistemas de reservas para que seja dado início ao codeshare entre as duas companhias. A Puma Air emprega hoje 76 funcionários e, entre as regionais, tem uma das mais perfeitas organizações e excelentes instalações.

Frota Atual da Puma

Aeronaves	Motores	Quant.
EMB-120ER Brasilia	2 PWC PW118	2
C208B G.Caravan	1 PWC PT6A-114A	1

RICO LINHAS AÉREAS

www.voerico.com.br

Fundada na década de 1960 como Táxi Aéreo Rondônia, a empresa chegou a transportar homens e equipamentos para a construção da Rodovia Transamazônica na década de 1970. Com a necessidade de operar aeronaves de maior porte como os DC-3 (foi a maior operadora comercial deste tipo de avião no Brasil) e atendendo às exigências do Ministério da Aeronáutica e do Departamento de Aviação Civil, o presidente da empresa fundou a Rondônia Indústria e Comércio. No início da década de 1980, as duas empresas uniram-se para proporcionar o nascimento da Rico Táxi Aéreo, de cuja base surgiu então a Rico Linhas Aéreas, dedicada a explorar o mercado amazônico, onde a aviação regional é muito importante. Homologada como empresa de transporte aéreo regular em novembro de 1996, passou a ocupar importante espaço no mercado regional do norte do país. Atualmente, a Rico é líder do mercado de transporte de passageiros no norte do país. No fim de 2003, incorporou dois Boeing 737-200 entre suas aeronaves. A empresa opera hoje três Boeing 737-200, dois EMB-120 Brasilia e quatro EMB-110 Bandeirante. As rotas se distribuem nos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima, Amapá e Pará. As rotas realizadas com os Boeing são as seguintes: Manaus/Tefé/Tabatinga, Manaus/Porto Velho/Rio Branco/Cruzeiro do Sul, Manaus/Boa Vista, Manaus/Santarém/Belém e, com aeronaves EMB-120, Manaus/Parintins/Itaituba/Santarém/Belém. No caso dos EMB-110, voam para Manaus/Maués, Manaus/Manicoré/Borba e Manaus/Coari. A Rico transportou em 2004 222.632 passageiros, com taxa média de ocupação de 67%. Apenas em janeiro de 2005, foram transportados 21.917 passageiros, com taxa de ocupação de 60%. O transporte de carga em 2004 atingiu 162.515 quilos, com uma taxa de aproveitamento da aeronave de 32%.

A Rico deverá brevemente acrescentar mais um Boeing 737 em sua frota e planeja ampliar a malha aérea, otimizando as operações com os Boeing, com aumento de freqüência e ligação de outras capitais, podendo inclusive haver extensão de vôos internacionais. A empresa estuda também a aquisição de três B737-300 e emprega atualmente 181 funcionários diretos.

Frota Atual da Rico

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 737-241	2 PW JT8D-17A	3
EMB-110E Bandeirante	2 PWC PT6A-27	2
EMB-110P1 Bandeirante	2 PWC PT6A-24	2
EMB-120RT Brasilia	2 PWC PW118	3
Cessna 208A Caravan I	1 PWC PT6A-11A	1

Obs: uma aeronave encomendada

SETE LINHAS AÉREAS

www.voesete.com.br

A Sete Linhas Aéreas, sediada em Goiânia, tem suas origens na Sete (Serviços Especiais de Transportes Executivos) Táxi Aéreo, fundada em

1976. Em 1980 a Sete contava apenas com uma sala de escritório no aeroporto Santa Genoveva em Goiânia. Em 1999 a empresa iniciou as operações de Linha Aérea Regular.

Em 2004 a Sete manteve uma taxa de ocupação média de 55,31%, tendo transportado 23.648 passageiros. Já no primeiro semestre de 2005 transportou 10.181 pessoas, com taxa de ocupação de 58,75%. O transporte de carga em 2004 foi muito significativo, com taxa de ocupação de 80,2% e mais de 2,5 toneladas. No primeiro semestre de 2005 já transportou 1.175 quilos de carga, com taxa de aproveitamento de 76,4%.

Atualmente mantém quatro vôos diários. A frota da Sete Linhas Aéreas é composta por cinco Cessna C208 Caravan e a empresa conta com uma equipe de 150 funcionários. Mantém acordo com a TAM na área de cargas e passageiros no Estado do Pará, ligando o mesmo ao centro-sul do país (Brasília, Goiânia, São Paulo e outros destinos), consolidando a posição no mercado no Estado do Pará. A estratégia da Sete está voltada para a implementação de novos equipamentos com maior capacidade de carga e passageiros (no momento se apresenta como opção o Brasilia, com negociação em andamento junto à Embraer) e a solidificação do transporte de passageiros, principalmente em localidades carentes do transporte aéreo, sendo as regiões de enfoque o Centro-Oeste e Norte, com destaque para a recente implementação da rota Belém/Imperatriz/Balsas.

Renato Salzinger

Frota Atual da Sete Linhas Aéreas

Aeronave	Motores	Quant.
C208B G.Caravan	1 PWC PT6A-114A	5

SKYLIFT AIR CARGO

A Skylift está temporariamente sem operar, pois seu único avião, o Shorts Skyvan, está sem voar e o Cessna Caravan foi devolvido ao arrendador.

Frota Atual da Skylift

Aeronave	Motores	Quant.
Shorts Skyvan SC-7	2 PWC PT6A-65AR	1

SKYMASTER AIRLINES

www.skymaster.com.br

Empresa brasileira especializada em carga aérea, a Skymaster foi fundada em abril de 1997. Sua matriz está localizada em Manaus e, além de São Paulo, possui terminais de cargas em Manaus, Brasília, Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza, escalas da Rede Postal Noturna.

A Skymaster transportou em 2004 quase 77.400 toneladas. Os números do primeiro trimestre de 2005 são 6.758 toneladas em janeiro, 7.359 toneladas em fevereiro e 7.105 toneladas em março. A taxa média de aproveitamento de todo o semestre alcançou 87,5%.

As rotas regulares operadas atualmente pela companhia são Guarulhos/Manaus/Guarulhos, Manaus/Brasília/Guarulhos/Rio de Janeiro (Galeão)/Salvador/Fortaleza, Fortaleza/Salvador/Rio de Janeiro (Galeão)/Guarulhos/Brasília/Manaus, Guarulhos/Salvador/Manaus/Guarulhos, Manaus/Guarulhos, Porto Velho/Cuiabá/Brasília/Salvador e Salvador/Brasília/Cuiabá/Porto Velho.

Em suas diversas rotas, a Skymaster Airlines transporta especialmente matéria-prima e componentes para a indústria eletroeletrônica, hortifrutigranjeiros e gêneros alimentícios em geral, peças automotivas, revistas, vestuários, brinquedos, CDs, DVDs, equipamentos eletrônicos, equipamentos de computação (como monitores), produtos de telefonia celular, antenas parabólicas e carga de valores (metais preciosos). Entre os planos da empresa estão a ampliação das rotas que hoje atendem às cidades de Salvador e Fortaleza para outros destinos no Nordeste, mantendo a rota São Paulo/Manaus/São Paulo e incluindo a rota São Paulo/Porto Alegre/São Paulo. No mercado internacional, a Skymaster estuda parcerias com empresas americanas, visando vôos para os Estados Uni-

Paulo Berger

dos da América, bem como para os hubs, hoje em desenvolvimento nas diversas cidades do Caribe.

A frota atual é composta de dois DC-8 63F e quatro Boeing 707F. A empresa está em fase final de negociações para trazer dois DC-10-30F, para o início do transporte internacional. A Skymaster emprega 282 funcionários.

Frota Atual da Skymaster

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 707-321C	4 P&W JT3D-3B	1
Boeing 707-338	4 P&W JT3D-3B	1
Boeing 707-369C	4 P&W JT3D-3B	1
Boeing DC-8-62-CF	4 P&W JT3D-7	1
Boeing DC-8-63-CF	4 P&W JT3D-7	2

TAF LINHAS AÉREAS

www.secrel.com.br/taf

A TAF foi fundada em 1957, como Táxi Aéreo Fortaleza, utilizando no início uma pequena frota de monomotores. Hoje, firma seu nome na história do transporte aéreo no nordeste do Brasil como a regional TAF Linhas Aéreas e conta com uma moderna frota de aeronaves, atuando em serviços de linha aérea regular, táxi aéreo e transporte de cargas.

Atualmente, a TAF realiza regularmente o vôo Belém/Macapá/Caiena (Guiana Francesa). Além disso, realiza vôos fretados. Em 2004, transportou cerca de 10.400 passageiros e, no primeiro semestre de 2005, 17.847 passageiros. Só em fretamentos, na última temporada de verão, foram mais de 8 mil passageiros.

Em 2004 a TAF transportou cerca de 16.251 toneladas de carga e, no primeiro semestre de 2005, 7.162 toneladas. A frota é composta por três aeronaves Boeing 737-200 (dois cargueiros e um para passageiros e carga no porão) e um Boeing 727-200F. Ela emprega 120 funcionários.

A TAF tem planos para fazer um codeshare com a companhia Surinam Airways para voar entre as cidades de Fortaleza e Paramaribo. Na área de carga, destaque para a prestação de serviços para os Correios, além dos planos de desenvolvimento do transporte de carga de porão, nos futuros novos vôos domésticos que pretende iniciar. A empresa pretende fazer também fretamento de carga com a aeronave Boeing 727-200F.

Frota Atual da TAF

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 727-228F	3 P&W JT8D-15	1*
Boeing 737-230/248C	2 P&W JT8D-9A	2*
Boeing 737-241	2 P&W JT8D-17A	1*
C208A Caravan	1 PWC PT6A-114	3
C208B G.Caravan	1 PWC PT6A-114A	1
EMB-110C Bandeirante	2 PWC PT6A-27	1

Obs.: uma aeronave encomendada *arrendados

TAG - TÁXI AÉREO GERAL

A TAG suspendeu temporariamente as suas operações.

TAM LINHAS AÉREAS

www.tam.com.br

A TAM, atualmente a principal empresa no transporte doméstico de passageiros no Brasil, surgiu como empresa aérea regular (regional) em 1976, embora já atuasse com táxi aéreo desde o ano de1961. O primeiro Fokker F-27 entrou em operação em fevereiro de 1980, ligando a cidade de São Paulo a São José do Rio Preto. Na mesma década, passou a operar o Fokker F-50 e, na virada para a década de 1990, incorporou os jatos Fokker F-100 à frota. No final da década de 1990 chegaram as primeiras aeronaves da Airbus (primeiro o A330 e depois os A319/320) e a empresa se expandir rapidamente, voando para o exterior e crescendo no mercado nacional. O compartilhamento de vôos entre a Varig e a TAM, em vigor desde março de 2003, foi encerrado em definitivo em maio de 2005.

Em 2004, a TAM transportou 13.522 milhões de passageiros. Segundo dados do DAC, em todo

Renato Salzinger

o primeiro semestre de 2005 foram 6.507.248 passageiros por quilômetro pago transportados nas linhas domésticas (68% de aproveitamento) e 2.045.607 passageiros por quilômetro pago transportados nas linhas internacionais (71% de aproveitamento). A TAM voa para 44 cidades no Brasil. Com os acordos operacionais, chega a 72 cidades diferentes do território nacional, para as quais opera em conjunto com cinco empresas regionais brasileiras, que são a Passaredo, a Ocean Air, a Trip, a Total e a Pantanal. Além de ampliar a malha com novos destinos, os acordos também incluem reforços nas freqüências já operados pela TAM, como Ribeirão Preto, Campo Grande, Aracaju e Natal. No mercado internacional, as operações abrangem quatro destinos: Miami, Paris, Buenos Aires e Santiago.

Na área de carga, a TAM Express, que utiliza as mesmas aeronaves para passageiros da frota da TAM, transportou 77.360 toneladas em 2004, tanto no mercado doméstico como no internacional, o que corresponde a um crescimento de 27,38% quando comparado a 2003. A frota atual da TAM é composta por seis Airbus A330, 35 Airbus A320, 13 Airbus A319 e 23 Fokker 100. A empresa mantém pedidos firmes para nove novas aeronaves Airbus A320 (a primeira de um lote de dez chegou em setembro) com entrega programada até 2008. Além dessas, a companhia também fechou este ano contrato para compra firme de mais 20 A320 com mais dez opções para a mesma família de aeronaves (inclui A320, A319 e A321). A empresa já recebeu um novo Airbus A330-200 e iniciou operações para Nova York. E assinou ainda um memorando de entendimento para a compra de oito dos novíssimos Airbus A350-900, além de sete opções. A TAM foi a primeira empresa aérea da América do Sul a assinar carta de intenção para o recém-lançado A350-900 e o A321, pertencente à família A320.

Os aviões da família A320 serão entregues entre o final de 2007 e 2010. As entregas do novo A350 deverão começar em fins de 2012 e eles serão colocados em operação na rede internacional da TAM, servindo Paris, Miami e Nova York. Além das parceiras regionais, a TAM tem parcerias com a American Airlines, Air France e KLM para o mercado internacional. A empresa pretende continuar investindo em frota, tecnologia, treinamento de pessoal e integração com a América do Sul por meio dos vôos já implantados, como os de Santiago, no Chile, de novos destinos no continente a partir de dezembro de 2005 e do reforço da malha integrada com a TAM-Mercosur. A TAM conta atualmente com cerca de 10 mil funcionários.

Frota Atual da TAM

Aeronaves	Motores	Quant.
Airbus A319-132	2 IAE V2524-A5	13*
Airbus A320-231	2 IAE V2500-A1	7*
Airbus A320-232	2 IAE V2527-A5	28*
Airbus A330-203	2 GE CF6-80E1A3	5*
Airbus A330-223	2 P&W PW4168A	2*
Fokker F-100	2 RR Tay 650-15	26*
C208B G.Caravan	1 PWC PT6A-114A	1*

*arrendados

TAVAJ LINHAS AÉREAS

A Tavaj encerrou as atividades.

TCB

A TCB - Transporte Charter do Brasil, empresa dedicada à carga aérea, está temporariamente fora de operação, recuperando um DC-8-50F, enquanto negocia o arrendamento de dois Boeing 707-320F.

TEAM TRANSPORTES AÉREOS

www.voeteam.com.br

A Team Transportes Aéreos iniciou suas atividades em 2001. A empresa começou as operações voando entre Rio de Janeiro e São Paulo e hoje, além de voar para Macaé, Angra dos Reis, Búzios e Parati, costuma voar para todo o Brasil, através de vôos de fretamentos. Este mercado vem, inclusive, aumentando bastante para a Team, empresa que já possui uma clientela grande e freqüente. Alguns fretamentos ocorrem periodicamente, tornando a Team a "transportadora oficial" de algumas bandas nacionais e de outros artistas brasileiros de prestígio.

No ano de 2005 foram transportados pela Team aproximadamente 24 mil passageiros. No primeiro semestre de 2005 já foram transportados 18.563 passageiros, obtendo uma taxa de ocupação de 88%, e a empresa prevê para 2005 um aumento para 30 mil.

A Team recebeu concessão para linha aérea regular. Operando duas aeronaves turboélices da fabricação theca Let-410UVP, a Team é tam-

bém a única oficina homologada para aviões Let-410 no Brasil e referência nas Américas para manutenção desses aviões. Está previsto que uma terceira aeronave do tipo comece a integrar sua malha aérea. A empresa não oferece o transporte de cargas, mas opera o Team Express, um serviço de entrega de pequenos malotes que foi criado em 2004 e está surpreendendo a empresa com o seu crescimento.

A Team participa do programa de integração aérea regional da Gol Linhas Aéreas, denominado Aeroconnect. Com um quadro de 60 funcionários, a empresa carioca tem planos de ter um adicional na sua frota de dois aviões e expandir suas rotas para Resende, São José dos Campos, Ubatuba e Santos.

Alexandre Polati de Carvalho

Frota Atual da Team

Aeronave	Motores	Quant.
Let 410 UVP	2 WA M-601D	2*

Obs: uma aeronave encomendada

TOTAL LINHAS AÉREAS

www.total.com.br

A Total foi fundada em 1988 como Total Aerotáxi e pertence ao Grupo Sulista desde 1994. Após um período sem voar regularmente, a empresa começou novamente nesse mercado em 2001 e desde então não parou de crescer. Com sede em Belo Horizonte, hoje a Total Linhas Aéreas atende 21cidades, divididas entre os Estados de Minas Gerais, Distrito Federal, Pará e Amazonas. No ano de 2004, atingiu a marca de 176.800 passageiros transportados em linha regular e 123.000 transportados em vôos fretados (para a Petrobras, bandas de músicas, times de futebol e outras empresas). A linha regular obteve uma taxa média de ocupação de 52% e os fretamentos, uma taxa média de 97%. Em 2005, até o mês de maio, foram transportados 190 mil passageiros, com 62% de aproveitamento. Em relação ao transporte de carga, foram 39.800 toneladas transportadas em 2004 e

17.500 toneladas nos primeiros cinco meses de 2005, com 62% de aproveitamento.

A Total possui parcerias com a Varig Log e Vianet, através do aproveitamento de carga. A empresa mineira tem se beneficiado do abandono das rotas de média demanda por parte das empresas maiores, bem como da política do DAC, desde 2003, de limitar a oferta, o que propiciou o fortalecimento das regionais para desempenharem seu papel, pois normalmente as rotas regionais não permitem muita competição. Tudo isso trouxe um significativo crescimento para a Total. A frota atual da empresa é composta por dez aeronaves ATR-42-300, dois ATR-72, dois ATR-42-500 e três Boeing 727-200F, sendo que estes últimos operam somente a Rede Postal Noturna dos Correios e fretamentos de cargas. Ela deverá receber mais um Boeing 727-200F, ainda sem previsão.

Outros planos futuros são os de consolidar o crescimento de 2004 e ampliar o atendimento para outras cidades do interior, em Estados como o Amazonas e Minas Gerais. A Total conta hoje com 428 funcionários e 134 estagiários e pretende ampliar a parceria que já mantém com a TAM.

Frota Atual da Total

Aeronaves	Motores	Quant.
ATR-42-300	2 P&WC PW120	8*
ATR-42-500	2 P&WC PW 127E	2*
ATR-72-212	2 P&WC PW 127F	2*
Boeing 727-223F Adv	3 P&W JT8D-15A	1*
Boeing 727-243F Adv	3 P&W JT8D-15	2*

Obs: * arrendados

TRIP LINHAS AÉREAS

www.airtrip.com.br

Com sede operacional em Campinas, a Trip Linhas Aéreas (ex-Transporte Regional do Interior Paulista), empresa que pertence ao Grupo Caprioli, começou a voar em 1998 e hoje realiza vôos regulares para 33 destinos brasileiros, nos estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Amazonas, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará e no

Thiago Mattar

Arquipélago de Fernando de Noronha.

O total de passageiros transportados em 2004 foi de 141.464, com taxa de ocupação média de 63%. Entre janeiro e maio de 2005, voaram pelas aeronaves da Trip 86.350 passageiros (com taxa de ocupação de 64,3%). A empresa ainda executa transporte de carga aérea postal entre as regiões centro-oeste e sudeste do país, utilizando aeronaves próprias e também Boeing 727-200 e 737-200 de terceiros. Foram 39.098 toneladas de carga transportada em 2004 (aproveitamento de 39%) e 23.311 toneladas nos primeiros cinco meses de 2005 (aproveitamento de 44%).

Dois grandes projetos foram realizados pela empresa em 2004: a homologação das oficinas de manutenção (RBHA 145), permitindo a manutenção não só das aeronaves próprias como também a prestação de serviços para terceiros, e a aprovação do DAC autorizando a empresa a voar com equipamento de médio e grande porte, impulsionado por motores a jato.

Em 2004 a Trip realizou um acordo com a TAM, para alimentação de vôos de longo alcance (feeder line), ligando pequenas e médias cidades aos grandes centros do país em conexões imediatas nos principais aeroportos brasileiros (Cuiabá, Curitiba, Manaus, Natal, Recife, Fortaleza e Viracopos). A Trip está bem posicionada no transporte de passageiro do ramo de agronegócios, onde atua há mais de três anos, especialmente nos Estados do Paraná, interior de São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Rondônia. Em 2005 avançou a malha aérea para o norte do país, incorporando 14 novas cidades do Amazonas. Com este investimento, a empresa une o sul ao norte do país. Para a expansão das atividades na área de encomendas, concluiu a implementação total do web de cargas.

Atualmente a empresa possui 120 funcionários diretos e 160 indiretos.

ADOTAMOS A PRÁTICA
DE MANUTENÇÃO PREVENTIVA
DAS MÁQUINAS.

Nicola Rutigliano, Coordenadora de ACE, Revisão Geral e Serviços de Reparo

Na Pratt & Whitney, trabalhamos para eliminar o tempo de inatividade. Analisamos cada peça para verificar os obstáculos que impedem a qualidade perfeita. Nosso objetivo? Criar um processo à prova de erros. Dessa forma, retornamos a peça ao cliente mais rapidamente – sempre. Funcionários da Pratt & Whitney. Impulsionando mudanças.

Pratt & Whitney
A United Technologies Company

www.pw.utc.com

Frota Atual da Trip		
Aeronaves	**Motores**	**Quant.**
ATR-42-300	2 P&WC PW120	4
EMB-120RT Brasília	2 P&WC PW118	1

Obs: duas aeronaves encomendadas

VARIG - VIAÇÃO AÉREA RIO-GRANDENSE

www.varig.com.br

Fundada em 1927, quando deu início à linha Porto Alegre/Pelotas/Rio Grande utilizando uma aeronave alemã Dornier Wal. Com o passar dos anos e com o crescimento sustentado, a empresa foi diversificando suas rotas domésticas e internacionais e agregando novos modelos de aeronaves. Na era a jato, passou a voar com os Caravelle, Boeing 707, Douglas DC-8, Douglas DC-10-30, Airbus A300B4, até chegar ao maior modelo, o Boeing 747 em 1981. Foi também uma das principais operadoras na América Latina dos jatos Boeing 737-200 e 727-100. Passou a modernizar a frota a partir dos anos 1990, com a chegada dos Boeing 767-200/300, MD-11 e mais recentemente dos Boeing 777-200.

A mais tradicional das empresas brasileiras em operação transportou (doméstico e internacional)

Daniel Spat

13.044.160 passageiros em 2004 e 14.951 milhões de passageiros/quilômetro no primeiro semestre deste ano. A taxa de ocupação em 2004 foi de 80% no internacional e 70% no doméstico. No primeiro semestre de 76%, somando-se os mercados doméstico e internacional. A Varig serve hoje 38 cidades no Brasil e 25 no exterior, nos quatro continentes. Mas com a sua participação na Star Alliance, aliança à qual aderiu em 1997, a empresa pode oferecer ao passageiro 795 destinos em 139 países. A Star Alliance reúne atualmente 16 companhias e, além disso, a Varig tem codeshare com as empre-

sas Alitalia, Mexicana e SAA.

No último trimestre de 2004 a empresa recebeu quatro Boeing 757-200 (ex-Iberia), equipamento inédito em sua frota e que substituiu os Boeing 737 em algumas rotas sul-americanas, inclusive implementando uma segunda freqüência semanal para Lima e tornando diários os vôos para Caracas. Mas a empresa deixou de voar para La paz, hoje operando apenas para Santa Cruz, na Bolívia.

A Varig pretende voar ainda para Munique no início do próximo ano e operar em sistema de codeshare para Pequim, com as empresas Lufthansa e Air China.

A empresa fechou o ano de 2004 com 11.456 funcionários e vive há alguns anos sua maior crise financeira. O compartilhamento de vôos entre a Varig e a TAM, em vigor desde março de 2003, foi encerrado em definitivo em maio de 2005.

Hoje, a Varig está em processo de recuperação judicial – medida que substituiu a concordata na nova Lei de Falências. A empresa já iniciou seu plano, elaborado juntamente com a assessoria do banco suíço UBS, da consultoria Lufthansa Consulting e da Fundação Getúlio Vargas. As mudanças previstas no plano incluem a redução de gastos em 168 milhões de dólares ao ano, ao mesmo tempo em que implementará medidas de gestão para permitir o aumento da receita anual (hoje 2,2 bilhões de dólares) em 307 milhões de dólares ao ano até 2010. O plano prevê enxugamento no quadro de funcionários, reduzindo o quadro atual de 12 mil pessoas, e os administradores da Varig estão propondo aos credores uma renegociação total da dívida e alongamento dos prazos de pagamento. Com relação à frota, existem planos para que a companhia mude de cinco famílias e sete modelos de aeronaves em 2006 para três famílias a partir de 2008. A empresa anunciou o cancelamento das rotas internacionais para Portugal e Japão.

Frota Atual do Grupo Varig

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 737-3K9/3M8	2 CFM56-3C1	6*/1*
Boeing 737-3Q8/341	2 CFM56-3B2	1*/6*
Boeing 737-3S1/3S3	2 CFM56-3C1	1*/ 2*
Boeing 737-33R	2 CFM56-3C1	2*
Boeing 737-33A	2 CFM56-3C1/B2	5*/5*
Boeing 737-3Y0	2 CFM56-3B2	1*
Boeing 737-4S3/4Y0/483	2 CFM56-3C1	1/1/2*
Boeing 737-5Y0/53A	2 CFM56-3C1	1*/5*
Boeing 737-5Q8/58E	2 CFM56-3C1	3*/1*
Boeing 737-7Q8	2 CFM56-7B24	2*
Boeing 737-85F	2 CFM56-7B27	2*
Boeing 757-256	2 RB211-535E4	4*
Boeing 767-341/375ER	2 GE CF6-80C2B6F	2*/1*
Boeing 767-3Y0ER	2 P&W PW4060	2*
Boeing 777-2Q8ER/236	2 GE GE90-76B/94B	2/2*
Boeing 777-222ER	2 P&W PW 4090	4*
Boeing MD-11	3 GE CF6-80C2D1F	6*
Boeing MD-11	3 P&W PW 4462	6*

*arrendados
Obs.: uma aeronave encomendada

Paulo Berger

VARIG LOG

www.variglog.com

A carga aérea teve início no Brasil com a Varig, em 1927. Hoje, a Varig Log, braço logístico da companhia rio-grandense, atende a cerca de 4.500 destinos no Brasil e 93 no exterior. A frota cargueira da Varig Log é atualmente composta por 15 aeronaves cargueiras, sendo três DC-10-30F, seis Boeing 727-200F, quatro Boeing 727-100F e dois MD-11F, recentemente adquiridos. Os MD-11 têm capacidade para transportar até 90 toneladas, 20 toneladas a mais que o segundo cargueiro mais importante da empresa, o DC-10-30F, além de serem aeronaves mais econômicas.

A Varig Log também utiliza toda a capacidade cargueira dos porões dos aviões de passageiros da Varig. Em 2004 a Varig Log transportou 132.970 toneladas de cargas domésticas e 171.679 toneladas de carga internacional. A Varig Log possui codeshare de carga com quase todas as empresas participantes da Star Alliance, aliança à qual a Varig está integrada, além de estar negociando com empresas asiáticas para iniciar a operação com a China ainda este ano. Em janeiro de 2005 a empresa transportou 9.327 toneladas de carga doméstica e 11.538 toneladas de carga internacional. O load factor em 2004 das aeronaves cargueiras foi de 74% e em janeiro de 2005 de 68%.

O principal plano é atingir um faturamento anual de 750 milhões de dólares até 2007. Para isto, a empresa está investindo em renovação de frota, como ocorreu com a aquisição dos dois primeiros MD-11F da América Latina, e a terceira aeronave chegará até o final do ano de 2005. Está prevista para 2006 a aquisição da quarta aeronave do mesmo modelo e, além disso, está começando a substituição da frota de B727-200F por B757-200F (freighters), pretendendo receber os dois primeiros no último bimestre de 2005 e mais dois no primeiro semestre de 2006. A Varig Log também tem planos para voar para Frankfurt e Milão.

Este ano, a Varig Log também estará começando operação cargueira duas vezes por sema-

na para Houston e aumentando as freqüências para a Europa e Los Angeles para quatro vezes por semana. A empresa pretende iniciar operações para a África do Sul duas vezes por semana. A Varig Log criou a Varig Log Trading para agregar serviços de comércio exterior para os clientes da empresa. Atualmente existem negociações em curso para a venda da empresa para um grupo estrangeiro. A companhia possui 1.388 funcionários, considerando Brasil e exterior.

Frota Atual da Varig Log

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 727-41F	3 P&W JT8D-9A	1
Boeing 727-173C	3 P&W JT8D-9A	1
Boeing 727-2A1F Adv	3 P&W JT8D-17	2
Boeing 727-2J7F Adv	3 P&W JT8D-15	1*
Boeing 727-243F Adv	3 P&W JT8D-9A	1*
Boeing DC-10-30F	3 GE CF6-50C2	3*
Boeing MD-11F	3 P&W PW4460	2*

*arrendados

VASP - VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO

Com situação ainda indefinida, a Vasp está sem voar desde janeiro de 2005 e sob intervenção desde março. Tem planos de voltar com suas operações ainda este ano ou início de 2006.

WEBJET

www.webjet.com.br

A Webjet, mais nova empresa low cost/low fare brasileira, iniciou as atividades em meados de julho de 2005, operando um Boeing 737-300 entre Rio de Janeiro (aeroporto internacional), Porto Alegre, Brasília e São Paulo (Guarulhos). Belo Horizonte e Florianópolis são os novos destinos já incorporados e os próximos destinos previstos para a malha aérea da companhia são Salvador, Recife e Curitiba. A empresa tem registrado bons resultados através da venda de bilhetes pela internet, sua principal proposta, mas já começou também a cadastrar agências de viagem em seu site. A ocupação da Webjet em julho foi de 45% e, em agosto, de 35%. O segundo Boeing 737-300 da empresa tem chegada prevista para breve.

Paulo Berger

Frota Atual da Webjet

Aeronaves	Motores	Quant.
Boeing 737-33A	2 CFM56-3C1	1

Obs: uma aeronave encomendada

Chile

AEROLINEAS DEL SUR

Aerolineas del Sur é o nome de fantasia da empresa Aerolineas Austral Chile S.A., sociedade constituída em janeiro de 2003 e que entrou em operação em 6 de dezembro último. A empresa é administrada por espanhóis, controladores do Grupo Marsans, da Espanha, e da Aerolineas Argentinas e que esperam já em seu primeiro ano de operação alcançar 25% do mercado chileno, com um investimento de 10 milhões de dólares. Sua rota inicial foi Punta Arenas/Santiago e espera manter altos níveis de ocupação com a ajuda das agências de viagem. Inicialmente os planos da empresa incluem chegar a uma frota de quatro 737-200 e um 747 ou Airbus A340.

Pelas estatísticas oficiais, em junho último a empresa tinha uma participação de 5,1% no mercado doméstico de passageiros com um total de 11.231 passageiros/quilômetro transportados, em sete meses de operação. Atualmente voa de Santiago para Antofagasta, Iquique, Puerto Montt e Punta Arenas e muito breve pretende passar a voar para Arica, Calama, Copiapó, La Serena, Concepción, Temuco, Valdivia, Osorno, Balmaceda e Puerto Natales. Também pretende voar para Buenos Aires, Madri e Miami e talvez até a Ilha da Páscoa. Com a utilização de aeronaves da Air Plus Comet, empresa espanhola do mesmo grupo, poderia chegar também a Paris, Londres, Roma, Milão, Zurique e Munique.