



Pierre Alain Petit

# Asas paraguaias no Brasil e no mundo

# LAP

Sucessivas crises, problemas crônicos e uma imensa vontade de permanecer no céu. Conheça a fascinante trajetória dos 30 anos de história das Líneas Aéreas Paraguayas e de suas operações no Brasil.

Texto: Gianfranco Beting



## Nasce a aviação comercial paraguaia

A aviação comercial no Paraguai começou pela PAS – Paraguayan Air Services, de vida curta, e pela LAPSA ou Lloyd Aéreo Paraguayo S.A. A PAS chegou a voar entre as principais capitais do Cone Sul e, para o norte, até Miami, Nova York e Toronto, utilizando um único DC-4 e um par de Curtiss C-46 Commando. Para o Brasil, eram três voos semanais. Faliu ainda em 1957, depois de enfrentar muitas dificuldades técnicas e, sobretudo, financeiras. Detalhe: foi estabelecida em parceria entre a Real Aerovias e investidores paraguaios. Sua sucessora foi a LAPSA, que operou seu primeiro voo com um C-46 em 24 de maio de 1961 na rota Assunção-Curitiba-Congonhas. Pouco tempo depois, a malha foi ampliada com a inauguração de serviços para Buenos Aires, Montevideu e a extensão da linha brasileira até o Rio de Janeiro.

Nessa época, o governo paraguaio resolveu criar uma empresa aérea estatal. Nascia ali a LAP – Líneas Aéreas Paraguayas. Fundada em 17 de novembro de 1962, a LAP ganhou o céu com três Convair 240, matrículas ZP-CDN, ZP-CDO e ZP-CDP. Em 20 de agosto de 1963, data oficial de fundação da LAP, dois serviços especiais, somente para convidados, partiram de Assunção. O primeiro decolou para Curitiba, São Paulo e Rio, operado pelo ZP-CDO. Os Convair levavam seis tripulantes, sendo três comissários e três tripulantes técnicos. Estavam equipados com 40 poltronas.

Voos comerciais e regulares mesmo só começaram em 18 de outubro. No rumo norte, o PZ402 saía às 6h00 de Assunção, fazia escalas em Curitiba e São Paulo e chegava ao Rio às 12h40, retornando de volta à base às 18h50 como PZ403. Eram duas frequências semanais nessa rota (terças e sábados), cinco para Buenos Aires e três para Montevideu.

A fundação da LAP colocou a LAPSA em maus lençóis. Ambas competiam em todas as rotas e a LAP, contando com apoio governamen-



Denis L. Camargo

tal, sempre levava a melhor. Depois de muito lutar, as linhas da LAPSA foram finalmente cassadas em 30 de março de 1965. A estatal LAP ficava com todo o céu paraguaio para si.

### Céu livre para crescer

A LAP consolidou suas operações. Tudo ia bem até o dia 26 de maio de 1967, quando o Convair ZP-CDP foi perdido em acidente no Aeroporto de Ezeiza, capotando e saindo da pista após pousar, felizmente sem deixar vítimas fatais. Com a frota diminuída, a malha de voos sofreu reduções nas frequências. Os voos para o Brasil, por exemplo, passaram a ser operados com apenas uma única frequência semanal. O acidente deixou clara a necessidade de ampliação e modernização da frota. Depois de um longo processo de avaliação, a LAP optou por aeronaves turboélices, de operação mais econômica. Adquiriu três Lockheed Electra usados da Eastern Airlines, configurados com 87 assentos

*Um dos Electra é visto taxiando em Congonhas, nos bons tempos quando o aeroporto era internacional mesmo.*

*Na pintura original, um dos três Convair da LAP é flagrado durante escala no Rio de Janeiro.*



Alberto Fortner

*Na imagem, o único Convair preservado pela empresa em frente aos seus hangares em Assunção.*

em classe única (ZP-CBX) e 84 poltronas nas aeronaves matriculadas ZP-CBY e ZP-CBZ. Levavam ainda oito tripulantes: três técnicos, três comissárias e dois chefes de cabine.

O trio de aeronaves passou por minuciosos checks D antes da entrega. Tripulantes e técnicos da LAP trasladaram as três aeronaves em 20 de fevereiro de 1969. No dia 26 entraram em operação regular, com três frequências semanais para São Paulo. Uma vez por semana, o voo prosseguia para o Rio, antes de retornar ao Paraguai. A escala em Curitiba foi abandonada com essa mudança de equipamento. Após a chegada dos Electra, um único Convair (ZP-CDO) foi mantido em operação, até o ano de 1973. Felizmente, essa aeronave histórica permanece até hoje preservada em suas cores originais, diante dos hangares da empresa em Assunção.

Outro veterano foi trazido para ampliar a frota: um DC-3 (ZP-CCG), que serviu exclusivamente na rota para Santa Cruz de la Sierra, Bolívia, inaugurada em agosto de 1970. O DC-3 e o Convair seriam também utilizados para a inauguração de novas rotas para cidades como Salta, Resistência e Jujuy, na Argentina.

### LAP na era do jato

O bom serviço prestado pelos Electra fez com que a LAP se firmasse no continente. Em março de 1977, o número de frequências semanais

para o Brasil já havia aumentado para cinco. Mas a empresa queria ir além, unindo o Paraguai à América do Norte e Europa. A companhia comprou dois Boeing 707-321B, usados, adquiridos diretamente da Pan Am.

O primeiro (ZP-CCE), de três que a empresa receberia, chegou à Assunção em 10 novembro de 1978. A configuração interna era de 12 assentos de primeira classe e 151 de econômica. Anos depois, seriam convertidos para classe única com 171 assentos.

Com a entrega dos 707, novas rotas foram inauguradas: em 16 de novembro de 1978, o voo PZ700/PZ701 (Assunção-Lima-Miami e retorno) e, em 16 de fevereiro de 1979, operou o primeiro voo PZ800/PZ801 entre Assunção, Rio de Janeiro e Madri, às terças e sextas-feiras no rumo norte, voltando à América do Sul nos dias subsequentes. Os Electra continuavam servindo o mercado de São Paulo, operando os voos PZ404/405 (ASU-CGH-ASU) às segundas, terças e quintas-feiras. Às sextas-feiras e domingos, os voos PZ404/405 prosseguiram até o Rio de Janeiro.

Os 707 também inauguraram voos sem escalas para Santiago do Chile. Em 24 de maio de 1980, um terceiro 707 (ZP-CCG) foi incorporado à frota. A partir de outubro desse ano, os 707 passaram a voar para São Paulo (Viracopos) às terças, quintas-feiras e sábados (PZ402/403), enquanto os Electra permaneceram em opera-

*A LAP utilizou o DC-3 em várias rotas pela América do Sul.*





ção para Congonhas com quatro frequências semanais (PZ404/405 às terças, quintas, sábados e domingos).

Nessa época, a Cidade Maravilhosa deixou de ser servida nos voos com destino para a Europa. Em compensação, Salvador entrou na malha da LAP a partir de 1981. Os voos que faziam escala no nordeste brasileiro eram o PZ800 (terças), prosseguindo para Madri, Bruxelas e Frankfurt; o PZ802 (quintas-feiras) para Bruxelas e Frankfurt; e finalmente, às sextas-feiras, o PZ804 operava Assunção, Salvador e Madri. Em setembro de 1982, a escala em Salvador foi substituída pela Veneza Brasileira, o Recife.

### Linhas Aéreas Pechincheiras

Em 1983, a LAP transportou 158.306 passageiros. A LAP contava com direitos de tráfego de Quinta Liberdade no Brasil. Traduzindo: ela podia vender passagens aéreas para brasileiros nos trechos entre o Brasil e a Europa ou Estados Unidos, sem necessidade de conexão no Paraguai. A LAP percebeu a oportunidade e começou a oferecer bilhetes a 800 dólares,

quando os menores preços das concorrentes superavam os 1.270 dólares. Não tardou muito e o mercado passou a fazer o chiste, dizendo que a sigla LAP deveria significar Linhas Aéreas Pechincheiras (ou Piratas). Assim, durante os anos 1980 e 1990, foi comum ver brasileiros embarcando para a Europa e Estados Unidos via Paraguai.

### Reequipamento forçado

Em 1º de janeiro de 1985, entraria em vigor uma norma técnica do FAA norte-americano, que, na prática, rezava que velhos Boeing 707 como os da LAP estariam tecnicamente proibidos de voar para os Estados Unidos, a não ser que fossem adaptados com silenciadores. A diretoria da LAP viu-se então obrigada a optar pelo abandono da rota para Miami (que respondia por 40% de sua receita) ou pelo reequipamento com aeronaves mais silenciosas. Em meados de 1984, a empresa comprou um DC-8-63 com hush-kits. A aeronave, matriculada ZP-CCH, configurada com 14 poltronas na primeira classe e 195 na econômica, chegou a Assunção em 31 de dezembro de 1984 e

*Visto em Assunção, por muitos anos o Electra foi o principal modelo da LAP.*



*Visto em Miami, o 707 foi a aeronave que efetuou os primeiros voos intercontinentais regulares da LAP.*

entrou em operação regular para Miami em 1º de janeiro de 1985.

Em 25 de janeiro de 1985, data de inauguração do aeroporto internacional de Guarulhos, a LAP concentrou todos os voos de Viracopos e Congonhas em GRU. A empresa passou a operar o PZ402/403 (ASU-GRU-GIG e retorno) às terças e quintas-feiras. Aos sábados e domingos, o PZ404/405 operava somente entre Assunção e Guarulhos, sem prosseguir para o Rio de Janeiro. A companhia crescia. Em 1986, voos para o México foram inaugurados: o PZ704, sem escalas entre as capitais dos dois países. Em 1987, voos para o Panamá foram inaugurados.

Em 1988, a companhia adquiriu um segundo DC-8. Desta vez, um modelo da série -61, de menor alcance. Matriculado ZP-CCR, logo ganhou o apelido de "Rambo" pela letra final. Segundo anedotas entre os pilotos da companhia, o apelido se devia ao fato de que era necessário ter a coragem de um Rambo para voar nessa máquina. O ZP-CCR havia sido incorporado para operar, sobretudo, nos voos para a Europa. Como o alcance da série

-61 era limitado, a LAP realizava escalas de reabastecimento em Tenerife antes de chegar a Madri. Em 25 de fevereiro de 1988, a empresa substituiu Tenerife por Dacar, no Senegal.

### Ventos de mudança no Chaco

Na noite de 2 de fevereiro de 1989, o general do exército paraguaio Andrés Rodriguez deu um golpe de estado, pondo um fim à ditadura do general Stroessner. Pouco tempo depois, as mudanças ocorridas no país chegariam à LAP. Auditorias realizadas deram conta de que havia funcionários demais (750) e qualidade nos serviços de menos. Incidentes operacionais começaram a acontecer em alarmante sucessão. Em março de 1989, o ZP-CCH sofreu uma pane hidráulica e saiu da pista de táxi em Assunção, atolando. Parecia ser um sinal de que, para a LAP, havia mesmo nuvens negras na proa. Um ano depois, o próprio ZP-CCH protagonizou um incidente bem mais sério: fez um pouso perfeito... no aeroporto errado! A tripulação somente percebeu

*Guarulhos, anos 1980: um clássico DC-8-63, ZP-CCH, nas cores da LAP, era sempre uma visão magnífica.*

*A chegada do primeiro 707 foi motivo de muita comemoração na sede da companhia.*



Robert Zwerdling





A LAP no auge. Anúncio publicado na revista Flap Internacional nos anos 1970/1980.

que havia pousado por engano em Conakry, Guiné Equatorial, ao invés de Dacar, Senegal, minutos depois de tocar em solo. Em 5 de abril de 1990, o ZP-CCR aquaplanou após pousar na pista 35 do Aeroporto de Ezeiza e saiu da pista, ficando bastante danificado. Em 28 de abril, outro erro de navegação na África foi protagonizado pelo ZP-CCH. O DC-8 invadiu o espaço aéreo da Argélia num voo com destino a Madri. Foi interceptado em voo e obrigado a pousar em Argel sob escolta de dois MiG-21. A LAP mostrava operacionalmente reflexos dos problemas administrativos que afligiam a companhia. Esses problemas sucessivos afugentavam cada vez mais os passageiros.

Paradoxalmente, a LAP, em princípios da década de 1990, ao mesmo tempo em que entrava numa série crise financeira, atingia seu apogeu operacional. Voava para São Paulo, Rio, Recife, Madri, Bruxelas, Frankfurt, Santa Cruz de La Sierra, Santiago de Chile, Buenos Aires e Miami. Um DC-8-62, matrícula N8974U, foi arrendado para substituir o Rambo, operando entre maio e setembro de 1990. Em outubro de 1990, outro DC-8, desta vez da série -71 (N8079U), foi arrendado, oferecendo maior capacidade: 12 assentos de primeira classe e 224 de econômica. Um segundo DC-8-71 (N8072U) seria incorporado em 1991, ao mesmo tempo em que dois dos 707 (ZP-CCE e CCG) foram desativados em meados de 1991. Ao final daquele ano, a frota da LAP contava com sete aeronaves, sendo dois 707, três DC-8 e dois veteranos Electra.

Apesar de tudo, a LAP ainda apostava



numa recuperação: para tanto, trouxe seu primeiro equipamento wide-body. Arrendou um DC-10-30 (N602DC), que realizou seu voo inaugural em 13 de junho de 1992 para Miami (PZ702), configurado com dez assentos de classe executiva e 280 em econômica. A chegada desse primeiro wide-body da empresa dava a falsa impressão de que a LAP progredia. Na verdade, o trijato seria mais um motivo para dor de cabeça. Em julho de 1992, durante um voo entre Madri e Assunção, quando encontrava-se a 35.000 pés sobre as Ilhas Canárias, subitamente o DC-10 estolou. O enorme trijato entrou num mergulho e, em seguida, em parafuso. Depois de perder mais de 15.000 pés, a tripulação conseguiu com muito esforço retomar o controle do trijato. A aeronave voltou à altitude de 31.000 pés e prosseguiu para As-

O DC-8 ZP-CCR: foi muito utilizado nas rotas da LAP para Europa e Estados Unidos.



O DC-10 foi o primeiro e único wide-body operado pela LAP.

sunção, onde pousaria quase 10 horas depois. Para incredulidade dos pilotos, constatou-se, somente após a chegada ao Paraguai, que o DC-10 havia perdido seus dois profundos, arrancados durante a difícil manobra de recuperação. Na prática, a conclusão do voo só se deu por um milagre aeronáutico. O evento foi amplamente divulgado pela imprensa local que, dias depois, teria outra má notícia para reportar, quando todos os pneus de um DC-8 estouraram durante um pouso em Dacar. Foi o que bastou para que um jornalista local saísse com mais um significado para as letras LAP: Latas Aéreas Perigosas.

Ao final daquele 1992, a dívida da empresa atingiu 23 milhões de dólares. Para permitir a continuidade dos serviços da companhia, o governo paraguaio aportou metade desse montante, dando novo fôlego à LAP. O ano chegava ao fim com apenas dois jatos em operação: o 707 ZP-CCF e o DC-8 ZP-CCH. O DC-10 N602DC estava retido em Miami por falta de pagamento. Esse empréstimo governamental permitiu o pagamento de dívidas e possibilitou que o DC-10 fosse liberado. O ano de 1992 fechou com 279.416 passageiros transportados, recorde histórico da companhia.

PP-VMX, apelidado de "Xuxa": foi arrendado à Varig, que cogitou de comprar a empresa.



Michel Ancaux via Antonio L. Sapienza



Coleção Flap Internacional

Como mostra o anúncio, o DC-10 foi o maior motivo de orgulho na história da LAP.

### Cai o pano

Em março de 1993, a LAP recebeu a penúltima aeronave que seria incorporada à frota: a British Aerospace cedeu um BAe 146-300 (ZP-CCY) sem nenhum custo para a companhia, por um período de três meses, tentando desta forma sensibilizar a diretoria da LAP para encomendar uma frota de aeronaves deste modelo. O quadrijato inglês foi colocado em serviço em 16 de março, cumprindo o PZ402/403 entre Assunção, São Paulo e Rio de Janeiro. O ZP-CCY foi devolvido ao final de maio de 1993. A LAP não quis ficar com a aeronave.

O governo paraguaio percebeu que a única saída para a LAP seria privatizá-la. O primeiro passo foi dado em 19 de fevereiro de 1993,

quando, por decreto, a empresa foi convertida numa sociedade anônima, adotando a designação oficial de LAPSA. Apesar disso, a companhia ainda perdia milhares de dólares ao dia. Medidas de emergência foram tomadas, que, de tão impopulares junto aos funcionários, levaram a uma greve geral. Varela pediu demissão e foi substituído pelo comandante Cramer, um veterano general da FAP e piloto da empresa.

Superada mais essa crise, a empresa tratou de arrendar um segundo DC-10-30 para suas rotas europeias. A aeronave, matriculada F-BTDB, foi recebida em 1º de julho. Novos pedidos de empréstimos foram feitos ao governo, que mais uma vez acedeu, evitando novamente a falência da companhia.

Nessa época, discussões com a Varig foram iniciadas. O governo paraguaio esperava que a Pioneira comprasse a maioria de suas ações. Na verdade, os contatos entre as duas empresas deram resultados, sobretudo, práticos: a Varig arrendou à LAPSA o terceiro DC-10-30 que voaria para a companhia – e que seria a última aeronave recebida pela empresa. Tratava-se do PP-VMX, apelidado de “Xuxa” pelos tripulantes paraguaios, em função da última letra de sua matrícula. Foi entregue à LAPSA em 30 de setembro de 1993 e no dia seguinte assumiu os voos para a Europa em substituição ao N602DC.

Com a utilização de dois DC-10, a LAPSA padronizou todos os voos para a Europa e Miami com o trijato. O 707 remanescente (ZP-CCF) voava somente para o Brasil e outros destinos na América do Sul, enquanto o derradeiro Electra (ZP-CBZ) ficava somente como aeronave reserva. A situação da LAPSA era praticamente insustentável. Dívidas não honradas com a GPA, proprietária do N602DC, impediam a aeronave de servir os voos para Miami: por decisão judicial o trijato seria confiscado caso operasse para qualquer aeroporto nos Estados Unidos. Para fazer caixa, nos últimos dias de 1993, a LAPSA decidiu colocar à venda o ZP-CCH, por 5 milhões de dólares.

Imagem rara do BAe 146 operando nas cores da LAP em Guarulhos.



Robert Zwerdling



Antonio L. Sapientza

O ano de 1994 começou com a eliminação de todos os voos para a Europa e a devolução do PP-VMX à Varig, o que correu em 27 de janeiro. O último DC-10 na frota, o N602DC, permaneceu operando para Miami, depois que a companhia conseguiu repactuar sua dívida com a GPA. Mas a LAPSA não teria muito mais tempo de vida. Atolada em dívidas superiores a 20 milhões de dólares, o governo paraguaio decidiu dar um basta. No dia 8 de março, o N602DC pousou em Assunção, procedente de Miami (PZ703), depois prosseguiu para Buenos Aires e retornou; o Boeing 707 ZP-CCF foi a São Paulo e Rio e retornou, operando o derradeiro PZ402/403; finalmente, o DC-8-63 ZP-CCH cumpriu o voo de ida para Santiago de Chile (PZ502). No retorno, operando o PZ503, ao se aproximar de Assunção, foi informado pela torre de que seria o último voo da história da companhia.

O comandante do DC-8 permaneceu alguns segundos sem responder. Então, com a voz embargada, solicitou autorização para

um último sobrevoo da capital paraguaia. Minutos depois, o velho DC-8 sobrevoou o Parlamento guarani, justamente onde, horas antes, o governo havia tomado a decisão de não conceder qualquer empréstimo adicional à companhia, provocando o fim de suas operações. Quando as portas do DC-8 se abriram, funcionários da LAPSA cercaram a aeronave. Expressões de absoluta incredulidade e choros sentidos marcaram os minutos finais dos 30 anos, seis meses e 16 dias de vida da LAP/LAPSA. Nesse período, a empresa transportou no total 3.818.903 passageiros, sem haver sofrido nenhum acidente fatal.

Novos donos, novas cores, novo nome: mudança total na velha e boa LAP.

### Fênix: surge uma nova LAPSA

Com os jatos da LAP melancolicamente estacionados no aeroporto de Assunção, o Paraguai agora dependia dos serviços de empresas aéreas estrangeiras para manter-se unido ao resto do mundo. O governo publicou um



Robert Zwerdling

Os A320 da LAPSA passaram a operar as rotas para o Brasil.

edital convocando interessados em adquirir o que restou da LAPSA. Quatro empresas fizeram propostas: a Vasp, a equatoriana SAETA, a Cargosur e um grupo sem relação anterior com aviação, o Sady Bazan Associados. A SAETA foi mais inteligente: cativou a opinião pública guarani, criando o consórcio Cielos de América, que incluía investidores paraguaios. A balança acabou pendendo a seu favor e o grupo arrematou em 5 de setembro de 1994 a LAPSA por 22.125.000 dólares. Ao final, 80% das ações foram adquiridas pelos ganhadores, ficando o governo paraguaio com os 20% restantes.

A primeira aeronave incorporada à nova empresa foi um A320-200, ostentando as cores vermelhas da LAPSA no lado esquerdo e as azuis da SAETA no lado direito. Pouco tempo depois, dois Boeing 737-200 foram recebidos. Em 7 de fevereiro de 1995, o ZP-CAB partiu às 10h30 de Assunção com destino a Buenos Aires, operando o voo PZ201 e levando 36 passageiros. A nova LAPSA estava de volta ao céu. Em 23 de junho, voos para o Brasil foram reiniciados, operados tanto pelos 737

como pelos A320. Eram quatro frequências semanais (PZ300/ PZ301). Pouco tempo depois, novos serviços foram criados, de maneira a integrar a malha da LAPSA com o sistema de rotas da SAETA. Assim, em 1º de agosto, um novo voo foi criado, unindo Assunção a Santiago, Guayaquil e Quito. Ao cabo do primeiro ano de operações, a LAPSA transportou aproximadamente 120.000 passageiros. Mas os resultados da empresa controlada pela SAETA não se mostraram suficientes para trazer retorno aos investimentos feitos.

### Um estilo de voar no Paraguai

A TAM já havia expandido suas operações para além das fronteiras brasileiras. A companhia do comandante Rolim era dona de uma pequena empresa aérea no Paraguai, a ARPA - Aerolíneas Paraguayas, e utilizava alguns Cessna Caravan em ligações domésticas e regionais. Mas o astuto Rolim tinha algo maior em mente. Quando soube que o controle acionário da LAPSA estava à venda, não pensou duas vezes: em agosto de 1996 a venda foi concretizada e a LAPSA mudou de mãos. Em 1º de setembro de 1996, o controle da empresa passou oficialmente ao Grupo TAM.

A TAM rapidamente imprimiu sua marca. Os Boeing 737-200 e A320 foram substituídos pelos Fokker 100 da empresa brasileira, com uma única alteração externa que identificava as aeronaves operadas pela TAM Mercosur: a incorporação das bandeiras dos seis países servidos pela empresa (Paraguai, Brasil, Uruguai, Chile, Argentina e Bolívia). Nos primeiros dias de operação, cinco Fokker 100 foram alocados para os voos da Transportes Aéreos del Mercosur S.A., designação oficialmente adotada, juntamente com o slogan: "La nueva línea aérea del Paraguay". Uma empresa saudável financeiramente, servindo seis países da América do Sul. A TAM Mercosur é hoje verdadeiro motivo de orgulho para o Paraguai.

As bandeiras de seis países identificam os F100 da TAM operados na divisão Mercosur.



Gianfranco Beiring

A LAPSA operou com um par de jatos 737-200 antes de chegar ao fim.



ABC Color via Antonio L. Sapienza