



Falta de recursos para incorporar novos aviões e dificuldades para cumprir cronogramas de treinamento de tripulantes e manutenção deixaram no chão duas companhias tradicionais da região amazônica: a Tavaj e a Penta Transportes Aéreos.

Ricardo Hebmüller

Texto: Robert Zwerdling

Fim de jornada

na Amazônia





Criada no Estado do Acre, a Tavaj operou inicialmente uma frota de cinco turboélices EMB-110. Em 1995, a companhia recebeu o primeiro Fokker F-27 MK600, colocado na ligação entre Rio Branco, Cruzeiro do Sul e Manaus.

é pobre em ligações por via aérea. Durante seus 23 primeiros anos, a Tavaj acumulou experiência, procurou aumentar a qualidade de seus serviços e passou a investir em manutenção para atender não só a suas aeronaves, mas as de outros clientes, especialmente os operadores de aeronaves da Embraer, já que se tornou uma das poucas oficinas homologadas pelo DAC para prestar manutenção em aviões EMB-110 Bandeirante na área da Amazônia Legal. Sua estrutura cresceu tanto, que não houve outra alternativa se não transferir suas instalações e a base operacional para o aeroporto de Rio Branco, na capital do Acre, que era melhor estruturado e tinha espaço disponível para a



A Tavaj recebeu dois Dash 8-200, que foram divulgados com bastante destaque nos anúncios promocionais da companhia, por serem aviões modernos e pressurizados.

Com a queda de uma aeronave Brasília na aproximação para o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, de Manaus, em maio de 2004, o então Departamento de Aviação Civil (DAC) decidiu intensificar as inspeções em empresas aéreas regionais, em especial, as que operavam na região amazônica, exigindo uma série de documentações que comprovassem que a manutenção e o treinamento dos tripulantes atendiam satisfatoriamente as normas. Na época, algumas delas, que já passavam por dificuldades financeiras, não tiveram outra alternativa se não encerrar suas atividades. Foi o caso, por exemplo, da Tavaj - Táxi Aéreo do Vale do Juruá Ltda.. Para ela, o que pesou foi a falta de um simulador de voo. Os vôos de recheque de tripulantes técnicos eram feitos no próprio avião e certamente algumas manobras mais perigosas deixavam de ser avaliadas. Os vôos em simulador só poderiam ser realizados na Holanda, trazendo consequentemente custos muito altos e impagáveis pela companhia.

A Tavaj foi criada no Estado do Acre, com a base de operações localizada na cidade de Cruzeiro do Sul, e tinha como objetivo principal atender a toda a região do extremo oeste do país, que era e ainda hoje

construção de novos hangares. Em pouco tempo, a Tavaj se tornou um nome de referência em transporte aéreo na região norte e não demorou muito para que seus administradores comesçassem a pensar em transformar a táxi aéreo em empresa de transporte regional. Depois de muitas consultas junto às autoridades aeronáuticas e do sinal verde do DAC, a empresa recebeu a concessão para operar linhas regulares em março de 1994, mudando sua designação para Tavaj - Transportes Aéreos Regulares S.A.

Inicialmente, sua frota era composta por cinco turboélices EMB-110 Bandeirante, sendo um do modelo C e quatro do tipo P1, e os primeiros vôos ligavam Rio Branco a Feijó, Tarauacá, Eirunepé e Cruzeiro do Sul. Os aviões voavam em média 7 horas por dia, com aproveitamento de 47%, um número muito bom por ser o primeiro ano de operações regulares da companhia. Nos primeiros nove meses de operações, a Tavaj voou 3.312 horas, sendo que dos 12.784.838 assentos/quilômetros oferecidos foram utilizados 6.045.755. Em 1995, a Tavaj viu seu percentual de tráfego crescer nada menos que 111%, tendo sua malha se ampliado substancialmente, principalmente com a chegada de mais dois Bandeirante e do seu primeiro Fokker F-27 MK600, recebido em agosto daquele ano e que seria colocado inicialmente na ligação entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul e numa nova linha regular para Manaus, no Estado do Amazonas. A vinda do Fokker foi inspirada no sucesso obtido pela TAM com a operação de dez aviões do mesmo tipo. E os próprios pilotos da Tavaj já faziam grandes elogios à aeronave, que na época tinha o apelido de "Jacaré". O primeiro avião veio da Inglaterra e pertencia à companhia Air UK. A matrícula que foi reservada pelo DAC foi PT-TVA e o traslado do avião para o Brasil foi uma aventura à parte. O custo para se colocar tanques de combustível extras para a travessia entre Dacar e Recife seria muito alto e a Tavaj optou por fazer uma rota via Pólo Norte. Foram pelo menos seis escalas técnicas, passando pela Groenlândia e pela América do Norte. Apesar de ser uma aeronave antiga, era muito robusta e atendia bem às necessidades da companhia para operação em algumas pistas despreparadas da região norte. Porém, o Fokker acabou apresentando alguns problemas de manutenção logo no início de operação e a Tavaj viu seu faturamento cair drasticamente com a parada do PT-TVA por um ano. O principal motivo foi a falta de recursos para pagar o

serviço de reparo executado pela Rolls-Royce em um dos motores do Fokker. Mas a companhia acabou sendo "salva pelo gongo" em 1996, quando a Bombardier contactou a Tavaj oferecendo quatro turboélices Dash 8.

A oferta foi irrecusável: além de serem aeronaves de nova geração, mais econômicas e confortáveis que o F-27, a fábrica canadense tinha oferecido um crédito de 60 milhões de dólares. O primeiro Dash 8 recebeu a matrícula PT-TV8 e foi entregue em dezembro de 1996. Em janeiro de 1997, chegou o segundo avião, matriculado PT-TVC. Ambos eram da série 200B – tinham a célula do Dash 8-100, mas eram equipados com motores do modelo PW 123 da série - 300, proporcionando mais potência para se operar no clima quente da Amazônia. Na época, a Tavaj decidiu configurar estes aviões com 29 assentos, apesar de poderem acomodar até 37 passageiros. O objetivo era conseguir captar os recursos de subvenção que o DAC pagava às companhias que operassem aviões de até 30 assentos. A Tavaj tinha um plano para operar uma frota de dez Dash 8-200, mas acabou vendo seu sonho ser destruído em 24 horas, quando houve a desvalorização cambial do real frente à moeda norte-americana no início de



A Tavaj precisou devolver seus dois Dash 8-200 (acima) em 1999, quando houve a desvalorização cambial do real frente à moeda norte-americana. A companhia recebeu, em seguida, um turboélice EMB-120 Brasília (à esquerda), negociado junto à Pantanal Linhas Aéreas.



1999. A companhia viu dobrarem seus custos para o pagamento do leasing das aeronaves. Não houve outra alternativa senão devolver os dois Dash 8, prejudicando mais uma vez a operação completa da malha de vôos da Tavaj que já atendia a pelo menos 31 municípios. O ex-presidente e fundador da Tavaj, José Idalberto da Cunha, chegou a viajar ao Canadá para negociar com a Bombardier, mas a redução dos custos de leasing oferecidos não seria suficiente para manter os aviões no Brasil. O presidente decidiu então captar recursos para investir na manutenção do PT-TVA e mantê-lo regularmente em vôo. A empresa passava por grandes dificuldades financeiras e, dos nove Bandeirante que ela tinha na frota naquele período, apenas cinco estavam voando.

A Tavaj chegou a operar um turboélice EMB-120 Brasília de matrícula PT-MFA, negociado junto à Pantanal Linhas Aéreas. Acabou voando apenas por dois anos, já que o mau estado de conservação das pistas onde o avião operava gerou altos custos de manutenção para a companhia, que se desfez do avião em 2001. No lugar dele, veio o PT-LAH (ex-TAM), Fokker F-27 da série MK200 que fora negociado com a empresa Jet Sul, de Curitiba (PR). Pouco tempo depois, esta mesma empresa repassaria para



a Tavaj um segundo Fokker, o PT-LAG, que também fora negociado com a TAM, mas que não chegou sequer a passar por Curitiba. Em 2002, a companhia acreana decidiu padronizar sua frota com os aviões da Fokker e retirou de serviço os EMB-110 remanescentes. Também transferiu sua base operacional para Manaus, de onde partiam vôos regulares para Cruzeiro do Sul, Belém, Tefé, Tabatinga, Eirunepé, Carauari e Tarauacá. E foi nesta última cidade que a Tavaj perdeu no dia 20 de outubro de 2003 o PT-TVA, que se envolveu num sério acidente, felizmente sem deixar vítimas entre os 20 passageiros e três tripulantes. Durante o pouso, a roda dianteira da aeronave se danificou numa irregularidade da pista, fazendo os pilotos perderem o controle direcional da aeronave,

Depois da devolução dos Dash 8-200, a Tavaj precisou investir pesado na manutenção de seu primeiro Fokker F-27, o PT-TVA, e mais tarde buscou mais duas aeronaves semelhantes na Helisul.



Ricardo Hebrüller

A Penta surgiu em 1995, operando inicialmente uma frota composta por dois Cessna 208B Caravan e dois EMB-110 Bandeirante. Mais tarde, incorporou três EMB-120 Brasília, porém, dois deles tiveram que ser devolvidos ao lessor na primeira crise econômica da companhia em 2001.



Rogério Santos

transporte de cargas e malotes do correio.

A Penta surgiu em 1995 a partir da companhia Pena Táxi Aéreo Ltda., de propriedade do empresário Cesar Pena Fernandes. Operando inicialmente com uma frota composta por dois Cessna 208B Caravan e dois EMB-110 Bandeirante, tinha como objetivo ligar sua base operacional, localizada no aeroporto de Santarém, a diversas cidades da região norte, especialmente aquelas localizadas no próprio Estado do Pará. Com o boom da economia, a Penta decidiu logo pelo aumento e modernização da frota, tendo adquirido em 1996 dois turboélices EMB-120 Brasília. O crescimento era justificável, afinal, em janeiro daquele ano, a companhia atendia a 14 cidades, com 652 passageiros transportados, e no mês de

que bateu a asa numa elevação existente na lateral do campo. A companhia fechou aquele ano tendo transportado 117.513 passageiros e 792 toneladas de carga.

ACIDENTE EM SANTARÉM MARCA O FIM DA PENTA

A Penta - Pena Transportes Aéreos decidiu suspender suas atividades no segmento de aviação regional e cargueira em janeiro de 2005, quando perdeu seu último bimotor Bandeirante num pouso forçado em Santarém (PA). Por se tratar de um vôo para transporte de malotes postais, a aeronave era ocupada por apenas dois tripulantes técnicos, que nada sofreram. De acordo com informações obtidas naquele aeroporto, o vôo na realidade era para ser o último da companhia, mas o que ninguém esperava é que acabaria terminando de maneira tão melancólica, com o avião escorregando de barriga pela pista e o som dos motores abafado pelo impacto das hélices com o solo. De acordo com a Infraero (Empresa de Infra-estrutura Aeroportuária), a Penta já não estava transportando passageiros e, nos últimos meses de operação, se dedicou a atender exclusivamente a contratos para





Oldemar Alves

Em 1999, a empresa também foi surpreendida pela maxi-desvalorização do real frente ao dólar e foi obrigada a devolver seus dois Dash 8-300 e cancelou o contrato de leasing de duas aeronaves Dash 8Q-400, que viriam configuradas para transportar 70 passageiros.

dezembro passou a atender a 20 cidades, tendo transportado 8.023 passageiros, ou seja, um aumento de 1.130,52%! O crescimento recorde não parou por aí. Estes números impressionantes acabaram levando a empresa a negociar em 1997 a vinda de mais quatro Cessna 208B Caravan, um EMB-120 Brasília e dois turbohélices De Havilland Dash 8-300, estes negociados diretamente com a fábrica canadense Bombardier. No ano seguinte, a Penta fechou o ano com 235 mil passageiros embarcados, 51% de aproveitamento e 34 cidades servidas. Os Dash (configurados para 50 assentos) foram introduzidos em rotas de alta densidade da companhia, incluindo as ligações entre Santarém e Manaus, Cuiabá, São Luís, Boa Vista, Macapá e Fortaleza. As duas unidades arrendadas receberam as matrículas PT-MPH e PT-MPI e foram apelidadas pelos pilotos de "Ice" e "Hot", devido às peculiaridades do sistema de ar condicionado – um esfriava demais e o outro ficava quente. Estas aeronaves vieram equipadas com tanques adicionais de combustível, o que ampliava para 8,5 horas a autonomia de voo.

A partir de 1999, a Penta começou a estudar a aquisição de um jato Embraer ERJ-145. Paralelamente, demonstrou interesse em negociar com a Bombardier a vinda de dois turbohélices do tipo Dash 8Q-400 (para 70 passageiros), com a primeira entrega prevista para o segundo semestre de 1999 e outra para o início do ano 2000. Com essas aeronaves, a companhia lançaria a chamada Rota Arco-Norte, que ligaria várias capitais brasileiras e algumas cidades de países vizinhos da América do Sul a vários destinos na Amazônia. Porém, seus planos foram por água abaixo. No final de 1999, a empresa foi surpreendida pela maxidesvalorização do real frente ao dólar,

que triplicou os custos para pagamento de leasing e seguro das aeronaves, pagos na moeda norte-americana. Logo no final de 1999, a Penta foi obrigada a devolver os dois Dash 8-300 e cancelou o contrato de leasing das duas aeronaves Dash 8Q-400. A frota ficou reduzida a dois EMB-110 P1, três EMB-120 Brasília e seis Cessna 208B Caravan. Apesar dos poucos aviões, em abril do ano 2000, a Penta ainda atendia a 32 cidades, incluindo duas linhas internacionais, para Paramaribo e Caiena, a partir de Belém, com escala em Macapá – a linha da Guiana Francesa dava certo fôlego para a companhia, já que servia de conexão para passageiros que pretendiam embarcar pela Air France na rota entre Caiena e Paris. E a Penta ainda mantinha uma ponte aérea



Apesar de já ter devolvido as aeronaves Dash 8-300 e cancelado a encomenda da série 8Q-400, a Penta ainda fez menção das aeronaves em alguns anúncios.

entre Santarém e Belém, operando dez frequências diárias. Contudo, as contas acabaram parecendo um pouco ilógicas aos olhos do DAC, que achou estranho a Penta conseguir manter tantas rotas com uma frota tão acanhada. A companhia acabou tendo as operações suspensas por ordem do departamento governamental, que constatou problemas graves de manutenção. Ficou parada vários meses entre o final do ano 2000 e o início de 2001, o que acabou gerando prejuízos vultosos para a empresa paraense. Voltou a operar ainda no primeiro semestre de 2001, mas acabou sendo obrigada a devolver dois EMB-120. Foi nessa época que a companhia entrou em conflito judicial com a Embraer na tentativa de manter uma das aeronaves em Santarém. E acabou conseguindo, não por ganhar a causa na Justiça, mas por ter depenado o avião, retirando equipamentos do cockpit, peças do motor e até o trem de pouso.

O avião EMB-120 Brasília remanescente acabou lançando o novo esquema de pintura da Penta, que trazia uma arara vermelha desenhada na deriva da aeronave. A novida-

O único avião EMB-120 Brasília (ao lado) que não foi levado pelo lessor em 2001 acabou lançando o novo e último esquema de pintura da Penta. Mais tarde, a arara vermelha também seria desenhada na deriva das aeronaves EMB-110 Bandeirante.

Ricardo Hebmüller



O último voo internacional da Penta, para Caiena, foi largamente divulgado.



Robert Zwerdling

de, contudo, não ajudou a melhorar os números da companhia. Em 2003, em 5.235 etapas, transportou 42.426 passageiros, ou seja, uma média diária de 129 passageiros. No início de 2004, a malha de vôos foi reduzida drasticamente e a Penta passou a atender a apenas dez cidades, localizadas em sua maioria no Estado do Pará. A companhia ainda manteve a linha internacional para Caiena e chegou a cogitar a vinda de um turbohélice ATR-42 para atender aos passageiros da Air France, mas o negócio nunca se concretizou. Nesse meio tempo, substituiu o único EMB-120 Brasília da frota por um outro oriundo da InterBrasil e repassou sete aeronaves Cessna 208B Caravan para a sua divisão de táxi aéreo. Nos últimos meses de vida, a operação de vôos da Penta ficou reduzida a apenas dois turbohélices EMB-110 P1.