

NORDESTE

O orgulho da Bahia

O nome da Nordeste Linhas Aéreas foi eliminado das aeronaves pertencentes ao Grupo Varig, mas jamais será apagado da memória de dirigentes e funcionários que trabalharam com garra para que a companhia superasse, nos seus 27 anos de vida, os altos e baixos da economia brasileira.

Texto: Robert Zwerdling





Gianfranco Beling

Nordeste
VARIG



Luis Veiga

Em setembro de 2002, o Grupo Varig anunciou várias mudanças dentro de sua estrutura organizacional com o intuito de reduzir custos e melhorar sua saúde financeira. Uma das novidades foi a unificação da sua malha de vôos com as de suas subsidiárias Rio Sul e Nordeste Linhas Aéreas, que permitiria ao setor de planejamento de rotas trabalhar com aeronaves de menor porte em vôos de baixa demanda e vice-versa, além de permitir a devolução de algumas aeronave às empresas de leasing. Paralelamente, o Grupo Varig passou a estudar uma nova identidade visual para as aeronaves, que culminou com o refinamento estético do esquema de pintura adotado desde 1996, com a ampliação da sigla Varig e a inserção do laço e do nome Brasil em dourado na parte dianteira da fuselagem. Outros dois testes chegaram a ser feitos pelo setor de Engenharia de Manutenção da Varig no Rio de Janeiro, inclusive com o lançamento de uma pintura que lembrava o esquema adotado em duas aeronaves da frota por ocasião da Copa do Mundo de 1998. Infelizmente, a mudança na identidade visual das aeronaves foi acompanhada pelo fim das logomarcas da Nordeste e da Rio Sul. A primeira a ser "riscada do mapa" foi a Nordeste Linhas Aéreas, que tinha como base operacional o Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhães, de Salvador (BA). A empresa que, em 2001 ganhou vários

A Nordeste manteve inicialmente uma pintura colorida, padrão adotado pela Transbrasil, que cedeu para a regional os cinco primeiros aviões EMB-110 Bandeirante.



É sempre tempo bom nos caminhos da NORDESTE

Antes da NORDESTE LINHAS AERÉAS, viajar para o interior era isso: um mundo de chão na estrada, poeira, neblina, sol, chuva, calor. Itô. Uma viagem que parecia não acabar nunca. E quanto cansaço! Nem curtir a paisagem você podia: oitô nas curvas ou tentando dormir numa poltrona de ônibus.

Nos aviões da NORDESTE LINHAS AERÉAS, tudo mudou de figure. É sempre tempo bom. O interior fica logo ali. Apenas um pouquinho de céu, alguns minutos de poesia de espaço... e você já está chegando. Despreocupado, descansado, tranqüilo para tratar de negócios ou simplesmente ver a família.

Quando viajar para qualquer cidade do interior, siga os caminhos da NORDESTE: um vôo tão simples, tão breve e tão seguro, que mal sabe, você já está chegando. Sem estradas, sem perigos de tráfego, sem curvas. Escolha hoje: o chão de estrada sem fim ou os seus tranqüilos da NORDESTE.

NORDESTE LINHAS AERÉAS REGIONAIS S/A
 Aproximando Pessoas e Transportando Progresso

Informações e vendas:
 SALVADOR: Rua Frei Henrique, 33 - Ladeira de Nazaré
 Salvador - 41028-230 - Fone: 324.1919
 BELO HORIZONTE: Av. Amazonas, 275
 Belo Horizonte - 31040-000 - Fone: 322.1000
OU NO SEU AGENTE DE VIAGEM

prêmios de marketing, tendo relançado a promoção de venda de espaços publicitários na fuselagem de aeronaves, foi resumida a um pequeno departamento dentro da Varig. Nesta edição de *Flap Internacional*, uma homenagem à história da Nordeste Linhas Aéreas, que nos últimos 27 anos prestou importantes serviços para o processo de integração da região Nordeste do país.

No dia 11 de novembro de 1975, o Ministério da Aeronáutica baixou o Decreto nº 76.590, criando o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (Sitar), que previa a divisão das operações regionais nas regiões sul,





Os pássaros da NORDESTE há muito já sobrevoam as montanhas de ferro das Gerais, os campos de café, o cerrado, os caçuzais. E pousam nas cidades mais importantes desta Minas que é o polo mais pujante do desenvolvimento brasileiro.

Agora, a NORDESTE escolheu Minas Gerais para sua primeira filial. E, assim, a NORDESTE se integra definitivamente no coração das Minas Gerais.

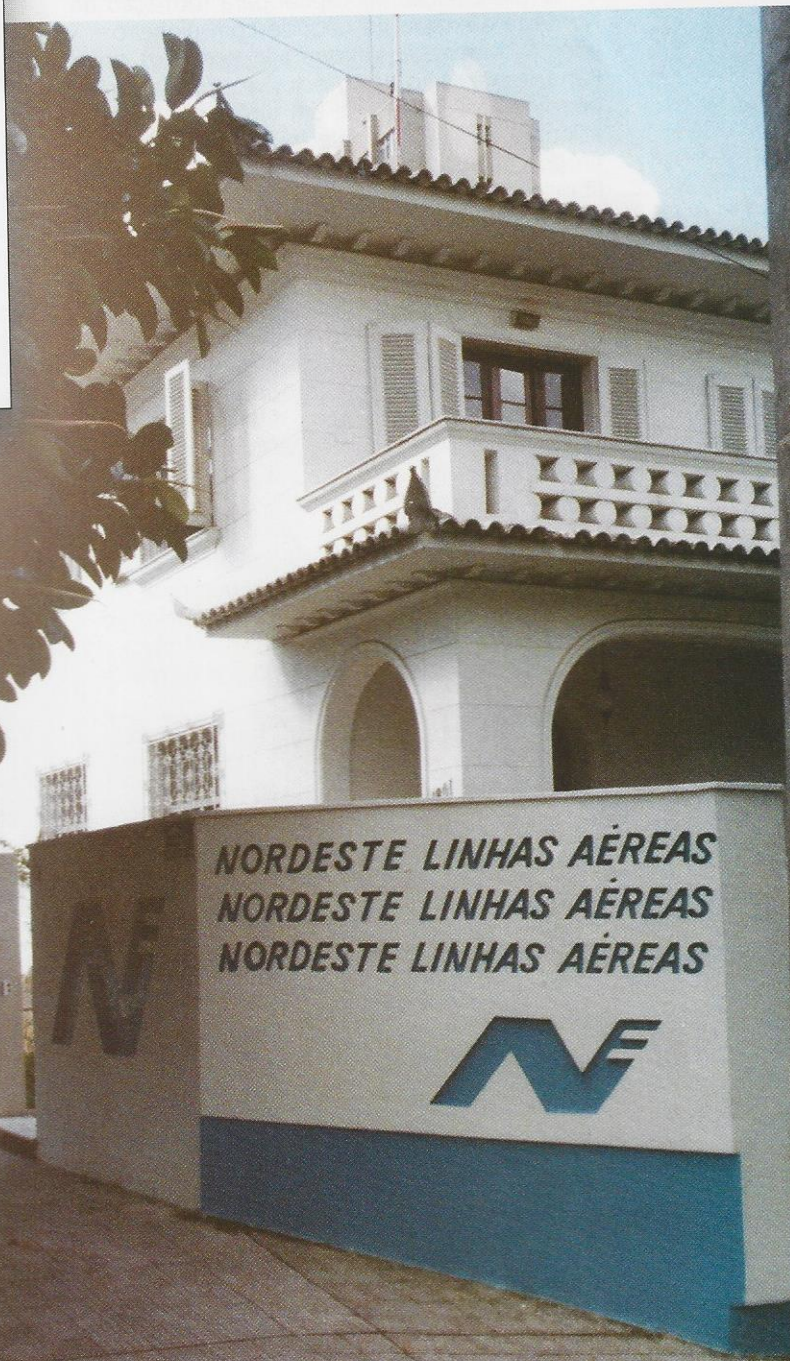
N^E NORDESTE LINHAS AÉREAS

Rua Rio Grande do Sul, 1.236 - Tels.: 337-1700 - 441-3322 - Belo Horizonte

A Nordeste foi autorizada a voar para alguns destinos no Estado de Minas Gerais, dividindo espaço com a Votec, que já operava com força no Triângulo Mineiro.

sudeste, centro-oeste, norte e nordeste entre cinco companhias aéreas. Também ficou determinado que o nível tarifário seria 20% superior ao aplicado pelas empresas aéreas nacionais (muitas linhas regionais seriam deficitárias e operadas por turboélices com menos de 30 assentos, de custos de manutenção mais elevados), além de estabelecer um fundo para suplementação tarifária correspondente a 3% incidente sobre as tarifas nacionais. A Vasp acabou entrando com participação na TAM, na época a Táxi Aéreo Marília, que assumiria a operação na região sudeste. Por sua vez, a Transbrasil cedeu cinco aviões Bandeirante para a Nordeste Linhas Aéreas, que seria fundada em 8 de junho de 1976, com iguais participações financeiras do governo da Bahia e da Votec, esta uma outra empresa regional que já estava se integrando

A primeira sede da Nordeste estava instalada num confortável casarão em Salvador.



ao Sitar para operar na região centro-oeste. Na época, o Ministério da Aeronáutica estipulou que uma companhia aérea não poderia ter mais do que um terço das ações ordinárias de uma regional, o mesmo acontecendo para o Poder Público, que também não poderia exceder a um terço. A emissão de ações preferenciais era permitida sem limite de propriedade. O ex-presidente da Transbrasil, Omar Fontana, procurou governadores de Estado na região nordeste para formar a nova regional e a Bahia se interessou de imediato. O secretário dos Transportes do governo de Estado, Wellington Figueiredo, ficou muito entusiasmado com a chamada aviação de terceiro nível e já estava estudando a possibilidade de criar uma companhia aérea regional para atender à população baiana.

O governo da Bahia acabou confirmando a sua participação no capital para formação da Nordeste e entrou no negócio com dinheiro vivo. A Transbrasil, por sua vez, cedeu os cinco Bandeirante, cujo valor inclusive excedia um pouco a participação de um terço. E o terceiro acionista foi a Votec, que foi financiada pelo próprio Estado baiano através do Desenbanco (Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia), uma vez que não havia na época outros empresários ou companhias querendo participar na empresa – a Votec teria cinco anos para quitar sua dívida. O Conselho de Administração da Nordeste Linhas Aéreas teria a participação de seis integrantes, sendo dois de cada sócio. Logo que foi formado, o Conselho elegeu a primeira diretoria executiva da Nordeste, cujo cargo de presidente foi ocupado pelo engenheiro Ivan Simões, na época o chefe do Gabinete da Secretaria dos Transportes do governo da Bahia.

Inicialmente, os cinco aviões operaram com uma pintura híbrida, mas com o nome da nova empresa, mas mantendo o esquema colorido da Transbrasil. E foi a própria empresa de Omar Fontana que transferiu para a Nordeste



Carlos A. Spagat

algumas linhas regulares, as primeiras que operaram com o designativo da nova empresa: Salvador (BA)/Petrolina (PE)/Recife (PE)/João Pessoa (PB); Fortaleza (CE)/Juazeiro do Norte (CE)/Paulo Afonso (BA)/Salvador (BA); Salvador (BA)/Ilhéus (BA)/Nanuque ou Almenara (MG)/Belo Horizonte (MG). Estas eram as linhas básicas da Nordeste, sendo que a tradicional era a ligação Salvador (BA)/Bom Jesus da Lapa (BA)/Barreiras (BA)/Brasília (DF). Apesar do Sitar estabelecer que a operação de cada companhia regional seria restrita a uma região, a Nordeste foi autorizada a voar para alguns destinos no Estado de Minas Gerais, dividindo espaço com a Votec, que já operava com força no Triângulo Mineiro.

O DAC exigia que uma regional tivesse o capital mínimo integralizado de 55 mil OTNs e uma frota composta por oito aviões. "Era o modelo que viabilizaria uma regional, de acor-

A Nordeste perdeu alguns Bandeirante, entre eles o PT-TBB, que se chocou contra o Morro Taquari durante a aproximação, em Guanambi (BA), matando dois tripulantes e dez passageiros.

Numa jogada de marketing, a companhia passou a voar com a sigla NLA, desvinculando o nome Nordeste dos aviões.



Carlos A. Spagat



ISTO É PORTO SEGURO.



ESTE É O AVIÃO DA NORDESTE.

TODOS OS DIAS ELES SE ENCONTRAM EXATAMENTE A MESMA HORA.

Diariamente a Nordeste viaja a Porto Seguro, partindo de Salvador, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Otimo pra quem quer ficar ou apenas resolver negócios na cidade. Ela vai voando pra manter a pontualidade.

E além de passageiros, a Nordeste transporta cartas, carga e desenvolvimento para uma grande região do país. Não perca a hora. Reserve logo sua viagem a Porto Seguro, pela Nordeste.

VIAJE NA HORA E NO TEMPO CERTO.

NORDESTE LINHAS AÉREAS
 APROXIMANDO PESSOAS E TRANSPORTANDO PROGRESSO.

Se quiser saber quem é a Nordeste Linhas Aéreas... Olhe para o céu



A Nordeste Linhas Aéreas atende atualmente, com vôos diários, 23 cidades, interligando-as a/ou ligando-as aos seus pólos sócio-econômicos, respectivamente, Teresina, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Brasília, Belo Horizonte, Vitória, Rio de Janeiro e São Paulo. No segundo semestre de 1988 obteve, entre todas as 9 empresas aéreas, nacionais

e regionais, o primeiro lugar em regularidade (99%) e pontualidade (92%).

Mais de 33 localidades já se habituaram, portanto, às alturas que a Nordeste alcança, pontualmente, e com inteira segurança.

Entfim, se você quiser saber quem é a Nordeste... Olhe para o céu. Afinal a Nordeste vive voando.

Belo Horizonte: (031) 441-7233
 Brasília: (061) 248-6918
 Fortaleza: (085) 234-5051
 Natal: (084) 221-3139
 Recife: (081) 341-3187

NORDESTE LINHAS AÉREAS
 VOANDO COM VOCÊ

Rio de Janeiro: (021) 220-4366
 Salvador: (071) 244-7755
 São Paulo: (011) 241-8387
 Teresina: (086) 225-2835
 Vitória: (025) 227-4468

Outra das inúmeras pinturas da empresa.

do com os estudos do DAC, que previa no mínimo 12% de lucratividade para cada empresa", recorda Ivan Simões, ex-presidente da Nordeste. Mas ninguém nunca alcançou esta meta, apesar de, na época, as tarifas regionais serem as mais caras do mercado, 20% superiores à tarifa cheia de uma passagem nacional, mais a suplementação tarifária que era paga por quilômetro voado. "O Bandeirante também se mostrou uma aeronave de custo operacional muito alto e nós já nos digladiávamos com o custo Brasil e as caríssimas taxas aeroportuárias", destaca Simões. A Nordeste acabou amargando altos prejuízos nos seus primeiros seis meses de operação. Foi salva em 1977, quando contratou os serviços da Multiplan

Consultoria, dos irmãos Paulo e Mário Sampaio, que desenvolveu um estudo de viabilidade econômica, com modificações na malha aérea, redução de custos e reajuste de 40% no índice da suplementação tarifária. Foram, então, implantadas as ligações de São Paulo com Ipatinga e Juiz de Fora, de Belo Horizonte com Governador Valadares, Teófilo Otoni e Montes Claros, no Estado de Minas, e na Bahia, os vôos para Vitória da Conquista, Guanambi e Porto Seguro, incluindo ligações para o Rio de Janeiro. O aproveitamento médio nos vôos subiu para 53%, ultrapassando seu ponto de equilíbrio. A Multiplan foi responsável pelos resultados financeiros positivos da empresa nos dez anos da gestão do presidente Ivan Simões.

NLA segue a rota do Brasilia



No programa de modernização de sua frota de aeronaves, a Nordeste também optou pelo EMB-120 Brasília. Turboélice mais popular no mundo, em sua categoria, o Brasília está agora ligando entre si as principais capitais e os mais importantes centros do interior servidos pela Nordeste. Quem ganha com isso é o passageiro, que passa a contar com maior conforto, rapidez e segurança em suas viagens, além de mais opções de horários à sua disposição. Voie Nordeste, agora com o Brasília!

Informações e reservas: (071) 244-7755.

NLA
NORDESTE LINHAS AÉREAS

ENTRE DISPUTAS JUDICIAIS E A INTERVENÇÃO

Nos primeiros dez anos de atividades, a Transbrasil e o governo do Estado da Bahia nunca exigiram retorno de dividendos. Já a Votec sempre quis o capital e nunca abriu mão de receber um centavo. Mas o que os sócios não esperavam é que a companhia, ao encerrar seu contrato de financiamento junto ao Desenbanco em 1982, venderia sua participação à empresa Translima, de Belo Horizonte (MG), sem avisar ninguém. O dono da táxi aéreo, Otto Lima, queria ser o sócio majoritário da Nordeste e procurou o governo da Bahia para comprar mais um terço da companhia. Com resposta negativa, o empresário procurou a Transbrasil, que acabou se comprometendo a vender suas ações em 1984, quando começava a operar vôos internacionais e investir pesado na aquisição de widebodies. O vice-presidente da companhia, Gabriel Athayde, entrou em contato com a presidência da Nordeste para informar que estava vendendo sua participação à Translima. "Não perdi tempo e informei a situação ao governador João Durval, que entrou com uma medida de ação cautelar, impedindo o negócio", recorda Ivan Simões. Afinal, a companhia deveria ser

A Nordeste começou a se interessar pelo Brasília quando a Embraer emprestou uma aeronave deste tipo para alguns testes em rota.





Este outdoor foi patrocinado pelo próprio governo da Bahia quando se cogia a mudança da sede da companhia de Salvador para Belo Horizonte.



tripartite, de acordo com seu próprio estatuto. Mas a Transbrasil também tinha um bom departamento jurídico, que achou uma brecha para negociar as ações com a Translima. A companhia simplesmente deu uma procuração para que a taxi aéreo administrasse sua participação. O Banco Bemge S.A., que já havia emprestado capital para a aquisição das ações da Votec, foi novamente procurado pela Translima para a finalização do negócio com a Transbrasil e teria como garantia as próprias ações da Nordeste.

O DAC, preocupado com esta situação caótica, decidiu suspender em 1985 o repasse da suplementação tarifária à Nordeste Linhas Aéreas, alegando que a companhia estava literalmente sem um dono oficial. Nesta mesma época, a Nordeste Linhas Aéreas começou a ter alguns pedidos negados, como uma autorização para importar aeronaves de 50 assentos FH-227B da companhia francesa TAT. "Apesar de estarmos voando em meio a uma inflação galopante e sem a ajuda da suplementação, nunca deixei de pagar regularmente meus funcionários e nunca pedi um empréstimo bancário", desabafa Simões. Neste ínterim, todas as ações movidas entre os sócios da Nordeste chegavam às mãos do ex-ministro Paulo Brossard, que na época estava no comando da Procuradoria-Geral da República. O caso acabou chegando às mãos do ex-presidente José Sarney, que sugeriu três alternativas: a conciliação entre as partes,

Mais um dos inúmeros esquemas de pintura da Nordeste.

DAS DUAS, UMA:

OU VOCÊ CHEGA ANTES

OU VOCÊ CHEGA NA FRENTE.

A NORDESTE LINHAS AÉREAS mais uma vez sai na frente para você chegar primeiro. Está voando agora, diariamente, SALVADOR, ARACAJU, MACEIÓ e RECIFE, ampliando assim suas opções de ida e volta, a trabalho ou a lazer.

7:05	→	MACEIÓ	→	RECIFE
SALVADOR				
7:15	→	ARACAJU	→	RECIFE

Conquistando sua preferência com seus turbo-hélices Bandeirante e horários que permitem, também, conexões com congêneres para as mais variadas localidades do Brasil.

Consulte o seu agente de viagens
Informações e Reservas:
(071) 244-7755 ou através Terminal Vasp.

a divisão da empresa ou a cassação da concessão da companhia pelo DAC. O Departamento de Aviação Civil acabou optando por uma intervenção na companhia, que se iniciou em março de 1986. Foi um período bem complicado e a Nordeste chegou a ser considerada como empresa pré-falimentar. A situação só começou a melhorar quando, em julho de 1987, o Bemge S.A. declarou que a Translima nunca havia pago suas dívidas e, portanto, o banco é que seria o verdadeiro dono das ações da Nordeste. Paralelamente, o DAC autorizava a negociação do Bemge com o empresário baiano Roberto Coelho.

A intervenção se encerrou em março de 1988 e, assim, a Nordeste voltou a crescer nas mãos dos sócios majoritários: o Estado da Bahia e o Grupo Coelho. No ano seguinte, o Grupo Coelho se tornou o dono absoluto da Nordeste Linhas Aéreas, com a aquisição das ações do governo baiano. A frota de aeronaves Bandeirante ficou reduzida a nove unidades, mas a empresa recebeu os três primeiros aviões EMB-120 Brasília (um adquirido através de leasing financeiro e os outros dois através



Desde o tempo que a Nordeste pertencia ao Grupo Coelho já existia o interesse pela operação do jato ERJ-145.

de leasing operacional) e ganhou nova identidade visual: fuselagem branca, cauda azul-marinho e a sigla NLA (Nordeste Linhas Aéreas). Em janeiro de 1991, a empresa incorporou o PT-JXK, o primeiro turboélice Fokker F-50 a operar regularmente no Brasil, adquirido através de leasing operacional diretamente da fábrica holandesa. Mas a passagem da aeronave pela empresa foi rápida, já que a ocupação dos vôos começou a cair drasticamente assim que a TAM entrou com os jatos Fokker F-100 na ligação entre aeroportos centrais. O JXK foi desativado em abril de 1991 e entregue à Rio Sul.

NOVOS DONOS E NOVA IMAGEM

Em 1992, o então presidente da Rio Sul Linhas Aéreas, engenheiro Fernando Pinto, começou a traçar novos rumos para a companhia regional. Era necessário expandir a malha de rotas para aumentar a receita, principalmente durante o inverno, quando a empresa tinha perdas no sul do país em decorrência do fechamento dos aeroportos por nevoeiro. Por isso, a compra da Nordeste Linhas Aéreas tornou-se fundamental para o crescimento da companhia. Fernando Pinto fez os primeiros contatos com o Grupo Coelho, mas seus



Márcio Jumper

A Nordeste incorporou em 1997 o PT-JJK, sendo a primeira companhia brasileira a operar regularmente um turboélice Fokker F-50.

planos foram por água abaixo. Na época, o governador da Bahia era Antônio Carlos Magalhães, que travava uma disputa com Roberto Coelho, tendo entrado com uma ação cautelar na Procuradoria-Geral do Estado contra a venda das ações da Nordeste que pertenciam ao governo baiano para o Grupo Coelho. Mas Fernando Pinto não desistiu e, três anos mais tarde, lançou mão de uma estratégia audaciosa. Ele se reuniu com o diretor financeiro da Rio Sul, Percy Rodrigues, e com a advogada da empresa, Glenda

o tempo
ardeste
ia ao
Coelho
a o
e pela
do
-145.

Congonhas/Santos Dumont/Porto Seguro/Ilhéus/Salvador.



Com a tecnologia e o conforto do novo Fokker 50.

- Serviço de bordo de alto padrão.
- Mais conforto para os passageiros, sem a incômoda poltrona do meio.
- Amplo espaço para as bagagens.

NORDESTE
LINHAS AERÉAS
Voador com você.



R. de Janeiro (021) 220-4366 • Salvador (071) 244-7755 • São Paulo (011) 531-3960

A partir do momento que a Rio Sul assumiu o comando da Nordeste, a companhia baiana se modernizou rapidamente, incorporando em pouco tempo o primeiro Boeing 737.

A companhia ganhou uma nova imagem, que lembrava o esquema de pintura da Rio Sul, mas tinha um símbolo característico na cauda. Era a letra "N" de Nordeste estilizada em meio ao sol e às ondas do mar.



Romano, para apresentar seu plano. Era arriscado, mas podia dar certo. Eles tentariam negociar a Nordeste com o Grupo Coelho e com o governo da Bahia ao mesmo tempo. Mas um não poderia saber que o outro estava negociando a venda da companhia.

No dia 2 de janeiro de 1995, Pinto, Rodrigues e Romano estiveram reunidos pela manhã em Salvador com o recém-eleito governador Paulo Souto. Ainda meio reticente, ele não quis discutir o assunto, mas foi informado por Fernando Pinto que a comissão da Rio Sul estaria reunida com Antônio Carlos Magalhães naquele mesmo dia e que a decisão poderia ser tomada depois do encontro. Como era segunda-feira, o senador estava despachando no escritório do Correio da Bahia. No início da reunião, ele não demonstrou muito entusiasmo. Mas acabou se convencendo, graças a um magnífico discurso de Fernando Pinto. O presidente ressaltou que



Leonardo Oliveira



Sob a administração de Percy Rodrigues, a Nordeste recebeu os primeiros Boeing 737 e a receita anual da empresa subiu 450%.

A Nordeste
deixa de
operar as
aviões
Bandeirante,
que foram
substituídos
por aeronaves
Fokker F-50
e Embraer E-175.



Gianfranco Belling

No último ano de sua existência, a Nordeste continuou o processo de reestruturação da frota, incorporando mais Boeing 737.

a Rio Sul seria importantíssima para o futuro da Nordeste e que ela poderia crescer muito mais, assim como o próprio turismo no Estado da Bahia. Magalhães ordenou, então, que o Desenbanco fizesse um levantamento para saber quanto a Nordeste valia. Enquanto isso, nos escritórios da Rio Sul, no Rio de Janeiro, a ordem era para que qualquer pessoa que procurasse o presidente Fernando Pinto fosse informada de que ele estava cumprindo agenda em São Paulo. "Ninguém do Grupo Coelho poderia saber que estávamos em Salvador fechando negócio com o senador", justifica Percy Rodrigues. Mas alguém acabou desconfiando e os três foram flagrados por representantes de Roberto Coelho, quando desciam para tomar o café da manhã no hotel. O negócio estava praticamente anulado, quando Fernando Pinto ligou para o empresário e explicou o porquê da sua manobra. Coelho acabou perdendo e ainda os convidou para passar aquele fim de semana na Ilha de Itaparica.

Na segunda-feira, dia 9 de janeiro de 1995, a Rio Sul acertou a compra da Nordeste com o governo da Bahia. Seriam pagos 2,1 milhões de dólares, divididos em 48 parcelas, com juros de 12% ao ano. Poucas horas depois, na madrugada de segunda para terça-feira, a Rio Sul fechou com o Grupo Coelho o pagamento de 4,835 milhões de dólares, a serem pagos em 37 vezes, com a mesma incidência de juros. Com toda a papelada assinada, Fernando Pinto nomeou Percy Rodrigues o novo presidente da Nordeste. Do valor pago ao Grupo Coelho, a Rio Sul acabou abatendo 977 mil dólares. O desconto foi dado porque dos nove Bandeirante que a Nordeste dizia ter em boas condições de voo, três serviam apenas para sucata, e duas aeronaves Brasília estavam com prestações vencidas, sem falar em um dos aviões que estava sem os motores. "Graças ao apoio de logística da Rio Sul, conseguimos deixar esse Brasília pronto para voar em pouco tempo", ressaltou

...stração
...ry
...ques,
...este
...eu os
...ros
...g
...a
...a anual
...presa
...450%.

Esta foto da nova pintura da Nordeste foi produzida pela revista Flap para sua capa. Foi tirada no voo de experiência em Porto Alegre.



E o preço só vem até aqui.

Boeing 737-500 da Nordeste. Maior distância entre as poltronas, acúmulo de milhas no Programa Smiles, padrão de serviços Grupo Varig e tarifas com até 40% de desconto.

TEL: (71) 340-4300 / 0800-99-7000 / 0800-99-2004
ou consulte seu agente de viagens.
www.voenordeste.com.br

Smiles

Nordeste 25 ANOS
VARIG

no meio aeronáutico pelas suas circunstâncias. O turboélice havia decolado de Montes Claros para Belo Horizonte e, quando atingiu 10 mil pés de altitude, o comandante decidiu fazer uma demonstração inusitada ao co-piloto. Ele embandeirou e cortou os dois motores. Depois de alguns minutos tentou dar a partida, mas não obteve sucesso. O avião acabou realizando um pouso de emergência em uma rodovia, que resultou em danos graves e na perda total da aeronave; no dia 9 de outubro de 1985, a Nordeste perdeu o PT-GKA após a decolagem de Vitória da Conquista (BA). Neste acidente, há indícios de que um dos pilotos tentou fazer um rasante e acabou entrando em atitude anormal; no dia 11 de novembro de 1991, o Bandeirante de matrícula PT-SCU caiu após decolar do Aeroporto dos Guararapes, em Recife (PE). A aeronave se chocou contra fios de alta tensão e a cobertura de uma casa, antes de cair em chamas numa praça pública, matando três tripulantes e 12 passageiros, um dos acidentes

Uma permuta de publicidade trouxe o nome da Gazeta Mercantil para um dos Boeing 737 da Nordeste.

Rodrigues. Com os descontos, a Nordeste acabou negociada por um valor total de 5,958 milhões de dólares, que equivalem a 6.393.957,00 reais (US\$ 1,00 = R\$ 0,841).

A Nordeste deixou de operar os antigos aviões Bandeirante, que foram substituídos por oito aeronaves Fokker F-50, seis que pertenciam à Rio Sul e mais dois que vieram diretamente de fábrica. Se desfazendo dos antigos aviões, a companhia também deixou para trás uma imagem ofuscada por acidentes aéreos. A Nordeste perdeu cinco Bandeirante: no dia 28 de outubro de 1976, o PT-TBA se acidentou em Petrolina (PE); no dia 4 de novembro de 1978 a companhia perdeu o PT-TBF em Bocaiúva (MG). Este acidente ficou bastante conhecido





Daniel Spat

A Nordeste relançou o processo de adesivagem em aeronaves comerciais.

mais graves da história da Nordeste; no dia 3 de fevereiro de 1992, o PT-TBB se chocou contra o Morro Taquari, quando "furou" a MDA (Altitude Mínima de Descida), ao se aproximar para pouso em Guanambi (BA), matando dois tripulantes e dez passageiros.

Com os Fokker F-50 e os EMB-120, a Nordeste se modernizou e conseguiu ampliar substancialmente sua rede de linhas, inclusive com a criação de uma nova base em Belém (PA). A companhia também ganhou uma nova imagem, que lembrava o esquema de pintura da Rio Sul, mas tinha um símbolo característico na cauda. Era a letra "N" de Nordeste estilizada em meio ao sol e às ondas do mar. Pouca gente entendeu o significado daquela bola cheia de cores e alguns funcionários acabaram apelidando o logo de "Bat Sinal", em alusão ao seriado do Batman. "Na realidade, o desenho aproveitava as listras da Rio Sul, que eram interrompidas e viravam um tema baiano, com as ondas do mar e o sol, do jeito que o senador Antônio Carlos Magalhães desejava para a nova Nordeste", revela Rodrigues. A pintura fora concebida por Glória Amorim, que era designer e estava trabalhando na época como secretária temporária da presidência. Ainda sob a administração de Percy Rodrigues, a Nordeste recebeu os três

primeiros Boeing 737-500 e arrendou três jatos Embraer ERJ-145 da Rio Sul. A receita anual da empresa que, durante a administração do Grupo Coelho, somava em média 13 milhões de reais, aumentou 450%!

Em julho de 1999, João Roberto Lacerda Sabino assumiu a presidência da Nordeste e continuou o processo de reestruturação da frota iniciado por Percy Rodrigues, adquirindo os dois primeiros Boeing 737-300. Dois anos mais tarde, a companhia recebeu o terceiro Boeing da série -300 e iniciou o processo de phase-out das aeronaves Fokker 50. Nesta época, a Nordeste passou a disponibilizar espaço publicitário em seus aviões, exibindo marcas como a da Gazeta Mercantil, BR Aviation e Valor Econômico, através do processo de adesivagem. Os aviões também já estavam voando com o novo esquema de pintura adotado pelo Grupo Varig para colorir as aeronaves da Rio Sul: fuselagem branca, motores e cauda azul-marinho, com a rosa-dos-ventos na tonalidade dourada.

Em setembro de 2002, os vôos e serviços da Nordeste passaram a formar, junto com aqueles da Varig e da Rio Sul, uma malha integrada única. No primeiro semestre daquele ano, a Nordeste havia transportado 636.166 passageiros, mantendo uma taxa de ocupação de 56,8%, acima do seu ponto de equilíbrio.

Uma adesivagem especial feita pela Nordeste por ocasião das festas natalinas.



Daniel Spat