

# PAN AM



## A pioneira mundial no Brasil

*A aviação comercial, como hoje existe, foi inventada pela Pan American World Airways ou, simplesmente, PanAm. Uma empresa que não apenas transformou a aviação, mas o mundo em que vivemos. A história da primeira companhia aérea a ligar o Brasil à América do Norte.*

Por Gianfranco Beting





Na ilustração, detalhes do interior do Sikorsky S-42. Um verdadeiro Jumbo para a época, com excelente padrão de conforto e segurança.

## Nasce um gigante

A Pan American World Airways foi o maior fruto das ambições do mais importante, influenciador e espetacular executivo da aviação comercial de todos os tempos: Juan Terry Trippe. Nascido de uma família abastada, cresceu em meio à nata da sociedade norte-americana. WASP. Com a ajuda de seu pai banqueiro e de seus colegas, levantou 5 milhões de dólares e fundou uma empresa aérea, a Colonial Air Transport. A companhia estabeleceu uma base de operações na Florida, mas pouco tempo depois foi vendida com lucro. Trippe então criou a Aviation Company of the Americas, que tempos depois seria novamente reorganizada e batizada de Pan American Airways (PAA).

Com amigos influentes nos lugares certos, a PAA venceu uma licitação governamental para abrir serviços aéreos postais entre os Estados Unidos e Cuba. No dia 28 de outubro de 1927, decolou o primeiro voo da empresa. O pequeno monoplano Fairchild FC-2 partiu de Key West, Florida, e voou até Havana, Cuba, levando 120 quilos de correspondência.

Um dos maiores talentos de Trippe estava na arte de arregimentar colaboradores de primeira linha. Entre eles, ninguém menos que o próprio Charles Lindbergh, que seria consultor e, anos depois, diretor de operações. Se por um lado havia uma sólida fundação técnico-operacional, do ponto de vista comercial era o próprio Trippe quem dava as cartas. Ele próprio desenvolvia a malha da companhia, baseado na sua inegável capacidade de fazer (e conservar) amigos nos lugares certos, tanto nos Estados Unidos como em países estrangeiros. Sua presença nos quatro cantos do mundo, sempre negociando a abertura (ou manutenção) da exclusividade de serviços da PanAm, valeria à empresa o epíteto de "Chosen Instrument" da geopolítica norte-americana. A PanAm, em muitas regiões do mundo, era mais influente que o próprio

governo norte-americano. Não é de estranhar que o apelido de "instrumento escolhido" pelo governo de Tio Sam para a expansão de sua influência geopolítica caísse tão bem nas aeronaves azuis e brancas da PAA.

A capacidade de Trippe de conseguir diplomaticamente o que queria, só era comparável à sua capacidade de colimar seus objetivos de forma, digamos, pouco ortodoxa. Um caso clássico desse lado obscuro de Trippe foi a absorção de suas concorrentes, entre elas a NYRBA. Ralph O'Neill, outro empreendedor norte-americano, fundara sua NYRBA (New York-Rio-Buenos Aires) explorando a rota que emprestava seu nome à empresa.

Enquanto O'Neill colocava os hidroaviões

Um S-42 é visto durante a decolagem. Uma aeronave semelhante foi a primeira a ser batizada em homenagem ao nosso país: o Brazilian Clipper.



Sikorsky S-38 para voar, Trippe manobrava junto ao governo norte-americano a concessão de contratos de correio, sem os quais a NYRBA seria deficitária. Trippe ganhou os contratos, que O'Neill dava como ganhos, em função de efetivamente já operar as linhas. Trippe então aproximou-se de O'Neill e ofereceu-se para comprar o controle da NYRBA. Na prática, Trippe encurralou seu oponente, que se viu obrigado a vender a NYRBA, ainda em 1929. Em 15 de setembro de 1930, a NYRBA foi oficialmente transformada em PanAm. Esta data marca o início oficial dos serviços, que seriam mantidos, sem interrupções, por mais 61 anos. Era um feito e tanto. Com pouco mais de dois anos de vida, os Sikorsky e Comodore da PanAm voavam de Nova York até Mar del Plata, servindo também todo o Caribe e México. Em pouquíssimo tempo, a PanAm justificava sua razão social.

## Fazendo o impossível

Trippe simplesmente ignorava a palavra impossível. A conquista do Oceano Pacífico era um bom exemplo. Via Haval, Atol de Wake e depois Guam, construiu não apenas as instalações necessárias para a operação dos hidroaviões Martin M-130 e Boeing 314, como hotéis para tripulantes e passageiros, escritórios, estações meteorológicas e depósitos de combustível. Terminada essa epopéia, em 1935 um Martin M-130 atravessou todo o Pacífico, chegando até Manila, Filipinas, numa viagem completada com quatro escalas intermediárias durante sete dias. Para quem conquista o maior oceano do planeta,



Coletor José Masur Filho

o Atlântico é pouco mais que uma lagoa. Em 1937 os Clipper fizeram voos de reconhecimento no Atlântico Norte. Em 1939, inauguraram voos para a Inglaterra, via Canadá, e Irlanda, e depois para Lisboa, via Açores.

Veio a Segunda Guerra e os planos expansionistas de Trippe tiveram de ser interrompidos: as aeronaves da PanAm foram requisitadas no esforço de transporte e imediatamente pintadas em padrões camuflados. Em 1941, os Clipper passaram a ligar Lisboa, via Brasil e África. Não satisfeito em servir tantos países, Trippe acreditava que era fundamental desenvolver sistemas de transporte aéreo que alimentassem seus voos. Assim, a PanAm estabeleceu subsidiárias. De fato criou novas empresas aéreas, muitas das quais existem até hoje. Aqui, por exemplo, tinha na Panair do Brasil sua empresa-satélite.

O anúncio mostra claramente o Boeing 307 Stratoliner, primeira aeronave pressurizada utilizada em serviços para o Brasil. Um assombro para a época.

## A conquista do mundo

Com o fim da guerra, Trippe encomendou seus primeiros aviões terrestres de longo curso: os DC-4 e Constellation. Com estas aeronaves, expandiu ainda mais os serviços. A empresa cresceu tanto que Trippe criou três divisões dentro dela: Pacífico, Atlântico e América Latina. O que Trippe não conseguiu foi uma rede de voos domésticos: o governo norte-americano, tão liberal na concessão de rotas internacionais, negava-lhe seguidamente os voos domésticos, necessários para encher suas aeronaves para as partidas internacionais.

Em 29 de junho de 1947 a PAA iniciou os





O Stratoliner, apesar de não ser dos mais graciosos, era a mais avançada aeronave de sua época.

O DC-4 Clipper Aurora é reabastecido no Rio de Janeiro, antes de seu longo voo de volta aos Estados Unidos.

primeiros vôos comerciais ao redor do mundo. Com um Lockheed L-49, a viagem teve início em Nova York, com percurso de mais de 20.000 milhas, completando a jornada em 92 horas e 43 minutos de voo, ao cabo de 12 dias, com escalas em 17 cidades em dez países. Nos meados dos anos 1950, as aeronaves da PAA já davam a volta ao mundo, nos dois sentidos, atravessando todos os continentes. De São Paulo a Sydney, de Johannesburgo

a Jacarta, de Tóquio a Teerã, em todas as principais capitais do globo viam-se as aeronaves azuis e brancas da PanAm. As grandes empresas de hoje, como Lufthansa, JAL, British Airways e Air France, em comparação com a PanAm da época, pareceriam acanhadas divisões da empresa. O mundo, afinal, era uma bola azul, capturada na nova logomarca da empresa, carinhosamente conhecida como *blue meatball*, a alμόndega azul.

Essa liderança ficou ainda maior quando, em 1945, a PanAm inovou uma vez mais: lançou a primeira classe turística em vôos intercontinentais. Operando aeronaves DC-6 entre Nova York e Londres, a PanAm abriu as asas para a crescente classe média americana, para quem até então uma viagem ao exterior era um sonho difícil de ser realizado. A Tourist Class da empresa seria a primeira de uma série de inovações de marketing que a companhia lançaria. A empresa passou a oferecer tarifas de ida e volta por 275 dólares, menos da metade do preço que os concorrentes praticavam.

Fotografado em Congonhas, o Constellation da PanAm operava serviços para o Brasil em conjunto com os Douglas. Bons tempos.



O DC-6 foi talvez a mais perfeita aeronave a pistão produzida pela Douglas. Era admirado tanto pelos passageiros quanto pelos tripulantes. Muitos voam até hoje.

## A era dos jatos

A liderança da PanAm nunca foi resultado apenas de sua esmagadora presença nos mais diferentes mercados. Mais do que isso, e principalmente, a PAA destacava-se de qualquer outra empresa por sua incessante busca de avanços técnico-operacionais. Um exemplo incontestante: em 1955, Trippe reuniu-se num jantar no exclusivo Wings Club de Manhattan, dividindo a mesa com os presidentes das principais empresas aéreas norte-americanas. Ao final do encontro, Trippe pediu a palavra e contou aos seus concorrentes que a PanAm havia encomendado nada menos que 45 jatos comerciais por 269 milhões de dólares: 20 Boeing 707 e 25 Douglas DC-8.

O voo inaugural de um serviço a jato por uma empresa aérea norte-americana ocorreu em 28 de outubro de 1958, no aniversário de 30 anos da PanAm, quando o primeiro 707-120 uniu Nova York a Paris. Os jatos elevaram a já excepcional imagem da empresa para

a estratosfera. Os 707 se converteram em máquinas de fazer dinheiro. Com o dobro de assentos e duas vezes mais velozes que as aeronaves que sucederam, aumentaram em cinco vezes a produtividade sobre seus antecessores, os agora jurássicos quadrimotores a pistão.

## Problemas tamanho Jumbo

Os anos 1960 foram os anos do auge da PanAm. Trippe previu que com o crescimento no número de passageiros necessitaria de uma aeronave maior do que o 707. Foi até a Boeing e começou a discutir com o fabricante uma nova geração de jatos. Numa famosa reunião com Bill Allen, presidente da Boeing, em meio a tensas discussões, Bill perdeu a paciência e disse à Trippe:

- Bolas, Trippe, compre de uma vez o avião e nós o construiremos!
- Não - respondeu Trippe -, construa o avião e nós o compraremos.

Eles estavam falando do 747. Allen construiu e Trippe comprou: em 13 de abril de 1966, a PanAm e a Boeing anunciaram um contrato de 525 milhões de dólares, para a compra de 25 unidades do primeiro Jumbo da história. Este seria o primeiro passo em falso do grande Trippe no comando da companhia. A PanAm era gigante, mas não indestrutível. Essa decisão acabaria custando caro para a empresa.

Tendo encomendado o Jumbo, Trippe decidiu que sua missão estava terminada. Em 7 de maio de 1968, disse adeus aos seus funcionários e deixou a direção da empresa, confiada ao seu vice-presidente e contemporâneo Harold Gray. Naquele exato dia, a PanAm iniciou um lento mergulho, do qual não mais sairia. Gray faria uma curta presidência, já doente quando assumiu o posto, e morreria de câncer 18 meses depois de assumir o comando. Foi sucedido por Najeeb Halaby, "Jeeb". Justamente quando os maiores jatos do mundo eram entregues, o planeta entrava na pior recessão da história, provocada pelo "Oil Shock" de 1973. Foi substituído pelo general Bill Seawell, autoritário CEO, que endu-





O DC-7 foi o último tipo a pistão empregado pela PanAm nas suas rotas para o Brasil. Depois dele, os jatos seriam empregados com estrondoso sucesso.

receu de vez as relações com os funcionários. A PanAm começou a se desesperar com a falta de rotas domésticas. Algo tinha que ser feito e, da maneira mais desastrada possível, a PanAm comprou sua entrada no mercado doméstico, adquirindo a National Airlines de Miami por 374 milhões de dólares. Meses depois, o governo desregulamentou o mercado. A PanAm pagou uma montanha de dinheiro por algo que poderia ter de graça.

### Anos 1980: a década da destruição

Esse foi considerado o maior erro estratégico da PanAm. Para bancar a compra, a empresa vendeu dois importantes ativos do grupo: a sua sede em Park Avenue e a cadeia de hotéis Intercontinental. Essas besteiras custaram a cabeça de Seawell, demitido em 1981 pelos conselheiros da empresa. Em seu lugar veio o texano Ed Acker, que tomou conta da PanAm como um caubói: sentou sobre a empresa e bateu até cansar. O pior estava por vir. Em abril de 1985, Acker anunciou, como se estivesse comentando sobre um jogo de beisebol, sua última jogada: "vendi o Pacífico". Pela bagatela de 750 milhões de dólares, Acker entregou a United Airlines todas as rotas para a Ásia, Austrália e ilhas do Pacífico, além de 18 Boeing 747 e Tristar 500. A divisão era a maior fonte de lucros da empresa. Da noite para o dia, a PanAm encolheu 21%.

Tom Plaskett veio para suceder Acker no começo de 1988. Sua missão era colocar ordem na casa, com urgência. Pela primeira vez em muitos anos, a moeda da sorte parecia voltar a reluzir na PanAm. A companhia encomendou uma nova frota de jatos Airbus. Os velhos Boeing 747 foram reformados, sobretudo internamente. Os resultados apareceram: a participação no Atlântico Norte cresceu para 16% do mercado, um dos melhores números dos últimos anos. Plaskett aparentemente havia conseguido o impossível: dar um novo sopro de vida à PanAm.

Esses sonhos auspiciosos seriam tão trágica quanto bruscamente interrompidos às 18h56 da noite de 21 de dezembro, quando o espírito natalino já tomava conta dos es-



critórios em Nova York. O voo PA 103 caíra sobre o vilarejo de Lockerbie, Escócia, matando todos os seus 259 ocupantes e mais 11 moradores em terra. O desastre esgotou a última chance de recuperação da PanAm.

Grande, confortável... mas lento: o Boeing 377 Stratocruiser é visto durante um voo de testes.

### A PanAm no Brasil

Se a história da empresa foi cheia de altos e baixos, no Brasil a PanAm deixou muita saudade. Os voos oficialmente operados pela empresa no Brasil começaram em 15 de setembro de 1930 com equipamento Consolidated Commodore para 22 passageiros e velocidade de 180 quilômetros/hora. Em pouquíssimo tempo a empresa servia toda a costa brasileira, do Olapoque ao Chui, com aproximadamente 20 escalas intermediárias. Além disso, outra linha, operada pela subsidiária Panair do Brasil, penetrava fundo na Amazônia, ligando Belém a Manaus.

Em 1934, os Sikorsky S-42B foram oficialmente introduzidos nas rotas para o Brasil. O primeiro a servir nosso país seria batizado

por Alzira Vargas, filha de Getúlio Vargas, com o nome de Brazilian Clipper, uma simpática homenagem que a empresa repetiria em anos futuros, até a era dos Boeing 747. Maiores, com 36 assentos, com maior alcance (750 milhas) e mais confortáveis, os hidroaviões reduziam os tempos de voo e tornavam um pouco mais segura e menos estafante a longa jornada, que, não raro, durava até cinco dias de viagem entre o Brasil e os Estados Unidos. Essa aeronave seria suplantada, sob todos os aspectos, pelo maior e mais possante hidroavião da frota da PanAm: o Boeing 314. Essa aeronave foi utilizada num serviço internacional para a África, inaugurado em 6 de dezem-

bro de 1941, que tinha o Brasil como escala intermediária. Os Boeing 314 saíam de Miami, faziam escalas em San Juan, Port of Spain, Belém do Pará e Natal antes de prosseguirem a Monrovia, na Libéria, Lagos, na Nigéria, e Leopoldville, atual Kinshasa, no Congo.

Com o fim da Segunda Guerra, as operações da PanAm no Brasil estavam prestes a mudar radicalmente. Em primeiro lugar, os hidroaviões foram substituídos por aeronaves convencionais, que operavam a partir de aeroportos. E o problema era justamente esse: faltavam aeroportos dignos do nome no Brasil. A companhia, juntamente com a Panair do Brasil, tratou de construir esses aeroportos e edificações necessárias para operações seguras, tais como estações de radionavegação, armazenagem de combustível, etc.

A partir de 1940, os voos da PanAm eram operados até Belém com a mais nova aeronave da companhia: o Boeing 307 Stratoliner. Primeira aeronave pressurizada a operar no Brasil, representava um padrão inédito de conforto e velocidade. Da capital do Pará, os Boeing 307 retornavam para Port of Spain e os passageiros com destino ao sul do Brasil eram transferidos para os Douglas DC-3. Os voos faziam apenas uma escala em Barreiras antes de prosseguirem direto ao Rio de Janeiro. Pouco tempo depois, em 1945, o Douglas DC-4 inaugurou o serviço Clipper Expresso: Nova York/San Juan/Trinidad/Belém/Rio de Janeiro.



Os serviços premium da PanAm eram chamados de Presidente. O apelido pegou e o Boeing 377, no Brasil, muitas vezes era chamado assim.

Cortês: José Maurício Filho





Cortinas isolavam os leitos superiores dos corredores, criando um padrão de conforto que só seria igualado muitas décadas depois.

A comissária inicia a montagem dos leitos superiores a bordo de um Boeing 377.



A PanAm foi pioneira na era do jato. Encomendou os dois principais modelos desenvolvidos pelas concorrentes Boeing (707) e Douglas (DC-8), modelo visto nesta foto.

ponta da escala do luxo a PanAm criou em 1954 o PanAm Rainbow, um serviço 100% dedicado à classe turista, outra invenção da companhia. O Rainbow era um verdadeiro pinga-pinga intercontinental. Se vai faltar fôlego para ler, imagine para quem voava na rota Buenos Aires/Montevidéu/Porto Alegre/São Paulo/Rio/Belém/Caiena/Paramaribo/Georgetown/Port of Spain/San Juan/Nova York! Eram dez escalas intermediárias entre Buenos Aires e Rio. O serviço Rainbow PA 206 era operado duas (e depois três) vezes



A tradição de batizar aeronaves com nomes que homenageiam destinos servidos se repete aqui: o 707 ganha um banho de champagne e o nome de Clipper São Paulo.



Em rápida sucessão, a PanAm colocou nos serviços para o Brasil os Lockheed Constellation (1946) e os Boeing 377 Stratocruiser. Vãos entre as Américas do Norte e do Sul com o Boeing 377 tiveram início oficial em 4 de julho de 1950, quando uma aeronave decolou de Buenos Aires com destino a Nova York. As escalas intermediárias eram poucas: Montevidéu, Rio de Janeiro e Port of Spain. Esse serviço ganharia notoriedade por se tratar de um vôo dedicado somente a passageiros de primeira classe, que se tornaria conhecido no Brasil como serviço Presidente. Na verdade, a PanAm chamava de President seus vôos mais prestigiados, quase todos operados com os Boeing 377. Assim, havia vôos President para a Europa, Caribe e Oriente, não apenas para a América do Sul.

Os Stratocruiser ficaram tão associados ao nome que muitos acreditavam na época que essa era a designação do tipo, quando na verdade era apenas o nome do serviço. Nos anos 1950, a PanAm operaria mais três serviços com nomes especiais. Um deles era o President Special, que na verdade era o mesmo velho e bom President com alguns toques extras de luxo: orquídeas a bordo para as senhoras, etiquetas de bagagens personalizadas, champagne à vontade, etc., etc. *Special* ou não, o Stratocruiser levava 20 horas e meia para ligar o Rio de Janeiro a Nova York. E isso era um grande feito para a época.

### Serviços para todos os gostos – e bolsos

Se os President representavam o máximo em conforto e exclusividade, na outra



Uma das principais atrações do Boeing 377 era o seu bar, localizado logo após a asa, no convés inferior. Foi o primeiro modelo de dois andares utilizado pela PanAm. O outro seria o Boeing 747.

por semana, sempre com equipamento Douglas DC-6B. Saía de Buenos Aires aos domingos, terças e sextas às 8h15 da manhã, chegando a Nova York às 22h00 do dia seguinte!

Em 1956, dois novos serviços foram inaugurados. O primeiro ligava o Brasil à costa oeste dos Estados Unidos, operado pelo Douglas DC-6B: São Paulo/Rio/Belem/Caracas/Cidade do Panamá/Guatemala/Los Angeles, prosseguindo uma vez por semana até San Francisco, sem troca de aeronave. Esse vôo também era no padrão Rainbow, ou seja, de classe turística. O segundo novo serviço era conhecido como President Expresso. Era operado com o Douglas DC-6B numa linha que unia Buenos Aires/Montevidéu/Porto Alegre/São Paulo/Rio/Belem/San Juan, prosseguindo então para Miami ou Nova York, dependendo do dia. Operava três vezes por semana com padrão de serviço de primeira classe e apenas 40 poltronas-leito, as famosas *sleepettes*.



O Boeing 707 colocou a PanAm na liderança incontestável entre todas as grandes empresas aéreas mundiais. O modelo foi utilizado por cerca de 15 anos nos vãos para o Brasil.

Um terceiro voo era o PA 204/205, chamado de serviço Constellation, assim batizado em homenagem à aeronave que o operava, o Lockheed L-049 Constellation. Era um voo também dedicado exclusivamente à primeira classe, portanto não fazia tantas escalas como o Rainbow. Decolava de São Paulo às 18h30 aos domingos, terças e sextas-feiras e chegava a Nova York no dia seguinte, às 19h35. Fazia escalas no Galeão, Belém, Caracas e San Juan antes de prosseguir para o aeroporto Idlewild, em Nova York. Ao final de 1957, a PanAm operava nove serviços semanais entre o Brasil e os Estados Unidos.

Nesse ano, a PanAm introduziu o Douglas DC-7B nas rotas para o Brasil, em substituição gradativa dos já veteranos Stratocruiser. Embora o padrão de conforto não chegasse aos pés dos Boeing 377, os DC-7 voavam mais rápido (560 quilômetros/hora) que os antecessores e os President agora levavam "apenas" 16 horas e 30 minutos para cumprir o trajeto entre o Galeão e Idlewild, o aeroporto que servia Nova York.

Mas o DC-7B teria vida curta na rota. Uma nova era descortinava-se nas ligações entre o Brasil e os Estados Unidos: a era do jato.

### O futuro chega a jato

Ao final da década de 1950 e em princípios dos anos 1960, começaram a entrar em operação os primeiros jatos, os Comet IV, Boeing 707 e Douglas DC-8. A partir de agosto de 1960, a PanAm inaugurou serviços sem escalas entre o Galeão e Idlewild (logo depois rebatizado de Aeroporto John Fitzgerald Kennedy). Os voos agora duravam apenas 10 horas, tempo médio de viagem que perdura até os dias de hoje. Os Boeing 707 não apenas voavam mais rápido como transportavam o dobro de passageiros. Isso significou a redução do número de frequências semanais, embora esse fato tenha sido compensado pela maior capacidade dos jatos. Nos anos 1950 e 1960, a PanAm seria consagrada como a empresa com maior oferta do Brasil para os países da América Latina

Segundos antes de pousar na 09R de Guarulhos, o Boeing 747-100 da PanAm era sempre um clássico digno de admiração. Menos de seis meses depois desta foto ser feita, a empresa desapareceu.



Gianfranco Beiring

e da América do Norte, por larga margem.

A PanAm recebeu seus primeiros Boeing 747 em 1970 e menos de um ano depois os jatos já estavam voando para o Brasil. A PanAm foi a primeira empresa a colocá-lo em operação regular na América do Sul. Pelo restante da década de 1970, os serviços da empresa no Brasil seriam executados tanto pelos 747 como pelos veteranos Boeing 707. No começo dos anos 1980, os 707 deram lugar a dois novos tipos: o Lockheed L-1011-500 Tristar e o Jumbo 747-SP (Special Performance), de fuselagem encurtada e grande ralo de aço. A partir de 1990, o último tipo novo a ser introduzido nas rotas brasileiras foi o Airbus A310-300, que operava um dos voos diários da empresa para São Paulo.



O anúncio vende a comodidade do serviço Presidente, que unia o Rio a Nova York com apenas uma escala.

A imagem mostra o deque superior de um Boeing 747. Em seus primeiros anos de operação, não havia poltronas para transporte de passageiros. Os lugares serviam apenas a um lounge (ou open bar), que teve até piano de cauda em algumas empresas.



O Tristar 500 foi a aeronave que a PanAm utilizou entre o 747 e o 707 nos voos de longa distância. Eram frequentemente usados nos voos entre Rio e Nova York e Rio e Miami.

### O último Clipper

Em 17 de janeiro de 1991, estourou a Guerra do Golfo. Aconteceu, da noite para o dia, a maior retração de tráfego aéreo internacional já experimentada na história e até as companhias aéreas mais saudáveis sentiram o tranco. Para a PanAm, combatida desde a tragédia de Lockerbie, a pancada foi forte demais. Desesperada por capital de giro para se manter viva, a empresa continuou vendendo seus ativos. As rotas européias foram fatiadas e vendidas em parte para a United por 400 milhões de dólares. A despeito de todos esses esforços, a PanAm continuava perdendo dinheiro, e muito: eram 3 milhões de dólares ao dia, todo santo dia.

Foi quando a Delta Air Lines resolveu comprar toda a empresa por 416 milhões de dólares em cash, mais 389 milhões de dólares em dívidas. Os diretores da PanAm não tive-







*O Boeing 747-SP foi desenvolvido para atender a um pedido de empresas como a PanAm, que queriam uma aeronave capaz de voar sem escalas entre Nova York e Tóquio. O modelo também era muito utilizado nos vôos para o Brasil a partir de Nova York.*

ram outra alternativa senão aceitar a proposta em 12 de agosto de 1991. Pelo acordo, a Delta passou a controlar a outrora gloriosa e imbatível PanAm. Sua identidade, antes vista em aeroportos de 160 países e territórios em sete continentes, seria agora mantida apenas em vôos entre as Américas.

Mas o pior estava por vir. Quando os executivos da Delta abriram a caixa-preta do departamento financeiro da PanAm, encontraram, na expressão utilizada por de um deles, um "buraco negro". Os números nos livros simplesmente não batiam com o que a direção da PanAm afirmava possuir em caixa. Executivos da Delta estimaram o tamanho do rombo em 1,7 bilhão de dólares. A alta administração da Delta reuniu-se e decidiu que não investiria nem mais um centavo na PanAm. A notícia foi levada à corte de falências de Nova York no começo da manhã de uma quarta-feira, 4 de dezembro de 1991. Ao juiz Cornelius Blackshear não restou outra

*Uma cena cada vez mais comum: o canhão de água descreve um arco no céu sobre um jato da PanAm, marcando mais uma despedida da empresa. Nos últimos anos de vida, a companhia foi encalhando até desaparecer dos aeroportos. Desaparecida, mas jamais esquecida!*



*Nas duas páginas seguintes, a reprodução de uma matéria sobre a inauguração dos serviços a jato para o Brasil.*

## O Táxi Mais Rápido De New York.

A PanAm valia-se do heliponto sobre sua sede, no coração de Manhattan, para transportar por helicóptero os passageiros de primeira classe. Anos depois, o heliponto do Hudson River serviu de base operacional em substituição ao heliponto da rua 42.

alternativa senão decretar a falência imediata da empresa, com a suspensão de todos os vôos da companhia após as 12h00, horário local em Nova York.

Minutos depois que o juiz Blackshear declarou a falência da PanAm, as aeronaves da empresa foram contactadas pelo rádio e informadas que deveriam interromper suas operações. O comunicado, curto e dramático, informava que a PanAm não mais existia a partir daquela data. Naquela tarde de 4 de dezembro de 1991, o 727-200



*O serviço da primeira classe da PanAm era assim mesmo: clássico, tradicional. Seu padrão ainda não foi igualado, nem mesmo nos dias de hoje.*

Clipper Goodwill, operando o voo PA 436, procedente de Barbados, foi avisado pela torre de Miami que seria o último voo da PanAm. O comandante Mark Pyle, com a voz embargada pela emoção, solicitou à torre de Miami autorização para executar uma passagem rasante sobre a pista 12 antes do pouso definitivo. "Afirmativo, Clipper. O céu é todo seu", respondeu a torre.

O Boeing executou uma passagem rasante, finalmente pousou e veio taxiado lentamente, escoltado por caminhões dos bombeiros, que desenharam no céu um arco de água, tradicional maneira de marcar despedidas e inaugurações na aviação. Funcionários, pilotos e até mesmo trabalhadores de outras empresas, com lágrimas nos olhos, cercaram o último Clipper assim que o 727 estacionou. O comandante Pyle cortou os motores e, junto com eles, uma era da aviação. Uma história de 64 anos de competência, audácia, pioneirismo e elegância. Atributos que somente a mais carismática empresa aérea de todos os tempos conseguiu reunir. A inesquecível, a inigualável Pan American World Airways.

**Tabela comparativa dos tipos usados no Brasil pela Pan Am**

| Tipo               | Vel. (km/h) | Alcance (km) | Assentos (max) |
|--------------------|-------------|--------------|----------------|
| Commodore          | 173         | 1.609        | 22             |
| Sikorsky S-40      | 185         | 1.448        | 38             |
| Sikorsky S-42      | 241         | 1.931        | 32             |
| Boeing 314         | 290         | 5.633        | 74             |
| Boeing 307         | 354         | 2.012        | 33             |
| Douglas DC-4       | 346         | 4.023        | 44             |
| Lockheed L-049     | 500         | 4.828        | 54             |
| Boeing 377         | 550         | 4.426        | 86             |
| Douglas DC-6B      | 500         | 4.828        | 88             |
| Douglas DC-7C      | 570         | 6.437        | 84             |
| Boeing 707-120     | 965         | 4.828        | 143            |
| Boeing 707-320     | 965         | 6.437        | 135            |
| Boeing 747-120     | 950         | 8.851        | 370            |
| Boeing 747-SP      | 950         | 11.270       | 233            |
| L-1011-500 Tristar | 950         | 9.656        | 280            |



# INAUGURADA A NOVA LINHA 'RIO-NEW YORK'



SRA. H. W. Toomey, esposa do vice-pres. da Pan American, e Sr. J. V. Machado, esposa do dir. da Parati.



UM GRUPO de convidados na hora do embarque para o vôo de cortesia, realizado num dos modernos jatos "Boeing-707".



CABINA de comando e a sua tripulação de vôo. Diante do painel de instrumentos a experiência



O GIGANTE DO AR POUSADO. O APARELHO A JATO DA PAN AMERICAN É UM EXEMPLO DA LINHA CONSTRUCTIVA E AVANÇADA DA COMPANHIA QUE HA

## A Pan American inaugura a sua nova linha internacional Rio—New York com um vôo de cortesia a bordo de um jato "Boeing-707"

Texto de J. CHERMONT COSTA Fotos de RUBENS AMÉRICO

COMEÇANDO em agosto passado a inauguração da sua mais recente linha internacional, Rio—New York, com os modernos jatos "Boeing-707", a PAN AMERICAN oferece um vôo de cortesia, realizado em uma dessas aeronaves.

Foram convidados a participar desse vôo altas personalidades civis e militares e representantes da imprensa.

Em 45 minutos de um vôo inolvidável, sobre as mais belas praias da cidade, foi proporcionado, aos participantes da reunião, uma pequena amostra do que representa em segurança, conforto e elegância, um vôo internacional em um desses modernos colossos da PAN AMERICAN.

Impulsionadas por quatro poderosas turbinas "Pratt & Whitney", proporcionando-lhes, cada uma delas, 15.000 libras de impulso, as "Boeing-707" da PAN AMERICAN alcançam velocidades de cruzeiro de quase 1.000 quilômetros horários.

Introduzindo a PAN AMERICAN jatos modernos aparelhos em sua linha Rio—New York, as viagens entre o Brasil e outras partes do mundo ficaram reduzidas em 40 por cento, no tempo de sua duração. O tempo de vôo do Rio a New York será, agora, de apenas 10 horas e meia, enquanto que anteriormente eram necessárias 18 horas e mais para voar entre as duas cidades.

As extremas velocidades alcançadas por estas modernas aeronaves, levam-nos a esquecer as distâncias, as quais hoje tendem a ser consideradas em horas, ao invés de quilômetros, e que se pode facilmente constatar pela seguinte tabela comparativa de velocidades:

|                               | Distância em km | Tempo     | Velocidade |
|-------------------------------|-----------------|-----------|------------|
| New York — Londres            | 5.200           | 6 h 30 m  | 12 h       |
| New York — Paris              | 3.800           | 7 h       | 13 h       |
| New York — Rio de Janeiro     | 8.022           | 10 h      | 18 h 30 m  |
| New York — Buenos Aires       | 8.654           | 10 h 45 m | 30 h       |
| Buenos Aires — Rio de Janeiro | 4.654           | 3 h 30 m  | 2 h 50 m   |

No decorrer desse vôo, um grupo de simpáticas e gentis aeronôtas, falando em fluente espanhol, estimulou aos participantes da reunião, oferecendo-lhes bebidas variadas e salgadinhos.

Os alto-falantes transmitem músicas suaves, e, de vez em quando, ouvimos comentários sobre as características do avião, e as impressões de pessoas sobre o vôo que se realizava.

Terminado o vôo comemorativo, retornos a comitiva ao Aeroporto do Galeão, onde foi servido um variado "buffet".

Pouco antes oficialmente inaugurada a nova linha de jatos da PAN AMERICAN, do Rio a New York.

POUCO INAUGUROU A SUA MAIS RECENTE LINHA INTERNACIONAL.

Sr. e Sra. H. W. Toomey, Sr. J. R. Thompson, e Sr. J. Chermont Costa, de "O Cruzeiro".

NO CONFORTÁVEL interior do avião, vibra-se, em primeiro plano, os Srs. Fernando H. Oliveira e Carlos A. Pinheiro.

NO SALÃO de entrada: Sr. Paulo Araújo, Sr. D. Assis, Sr. Francisco-Basto, Sr. Ag. Meridiano.

Sr. H. W. Toomey entre o Brigadeiro Cunha Machado (à esq.) e o Dr. César Grillo numa animada palestra.

Dr. César Grillo, Sr. H. W. Toomey, Sr. R. H. Hertzog e o Brigadeiro João Mendes do Silva trocam ideias cordiais.

A HORA do "buffet": os convidados experimentam as boas quitutes que lhes foram oferecidas.



Artigo publicado na revista O Cruzeiro em outubro de 1960.