

O CONCORDE CHEGA AO BRASIL

A partir desta semana, entre Paris e Rio, começa a grande aventura supersônica na aviação comercial, com lances a 2 300 km por hora

"Em nome de Deus, faremos o Concorde"
(Charles de Gaulle)

Exatamente às 12h30 da tarde dessa quarta-feira, um avião Concorde da Air France deverá estar percorrendo a 400 km por hora os últimos metros da pista do Aeroporto Roissy-Charles de Gaulle, antes da decolagem, em Paris. Em alguns segundos, o impulso de suas quatro turbinas Olympus 593 e a força de sustentação das asas afiladas farão desaparecer no céu as 181 toneladas do aparelho, elevado num ângulo agudo em direção ao oeste. Sete horas mais tarde, após uma escala técnica em Dacar, o comandante Pierre Chanoine deverá estar manobrando o mesmo avião na pista do aeroporto interna-

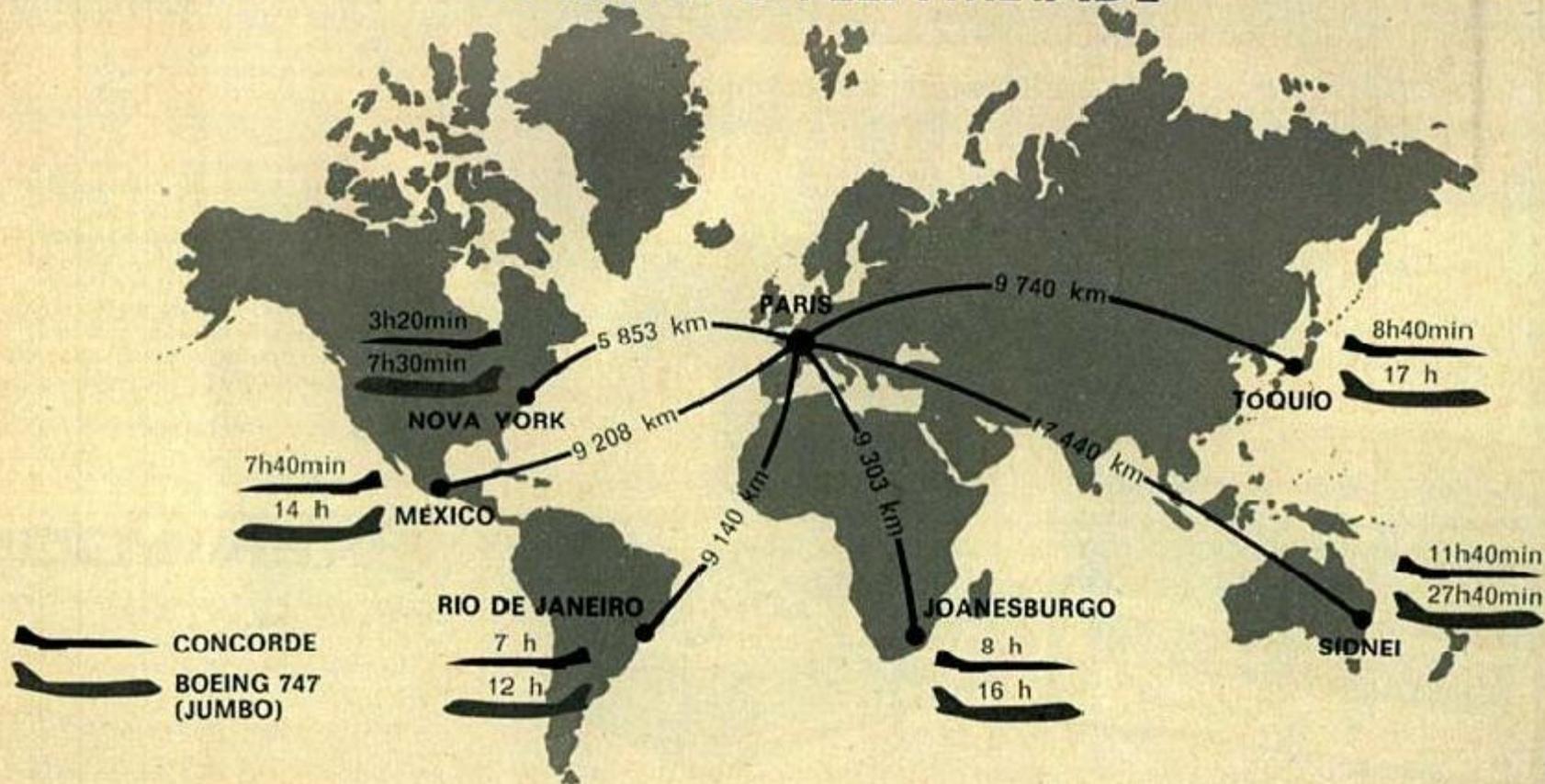
cional do Rio de Janeiro — onde, pela hora local, serão apenas 15h30.

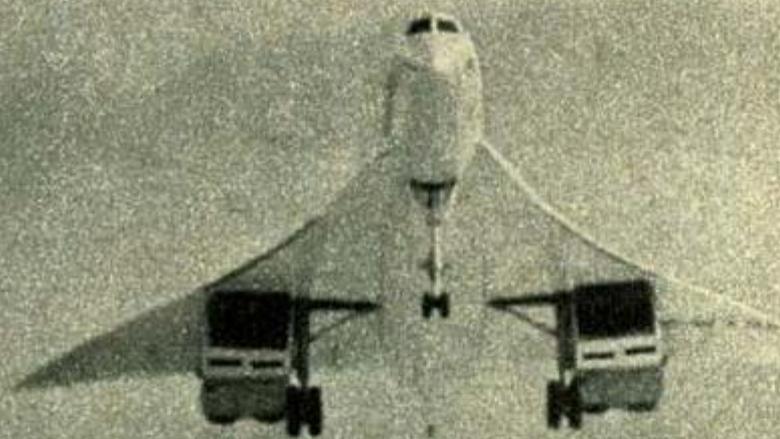
Entregue aos mecânicos e faxineiros, o Concorde começará, logo após a sua chegada, a ser preparado para a volta a Paris. Às 8 horas da noite, com a força de 5 500 Volkswagen que dessem partida ao mesmo tempo, suas turbinas serão de novo acionadas — e de novo o espetáculo se repetirá, com o Concorde levando a bordo uma preciosa carga de 100 passageiros, capazes de pagar, cada um, 23 792,50 cruzeiros pela passagem de ida e volta. Às 7 horas da manhã, horário de Paris, a viagem completa terá terminado. E o Concorde, em dezoito horas entre vôos e escalas, terá cruzado o Atlântico Sul por duas vezes, proeza que qualquer outro jato, mesmo de últi-

ma geração, não teria cumprido senão pela metade.

Espetacular? Mais que isso. Com a viagem inaugural Paris—Rio—Paris (acompanhada, em outro canto do planeta, pela abertura da linha Londres—Bahrein), o Concorde estará provavelmente iniciando a mais dramática aposta da aviação comercial em qualquer época — tão dramática que boa parte do mundo chegou a acreditar que ela nunca seria feita. Mas, depois de se transformar num fetiche de nosso tempo, consumir 3 bilhões de dólares de seus construtores franco-britânicos e atravessar treze anos de tormentas, o Concorde abre esta semana, enfim, a sonhada era supersônica para os vôos de carreira. O grito de guerra do general De Gaulle foi cumpri-

O MUNDO PELA METADE





Ao fim de uma odisséia de 13 anos, voando a duas vezes a velocidade do som e a 18 000 metros de altura

do. E ao fim de uma fabulosa aventura tecnológica e industrial, o primeiro supersônico de linha entra, a partir do Brasil, na fase sem retorno do veredito comercial.

Palavra final — Os primeiros votos começam a ser dados essa semana — e, desde logo, o Concorde tem uma brilhante folha de vantagens a apresentar. A primeira delas é o óbvio, ancestral fascínio da velocidade. Pouco após a decolagem em Paris, e já a estonteantes 18 000 metros de altura, o comandante Chanoine anunciará pelo alto-falante de bordo que foi atingida a “velocidade bissonica” — isto é, 2 300 km por hora, ou o cabalístico “Mach 2”. Não há comparação, é claro, com os míseros 970 quilômetros horários do mais rápido jato normal em atividade, o Boeing 747 Jumbo. E, na prática, essa supervelocidade de cruzeiro quer dizer que uma viagem Paris—Rio pelo Concorde é pelo menos cinco horas mais curta.

Com o Concorde, de fato, o mundo encolheu, e qualquer distância entre dois pontos do globo terrestre, à velocidade supersônica (ou “bissonica”, como prefere precisar a tripulação), pode ser percorrida em não mais de doze horas de voo. Igualmente, os construtores do Concorde falam com entusiasmo de sua extraordinária segurança — ele é o avião mais testado da história da aviação comercial. E mesmo seu preço, embora não represente propriamente uma vantagem

(20% mais alto do que as tarifas cobradas aos viajantes de primeira classe de qualquer jato, e mais que o dobro do preço de uma passagem em classe econômica), pode ser creditado como um tributo razoável à economia no tempo de voo.

O elenco de problemas a enfrentar, contudo, é ainda mais formidável — e o Concorde tem uma luta de vida ou morte a combater em outras frentes. Ele *deverá provar, por exemplo, que é um avião capaz de dar lucros, mesmo em tempos de crise de combustível, matéria-prima que bebe com voracidade incomum. Depois deverá mostrar que os seus 100 lugares, à velocidade supersônica, podem realmente multiplicar-se, para competir em capacidade de transporte com os Jumbos, que têm 370 poltronas. E, passada a euforia inaugural, há que convencer 400 pessoas, todas as semanas, a usar o Concorde entre Paris e Rio — pois serão quatro as viagens semanais, nos dois sentidos.*

Sobretudo, as viagens do Concorde entre a França e o Brasil, assim como a linha regular entre Londres e Bahrein, no golfo Pérsico, terão de sensibilizar as autoridades aeronáuticas americanas. Pois a 4. de fevereiro, culminando anos de debates, será dada a palavra final dos EUA sobre a conveniência ou não do pouso do Concorde em Nova York ou Washington. Os americanos temem, entre outras coisas, as conseqüências da poluição sonora do avião sobre essas re-

giões, densamente povoadas. E da decisão americana, no fim das contas, dependerá o fiasco ou o sucesso comercial do Concorde.

Boas relações — Foi justamente o impasse criado pelos Estados Unidos que acabou por virar esse pássaro de bico móvel e asas em delta na direção do Brasil, em sua primeira rota sobre o Atlântico, e 46 anos após a primeira ligação Paris—Rio, feita a bordo de um precário Late-521 de trinta lugares e 184 quilômetros horários de velocidade. A princípio, segundo os técnicos das empresas construtoras do supersônico, Aerospatiale e British Aircraft Corporation, o Concorde teria como linha prioritária a ligação Paris—Nova York. Para um aparelho de autonomia de voo limitada a 6 900 quilômetros, nada poderia ser mais conveniente do que uma rota de 5 800 quilômetros, sem escalas — e por onde corre o mais denso tráfego aéreo de todo o mundo.

Fechada essa porta, começou para os construtores do Concorde a procura de outro pouso em continente americano — ou, mais precisamente, em qualquer lugar do mundo disposto a receber a maravilha franco-britânica. Henri Ziegler, diretor da parte francesa do projeto Concorde, prefere atribuir a escolha do Atlântico Sul, e conseqüentemente do Rio de Janeiro, a razões sentimentais. Afinal, essa teria sido uma rota desbravada por antigos pilotos da aviação

francesa, nas décadas de 20 e 30 — gente como Saint-Exupéry, aviões como o "Croix du Sud". Mas Joseph Halfin, diretor da Air France para o Brasil, acrescenta outras razões, bem mais práticas.

"Temos uma longa tradição em matéria de boas relações com as autoridades aeronáuticas brasileiras", diz ele, "e foram essas boas relações o ponto mais importante na decisão de trazer o Concorde para o Brasil." Na verdade, além da vantagem óbvia de ter dito "sim" ao Concorde, o Rio não deixa de ser um ponto interessante para os futuros passos do supersônico, que incluem vôos de conexão com outras capitais da América Latina. E, principalmente, em nenhum momento houve qualquer objeção brasileira a questões como poluição sonora.

A única dificuldade eventual seria o fato de a Air France, com o Concorde, acabar tendo mais assentos disponíveis, no trajeto Rio—Paris, do que a Varig. "Mas um entendimento entre as duas partes resolveu a questão", diz o brigadeiro-do-ar Waldir Vasconcelos, chefe do subsetor de planejamento do Departamento de Aeronáutica Civil, que coordena a programação brasileira de vôos. "Ficou estabelecido que tanto a Air France como a Varig teriam 950 lugares cada uma, distribuídos em cinco vôos semanais" — incluídos, no caso da Air France, dois vôos com o Concorde, às quartas-feiras e domingos.

Idas e vindas — Ao mesmo tempo, e ao contrário do que ocorre nos EUA, o Concorde parece ser muito popular entre os brasileiros — mesmo aqueles que provavelmente jamais viajarão nele. O deslumbramento começou em setembro de 1971. Depois de algumas evoluções sobre a pista do Aeroporto do Galeão, o avião descia pela primeira vez no Brasil, sob os aplausos de uma pequena multidão. Dois dias mais tarde, quando pousava em Viracopos, a 90 quilômetros de São Paulo, encontrou as estradas de acesso ao aeroporto totalmente congestionadas, pelos carros que vinham de cidades das redondezas especialmente para vê-lo. Foi um show.

Evidentemente, os curiosos de aeroporto não seriam os passageiros privilegiados desse avião que reduz as distâncias pela metade — no cardápio de bordo há, inclusive, o emblema de dois globos terrestres superpostos, com a legenda *le monde réduit de moitié*. Os prováveis frequentadores brasileiros do Concorde só começaram a ser recrutados em maio de 1974, quando as possibilidades de vôos para os Estados Unidos tinham emagrecido a tal ponto que era necessário pensar numa outra opção. A Air France decidiu, então, iniciar uma série de quarenta viagens entre Paris e Rio, levando em cada uma delas cerca de trinta convidados especiais,



A cabina de comando: 5 000 horas de vôos-teste, em todas as condições

acomodados entre uma inextricável bateria de aparelhos de testes.

Autoridades, empresários de outras companhias aéreas, o *beautiful people* local e alguns jornalistas revezaram-se, assim, nas idas e vindas do avião. Recordes de vôo foram então estabelecidos: a viagem que agora, em linha regular, levará cronometradas 7 horas, chegou a ser feita em 5 horas e 40 minutos. Diplomas simbólicos, assinados pelo comandante do avião, eram distribuídos aos passageiros, todos infalivelmente brindados, ao final de cada viagem, com gravatas, lenços e perfumes. E em 1975, quando a rota Paris—Rio já estava confirmada como uma das duas primeiras do Concorde, nova maratona foi iniciada.

Máquina de status — Os resultados dessa supervenda da imagem rápida e elegante do Concorde acabaram por revelar-se, finalmente, bastante compensadores. As primeiras reservas brasileiras, para vôos regulares, começaram a ser feitas antes mesmo de as passagens serem colocadas à venda, sem falar em repercussões certamente inesperadas: um novo restaurante carioca adotou Concorde como nome, frotas de táxi Concorde apareceram nas ruas do Rio e de São Paulo, e alguns donos de salões de beleza não encontraram melhor designação para suas casas.

Apesar desse sucesso, no entanto, as vendas efetivas não superavam, até a semana passada, 1 851 passagens no sentido Rio—Paris, e 1 046 na direção Paris—Rio. Isso está um pouco aquém das primeiras informações da Air France, sobre três meses de vôos lotados — Halfin prefere falar, hoje, numa ocupação de 88% em cada viagem, número de qualquer forma excelente, segundo ele. Mas se com um pouco de jeito ainda é possível conseguir um lugar no pri-

meiro vôo Rio—Paris, a viagem de ida e volta do dia 29 de fevereiro, domingo de carnaval, não tem mais vagas: os 200 passageiros já confirmaram suas presenças.

E quem seria esse passageiro da era supersônica? As pesquisas feitas pelos construtores do Concorde detectaram uma certa tendência de o avião-vir a transformar-se, ao menos temporariamente, numa máquina de status. Afinal, os vôos charters, as passagens pagas em crediários e as tarifas econômicas nos meses de baixa estação, entre setembro e abril, reduziram a quase nada o antigo prestígio do "viajante aéreo". Alguns poucos, é verdade, ainda se refugiavam nos lugares da primeira classe — mas, como lamentam os mais exigentes, no fim todos chegam juntos. O Concorde viria a ser, assim, um divisor de águas, abrigo certo para os caçadores de exclusividades.

Muito cedo — Mais que isso, o avião tinha todas as características para agradar ao homem de negócios. Este sim, calculava-se em Paris e Londres, seria o passageiro básico do Concorde. Alguém que tivesse muita pressa em assinar contratos milionários. Que precisasse, realmente, economizar tempo de viagem. E que, segundo cálculos precisos, pudesse orçar sua hora de trabalho em cerca de 400 cruzeiros, para que a operação valesse a pena. No entanto, apesar de todas as previsões, as reservas feitas até agora sugerem que ainda é muito cedo para diagnosticar com exatidão o habitual frequentador do mundo supersônico.

No vôo inaugural, por exemplo, não fulgaram nomes do jet set internacional a caminho das celebrações do verão brasileiro, nem empresários fabulosos. Entre anônimos franceses, ingleses, espa-

nhóis, suíços, japoneses, devidamente misturados às autoridades aeronáuticas francesas, o nome mais conhecido é o do diretor da Lotus, Colin Chapman, que vem participar do Grande Prêmio Brasil de automobilismo, a ser realizado em São Paulo no dia 25 de janeiro. Madame Ouille, de 82 anos, talvez seja a única a embarcar no Concorde em nome da novidade. Insaciável frequentadora de inaugurações em geral — “não perderia por nada deste mundo a viagem inaugural do supersônico” —, ela fez sua reserva ainda em 1967, quando o avião não passava apenas de um projeto ambicioso.

Entre os passageiros brasileiros, também se encontram as mais variadas motivações. O cirurgião plástico Ivo Pitanguy, mesmo sem passagem reservada para os primeiros vôos, considera-se um viajante usual do Concorde, que já conhece como passageiro de um dos vôos experimentais. Para ele, tudo é uma questão de tempo. “Às vezes, preciso ir e voltar da Europa em poucas horas, para atender a casos urgentes, e um avião tão rápido é essencial nesses casos”, diz Pitanguy. Mesmo sem essa urgência, o empresário paulista André Blondeau aderiu ao Concorde, e viaja no dia 21.

“Visito minha família na Europa pelo menos três vezes por ano, e desta vez vou de Concorde”, diz Blondeau. “Deve ser muito confortável. Mais estável... E eu estou curioso para ver esse avião.” Já um outro dos brasileiros, Lover Ibaixe, adido cultural da embaixada da Venezuela no Brasil, comprou sua passa-

gem Rio—Paris também para o dia 21 sem estar informado, sequer, que o Concorde voa duas vezes mais rápido que o som. “Eu vou simplesmente porque depois dos 40 anos não se pode perder nenhuma estréia”, diz ele. “Não penso em rapidez. Aliás, tempo é o que mais sobra na minha vida.”

Com rapidez — Contra o tempo, no entanto, será a corrida no atendimento aos passageiros no Aeroporto do Galeão. Em Paris não deverá haver problemas: o Aeroporto Charles de Gaulle, de resto uma eficiente máquina, capaz de receber e despachar com conforto qualquer viajante, equipou-se à Concorde — reservando alas e serviços independentes, que podem liberar em menos de 20 minutos os passageiros do supersônico. O Galeão, até as vésperas do início das viagens, ostentava apenas um balcão especial, montado pela Air France, para



Ibaixe: estréias depois dos 40

atender aos novos viajantes — e cuja eficiência futura, como de praxe nos aeroportos brasileiros, constitui uma densa incógnita.

Mas o otimista Joseph Halfin está confiante no treinamento obtido pelos serviços de terra, durante os vôos experimentais, e acredita numa “grande rapidez” no desembarço de passaporte e bagagens. Halfin espera, também, que o horário de chegada do Concorde, às 4 da tarde, permita uma ligação Galeão—Rio de Janeiro, feita pela eternamente congestionada avenida Brasil, em cerca de 20 minutos — um terço do tempo que se leva no mesmo percurso, com sorte, em horas de rush. De concreto, há por enquanto um acordo firmado entre a Air France e a Vasp, segundo o

qual haverá uma conexão direta do Concorde com um Boeing 737, para os passageiros de São Paulo.

A chegada ao Brasil, de qualquer forma, será um grande espetáculo a cores — televisionado diretamente para a França. Primeiro, com uma equipe da TV Globo, e depois do desembarque, com o comando de um dos passageiros, o apresentador francês Yves Mourousi. De helicóptero, Mourousi seguirá para o terraço do Hotel Méridien, em Copacabana, onde entrevistará o prefeito da cidade, Marcos Tamoyo, além de coordenar um show com Jorge Ben e Clara Nunes. Às 8 horas Mourousi estará de volta a Paris, ainda no Concorde, na viagem que iniciará os passageiros brasileiros nas delícias de um vôo supersônico.

Tranqüilidade — “Não haverá sensações absolutamente diferentes das proporcionadas a bordo de um avião tipo Jumbo”, adverte Halfin. Pode ser, até, que o habitual viajante das primeiras classes dos aviões gigantes sintasse claramente pior servido no Concorde — o espaço interno do avião é pequeno, as janelas bem menores do que a dos jatos comuns, as poltronas reservam apenas e tão-somente 1,20 metro para cada dois passageiros, não há cinema a bordo, nem bares e nem salões para fumantes. Mas qualquer passageiro que já tenha um dia adormecido em sua cadeira de classe econômica, e que se encontrou mal desperto às 3 horas da manhã, com o nariz seco, as orelhas doendo e os pés inchados, atrás de vinte pessoas cantando “Cidade Maravilhosa” na fila do banheiro, por certo abençoará o Concorde.

Tudo, nele, pretende propiciar tranqüilidade — desde a decoração, em tons bege e marrom, feita por Raymond Loewy, aos talheres especialmente forjados em aço inoxidável por Boillet Bourdell. Os uniformes listrados das aeromoças, desenhados pela casa Jean Patou, pretendem idêntico efeito repousante. Dentro do Concorde, a velocidade supersônica passa a ser apenas um detalhe, registrado num novo aparelho à vista dos passageiros: é o machímetro, nome de batismo de uma espécie de relógio digital que mede a aterradora velocidade do avião. E para os passageiros que, nesse momento, meditam sobre se não teria sido melhor ficar em casa — como sempre, o alto-falante estará disparando números terríveis sobre temperatura exterior, altitude, pressão, etc. —, os construtores do Concorde têm um vasto passado de testes bem-sucedidos a apresentar.

Antes de ganhar sua linha regular de serviço, o Concorde foi observado durante aproximadamente 5 000 horas de vôo, suplantando por larga margem as 1 500 horas experimentais dos jatos



Halfin: vantagem das boas relações

atualmente em uso no mundo todo. Apenas entre julho e setembro do ano passado, foram feitos 128 vôos com passageiros. Além disso, o Concorde já levantou vôo com apenas duas turbinas em funcionamento, e os pilotos de provas já reduziram praticamente a zero a força dessas turbinas, em pleno espaço. Mais de 5 000 pessoas já foram levadas por ele a todos os continentes. E a única crítica real, até agora, foi relativa a alguns problemas facilmente solucionados com o piloto mecânico.

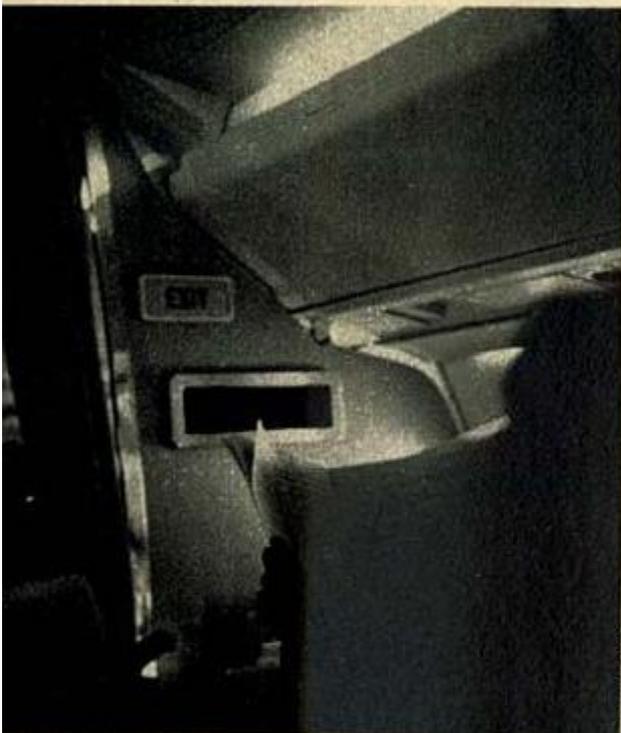
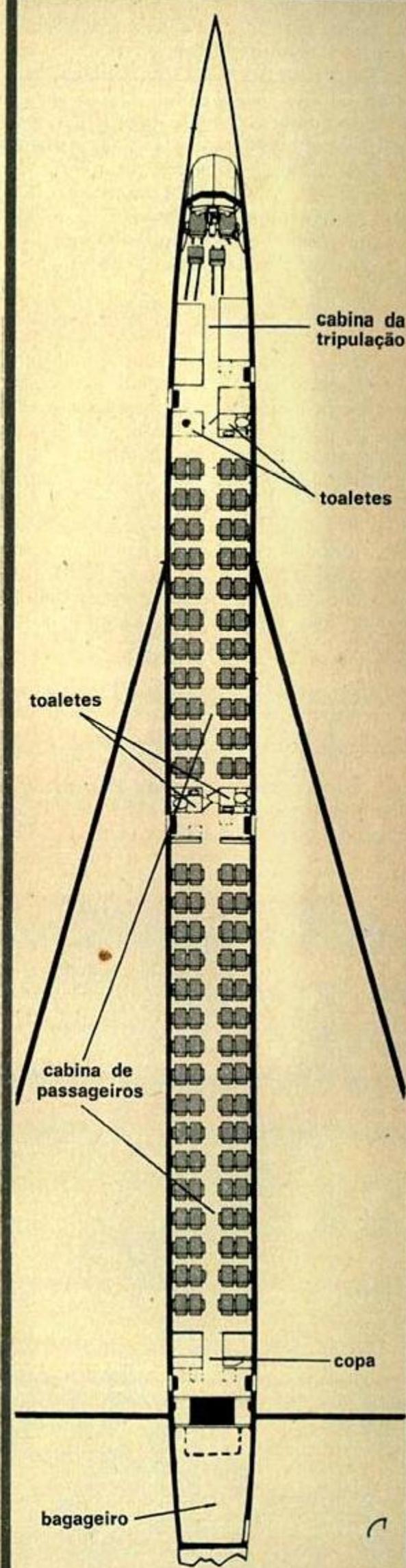
Inquietante gargarejar — Mas a maioria das pessoas que têm medo de avião costuma ser impenetrável a argumentos estatísticos. Com relação ao Concorde, a fobia generalizada é quanto ao comportamento do avião depois de

passar a velocidade do som. Não seria audível, dentro do aparelho, o estrondo produzido ao chegar aos sucessivos "Machs"? Não: o ruído, no interior do aparelho, é o mesmo de qualquer jato. E a aceleração, e o ângulo de subida? São muito mais impressionantes vistos de fora. A única exceção é um inquietante gargarejar que parece sacudir levemente toda a estrutura do avião, quando ele passa a voar mais rápido que o som. Trata-se, apenas, do bombeamento do combustível através dos tanques, para reequilibrar o avião em seu centro de gravidade.

Uma vez atingida a altitude de cruzeiro, dobro da que é alcançada pelos jatos subsônicos, a turbulência desaparece por completo, a curvatura da Terra, bem acentuada, pode ser observada das janelas, e é possível conservar uma azeitona absolutamente imóvel dentro de um copo de martini. É possível, também, confirmar a estabilidade da pressão atmosférica, regulada para 1 700 metros em lugar dos 2 400 metros de hábito, observando a formação de bolhas dentro de uma taça de champanha — aliás gratuita, assim como todas as bebidas a bordo. Enfim, pretendeu-se poupar o passageiro da habitual odisséia alimentar — quando a refeição principal, anunciada de forma gloriosa pela fantasia do redator dos cardápios de bordo, se transforma num humilde pedaço de frango ensopado com ervilhas, servido entre envelopinhos de sal, pimenta e mostarda.

É verdade que o exíguo espaço do Concorde ainda obrigará seu passageiro a comer fazendo com que seus braços executem os coordenados movimentos de um louva-deus, para não derrubar a

O CONCORDE POR DENTRO



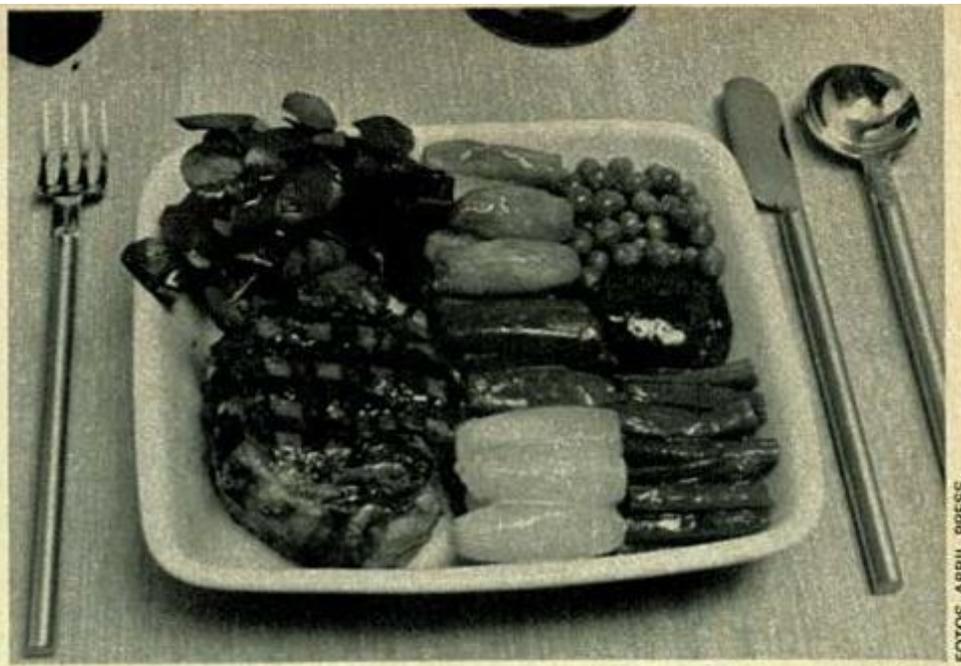
Machímetro: marcando a velocidade



Uniformes de bordo: em tons de preto, cinza e branco



Refeições a bordo do Concorde: do café da manhã...



...ao almoço ou jantar, doze cardápios

garrafa de vinho do passageiro ao lado. Mas, de um modo geral, as coisas deverão se passar de maneira bem mais agradável. Se os doze cardápios que se alternarão a cada viagem insistem em designações tão imprevisíveis como *divertissements gastronomiques*, ao passageiro restará sempre a possibilidade de compor sua própria refeição, preferindo apenas pratos frios, por exemplo, ou saltando o prato principal, ou pedindo o café sem ter que esperar que todos tenham terminado sua sobremesa.

Detalhe secundário — Com esses atrativos e garantias, franceses e britânicos estarão, daqui para diante, tentando ganhar passageiros — embora ninguém pense em lucro por enquanto. Para a compra de seus quatro aviões supersônicos, de fato, a Air France está investindo 1,5 bilhão de francos (cerca de 3 bilhões de cruzeiros), 940 milhões na compra dos aviões em si (235 milhões por unidade) e aproximadamente 600 milhões em peças sobressalentes. Quantias semelhantes valem para a British Airways, compradora de outras cinco unidades do avião, por enquanto utilizados na enigmática linha Londres—Bahrein, pequeno emirado petrolífero de 230 000 habitantes e uma das rendas per capita mais altas do mundo. Nessa rota, imperam os passageiros-empresários, que pagam 676 libras — 12 500 cruzeiros — por uma passagem de ida e volta, e que já lotaram os três primeiros vôos. Duramente contestada pelos ingleses, cada vez mais avessos ao ruído do Concorde sobre suas cabeças — o avião, inclusive, passará a 200 metros de altura e a 110 decibéis sobre o Castelo de Windsor, da família real britânica —, a rota Londres—Bahrein em breve chegará a Sídney, na Austrália.

Muito mais do que aviões lotados nessas duas rotas, porém, interessa a definição das linhas futuras. A rentabilidade dos vôos que começam essa semana, obviamente, é um detalhe secundário na

gigantesca história comercial do Concorde: a decisão básica, da qual depende seu verdadeiro êxito, está nos EUA.

Ela será dada por um mulato de 55 anos, William Coleman, o secretário de Transportes americano — que, daqui a duas semanas, concederá ou não autorização para o Concorde utilizar quatro vezes por dia o Aeroporto Kennedy, em Nova York, e duas vezes o Aeroporto Dulles, em Washington. Com sua presença assegurada na linha Europa—Estados Unidos, que representa 40% do mercado potencial do aparelho, o Concorde acabaria se impondo às outras companhias aéreas.

Raios cósmicos — Não faltam pressões para que essa decisão seja negativa. Realmente, a maioria das 1 400 páginas do dossiê em mãos de Coleman está coberta por uma aterrorizante barreira de argumentos políticos, financeiros e ecológicos, reunidos pelos inimigos americanos do supersônico. Segundo eles, a admissão do Concorde em linhas regulares seria um contra-senso numa época de economia de energia e de luta contra a poluição. Depois, o ruído durante os pousos e decolagens, sensivelmente superior ao dos aviões tipo Jumbo, viria aumentar ainda mais a tortura das pessoas que habitam nas proximidades dos aeroportos.

Ainda não é tudo. Segundo argumentam os mais irredutíveis, o Concorde (que já foi acusado de provocar esterilidade na tripulação, entre outras superstições) também “daria câncer”, e por dois motivos diferentes. Primeiro, porque voando a uma altitude mais elevada, expõe seus passageiros a uma dose maior de raios cósmicos. E, em segundo lugar, porque os vôos na estratosfera destroem a camada de ozônio protetora da atmosfera, permitindo que os mesmos raios cósmicos cheguem à superfície da Terra, provocando assim o surgimento de câncer na pele.

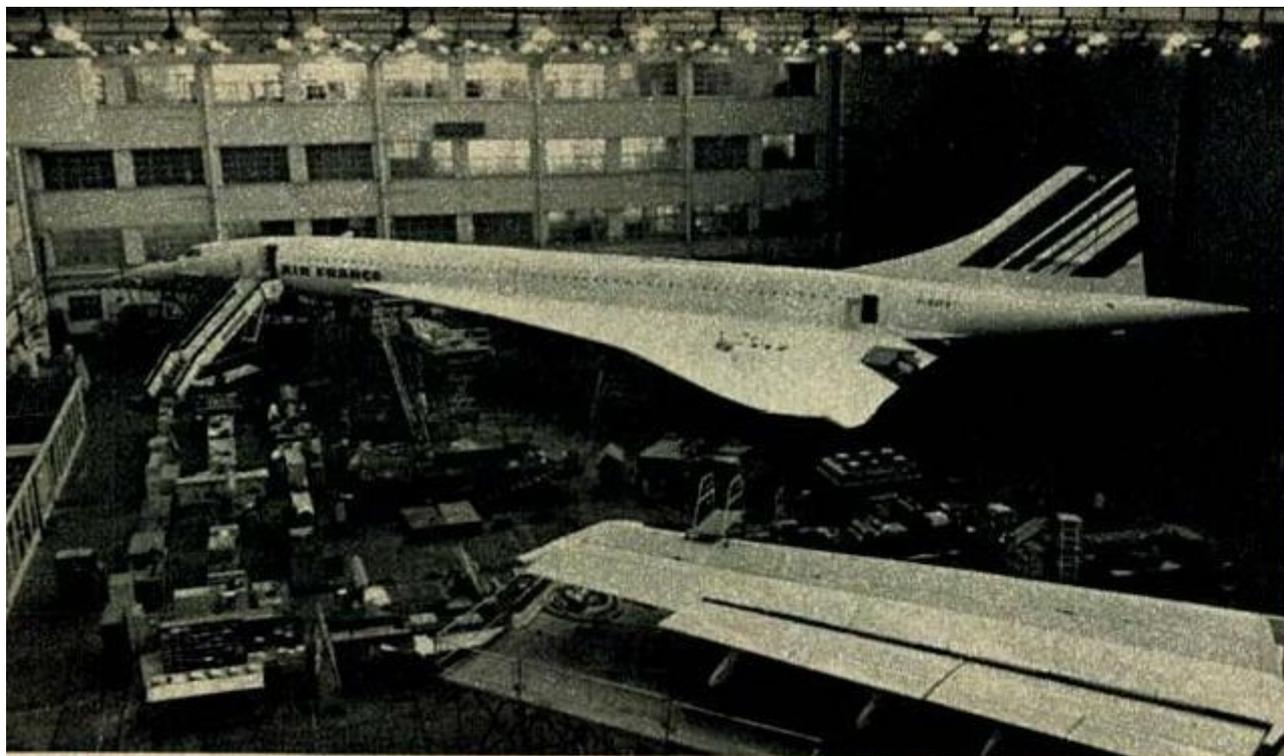
Os defensores do Concorde reagem



FERNANDO SANDOVAL

O interior estreito: 1,20 m para dois

em todas as frentes. Se o Concorde realmente gasta mais combustível, dizem, ele voa também mais rápido, ficando as coisas assim compensadas. Quanto à tenebrosa exposição aos raios cósmicos, cálculos milimétricos já efetuados mostram que o passageiro do Concorde sai até ganhando. De fato, ele fica mais exposto — mas por um tempo muito menor que nos vôos comuns. E o ozônio? Pura bobagem, dizem os construtores: afinal, centenas de aviões supersônicos militares estão voando há mais



A Aerospatiale francesa: com o boicote ao Concorde, a ameaça de desemprego

de dez anos, e ainda não abalaram a reserva de ozônio existente. O ruído das turbinas, finalmente, é superior ao dos aviões gigantes. Mas sensivelmente igual ao do Boeing 707, DC-8 e outros aparelhos da mesma idade, que constituem 70% dos aviões atualmente em uso.

Questão de inferioridade — Indiscutíveis, em todo caso, são os interesses econômicos feridos. Se o Concorde operar no Atlântico Norte, ligando Paris a Nova York, deixará seus passageiros em solo americano com a diferença de fuso-horário na mesma hora em que saiu da França — o vôo dura 3 horas e 20 minutos. Com essa facilidade, estima-se que as companhias aéreas americanas poderiam perder até 100 milhões de dólares em passagens de primeira classe. E se não quiserem permanecer num estado de inferioridade, deverão comprar os caríssimos Concorde — o que, evidentemente, não interessa nem a elas nem às fábricas americanas de aviões, como a Boeing, Douglas e Lockheed, de cujas linhas de montagem saíram 90% dos 4 000 jatos em atividade hoje no mundo.

Para essas empresas, o êxito do Concorde colocaria um indigesto problema de concorrência — após tentarem a aventura do supersônico, e serem obrigadas a abandoná-la, elas não têm alternativa nenhuma para o rival franco-britânico. Seu ambicioso projeto previa um avião capaz de voar a 3 000 quilômetros horários, com asas de geometria variável e fuselagem de titânio. Mas, diante de tantas novidades, acabou atolado num impasse técnico-financeiro que enterrou, a troco de nada, 1,8 milhão de dólares. Por coincidência ou não, foi nessa época que os americanos descobriram a maioria de seus argumentos ecológicos contra os supersônicos.

A partir de então, as reservas de compra do Concorde, que no começo dos anos 70 chegaram a 74 unidades,



Uma foto-montagem: o sonho de NY

feitas por dezesseis empresas aéreas de todo o mundo, começaram a ficar abaladas. Até que, a 31 de janeiro de 1973 — último dia de prazo para cancelar as encomendas —, era finalmente dado o pior de todos os golpes já recebidos pelo Concorde: a Pan American, cujos movimentos em geral são seguidos pelas outras companhias, avisou por telefone Henri Ziegler que cancelava suas oito opções de compra. Nos minutos seguintes uma série de telefonemas iguais consolidava a catástrofe. E, desde então, Ziegler tenta descobrir o que fazer da idéia inicial que previa a venda de 200 Concorde até 1975. Atualmente, além dos nove Concorde comprados pelos próprios franceses e ingleses, há seis reservas feitas pelo Irã e pela China, mas sem prazo para a conclusão do negócio.

Herança — Nessas condições, França e Inglaterra foram obrigadas a aceitar

riscos cada vez maiores na continuação do projeto. Porque, afinal, já não se trata apenas de uma questão de dinheiro, mas também de abalos políticos internos e de prestígio nacional. Considerado como uma herança do general De Gaulle, o supersônico franco-britânico teve sempre ilustres vendedores. Georges Pompidou, quando presidente da França, voou a bordo do primeiro protótipo, e fez questão de ir de Concorde ao encontro de Richard Nixon, em 1971, nos Açores. Valéry Giscard d'Estaing, fiel passageiro do Concorde desde os seus tempos de ministro das Finanças, recentemente fez questão de anunciar que utilizará esse avião durante sua visita oficial aos Estados Unidos, programada para o próximo mês de maio.

Com isso, ele dá a entender que, se o avião não for aceito em solo americano, ele se recusará a fazer a viagem. Como presidente da República, Giscard d'Estaing dificilmente poderia ir mais longe. Mas os sindicatos franceses podem. Preocupados com a crise de desemprego que uma sensível contenção na construção de aviões Concorde pode provocar entre os mais de 100 000 empregados na indústria aeronáutica francesa, as centrais sindicais ameaçam boicotar o abastecimento de aviões americanos em Paris. Para um avião construído com a idéia de encurtar distâncias entre os povos, e batizado com o nome de Concorde, esse desenlace seria particularmente inadequado.



Giscard d'Estaing: fiel ao Concorde

AEROSPATIALE

FOTOS AFP