



O último Concorde chega ao aeroporto de Heathrow, no derradeiro capítulo da aventura franco-britânica que consumiu US\$ 34 bilhões e se transformou em objeto de disputa na guerra fria

O último pouso

Chegada do Concorde a Londres marca o fim de era na aviação comercial supersônica

LONDRES – O último Concorde da companhia aérea British Airways aterrissou ontem no aeroporto britânico de Heathrow, marcando o fim definitivo dos vôos comerciais do mítico avião supersônico. Milhares de pessoas assistiram ao vivo à aterrissagem da aeronave, que decolou de Nova York e levava a bordo um grupo de celebridades, incluindo o presidente da companhia, lord Colin Marshall. Em 31 de maio, a Air France, a outra companhia que operava o modelo, já tinha feito seu último vôo com o Concorde, abandonado por causa de seu altíssimo custo de manutenção.

No último vôo da British, foi servido um café da manhã com champagne, caviar e pastel de lagosta. Entre os vôos estavam a atriz Joan Collins, ex-prefeito de Nova York Rudolph Giuliani, a modelo Christie Brinkley e o dirigente da Fórmula 1 Bernie Ecclestone – que esteve também no primeiro vôo comercial do Concorde, em 1976.

Com intervalos de aproximadamente 5 minutos entre eles, pousaram em Heathrow outros dois Concordes, que fizeram vôos comemorativos mais curtos, levando funcionários e convidados da British Airways. O avião que atravessou o Atlântico foi recebido com festa no aeroporto. “Estamos todos incrivelmente orgulhosos dessa máquina e da Grã-Bretanha, que ao lado da França conseguiu construir essa coisa fantástica”, disse o piloto, Peter Benn.

No total, 20 Concordes foram vendidos para a British e Air France. O projeto do construtor franco-britânico de construir um jato supersônico de passageiros nasceu em 1962 e seu desenvolvimento consumiu, em valores atualizados, US\$ 34 bilhões. Agora, o destino de alguns desses aviões deve ser museus de aviação. Um número não determinado de jatos será desmontado e suas peças vendidas pela casa de peças Christie’s no mês que vem. Camerões motor pode ser vendido por US\$ 140 mil. Um jogo de talheres pode chegar a US\$ 920.

Após quase três décadas operando vôos transatlânticos a uma velocidade superior a 2 mil quilômetros por hora – que permitia voar da Europa até Nova York ou Rio de Janeiro em 3 horas e meia –, as despesas do avião acabaram superando as receitas obtidas com a venda de passageiros. Os vôos para o Brasil foram suspensos em 1999 por falta de passageiros. (AP, Reuters, AFP e EFE)

VÔO DOI&ISNE

Quando Desbr&ds
Concord&sb&osaram
b&of&h&ma&G&it&em
v&nd&C&u&nc&rou&C
uma&of&ra&il&C&T&lanos
d&C&ocidade&il&ar
C&G&ncione&il&ar

Or&u&C&H&e&Concord&C

▶ **Velocidade** **Or&u&C&H&e&Concord&C**: 2.200 km/h

▶ **Autonomia**: 6.677 km

▶ **Distância** **Or&u&C&H&e&Concord&C**: 15.200 m a 18.300 m

▶ **Combustível**: 95 t

▶ **Comprimento**: 61,7 m

▶ **Altura**: 12,2 m

▶ **Envergadura**: 25,6 m

▶ **Passageiros**: 100

▶ **Tribulação**: 3 na cabine, 8 atendentes

▶ **Motor**: 4 Rolls Royce Sy&E&M& Olympus 593



John Stillwell/AP

Fãs do supersônico agitam bandeiras e prestam sua última homenagem, no Aeroporto de Heathrow



Toshihiko Sato/AP

O acidente, em julho de 2000

A HISTÓRIA Tragédia de Paris ofuscou vida de glória

LONDRES – Estes são os momentos mais marcantes da história do luxuoso avião:

- **29/1/1962** – França e Grã-Bretanha assinam contrato para desenvolver e construir um avião supersônico.
 - **23/1/1969** – Primeiro teste de vôo do Concorde em Toulouse, França.
 - **1/10/1969** – O Concorde ultrapassa a velocidade do som. Um ano depois atinge o dobro da velocidade do som.
 - **21/1/1976** – O Concorde começa a fazer vôos regulares.
 - **25/7/2000** – Um Concorde da Air France se espanta pouco depois de levantar vôo do aeroporto Charles de Gaulle (Roissy) em Paris, causando a morte de 113 pessoas.
 - **16/8/2000** – Autoridades britânicas e francesas impõem uma proibição aos aviões supersônicos.
 - **30/10/2001** – O último teste do Concorde traz uma série de melhorias concluídas com sucesso. Os aviões recebem autorização para voltar a voar.
 - **19/02/2003** – Um Concorde da Air France é obrigado a fazer um pouso de emergência em Halifax, Canadá, por causa de problemas num turbina.
- Sucedem-se uma série de falhas técnicas:
- **10/4/2003** – A British Airways e a Air France anunciam o cancelamento dos vôos do Concorde por motivos financeiros.
 - **3/5/2003** – Um Concorde da Air France aterrissa pela última vez em Paris após um vôo regular.
 - **23/10/2003** – O Concorde da British Airways realiza seu último vôo comercial, entre Londres e Nova York.

Champagne, lagostas e celebridades

Viajar num Concorde poderia significar assistir a um show privé de Paul McCartney

LONDRES – Para os viajantes célebres, o Concorde era o máximo do símbolo de status – um taxi transatlântico que os levava a Nova York antes mesmo de sair de Londres. O jato franco-britânico apelidado de Speedbird One (Pássaro Veloz N.º 1) pelos controladores de vôo foi aposentado ontem, depois de 27 anos transportando ricas através do Atlântico a uma velocidade supersônica.

Astros pop se esbaldaram no excesso hedonista da aeronave, tomando champagne e se em-

panurrando de lagostas a bordo do rei do jet set, viajando ao dobro da velocidade da som.

Sting perdeu a conta de quantas vezes embarcou na aeronave comercial de nariz de agulha, que trouxe de volta o romantismo ao ato de voar. Uma vez, Paul McCartney pegou sua guitarra e formou uma roda com um grupo de sóbrios executivos, cantando sucessos dos Beatles. Rod Stewart fez seu cabeleireiro viajar junto para um corte de emergência antes de um grande concerto.

E, talvez no episódio mais famoso de todos, Phil Collins

se apresentou no concerto benéfico Live Aid em Londres, entrou no Concorde e tocou novamente na Filadélfia, horas depois.

O vocalista do Jamiroquai, Jay Kay, resumiu a emoção de voar num Concorde. “É uma coisa fantástica assistir ao pôr do sol e depois vê-lo nascer e se pôr novamente.” O que que, no dizer é que você voa tão alto que consegue ver a curva – a linha negra entre a nuvem e o dia na Terra – porque está atravessando-a a uma velocidade muito maior. É uma coisa linda.”

O veterano apresentador de TV David Frost, que já esteve no Livro Guinness dos Recor-

des por ter cruzado mais vezes o Atlântico quando estava fazendo programas em Londres e Nova York, disse que, para ele, este último vôo seria uma viagem sentimental.

O cantor de ópera Luciano Pavarotti, um homem de grande circunferência e grande voz, não reclamava de aperto no cabine. “Certamente, vou sentir falta dele”, comentou.

Quem mais está lamentando o e espalhatosso empresário Richard Branson. O dono da Virgin Atlantic ofereceu-se para comprar os Concordes de sua arqui-ruína, mas a British Airways não concordou. “A idéia de que ele nunca mais voará simplesmente me parece extremamente errônea”, disse Branson. (Reuters)

O Tupolev russo em ação: seus planos foram roubados da França, no auge da guerra fria

O clone ‘Concordski’ e seu trágico destino

Ele era um pouco mais veloz e levava 40 passageiros a mais que o Concorde. Mas também consumia muito mais combustível e teve sua trajetória marcada por trágicos acidentes. Mesmo assim, o Tupolev TU-144 – construído a partir de planos do Concorde roubados da França pelos soviéticos, no auge da guerra fria – foi o mais bem-sucedido projeto de supersônico de passageiros da antiga União Soviética. Os

vôos de passageiros do TU-144 começaram em 1977, mas foram abandonados em 1985. Fabricaram-se apenas 17 unidades do modelo, incluindo 1 protótipo e 5 da versão modificada para transporte de carga TU-144D.

O primeiro desastre com o TU-144, também chamado de “Concordski” pela mídia ocidental, ocorreu durante sua apresentação no Paris Air Show de 1973, diante das câ-

meras de TV. O avião estava em rota de colisão com um Mirage que o fotografava em pleno vôo e não conseguiu ganhar altura novamente após uma ação evasiva. Outros dois acidentes com TU-144 se seguiram em 1978, depois da entrada do modelo em operações comerciais, e em 1985, que causou sua aposentadoria. O número exato de mortos nessas apresentações nunca foi divulgado pelo governo soviético.

Rebatizado como TU-144L, o avião voltou a voar em nos anos 90, quando a Boeing e a NASA fizeram uma parceria com a Tupolev para vôos de teste para o desenvolvimento de futuros supersônicos. A Tupolev planejava lançar a geração seguinte do avião, mas o TU-244, como tinha sido batizado o projeto, nunca saiu do papel nem da maquete de plástico que decora um salão da empresa, na Rússia.

