

# Au revoir, Concorde. O Rio ficou um pouco mais triste

Para quem está nas pistas do Aeroporto, a decolagem do Concorde provoca tremores e até o gramado parece trepidar. O barulho é insuportável e, quando o supersônico passa com as turbinas soltando bolas de fogo azul, a 360 quilômetros por hora, tem-se a impressão de que suas vibrações vão derrubar as pessoas. Em segundos, porém, num belo espetáculo, ele desaparece no céu.

A aterrissagem também é diferente dos outros aviões: o Concorde desce em pé e pode ser identificado de longe pela sua forma de pássaro. O Concorde desce com os motores desligados a 300 quilômetros por hora, sem fazer barulho. O pouso parece o de uma asa delta: chega em pé, para depois encostar o bico no chão.

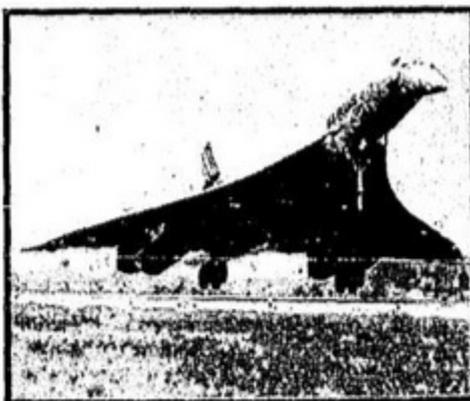
Para o passageiro de primeira viagem, entrar no Concorde é uma decepção: duas cadeiras de cada lado, entre um corredor estreito — não há o conforto dos Jumbos e a cabine parece mais a de um ônibus semi-leito. Vantagem, mesmo, é a velocidade — mach 2, ou seja, duas vezes a do som — que reduz o tempo do trajeto normal de 11 horas pela metade. Por essa comodidade, lamentava-se ontem, no Aeroporto Internacional do Rio, o fim dos vôos do Concorde na linha Paris-Rio-Paris.

## TRISTEZA

O primeiro a falar em tom nostálgico foi o comandante que levou o avião de volta a Paris, André Gély, 59 anos com 14 mil horas de vôo que há seis anos estava habituado com a linha e, de dois em dois meses, vinha ao Rio.

— Nunca deve existir o último vôo. Faz mal ao coração o último vôo — disse Gély, que continua a operar o Concorde nas linhas entre Paris e Estados Unidos e México.

O avião decolou exatamente às 18h40m, como estava previsto. Antes das 18 horas, os passageiros do último vôo começavam



A 360 quilômetros por hora, o Concorde levanta vôo pela última vez



Joseph Halfin

Otto Lara

a chegar ao guichê de embarque. Um dos primeiros foi o acadêmico Otto Lara Resende que, com a mulher, d. Elena, foi convidado pelo diretor-geral da Air France, Gilbert Perol, após ter escrito o artigo "Bye bye Concorde". E por pouco não perde o último vôo, pois foi várias vezes obrigado a adiar a viagem:

— Eu viajaria antes —, disse Otto — mas fiquei com a última chance. E la-

mentável que a linha termine. E mais um sinal da ausência da França no Atlântico Sul, cada vez mais isolado. Há um sentido pioneiro aqui e é lastimável que o preço seja tão caro; o privilégio é tanto mais odioso na medida em que seja privativo de um número menor de pessoas.

Entre os 72 passageiros brasileiros e estrangeiros, estavam o empresário Joaquim (Baby) Monteiro de Carvalho e a mulher, Evinha. Ele lastimou o fim da linha principalmente porque, para pessoas de mais idade, o Concorde é muito mais confortável.

O brigadeiro Edívio Caldas Santos, ex-presidente da Comissão de Estudos de Navegação Aérea Internacional do Ministério da Aeronáutica, que autorizou e assinou o acordo para o serviço do Concorde no Brasil, também lamentou e disse ter a esperança de que no futuro a linha volte a operar. Ele também foi convidado pela Air France a fazer a última viagem.

Também estavam o ator francês Roger Hanin, que veio participar da Semana do Cinema Francês e é cunhado do presidente da França, François Mitterrand; o industrial Eriel Volpi e o presidente do Bradesco, Lázaro de Mello Brandão. Todos lamentaram o fim da linha.

## DRINQUES E CAVIAR

O último vôo não perdeu, porém, a qualidade do serviço: antes de entrar no avião, os passageiros tomaram drinques e, no trajeto Rio-Dacar, fazia parte do cardápio caviar fresco, medalhão de patê de fígado, vitela com champignons, espinafre e vinhos brancos e tintos franceses, de boas safras. De Dacar a Paris, foram servidos champanhas francesas — Don Pérignon 1973, um bom ano, e Moët et Chandon — além de vinhos, licores e coquetéis.

Au revoir, Concorde

## A linha acabou: era antieconômica

As 14h40m de ontem o Concorde aterrissou pela última vez no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro. Quatro horas mais tarde decolou rumo a Paris, de onde viera, encerrando com essa viagem um ciclo de quase 1500 vôos, duas vezes por semana, em um período de seis anos, dois meses e dez dias. Ao longo desse tempo, o Concorde — cuja passagem custa três vezes mais do que a de outros aparelhos — transportou 75 mil passageiros na rota Rio-Paris-Rio, a maioria composta de homens de negócios. Ontem, no Aeroporto Internacional, muitos desses usuários lamentaram o cancelamento dos vôos. Para eles, o conforto a bordo era importante, mas não tanto quanto a possibilidade de chegar à frente de um concorrente para a realização de um grande negócio.

O Concorde desceu ontem na pista 14/32, de 3.200 metros, trazendo 53 passageiros, entre os quais o ministro dos Correios, Telégrafos e Telecomunicações da França, Louis Meandeu. No aeroporto, o

presidente da Air France no Brasil, Joseph Halfin, explicou os motivos que levaram o Governo francês a cancelar os vôos para o Rio. O primeiro deles, disse, foi a elevação dos preços dos combustíveis e o segundo, a crescente desvalorização da moeda estrangeira em relação ao dólar. Halfin explicou que a empresa era obrigada a efetuar seus pagamentos em dólares, mas que as passagens eram invariavelmente compradas em francos, na Europa, ou em cruzeiros, no Brasil. Apesar de ter um preço fixo em dólares, a passagem foi-se tornando cada vez mais cara, explicou, dada a dificuldade de se comprar esses dólares com dinheiro europeu e brasileiro.

O presidente da Air France confessou que estava muito triste no último dia do Concorde no Brasil. Após a recepção ao ministro francês, ele foi cumprimentar o comandante Herbert, o co-piloto Fourtier, o engenheiro de vôo Barbaroux e os comissários Anne, Cloarec, Rouviere, Du-

rand e Hallawell. Joseph Halfin atendeu à imprensa quando foi procurado por um casal idoso, que queria fazer um pedido. Alfred Maciel e sua mulher, Vera Maciel, estavam juntando dinheiro para uma viagem a Europa e sonhavam fazer isso a bordo do Concorde. Ontem, eles saíram de Ipanema para ver o avião bem de perto e, se possível, entrar nele. O presidente da empresa disse que só a Arsa poderia decidir e o casal se retirou, com d. Vera lamentando:

— O Concorde acabou e nós não juntamos o dinheiro para a passagem.

O ministro dos Correios, Telégrafos e Telecomunicações da França, Louis Meandeu, disse ao desembarcar do Concorde, que a história do supersônico "não foi inútil".

— A história do Concorde não acabou. Ainda existem linhas para os Estados Unidos e graças ao Concorde a França é o terceiro país do mundo em matéria de aeronáutica.