



AREA DAS ASAS: 358,20 m²
 CAPACIDADE DE COMBUSTIVEL: 117.029 litros
 TURBINAS: 4, "Rolls-Royce Olympus" 593 Mk 601 ou 621
 CAPACIDADE DE CARGA: 11,340 toneladas.
 VELOCIDADE DE CRUZEIRO: Mach 2,2 (2.333 km/hora)

O "Concorde" está chegando!

O Senado norte-americano decidiu proibir, na semana passada, vôos comerciais supersonicos no país, ao introduzir uma emenda em um projeto de lei disposto sobre controle de barulho. O projeto já foi aprovado pela Câmara dos Representantes, mas terá de ser novamente apreciado por causa das modificações introduzidas no Senado.

PETER MASEFIELD
 Para o "N. Y. Times"

LONDRES — O rápido e tranquilo vôo do Concorde, da Inglaterra à Austrália e ao Oriente — metade de uma volta ao mundo, ida e volta — tornou-se consideravelmente mais próxima a época em que serviços aéreos comerciais supersonicos farão parte de um cotidiano simples e agradável.

O vôo de 46 mil milhas do segundo protótipo Concorde, na realidade, fez muito mais que demonstrar a velocidade e a segurança do aparelho: tornou-se o prólogo de uma nova era do transporte aéreo e forneceu fa-

tos em lugar de meras opiniões ao percorrer uma rota que abrangia grande variedade de climas e de temperaturas. O consumo de combustível foi verificado, velocidades confirmadas, reações de passageiros gravadas, níveis de barulho medidos.

Uma análise dos resultados desta viagem de 30 dias através de 12 países, a uma altura de 56 mil pés e a uma velocidade de 1.350 milhas por hora, oferece agora uma clara indicação de que a primeira geração de transportes supersonicos será capaz de oferecer ao público quando o SST começar a operar em linhas regulares, no verão de 1973.

PROVAS REAIS

Existem agora provas reais de

quais serão os custos de operação regular e de como o Concorde afetará o meio-ambiente. O resultado é encorajador.

O Concorde representará um grande passo avanti no que diz respeito à principal vantagem do transporte aéreo — velocidade, e essa velocidade trará uma redução nas horas de viagem.

Além disso, o vôo do Concorde demonstrou que aproximadamente a metade das rotas aéreas de longa distância, considerando-se o tempo total gasto do embarque ao desembarque dos passageiros, pode ser completada a um custo compensador; que o Concorde será capaz de operar com lucro mesmo aos preços atuais das passagens; que não

causará uma poluição mensurável da atmosfera. E que os níveis de barulho nos aeroportos do mundo não serão maiores que os que existem atualmente.

As estatísticas são essas: entre 2 de Junho a 1.º de Julho deste ano, o protótipo cobriu 30.500 milhas em 20 vôos, gastando 43 horas e 11 minutos — ou 44 horas a bordo — a uma velocidade média de 1.525 milhas.

Mesmo apesar do Concorde ter sido mantido a velocidades sub-sônicas quando sobrevoando áreas habitadas, conseguiu tempos de vôo 30% mais rápidos que os possíveis atualmente — um aumento na velocidade média de vôo de mais de 200 milhas por hora.

MACH 2

Durante esta viagem, cerca de um terço do tempo de vôo do Concorde foi a velocidade supersônica. E 9 horas e 33 minutos das rotas voadas o Concorde a Mach 2 ou mais — isto é, duas vezes a velocidade do som. No total, cerca de 7 horas de vôo supersônico foram sobre o Terceiro.

Todos sabem que o Concorde era rápido. Esperava-se que fosse seguro. Mas, e os custos operacionais? E os problemas ecológicos?

Os números indicam que o Concorde produzido em série, colocado em serviço normal, custará quase exatamente a mesma coisa que um Boeing 707, por milha voada. Isso significa um custo total de aproximadamente 14 mil dólares pelo vôo Londres-Nova York — 4 dólares por milha.

As tarifas atuais para a classe turística (28 dólares por pessoa), entre Londres e Nova York, tanto o Concorde quanto o 707, prevêiam de 42 passageiros para cobrir todos os gastos — sem se considerar os lucros derivados do transporte de correspondência e carga.

AVIAO DE LUXO
 Sem dúvida, o Concorde será utilizado — pelo menos no início das operações — como um avião de primeira classe, com aproximadamente 100 lugares. Aos atuais preços de primeira classe — 411 dólares por pessoa pela travessia do Atlântico Norte — o Concorde precisará apenas de 26 passageiros para cobrir os gastos.

Por enquanto, a experiência tem sido estimulante. Mas ainda que mais informações sejam reunidas, os Concorde voarão somente sobre o oceano. Mesmo se a velocidade de vôo for reduzida para que não ocorra o boom sônico, o Concorde será capaz de voar de costa a costa em três horas e meia.

SIR PETER MASEFIELD é presidente da British Airport Authority — a associação britânica dos aeroportos.

O "Concorde" está chegando?

CHARLES GESSNER
 Para o "N. Y. Times"

MARBLEHEAD, Massachusetts — O Concorde equivale a um retrocesso econômico — uma volta à década de 1950.

E o outro argumento básico contra o avião franco-britânico é ecológico: os especialistas em preservação do meio-ambiente opõem-se ao Concorde e a qualquer avião supersonico norte-americano por causa do boom sônico, contaminação em botem-

cial da alta atmosfera e outros problemas. Este ensaio concentrar-se-á nos argumentos econômicos.

Com algumas poucas exceções, cada novo avião — dos DC-3 aos novos jatos — apresentou mais capacidade de carga, mais velocidade, mais alcance e mais conforto para os passageiros, tudo isso somado a custos operacionais cada vez mais reduzidos. As mudanças mais radicais ocorreram quando surgiram os primeiros jatos sub-sônicos, em 1958. O Boeing 707 e o Douglas DC-8 do-

braram o rendimento dos DC-7 movidos a hélice e cortaram os gastos operacionais praticamente pela metade. Assim, o preço das passagens em vôos internacionais é hoje mais baixo do que era na década de 50 — apesar da brutal inflação.

Os gastos operacionais de uma empresa aérea (combustível, tripulação, manutenção) foram reduzidos aproximadamente à metade em 20 anos, através do uso de equipamento maior e mais eficiente. Isso resultou numa estrutura de preços que é hoje um

dos melhores exemplos de valores relativos, e produziu um mercado de massa para os vôos internacionais.

DIFERENTE

O Concorde é totalmente diferente de seus predecessores, na medida em que faz recuar de 20 anos a produtividade já conseguida. De acordo com seus fabricantes, o mais próximo mercado para o Concorde é o do Atlântico Norte. A tabela que se segue relaciona o Concorde com os outros aviões que fazem a rota Nova York-Londres (eje Paris):

Equipamento	Custo em milhões de dólares	Poltroas	Viagens por dia	Poltroas/viagens por dia	Poltroas/viagens por dia	Custo operacional médio
707/DC-8	8	1,40	2	280	35	1,0
DC-10-30	20	2,50	2	500	25	0,8
747	28	3,60	2	720	26	0,8
Concorde	58	1,08	4	432	7,5	2,0

Esses números podem ser explicados da seguinte forma: um dólar investido num Boeing 747 ou num Douglas DC-10 oferecerá mais que o triplo de poltronas/viagem (sobre o Atlântico Norte) que o mesmo dólar investido no Concorde. Os custos operacionais diretos do Concorde são duas vezes mais altos que os do 747 e do DC-10.

O que quer dizer tudo isso? Para reaver o investimento aplicado no Concorde, com a mesma rapidez obtida com o 747 ou o DC-10, as empresas aéreas serão obrigadas a cobrar passagens duas vezes mais caras que as hoje em vigor para aparelhos sub-sônicos. Em outras palavras, uma viagem de ida e volta Londres-Nova York no Concorde deverá custar 900 dólares (8.400 cruzé-

ros), ou aproximadamente o que custa a atual passagem de primeira classe. Infelizmente, o mercado do transporte aéreo ficará extremamente limitado a esses preços; assim, os dirigentes de empresa aérea (sem num aumento de preço de 20 a 50%, em lugar dos 100% exigidos pelos tremendos custos do aparelho).

Num mercado livre, a questão dos preços não seria problema. Mas o preço das passagens de avião é regulamentado por um cartel, a IATA — Associação Internacional de Transportes Aéreos — e sofre a influência das muitas empresas internacionais que recebem subsídios ou pertencem a governos.

PROCURA

Além disso, desde a década de 1950, o preço das passagens tem

estado determinado pela procura (e não pelo custo real de operação) porque os gastos foram frequentemente reduzidos pela nova tecnologia que produziu aviões maiores, mais rápidos e mais eficientes. Subitamente, os dirigentes de empresa aérea viram-se diante de um produto que determina seu próprio preço de operação e não agora não decidiram que altitude tomar. Se o Concorde não der lucro, as perdas terão que ser absorvidas pelo mercado de massa, através de passagens mais caras.

Outro ponto fascinante: o alcance do Concorde é limitado pelo combustível que ele pode carregar. Isso quer dizer que no vôo, quando admissível de tráfego é comum no aeroporto internacional Kennedy e no inverno, quando problemas atmosféricos

ocorrem frequentemente, não seria difícil conhecer de o Concorde ter que rumar para qualquer outra cidade por não ter combustível suficiente para ficar sobrevoando o aeroporto até chegar a sua vez de pousar. Não se pode dar prioridade ao Concorde, por causa dos transtornos que isso causaria à empresa aérea subsequente. Assim, poderia acontecer a perda de passageiros de um homem de negócios, que acabou de pagar 150 dólares a mais para viajar três horas mais rápido, de repente encontrando em Bangor, Maine, ou em Halifax, na Nova Escócia, esperando o avião receber mais combustível para poder chegar a Nova York e acabar desembarcando no aeroporto-Kennedy ao mesmo tempo em que pouca um 747 que deturca a Europa ao mesmo tempo