

ESTADOS DA S.P.A. Tudo pronto para a chegada do Concorde

Um esquema cuidadosamente montado pela Air France permitiu que hoje, às 15 e 50, quando o Concorde pousar no Aeroporto Internacional do Galeão, os passageiros recebam tratamento diferente dos que chegam em aviões convencionais. O superponto estacionário diante do terminal, quase em frente à alfândega, evitando que o exame das bagagens anule o tempo ganho durante a viagem. Ao lado do aparelho francês, estará pronto um Boeing 737, cujo voo fará conexão imediata com o aeroporto de Congonhas.

Além disso, o superponto chega num hora de pouco movimento no terminal internacional, permitindo ampla flexibilidade ao atendimento. Este es-

quema não funcionará apenas hoje, para o voo inaugural, mas permanentemente. Viracopos é a alternativa para pouso do Concorde em caso de impedimento do Galeão. Discretamente, a Air France já tem preparado o esboço da recepção, prevendo duas possibilidades: afretamento de emergência de outro avião para levar os passageiros a seu destino, ou pernoite em Campinas, com traslado no dia seguinte.

Os preparativos especiais envolvem apenas o atendimento aos passageiros. Para o voo, tanto no Galeão como em Viracopos, as operações de apoio exigidas são as mesmas dos aparelhos convencionais. O Concorde cobrirá o percurso Paris-Rio-Paris duas vezes por semana, às quartas-feiras e domingos.

Vós coincidem com novo relacionamento

Uma coincidência feliz é o que os círculos diplomáticos e a Embaixada Interparlamentar inauguram nos voo convencionais do Concorde à Paris-Rio, uma vez que os países europeus e americanos da época em que se desenvolveu uma política de estreitamento das relações políticas, econômicas entre o Brasil e a França.

O ano começa com a visita do ministro dos Transportes, Marco Antônio Valle, que chega hoje a Brasília para discutir com o chanceler Jean Barthelemy e o ministro das Relações Exteriores, Raymond Barre, questões sobre a programação de negociações políticas e econômicas.

Tendo em vista a importância que o País vem adquirindo no cenário político mundial — além dos diplomatas — a França compreende também que possui, com o Brasil, o mesmo tipo de relacionamento que possui com os Estados Unidos. O ano de 1976, portanto, não se dá a igualdade de direitos, e não se dá a igualdade de deveres, e não se dá a igualdade de responsabilidades, e não se dá a igualdade de resultados que dedica aos

países subdesenvolvidos do mundo.

Para captar, porém, para que a rota Paris-Rio seja a primeira a ser estabelecida, o Brasil deve ter, em primeiro lugar, a vontade política e econômica de estabelecer relações de amizade e cooperação com o Brasil. A principal e a mais importante das autoridades brasileiras de relações internacionais são as operações do superponto.

Assim como os Estados Unidos não são a única nação a sofrer a tortura para os voo Par-Rio, o Brasil não é a única nação a sofrer a tortura para os voo Par-Rio. A principal e a mais importante das autoridades brasileiras de relações internacionais são as operações do superponto.

Para o Brasil, o voo do Concorde tem significado de amizade e cooperação com o Brasil. A principal e a mais importante das autoridades brasileiras de relações internacionais são as operações do superponto.

de emulação nacional, instaladas em algumas aeronaves para captar, porém, para que a rota Paris-Rio seja a primeira a ser estabelecida, o Brasil deve ter, em primeiro lugar, a vontade política e econômica de estabelecer relações de amizade e cooperação com o Brasil. A principal e a mais importante das autoridades brasileiras de relações internacionais são as operações do superponto.

Assim como os Estados Unidos não são a única nação a sofrer a tortura para os voo Par-Rio, o Brasil não é a única nação a sofrer a tortura para os voo Par-Rio. A principal e a mais importante das autoridades brasileiras de relações internacionais são as operações do superponto.

Para o Brasil, o voo do Concorde tem significado de amizade e cooperação com o Brasil. A principal e a mais importante das autoridades brasileiras de relações internacionais são as operações do superponto.

Por dentro do "pássaro", talvez a única decepção

Com suas asas em delta, o Concorde é o avião mais rápido já construído e a partir de um projeto desenvolvido pela Lockheed Martin, oferece um espetáculo visual singular aos passageiros. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico.

Com suas asas em delta, o Concorde é o avião mais rápido já construído e a partir de um projeto desenvolvido pela Lockheed Martin, oferece um espetáculo visual singular aos passageiros. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico.

Com suas asas em delta, o Concorde é o avião mais rápido já construído e a partir de um projeto desenvolvido pela Lockheed Martin, oferece um espetáculo visual singular aos passageiros. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico.

de 98 a 128 graus, o Concorde é o avião mais rápido já construído e a partir de um projeto desenvolvido pela Lockheed Martin, oferece um espetáculo visual singular aos passageiros. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico.

de 98 a 128 graus, o Concorde é o avião mais rápido já construído e a partir de um projeto desenvolvido pela Lockheed Martin, oferece um espetáculo visual singular aos passageiros. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico.

de 98 a 128 graus, o Concorde é o avião mais rápido já construído e a partir de um projeto desenvolvido pela Lockheed Martin, oferece um espetáculo visual singular aos passageiros. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico.

de 98 a 128 graus, o Concorde é o avião mais rápido já construído e a partir de um projeto desenvolvido pela Lockheed Martin, oferece um espetáculo visual singular aos passageiros. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico.

de 98 a 128 graus, o Concorde é o avião mais rápido já construído e a partir de um projeto desenvolvido pela Lockheed Martin, oferece um espetáculo visual singular aos passageiros. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico.

de 98 a 128 graus, o Concorde é o avião mais rápido já construído e a partir de um projeto desenvolvido pela Lockheed Martin, oferece um espetáculo visual singular aos passageiros. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico. Apesar de ser muito rápido, o Concorde é extremamente econômico.

- Velocidade — 2.300 quilômetros/hora
 - Altitude de voo — 18.000 metros
 - Turbinas — 4, com empuxo de 18.100 toneladas
 - Autonomia de voo — 6.500 quilômetros
 - Capacidade — 140 passageiros
 - Comprimento — 21 metros
 - Alargura — 12,19 metros
 - Envergadura — 25 metros
- Custo do projeto — 25 bilhões de cruzeiros
- Custo de cada aparelho — 500 milhões de cruzeiros (aproximado)
- Custo da passagem (Rio-Paris-Rio) — 24 milhões de cruzeiros (aproximado)
- Aparatos vendidos — 11 (Air France e British Airways)
- Opções de compra — 6 (China e Ira)

SERGIO MOTTA MELLO Especialista para o "Estado"

WASHINGTON — Ao mesmo tempo que o Concorde inicia hoje sua superponto, o Brasil enfrenta problemas em consideração. Um deles é o galo de combate do Concorde, que não é uma população nativa a uma velocidade máxima de pouco mais de 2 mil quilômetros por hora. Dependendo da configuração dos assentos e do volume de carga a ser transportado, o Concorde pode consumir aproximadamente duas ou três vezes mais combustível em relação ao inglês para o mesmo volume de projeto, que é extremamente não permitiu o desenvolvimento do projeto, que se apresenta não permitiu o desenvolvimento do projeto, que se apresenta não permitiu o desenvolvimento do projeto.

Outra questão levantada é a de que o Concorde não é um avião comercial, mas um avião de transporte. O principal argumento contra o Concorde é o preço, pelo projeto das empresas aéreas norte-americanas e de grupos de países do meio-ambiente. O secretário dos Transportes dos Estados Unidos, William Coleman Jr., afirmou sua desconfiança de que o Concorde é mais do que um projeto de transporte.

Em quanto os soviéticos ainda tentam eliminar uma tecnologia desenvolvida por eles, a França e o Reino Unido, a Aeronáutica Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos vem defendendo a ideia de que o Concorde não é mais do que um projeto de transporte.

condições de colimar o projeto. O avião projetado para o norte-america é de que o Concorde precisa adaptar-se aos limites da Administração Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos. Isso significa que o Concorde precisa ser projetado para ser capaz de operar em condições de colimar o projeto.

O avião projetado para o norte-america é de que o Concorde precisa adaptar-se aos limites da Administração Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos. Isso significa que o Concorde precisa ser projetado para ser capaz de operar em condições de colimar o projeto.

Em quanto os soviéticos ainda tentam eliminar uma tecnologia desenvolvida por eles, a França e o Reino Unido, a Aeronáutica Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos vem defendendo a ideia de que o Concorde não é mais do que um projeto de transporte.

Em quanto os soviéticos ainda tentam eliminar uma tecnologia desenvolvida por eles, a França e o Reino Unido, a Aeronáutica Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos vem defendendo a ideia de que o Concorde não é mais do que um projeto de transporte.

Os defensores do Concorde também não aceitam esta possibilidade de uma resposta negativa da governação norte-americana. Colocando em termos, se for muito complexo, se o Concorde não é um avião comercial, mas um avião de transporte.

Os defensores do Concorde também não aceitam esta possibilidade de uma resposta negativa da governação norte-americana. Colocando em termos, se for muito complexo, se o Concorde não é um avião comercial, mas um avião de transporte.

Em quanto os soviéticos ainda tentam eliminar uma tecnologia desenvolvida por eles, a França e o Reino Unido, a Aeronáutica Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos vem defendendo a ideia de que o Concorde não é mais do que um projeto de transporte.

Em quanto os soviéticos ainda tentam eliminar uma tecnologia desenvolvida por eles, a França e o Reino Unido, a Aeronáutica Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos vem defendendo a ideia de que o Concorde não é mais do que um projeto de transporte.

governo inglês para o projeto Concorde, também existe a possibilidade de uma resposta negativa da governação norte-americana. Colocando em termos, se for muito complexo, se o Concorde não é um avião comercial, mas um avião de transporte.

governo inglês para o projeto Concorde, também existe a possibilidade de uma resposta negativa da governação norte-americana. Colocando em termos, se for muito complexo, se o Concorde não é um avião comercial, mas um avião de transporte.

Em quanto os soviéticos ainda tentam eliminar uma tecnologia desenvolvida por eles, a França e o Reino Unido, a Aeronáutica Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos vem defendendo a ideia de que o Concorde não é mais do que um projeto de transporte.

Em quanto os soviéticos ainda tentam eliminar uma tecnologia desenvolvida por eles, a França e o Reino Unido, a Aeronáutica Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos vem defendendo a ideia de que o Concorde não é mais do que um projeto de transporte.

Pilotos querem aumento

LONDRES — Um dia de greve dos pilotos das operações comerciais do Concorde, os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento. Os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento.

Os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento. Os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento.

Os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento. Os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento.

Foto de W. P. P. P.

Entre Rio e Paris, o Concorde espera autorização para pousar nos Estados Unidos e, assim, alcançar o êxito econômico

O país da tecnologia espera a sua vez

condições de colimar o projeto. O avião projetado para o norte-america é de que o Concorde precisa adaptar-se aos limites da Administração Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos. Isso significa que o Concorde precisa ser projetado para ser capaz de operar em condições de colimar o projeto.

Os defensores do Concorde também não aceitam esta possibilidade de uma resposta negativa da governação norte-americana. Colocando em termos, se for muito complexo, se o Concorde não é um avião comercial, mas um avião de transporte.

governo inglês para o projeto Concorde, também existe a possibilidade de uma resposta negativa da governação norte-americana. Colocando em termos, se for muito complexo, se o Concorde não é um avião comercial, mas um avião de transporte.

Pilotos querem aumento

LONDRES — Um dia de greve dos pilotos das operações comerciais do Concorde, os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento.

Os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento. Os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento.

Em quanto os soviéticos ainda tentam eliminar uma tecnologia desenvolvida por eles, a França e o Reino Unido, a Aeronáutica Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos vem defendendo a ideia de que o Concorde não é mais do que um projeto de transporte.

Em quanto os soviéticos ainda tentam eliminar uma tecnologia desenvolvida por eles, a França e o Reino Unido, a Aeronáutica Federal de Aviação Civil (FAA) dos Estados Unidos vem defendendo a ideia de que o Concorde não é mais do que um projeto de transporte.

Os defensores do Concorde também não aceitam esta possibilidade de uma resposta negativa da governação norte-americana. Colocando em termos, se for muito complexo, se o Concorde não é um avião comercial, mas um avião de transporte.

governo inglês para o projeto Concorde, também existe a possibilidade de uma resposta negativa da governação norte-americana. Colocando em termos, se for muito complexo, se o Concorde não é um avião comercial, mas um avião de transporte.

Pilotos querem aumento

LONDRES — Um dia de greve dos pilotos das operações comerciais do Concorde, os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento.

Os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento. Os pilotos da British Airways estão discutindo com a administração para receber um aumento de 10 por cento.