

IL TRASPORTO AEREO SUPERSONICO: LA VELOCITÀ E L'UOMO

Nel gennaio 1976, nell'aviazione civile è stata introdotta una nuova dimensione: il volo supersonico.

Le aviolinee britanniche e francesi hanno già da qualche mese istituito servizi regolari, usando un aeroplano radicalmente differente per forma, per velocità e per molte caratteristiche meccaniche e di costruzione, e che rivoluziona i viaggi aerei. L'aereo supersonico, noto con il nome di « Concorde » nella versione franco-britannica e come « TU - 144 » in quella sovietica, è capace di volare a velocità doppia di quella del suono, vale a dire a 2350 km orari, e anche più se alle maggiori altezze.

Oggi la British Airways gestisce servizi regolari fra Londra e le isole Bahrein, la Air France tra Parigi e Rio de Janeiro, e l'Aeroflot presto li attuerà tra Mosca e Alma Ata.

Cosa offre all'uomo il volo supersonico e quali sono i problemi che si incontreranno prima che esso divenga una forma abituale del trasporto aereo dei passeggeri?

Il primo e più evidente vantaggio dell'aereo supersonico è la sua velocità. Riferendoci, ad es., ai corridoi aerei sull'Oceano Atlantico Settentrionale, che nei due sensi costituiscono la più frequentata e conveniente rotta del Mondo, il « Concorde » consente di compiere il viaggio da Londra a New York in tre ore e mezza, in luogo delle sei ore e 40 minuti impiegati dall'aereo normale, subsonico, attualmente in servizio. La durata del volo da Londra a Melbourne potrà essere ridotta da venticinque ore e mezza a tredici e mezza, quella da Londra a Singapore da diciassette ore e quarantacinque a dieci e quella da Londra a Tokyo da quattordici ore e quaranta a sei ore e quarantacinque minuti.

Queste sono economie veramente impressionanti, che riducono il tempo impiegato nel viaggio e lasciano al passeggero maggiore tempo *a terra* per curare i propri affari. Data la differenza oraria tra le località per quanti si spostano nel senso dei meridiani, i vantaggi offerti a coloro che viaggiano verso occidente sono considerevoli. Il viaggiatore può lasciare il centro di Londra alle ore sei, arrivare al centro di New York alle otto e trenta (ora locale), curare i propri affari fino alle quattordici e trovarsi di nuovo al centro di Londra alle due e quindici (ora locale) dello stesso giorno. Rispetto ai migliori servizi attuali, ciò significa un risparmio netto, di tempo, di otto ore. Data la differenza oraria tra New York e Londra, di cinque ore, il viaggiatore che desiderasse approfittare delle alte velocità del « Concorde » potrebbe fare il viaggio da ovest ad est di notte, arrivando a Londra alle dieci e quindici del mattino (ora locale). Egli potrà curare i propri affari fino alle ventuno e tornarsene tranquillamente a New York per la mezzanotte dello stesso giorno. In questo caso, il vantaggio consisterà nelle oltre cinque ore in più da utilizzare a Londra in confronto al tempo lasciato disponibile dagli orari attuali.

Supponendo di incontrare le più favorevoli condizioni di traffico nel percorso dal centro della città di partenza all'aeroporto, e così pure tra l'aeroporto della città di arrivo al centro cittadino, supponendo anche una rapidità eccezionale nel disbrigo delle formalità di frontiera e un insolito rapido avvio del bagaglio, il tempo complessivo per un viaggio da New York a Londra è attualmente di dieci ore. Invece con il « Concorde » sarebbe possibile ridurlo a sei ore e mezza, il che significa un impressionante risparmio di tempo.

Non si deve inoltre dimenticare che a queste già considerevoli differenze di tempo si possono aggiungere alcuni miglioramenti del viaggio *a terra*.

Fin dai primi anni '50 è apparso chiaro che per rendere conveniente il viaggio aereo occorreva ridurre la perdita di tempo rappresentata dai tempi morti *a terra*. E' questo uno dei punti chiave, oggi così come lo era 25 anni fa; un passeggero che si valga del « Concorde » tra Londra e New York trascorre tre ore

e mezza tra l'aeroporto di Londra-Heathrow e l'aeroporto « Kennedy » di New York. A questo deve aggiungere altre tre ore, come minimo, per il percorso tra il *terminal* aereo di Londra e il momento del decollo e l'atterraggio all'aeroporto « Kennedy » e il suo arrivo al *terminal* nel centro di New York. Calcoli fatti per le più grandi città del mondo mostrano che, mentre la velocità degli aerei era già molto aumentata negli ultimi 25 anni, anche prima dell'eccezionale aumento conseguente all'entrata in servizio del nuovo gruppo di aerei che volano a velocità doppia del suono, il tempo impiegato nel percorso *a terra* si è attualmente accresciuto.

Al viaggiatore occorre maggiore tempo di prima per raggiungere l'aeroporto dal *terminal* al centro della città, occorre più tempo perché il personale compia le necessarie operazioni, ci vuole più tempo di 25 anni fa per il bagaglio.

Questo graduale aumento della componente *terra* nel viaggio aereo è, in parte, in funzione dell'aumento del numero dei viaggiatori e del bagaglio in ogni aereo, in parte in funzione della congestione del traffico che, tranne nelle ore notturne, rallenta il viaggio nelle strade cittadine. L'assoluta necessità di sistemi rapidi di traffico che colleghino i distretti centrali urbani di affari con i maggiori aeroporti regionali è stata riconosciuta ormai da tempo.

Fino ad oggi, solamente Bruxelles offre ai viaggiatori aerei mezzi di trasporto rapidi e convenienti tra il centro della città e l'aeroporto. La necessità di vaste superfici per lunghe piste di atterraggio, per ampi servizi e comodità al *terminal*, e per il sempre crescente ampliamento delle aree di parcheggio ha fatto sì che i maggiori aeroporti regionali siano stati collocati sempre più lontano dai centri metropolitani. L'aeroporto « Dulles » a Washington, D.C., e l'aeroporto « Arlanda » a Stoccolma sono due tipici esempi di questa tendenza. In entrambi i casi il percorso *a terra* tra il centro della città e l'aeroporto richiede, al minimo, trenta minuti, in condizioni ottimali di traffico, tempo che si deve aggiungere, sia in partenza che in arrivo, a quello impiegato dal viaggio aereo propriamente detto.

Uno dei problemi che l'aereo supersonico solleva viene dal

rumore prodotto da questo nuovo tipo di aeroplano. Riducendo la velocità del « Concorde » a quella di un aereo tradizionale si potrebbe, di conseguenza, ridurre il rumore da lui emesso, ma soltanto a prezzo di aggiungere altro tempo a quello del viaggio. Indubbiamente ciò potrebbe avere influenza sul percorso da seguire da questo eccezionale aereo: cercando di farlo passare su zone non densamente abitate o sopra aree marine.

L'aereo supersonico offre al nostro mondo qualche cosa di veramente apprezzabile, il risparmio di tempo, risparmio utilizzabile per occuparsi di affari, per partecipare a convegni, ecc.

Per coloro che hanno fretta e che danno valore a un contatto personale tramite un incontro di persona piuttosto che per corrispondenza o per telefono, le alte tariffe praticate sulle linee servite dal « Concorde » e il logorio del sistema nervoso causato dal turbamento del ritmo normale delle funzioni dell'organismo hanno poca importanza di fronte alla velocità del viaggio e ai relativi vantaggi offerti dall'aereo supersonico.

E' perciò tempo di agire sulle varie componenti del viaggio aereo che si svolgono a terra (carico e scarico dei bagagli, operazioni di frontiera, organizzazione dei trasporti a terra, ecc.) per dare un assetto nuovo a queste operazioni.

Chi viaggia tra New York e Roma impiega adesso oltre otto ore in aria, più quattro ore a terra fra il punto di partenza e quello di arrivo nel centro delle due città. Coloro che voleranno con il « Concorde » nonostante le più alte tariffe e le lussuose sale di aspetto degli aeroporti non vogliono trascorrere anch'essi a terra, tra il centro di Londra e il centro di New York, un tempo all'incirca uguale, o quasi, a quello che trascorreranno in volo. Altrimenti lo spettacolare progresso tecnico rappresentato da questa nuovissima forma di trasporto aereo di passeggeri rischierebbe di naufragare nell'indifferenza ufficiale e nella comune congestione del traffico.

(Tradotto da Carlo Della Valle)

(Nota della redazione). — Dopo che ci era giunto questo articolo sono sopravvenuti fatti nuovi nel settore del volo commerciale supersonico. Mentre il 21 gennaio 1976 avevano avuto inizio i collegamenti con il Golfo Persico e con il Brasile, quello con New York è stato ritardato dal divieto,

giustificato con motivi ecologici, di atterrare negli aeroporti internazionali di quell'area metropolitana, divieto opposto dalle autorità locali competenti per territorio. E solo il 24 maggio due « Concorde », uno francese ed uno inglese, hanno potuto atterrare, quasi contemporaneamente, negli Stati Uniti, ma all'aeroporto « Dallas » di Washington. Dal 9 aprile è stato attivato anche un servizio regolare con Caracas e si sa ora che, a partire dal gennaio 1977 il « Concorde » potrà atterrare anche a Melbourne.

Alla fine di marzo 1976, anche se la decisione potrà avere conseguenze solo sul futuro sviluppo del volo supersonico, in una riunione anglo-francese tenutasi a Londra è stato deciso di limitare, per ora almeno, la costruzione di apparecchi del modello « Concorde » a 16 esemplari, fra quelli già consegnati e quelli in costruzione in quel momento (9 venduti e gli altri 7 in attesa di compratori). Capolavoro della tecnologia aeronautica, ogni apparecchio viene a costare attualmente attorno ai 50 miliardi di lire e il suo programma costruttivo ha impegnato una somma che nel 1973 era già pari a 2500 miliardi di lire, dando lavoro a 50 000 persone.

SUPERSONIC AIR TRANSPORT - SPEED AND MAN (*SUMMARY*).

— The author, professor of Geography in the U.S. University of Ann Arbor and corresponding member of the Italian Geographic Society, quickly outlines the problems connected with the very recent beginning of operations by the new supersonic jets, the Anglo-French « Concorde » and the Soviet « TU-144 » on the most important routes.

He points out the advantages that these very fast jets bring to the intercontinental relations and what should be realized to make them even more real thus to cut the very long times still necessary for transfers and ground operations.