

Gli avversari del supersonico anglo-francese non sono solo in USA

Chi ha paura del "Concorde"?

I divieti di atterraggio sul suolo americano « per ragioni ecologiche » sembrano meno convincenti di quelli per ragioni di concorrenza — Ma mentre in Gran Bretagna le proteste sono blande, in Francia c'è chi parla di « assassinio » — I sindacati assumono la difesa del futuro aeronautico nazionale

E' venuto alla luce sotto il segno della cordia l'itero supersonico franco-britannico "Concorde". Nel 1962, insorge la « querelle » sul nome da dare al velivolo, se con dizione francese o inglese, non avendo le due lingue una parola in comune per rendere omaggio alla concordia tra i due paesi. E' dell'anno scorso la disputa, tuttora accesa, eolico-giudiziaria con le autorità americane per l'atterraggio negli Stati Uniti. Di questi giorni è il rinnovato dissenso tra i governi di Londra e Parigi se continuare la costruzione dell'aereo.

Washington, 864 milioni di dollari, 125 milioni alla Boeing, 200 milioni alla General Electric. Al 24 marzo 1971 sul « 2707-300 » erano accese 122 opzioni da parte di 129 compagnie aeree. Accantonato un piano, ne viene elaborato un altro. La McDonnell Douglas porta avanti lo studio di un aereo da mach 2,2, della capacità di 273 passeggeri. C'è chi vede in quest'ultimo progetto la gestazione del supersonico della seconda generazione. C'è chi crede di trovare ragioni delle polemiche e delle iniziative negli Stati Uniti contro il « Concorde » nelle non tanto recondite intenzioni di varare a breve termine un « super Concorde » con la partecipazione statunitense, francese e britannica. Se così dovesse essere l'Italia resterebbe fuori della partita, come sempre. Non senza malizia, in Francia si fa notare

che il propulsore a reazione che dovrebbe equipaggiare il supersonico USA della McDonnell Douglas deriva dall'Olimpus 593 in dotazione del « Concorde ». Il volo del primo supersonico alimenta in Europa occidentale e negli Stati Uniti una scia di discussioni di ordine tecnico, economico ed ecologico. « Le Monde » commenta: il « Concorde » fa già tanto rumore prima di atterrare.

Sperperi

I detrattori del « Concorde », più numerosi in Inghilterra che in Francia, accusano i rispettivi governi di sperperare il danaro pubblico in una impresa di sicuro fallimento. Gli argomenti addotti a prova delle loro affermazioni sono l'eccessivo consumo (un volo di prova di

due ore e dieci minuti richiede 35 tonnellate di carburante), la limitata capacità di trasporto e di autonomia, i prezzi maggiorati del 20 per cento rispetto a quelli di prima classe degli aeromobili subsonici. Che il « Concorde » sia comparso in un momento poco felice è un fatto incontestabile. Quella che è chiamata crisi energetica coinvolge due fattori negativi, il prezzo del kerolene salito alle stelle, la crescita annuale del traffico aereo superiore del 15 per cento dell'indice di incremento previsto al tempo in cui Parigi e Londra danno il via al programma.

Il costo di esercizio sposta l'attenzione sul confronto tra i « long bodies » e i « wide bodies », tra aerei a forma longinea, quali i « Concorde », di limitata capacità e velocità, e aerei a forma spaziosa, i secondi, quali i Boeing 747, noti col nome di « jumbo ». I costi maggiori di contenere passeggeri più del doppio del supersonico. Il « Concorde » è facile bersaglio anche per le attualità possibili di espansione rietate dall'ostracismo delle autorità americane. Della concorrenza si parla sommessamente, per la disputa si punta sull'ecologia.

La TWA, però, non nasconde le preoccupazioni: stima che in un anno di voli del « Concorde » sul Nord Atlantico, l'azienda francese « Air France » e « British Airways », essa società USA perderebbe circa 20 milioni di dollari. Non dimentichiamo che l'accanto alla TWA, sulle stesse rotte, opera la Pan Am, anch'essa americana. Taluni osservatori non hanno dubbi che la gestione di un servizio supersonico, le compagnie americane dovranno cedere al « Concorde » e al TU 144 sovietico fino al 90 per cento della loro clientela di prima classe e il 10 per cento di quella turistica.

Tali preoccupazioni sono tenute per ora in check dalla opposizione all'atterraggio del « Concorde » negli Stati Uniti. Formalmente la decisione è stata presa in regola con le leggi internazionali sul traffico aereo avendo autorizzato l'« Air France » e la « British Airways » a usare l'« Arlington » l'aeroporto di proprietà federale, cioè governativa. A contrastare la decisione federale è intervenuta la Corte suprema da un ricorso di cittadini che abitano nei dintorni dell'aeroporto di Washington. Accolta l'« autorizzazione » di Washington, le compagnie franco-inglesi danno appuntamento al 24 maggio per la inaugurazione delle tratte nordatlantiche. Ora, dopo l'intervento della magistratura, tutto è « a toro ».

Per il « Kennedy » di New York, gli stati di New York e del New Jersey, che ne sono proprietari, tagliano corto vietando al « Concorde » di prendere terra per sei mesi, in attesa dei risultati di uno studio sugli aeroporti di Parigi e Londra.

Rumorosità

Sia il ricorso alla magistratura sia la decisione interstatale si basano sulle stesse cause: il « Concorde » è troppo rumoroso, troppo inquinante. « L'Humanité » senza peli sulla lingua nota che proprio gli Stati Uniti, piano di inquinamento se del Vietnam hanno fatto strame con le armi chimiche. La rivista americana « Time », edizione europea, nel numero del 26 gennaio '76 scrive che i costruttori del « Concorde », in difesa, insistono nel dire che « non sussiste una esauriente prova di esaurimento di ozono di più di quanto possano causarne i voli supersonici degli aerei militari ». Uno studio della società di ricerca aeronautica di Princeton, negli USA, conclude che « vorrebbero almeno 125 linee di jet supersonici per produrre il più piccolo cambiamento nell'atmosfera dopo un decennio di controllo ». La rivista continua: « Gli scienziati affermano che la distruzione di ozono da parte delle macchine è compensata dalla produzione di ozono dovuto alla luce solare e dai fulmini. Alcuni esperti sostengono che i nuovi fertilizzanti azotati, tanto vitali per lo sviluppo dell'agricoltura, possono costituire un più grande pericolo per la fascia terrestre d'ozono. Così per il rumore, i sostenitori del « Concorde » affermano che il rombo dei suoi ugelli è leggermente più forte di quello di alcuni primitivi « Boeing ». « Time » sen'enzia: voli o non voli, il « Concorde » è il simbolo dell'aviazione civile europea. In Francia, non si nascon-

de la convinzione che ogni operazione di matrice statutaria — a partire dalla disdetta delle numerose opzioni — tendente a bloccare i « Concorde » negli « hangar », aggiunge un tassello al disegno di conservare il primato delle compagnie TWA e Pan Am e delle industrie aeronautiche americane. Il quotidiano conservatore parigino « Le Figaro » del 21 gennaio '76 parla di « colpo basso portato al progetto franco-britannico » ed aggiunge che in materia di costruzioni aeronautiche come di trasporto aereo, l'influenza degli Stati Uniti è determinante sui molti paesi del mondo capitalistico, dell'Europa occidentale specificatamente.

Isolamento

Il « Concorde » è accerchiato dall'isolamento, se si escludono le tre opzioni citate, le due iraniane, le trattative d'acquisto con Tokio subordinate alla concessione dall'Unione Sovietica di un « corridoio supersonico » sulla Siberia per il collegamento Europa-Giappone. Poca cosa per ammortizzare gli ingenti capitali investiti. Le posizioni di Parigi e di Londra contrastano di nuovo sul da fare; il ministro dei Trasporti francese ha respinto il 28 marzo, per evitare una probabile crisi dei rapporti, accetta la richiesta del col-

lega inglese di non costruire un solo esemplare in più dei sedici preventivati: e si lasciano con l'intento di rivedersi dopo due mesi per studiare la situazione. Il clima di incertezza — l'opposizione in Francia accusa il governo di rinuncia — preoccupa i lavoratori e i sindacati del settore aeronautico ed elettronico delle due nazioni. La difesa del « Concorde » ora è nelle loro mani. Si sostiene che sono in gioco un notevole patrimonio scientifico, di ricerche e di esperienze, il lavoro di migliaia e migliaia di ingegneri, tecnici e operai, il futuro stesso dell'industria francese e inglese.

« L'Humanité » lancia la parola d'ordine che il « Concorde » non può essere « assassinato » e che dire sì al « Concorde » significa dire sì all'industria di Stato, alla Francia.

Al di là del canale della Manica, il quotidiano liberale londinese « The Guardian » con raffinato « humour » tradisce di essere di tutt'altro avviso e scrive che il « Concorde » è l'unico dei tre progetti noti come « gli elefanti bianchi » che sia sopravvissuto. Gli altri due, accantonati a causa delle difficoltà economiche del Paese, erano il tunnel sotto la Manica e un « superporto » a Maplin, presso Londra.

Nicolino Pizzuto

L'edilizia abitativa al centro dei programmi

Il piano della casa nella RDT: un grande investimento nazionale

Nel quinquennio trascorso sono stati costruiti 610 mila appartamenti e altri 7-800 mila dovranno sorgere entro il 1980. Nel decennio successivo la svolta dalla quantità alla qualità

Dal nostro corrispondente

BERLINO, aprile. Si è costruito molto negli ultimi anni nella Repubblica democratica tedesca. Le città hanno cambiato rapidamente aspetto, sono sorti vasti quartieri nuovi, altri sono stati rinnovati e ammodernati mantenendo intatte le facciate solo che avessero un qualche valore architettonico, una leggera patina di storia (si è salvato non solo il palacio e il barocco, ma anche il tardo neoclassico, gli edifici del primo novecento). I nuovi quartieri sono nella grande maggioranza realizzati con prefabbricati, buone concezioni urbanistiche ma monotonia di linee e di prospettive nonostante i recenti tentativi di varare i modelli di introdurre un po' di movimento. Ma le città, e Berlino in particolare, hanno perso il loro grigiore deprimente, sono chiare, luminose: grandi spazi, parchi, giardini, aiuole piene di fiori già in questo principio di primavera. Anche i colori dei nuovi edifici contribuiscono a farne le città più luminose e più vive. Si è costruito molto anche nei villaggi, nelle campagne, a dimostrare il grande impulso avuto dalla agricoltura, moderni edifici realizzati dalle cooperative di produzione o villette unifamiliari realizzate dai privati.

La politica della casa ha rappresentato il nocciolo del « programma sociale » elaborato dall'VIII Congresso del Partito socialista unificato tedesco (SED) nel 1971, e che ha rappresentato una svolta nella vita della Repubblica democratica tedesca. Il programma aveva previsto la costruzione di 500 mila appartamenti nel quinquennio dal 1971 al 1975. L'obiettivo è stato ampiamente superato, gli appartamenti nuovi messi a disposizione della popolazione sono stati 610 mila, e intanto è stato elaborato un piano a più ampia scadenza

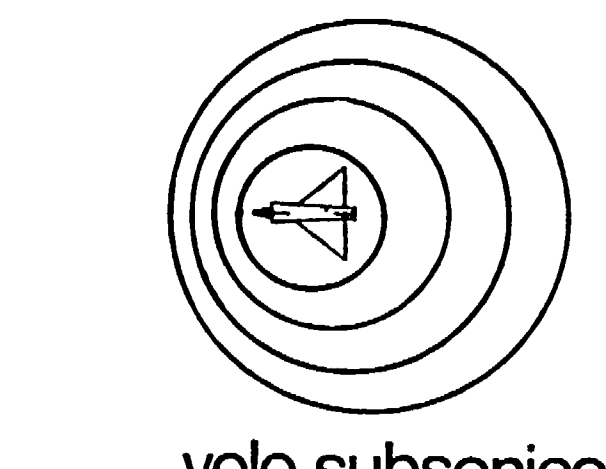
che mira alla soluzione completa del problema dell'abitazione in quanto problema sociale. Il nuovo piano quinquennale fino al 1980, che è stato sottoposto alla discussione pubblica nel gennaio scorso e che sarà varato il prossimo mese al IX Congresso del SED, prevede la costruzione di altri 700-800 mila nuovi appartamenti. Già nel 1980 il numero degli appartamenti corrisponderà a quello dei nuclei familiari esistenti o che si formeranno e il problema dell'abitazione avrà perso il suo carattere di acutezza. Il decennio successivo, nel quale è prevista la costruzione o la modernizzazione di circa tre milioni di appartamenti il più grande progetto di investimenti finora elaborato nella RDT) dovrà servire a completare l'opera, a fornire ogni casa delle comodità moderne, a colmare le differenze ancora esistenti tra le diverse regioni del paese per quanto concerne l'offerta e la disponibilità. Per quella data si ritiene che ogni cittadino della RDT abiterà un appartamento nuovo o completamente rinnovato.

Attualmente il paese dispone di un appartamento ogni 2,8 persone e la media di superficie abitabile è di 58 metri quadrati per appartamento. Il 45 per cento delle nuove abitazioni sono state realizzate attraverso dello Stato, il 45 per cento dalle cooperative e il dieci per cento dalla iniziativa privata sovvenzionata con crediti e prestiti a lunga scadenza e senza interessi. Quando si dice che il programma per l'edilizia abitativa rappresenta il più grande investimento mai fatto nella RDT, non ci si riferisce solo ai 60 miliardi di marchi (18 mila miliardi di lire) che dovranno essere spesi da oggi al 1980 — per innalzare i nuovi edifici e le infrastrutture sociali occorrenti, ma

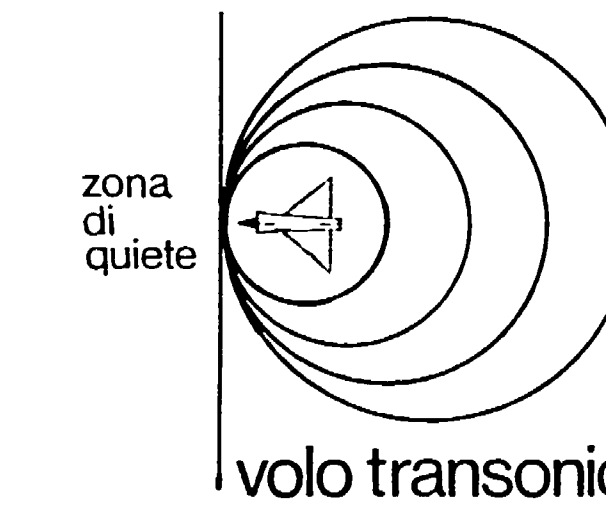
anche alle spese che lo stato si accolla per la futura manutenzione degli stabili. Gli affitti che vengono fatti pagare agli inquilini non sono e non saranno infatti a livello di redditività; ma saranno affitti sociali. Per un appartamento di tre locali, riscaldamento e spese compresi, l'inquilino paga oggi (e pagava ieri poiché i fitti sono stabili da 25 anni e si assicura che rimarranno stabili nei prossimi anni) una media di 110 marchi al mese che corrispondono a un decimo di un salario o a un ventunesimo di un bilancio familiare tenuto conto che la quasi totalità delle donne lavorano guadagnando quanto gli uomini. Il canone d'affitto corrisponde a un terzo circa dei costi reali, gli altri due terzi sono a carico del bilancio dello Stato. I nuovi quartieri sono stati progettati e vengono realizzati completi di tutte le infrastrutture occorrenti, asili nido, scuole materne, scuole dell'obbligo (la scuola di base si protrae qui per dieci anni, centri sportivi e piscine, ambulatori e polyclinici, centri di acquisto, case di cultura, giardini e parchi. Già attualmente tutta una serie di infrastrutture, come parchi gioco, gli impianti scolastici e prescolastici, gli impianti sportivi e culturali sono ad altissimo livello. Si prenda ad esempio la scuola materna: in 12 mila scuole trascorrono la loro giornata 700 mila bambini dai 2 ai 6 anni, vale a dire l'83 per cento del totale. Di loro hanno cura 70 mila maestre ed assistenti, con una media di dieci bambini a festa. Gli asili nido accolgono circa il 40 per cento dei piccoli fino ai 3 anni e attualmente gli edifici prescolari vengono costruiti in modo da avere 90 posti d'asilo nido e 180 posti di scuola materna, con una tendenza quindi ad aumentare i posti disponibili.

Arturo Barioli

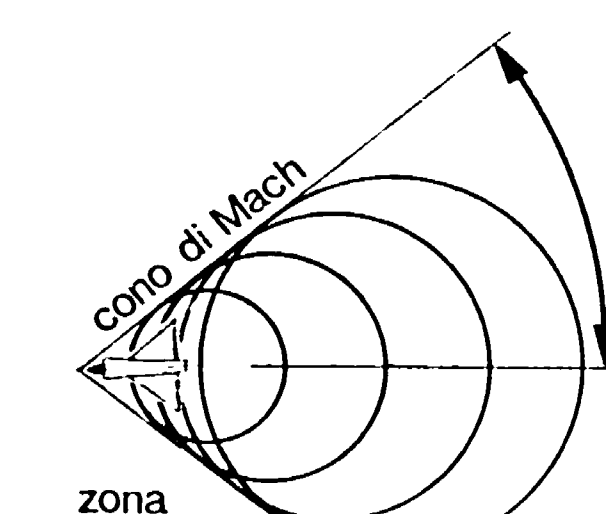
La sfida sulla velocità



volò subsonico



volò transonico



volò supersonico

Con il nome di « boom sonico », che può essere paragonato a una violenta esplosione. Non pochi vetri vanno in frantumi quando un jet militare in prossimità dei centri abitati supera il « muro del suono ».

(n.p.) Dai tre grafici riportati possiamo renderci conto della propagazione del suono nell'aria e degli effetti delle onde sonore su chi le percepisce. Durante il volo subsonico, cioè a una velocità al di sotto della velocità del suono, la perturbazione provocata dal rombo dell'aereo si propaga per onde sferiche, per cui la presenza del velivolo si avverte da notevole distanza. Analogamente può dirsi per il volo transonico. Se la velocità del mezzo è supersonica, cioè al di sopra della velocità del suono, le onde sonore restano, per così dire, indietro rispetto all'aereo che le produce, formando il « cono di Mach », dal nome del fisico tedesco che ha studiato il fenomeno. Con il nome di « boom sonico », che può essere paragonato a una violenta esplosione. Non pochi vetri vanno in frantumi quando un jet militare in prossimità dei centri abitati supera il « muro del suono ». Riportiamo inoltre, i dati caratteristici più appariscenti del « Concorde » e quelli del supersonico sovietico TU 144 e del supersonico Boeing 747 (« Jumbo »).

L'abbandono del programma costerà al governo di

Advertisement for VAM 69 Scotch Whisky. Features a bottle of whisky and the text: 'Che numero porti di whisky?', 'FINEST SCOTCH WHISKY', 'VAM 69', 'The Panclinsons Ltd', 'VAT 69. Dal 1892 ad oggi, tra i grandi simboli della nostra epoca c'è VAT 69. VAT è il barile, 69 il numero dal barile scelto tra circa 100 da William Sanderson e un gruppo di esperti. Già allora era il miglior blend di Whisky di malta e di cereali VAT 69. Oggi come allora, VAT 69 il numero del whisky tradizionalmente scozzese.'