

CONCORDE

Parte terza

- ▶ **STORIA OPERATIVA**
- ▶ **INCIDENTE**
- ▶ **TERMINE SERVIZIO**

di Luciano Salari

**Nota: alcune informazioni/note sono liberamente tratte da Wikipedia e da fonti Internet*

STORIA OPERATIVA I voli commerciali iniziarono il 21 gennaio 1976 sulle rotte Londra-Bahrain e Parigi-Rio de Janeiro. Il Congresso degli Stati Uniti bandì inizialmente gli atterraggi dei Concorde negli Stati Uniti, principalmente a causa delle proteste dei cittadini statunitensi riguardanti i boom sonici. Successivamente il segretario statunitense dei trasporti, William Coleman, fornì uno speciale permesso per gli atterraggi all'Aeroporto di Washington, consentendo ad Air France e British Airways di iniziare i voli per questa destinazione il 24 maggio 1976.

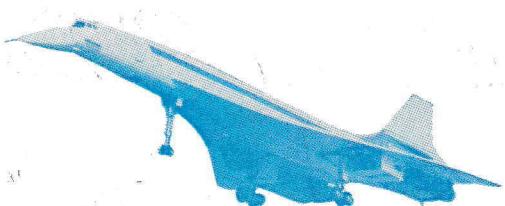
La città di New York proibì localmente i voli del Concorde, ma questa decisione venne annullata il 17 ottobre 1977 quando la Corte Suprema degli Stati Uniti respinse la decisione della *Port Authority of New York and New Jersey*: il rumore prodotto dall'Air Force One, all'epoca un Boeing VC-137, era superiore a quello del Concorde a velocità subsoniche e durante le operazioni di decollo e atterraggio. I voli di linea da Parigi e da Londra verso l'Aeroporto JFK di New York iniziarono il 22 novembre 1977.

I voli della British Airways erano in genere identificati dai codici "BA001" (Londra-New York), "BA002" (New York-Londra), "BA003" (Londra-New York), "BA004" (New York-Londra), mentre quelli dell'Air France erano generalmente chiamati "AF001" (New York-Parigi) e "AF002" (Parigi-New York).

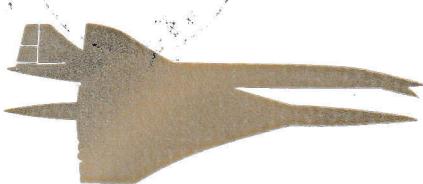
Il futuro del Concorde apparve piuttosto tetro nel 1981, poiché il governo inglese aveva subito ingenti perdite nel mantenere operativo il velivolo e stava pensando di ritirare l'aereo dal servizio, nonostante una proiezione dei costi avesse messo in luce una notevole riduzione dei costi dei test metallurgici, in quanto i dati già ottenuti indicavano che le ali erano in grado di resistere per circa trenta anni. Nel tardo 1983 il direttore della British Airways riuscì a convincere il governo a vendere l'aereo, all'epoca di proprietà dello Stato, alla British Airways per 16,5 milioni di sterline, più i profitti del primo anno.

SUPPERSONICO CONCORDE SST

ROMA - RASSEGNA INTERNAZIONALE
ELETTRONICA, NUCLEARE E AEROSPAZIALE
21 MARZO - 1 APRILE 1973

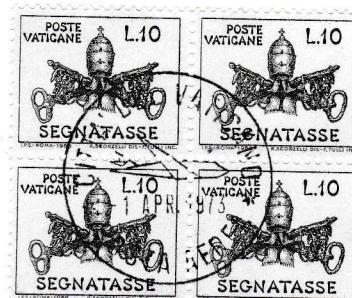


MOTORI: 4 TURBOGETTI BRISTOL SIDDELEY / SNECMA
OLYMPUS 593 B da 14.700 Kg. di SPINTA
VELOCITÀ MASSIMA di CROCIERA: MACH 2,2
2388 Km/h o 15.240 m.



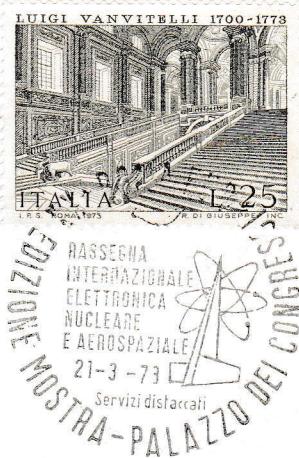
AUTONOMIA
6700 Km.

PASSEGGIERI
144



Rott. ANTONIO LA BATTAGLIA
CITTÀ DEL VATICANO

POSTA AEREA → KimCover
storia aerofilatelica dell'aviazione

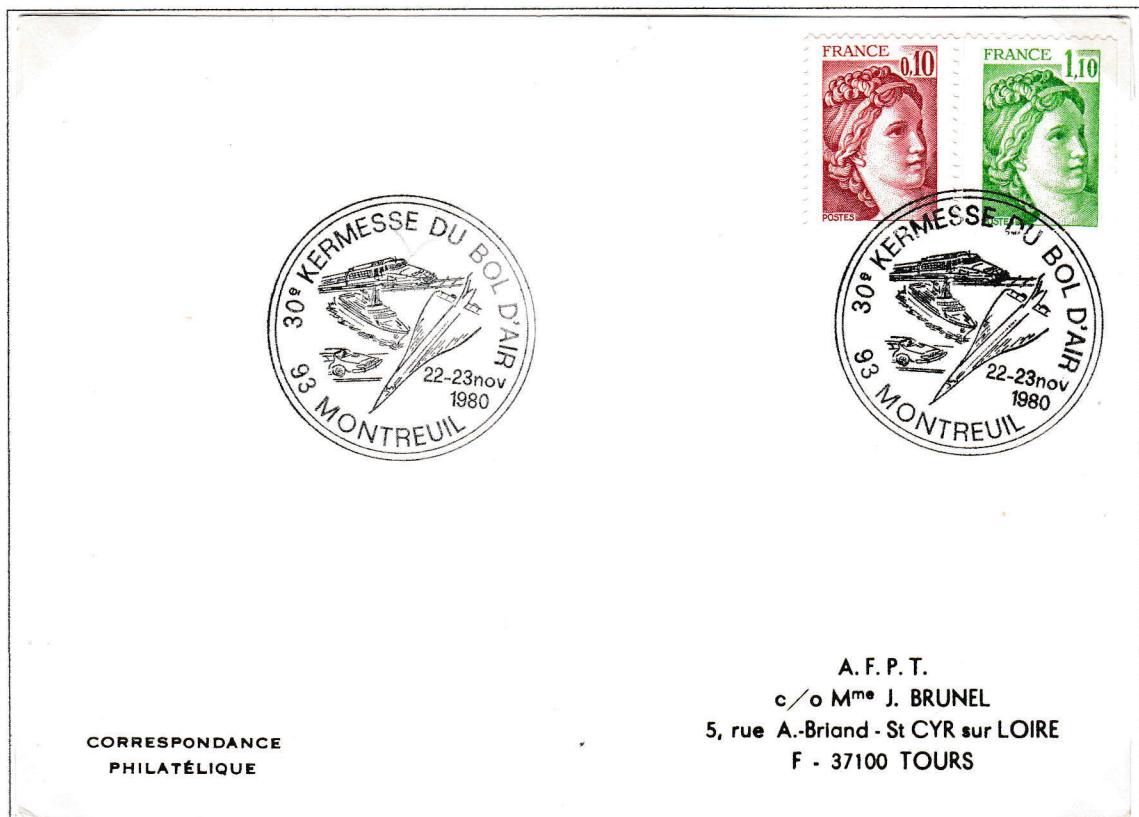




Ghana (1978) ₦ 1,00 (Cedi)
Aereo supersonico Concorde



Vanuatu (1989) Fr 65 (Nuove Ebridi)
Aereo supersonico Concorde



Una ricerca di mercato rivelò che i potenziali clienti del Concorde si aspettavano che il prezzo dei biglietti fosse maggiore di quanto era in realtà: la British Airways aumentò pertanto i prezzi adattandoli alla percezione dei clienti. In questo modo la compagnia aerea riuscì a riportare in attivo i voli, a differenza della compagnia francese. Nell'anno più remunerativo la British Airways ha ricavato profitti per 50 milioni di sterline con un guadagno totale, negli anni di servizio, di 1,75 miliardi di sterline, a fronte di costi per 1 miliardo.

Mentre gli aerei commerciali impiegavano circa sette ore per la rotta New York-Parigi, il Concorde poteva compiere lo stesso tragitto in tre ore e mezzo. La velocità quasi doppia del Concorde faceva talvolta apparire gli altri aerei in un movimento apparente all'indietro. Fino al 2003, le due compagnie aeree continuarono ad operare i voli verso New York giornalmente. Inoltre durante la stagione invernale erano compiuti voli verso Barbados e, vari voli charter, verso varie destinazioni europee.

Nel 1985 un Concorde della British Airways atterrò all'aeroporto internazionale di Cleveland-Hopkins nell'ambito di uno speciale volo tra Londra e Cleveland, della durata di tre ore e 10 minuti. L'attenzione pubblica generata dall'evento fece guadagnare prestigio all'aeroporto di Cleveland e permise di trasformarlo in aeroporto internazionale. Nel 2000 era previsto un successivo volo speciale con il ritorno a Cleveland, ma a causa dell'incidente del volo 4590 a Parigi, esso venne posticipato. Venne presa in considerazione l'idea di aggiungere una rotta verso Cleveland, ma a causa della vicinanza dell'aeroporto ad una zona residenziale, essa non ebbe seguito.



CONCORDE 001 volo speciale Las Palmas (Canarie-Spagna)-Fort Lamy (dal 1973 N'Djamena-CIAD)
Impronta meccanica "rossa AEROSPATIALE" 30-06-1973 St. Nazaire (Francia)

Il 12 e 13 ottobre 1992, in occasione del 500° anniversario della scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo, il Concorde F-BTSD dell'Air France circumnavigò il globo in 32 ore, 49 minuti e 3 secondi, partendo da Lisbona, in Portogallo, attraverso sei scali per il rifornimento a Santo Domingo, Acapulco, Honolulu, Guam, Bangkok e Bahrain.



Annullo figurato Chatillon (F) 8-9/12/1973 "1^{re} Exposition Philatélique Aerospaciale"



1° Volo Parigi-Lisbona-Caracas con CONCORDE 03 Air France F-WTSC
Annullo Lisbona aeroporto (Portogallo) 13-06-1975

Lo stesso esemplare, il 15 e 16 agosto 1995, circumnavigò nuovamente il globo, partendo dall'aeroporto JFK di New York, in 31 ore 27 minuti 49 secondi, con sei scali per il rifornimento a Tolosa, Dubai, Bangkok, Guam, Honolulu e Acapulco. Questi due record sono ancora imbattuti.

Nel 1977, la British Airways e la Singapore Airlines condivisero i voli del Concorde tra Londra e Singapore. L'aereo impiegato, il modello G-BOAD, venne ridipinto nella livrea della Singapore Airlines nel lato sinistro e nella livrea della linea aerea britannica nel lato destro. Questa linea venne annullata dopo tre voli a causa delle lamentele sui livelli di rumore avanzate dal governo della Malesia. Una nuova rotta avrebbe potuto evitare lo spazio aereo della Malesia, ma una disputa con l'India impediva al Concorde di raggiungere la velocità supersonica nello spazio aereo indiano, cosicché la rotta venne infine dichiarata non praticabile e interrotta nel 1980.

Durante il boom economico messicano, l'Air France stabilì una rotta verso l'aeroporto internazionale Benito Juárez di Città del Messico facendo scalo a Washington D.C. o New York. I voli, due volte alla settimana, vennero compiuti dal settembre 1978 al novembre 1982. La successiva crisi economica mondiale portò la cancellazione della rotta. La rotta seguita dall'Air France comportava una decelerazione da Mach 2,02 a Mach 0,95 in modo da attraversare lo Stato della Florida in regime subsonico, e una successiva accelerazione durante l'attraversamento del Golfo del Messico. Questo inconveniente poteva essere evitato volando a metà strada tra Miami e Bimini, e virando verso ovest nei pressi di Key West, in modo da non generare boom sonici sullo Stato della Florida, rotta alternativa che venne implementata dalla British Airways.



Volo di ritorno da "Test al freddo"

Fairbanks (Alaska-USA)-Keflavik (Islanda)-Tolosa. Annullo 19-02-1974 Tolosa Blagnac



Omaggio al CONCORDE

Annullo figurato Rovigo 1-06-1972



Annullo figurato Rovigo 1-06-1972

Tra il 1984 e il 1991 venne stabilita una rotta (con tre voli alla settimana) tra Londra e Miami, con scalo all'aeroporto di Washington. Il volo tra Washington e Miami era subsonico per un tratto, e successivamente i piloti compivano una rapida ascesa a 60.000 ft (18.288 m) (con una velocità di salita di circa 6.000 ft (1.828,8 m al minuto) e la velocità di crociera supersonica era possibile grazie al ridotto peso dell'aereo, dovuto a una quantità di combustibile esattamente calcolata per la tratta e una media di 25-30 passeggeri. Dopo circa 6-8 minuti in regime supersonico, l'aereo rallentava e iniziava la discesa per l'atterraggio a Miami. In diverse occasioni, il maltempo presente all'aeroporto di Washington Dulles e i pochi passeggeri permettevano i voli diretti tra Miami e Londra, con un tempo di percorrenza di tre ore e 47 minuti.

Dal 1978 al 1980 la Braniff International Airways noleggiò 10 Concorde, cinque francesi e cinque inglesi. Vennero impiegati per voli subsonici tra l'Aeroporto internazionale di Dallas-Fort Worth e quello di Washington. Gli esemplari erano registrati nelle nazioni di appartenenza e negli Stati Uniti: il numero di registrazione originale era coperto da un adesivo. I voli si rivelarono poco remunerativi, poiché generalmente le prenotazioni erano inferiori al 50%, e la Braniff terminò le operazioni nel maggio 1980.

Il Concorde è atterrato diverse volte in Italia, all'Aeroporto di Bologna-Borgo Panigale in quanto noleggiato da una ditta emiliana, all'aeroporto di Torino-Caselle come alternato, all'aeroporto di Milano-Linate in versione "speciale" Pepsi, all'aeroporto di Pescara, a Milano-Malpensa, ad Ancona, a Pisa, a Roma-Ciampino e a Roma-Fiumicino e a Venezia.



Concorde della British Airways (1969)
Sottobicchiere Birrificio privato Frankenheim di Düsseldorf (Germania)



"Omaggio al Concorde"
Esposizione Filatelica
33° Pantheon Piacenza Italia

CONCORDE 204 della British Airways G BOAC (località Londra Heathrow)
Annullo figurato Piacenza Centro 30-01-2015 "Omaggio al Concorde"

British Airways G BOAC

SST Concorde 204
Località: Londra Heathrow, LHR
Foto: © Trevor Hall

"Omaggio al Concorde"
Esposizione Filatelica



33° Pantheon Fiera Piacenzaexpo

30/31 gennaio 2015

Venerdì: 11.00 - 18.00 Sabato: 9.00 - 17.00
Info: Darko 3407728033 www.darkopost.com



FLEXI
machine tool applicators
www.flexiworld.it

L'Informazione del Collezionista
www.linformazionedelcollezionista.it

KOVER KOLLECTION FOR
Milano

PIACENZAEXPO

delcampe.net



POST CARD CULT
COMUNICAZIONE
MARKETING
FIREBLCITA

ITALIA PIACENZA C 30.1.2015 PT
33° PANTHEON EXPOSIZIONE FILATELICA «OMAGGIO AL CONCORDE»

postcardcult.com

Aereo presidenziale. Un Concorde (dell'Air France) è stato spesso utilizzato per i viaggi presidenziali dei Presidenti della Repubblica francese.

Il 7 maggio 1971, il Concorde trasportò il Presidente della Repubblica Georges Pompidou. Per la prima volta un capo di Stato utilizza un prototipo per fare un viaggio ufficiale.

Dal 1981 e fino al 1995, dopo un viaggio del Presidente della Repubblica François Mitterrand in Cina con il jet supersonico, tutti i viaggi presidenziali lunghi sono stati effettuati con il Concorde; quest'ultimo era allestito per l'occasione con un ufficio e una zona notte nella parte anteriore della cabina, mentre la parte posteriore della cabina era riservata agli ospiti e disponeva di una fotocopiatrice.

Inoltre, a bordo veniva installato un sistema per criptare le comunicazioni "sensibili" con un telefono cellulare verso l'ufficio del Presidente. Un pilota specialista radio era a bordo per gestire le comunicazioni del Presidente. Inoltre, un secondo Concorde faceva parte del gruppo aereo ed era pronto ad accogliere il Presidente della Repubblica, nel caso di un guasto tecnico del primo.

Durante una visita al Centre Spatial Guyanais nella Guyane, il 12 settembre 1985, l'aereo presidenziale subì un incidente: dopo due giri a metà per dei problemi al carrello anteriore, Mitterrand fu costretto a cambiare aereo. Quel giorno il lancio di Ariane 3, oggetto della presenza del Presidente, è fallito e il razzo ha dovuto essere distrutto per la cattiva traiettoria. Nel 2000, durante un periodo di coabitazione, il Presidente Jacques Chirac e il Primo Ministro Lionel Jospin, politicamente antagonisti previdero l'acquisizione di due nuove unità (si tratterà di due Airbus A319 CJ) per ringiovanire la flotta governativa ufficiale e compensare la futura assenza del Concorde

Toast de champagne

PIPER-HEIDSIECK

LANSON

TROUILLARD

DEUTZ & GELDERMANN

HEIDSIECK-MONOPOLE

BECKER

BOLLINGER

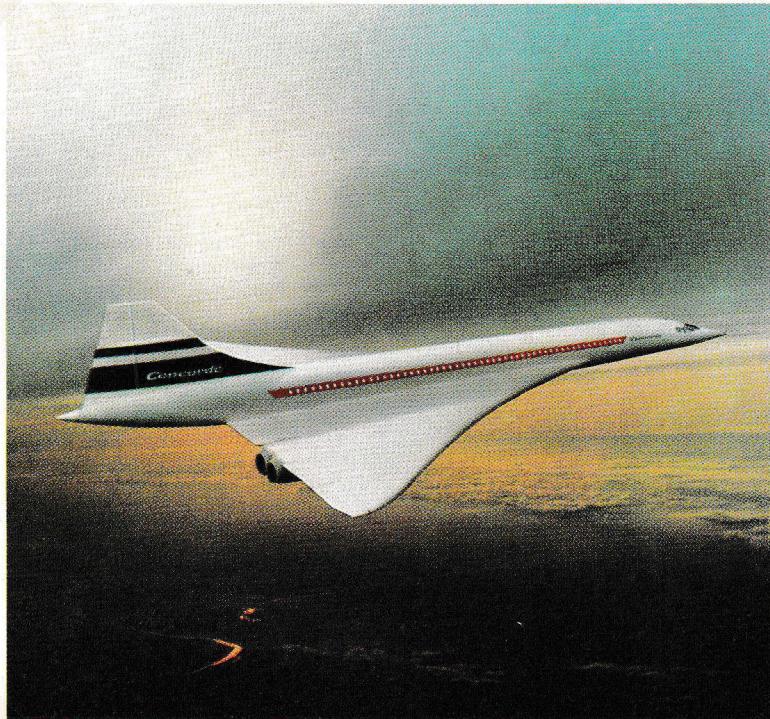
POL ROGER

GEORGE GOULET

IRROY

du Champagne.





CONCORDE

Annullo figurato Rovigo 2-06-1972



Annullo figurato Rovigo 2-06-1972



Annullo figurato Cesena (FO) 17-06-1973 "Mostra Aerofilatelica"



Annullo figurato Rovigo 20-10-1974 "Mostra Aerofilatelica"



Annullo figurato Francoforte (D) 15-10-1972 "Mostra Aerofilatelica"



Annullo figurato Lipsia (DDR) 15-03-1988 "Mostra Aerofilatelica"

Incidente. Il 25 luglio 2000 il volo Air France 4590, che veniva effettuato dal Concorde F-BTSC, ebbe un incidente a Gonesse, in Francia, dove rimasero uccisi tutti i 100 passeggeri, i nove membri dell'equipaggio e quattro persone a terra, e rimasero ferite sei persone sempre a terra. Fu l'unico incidente fatale di un Concorde.

In base alle indagini ufficiali condotte dal Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), l'agenzia francese per la sicurezza del volo, l'incidente fu provocato da una striscia metallica in titanio, appartenente ad un inversore di spinta, caduta da un DC-10 della Continental Airlines decollato circa quattro minuti prima, che colpì e forò una gomma nella parte sinistra del carrello principale. La gomma esplose, i suoi frammenti colpirono il serbatoio del combustibile e ruppero dei cavi elettrici del carrello. L'impatto con il serbatoio provocò un'onda d'urto che fece saltare il bocchettone dell'ala sinistra.



CONCORDE della Air France in volo con la Patrouille de France de l'Armée de l'Air

Di conseguenza si verificò una perdita di combustibile, che si incendiò quando entrò in contatto con i cavi elettrici tagliati. I test per simulare le conseguenze della foratura di un carrello erano stati eseguiti, ma si era considerata l'eventualità che dal carrello danneggiato si staccassero frammenti di gomma pesanti non più di un chilogrammo, mentre il pezzo di gomma staccatosi effettivamente dal carrello pesava ben 4,5 chilogrammi, un peso ritenuto eccezionale. I piloti spensero il propulsore numero 2 a seguito di un allarme incendio ma non riuscirono a ritrarre il carrello d'atterraggio, compromettendo il decollo, resosi ormai inevitabile dato che l'incendio era stato notato dalla torre di controllo quando mancavano circa 2 000 m alla fine della pista, mentre per fermare il Concorde lanciato alla velocità di decollo erano indispensabili non meno di 3.000 m.

Con il propulsore numero 1 sovraccarico e in grado di fornire poca potenza, l'aereo non riuscì a salire di quota e raggiungere una velocità sufficiente.



ROMA EUR *
natale oggi
6 12-72
Servizi distaccati *

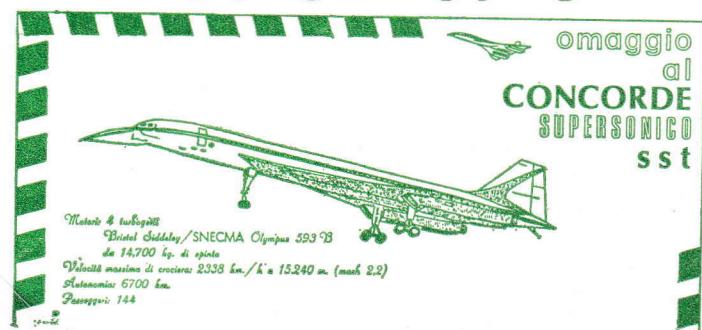
VOLO DI NATALE
XMAS FLIGHT
VATICAN CITY
BETHLEHEM



POSTA AEREA ✈ KimCover

VOLO DI NATALE 1972 * CITTÀ DEL VATICANO - BETLEMME (ISRAELE)

Christmas Flight Vatican City - Bethlehem



Dott. Antonio La Battaglia

Poste Restante

BETHLEHEM

(ISRAEL)

Per via aerea - Air mail

Volo di Natale 1972 Città del Vaticano-Betlemme (ISRAELE) "Omaggio al Concorde"

Annulli figurati Roma-Poste Vaticane 20-12-1972



The Manager
Kunkasari.
P.O. Box. 126
Beaconsfield.
N.S.W. 2014

403 GEORGE ST SYDNEY NSW 2000



Annullo figurato Sidney (AUSTRALIA) 31-10-1989

Il Concorde, spinto praticamente solo dai due motori di destra, si inclinò virando verso sinistra senza riuscire a prendere quota, schiantandosi infine contro l'edificio dell'Hotel "Hotelissimo".

Secondo un'analisi condotta indipendentemente, vi sarebbero stati altri fattori che contribuirono all'incidente. Il Concorde dell'Air France sarebbe stato leggermente sovraccaricato, con una distribuzione non bilanciata del combustibile nei serbatoi. Inoltre sarebbe stato assente un distanziatore nel carrello d'atterraggio, che avrebbe causato una deviazione della traiettoria sulla pista, obbligando il pilota a tentare il decollo ad una velocità inferiore a quella minima necessaria.

Subito dopo l'incidente, venne avviato un programma di modifiche, tra cui controlli elettronici più sicuri, linee di alimentazione dei serbatoi in kevlar e gomme appositamente concepite per essere più resistenti.

Prima dell'incidente il Concorde era l'aereo di linea più sicuro nel mondo, poiché vantava un numero di eventi fatali per distanza percorsa pari a zero. Dopo la caduta del F-BTSC l'opinione pubblica perse molta fiducia nella sicurezza del velivolo, poiché i media diffusero dati fuorvianti riguardo alla sicurezza del Concorde: si fece l'errore di confrontare l'affidabilità del Concorde (20 esemplari in servizio) con gli indici di affidabilità di aerei come B737 (migliaia di esemplari in servizio) e simili.

Ciò significa che quell'unico incidente fatale, visti i pochi esemplari in servizio, fece crollare l'indice di affidabilità media del Concorde, quando è ben risaputo che nessun esemplare di Concorde in 30 anni di servizio aveva mai subito guasti gravi o messo in pericolo la vita dei passeggeri che ha trasportato prima dell'incidente del 25 luglio 2000. Vale a dire che la sicurezza di un velivolo non può ovviamente essere misurata accuratamente da un singolo evento, ma l'incidente viene considerato l'inizio della fine per l'aereo supersonico.



Annullo figurato Deauville (F) 22/08/1976 "Dal LATÉ 28 (Latécoère) al CONCORDE"

Ritorno in servizio. Il primo volo di test dopo le modifiche partì dall'aeroporto di Heathrow il 17 luglio 2001, pilotato dal Comandante Mike Bannister. Durante le 3 ore e 20 minuti di volo sopra l'Oceano Atlantico verso l'Islanda, Bannister mantenne la velocità di crociera di Mach 2,02 ad una quota di 60.000 ft (18.288 m). Questo volo, per ripristinare la rotta Londra-New York, venne dichiarato un successo, seguito in diretta televisiva e da folle di persone a terra.

Il primo volo passeggeri della British Airways ebbe luogo l'11 settembre 2001 ed era in volo durante gli attentati negli Stati Uniti.

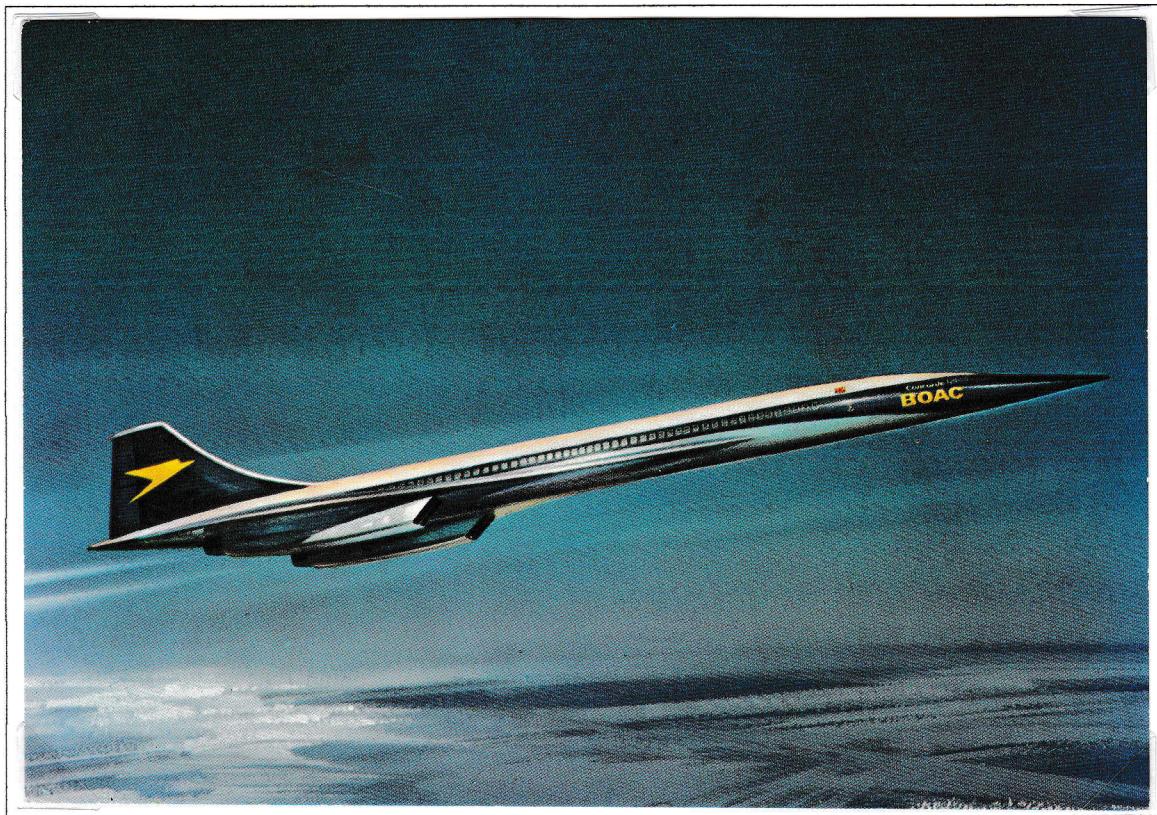
Le normali operazioni commerciali iniziarono il 7 novembre 2001 con gli aerei G-BOAE e F-BTSD, in servizio verso l'Aeroporto internazionale John F. Kennedy di New York, dove i passeggeri vennero accolti dall'allora sindaco della città Rudolph Giuliani.



CONCORDE 02 British Airways G-BBDG
Annullo Madrid (Spagna) 17-03-1975



CONCORDE British Airways "Primo volo commerciale schedulato"
Annullo Heathrow Airport London (GB) 21-01-1976



CONCORDE British Overseas Airways Corporation (BOAC)



CONCORDE 02 "25° anniversario 1° Volo 1969-1994"
Annullo Bristol (GB) 9-04-1994



CONCORDE della British Airways in volo

Termine del servizio. Il 10 aprile 2003 l'Air France e la British Airways annunciarono in contemporanea che avrebbero ritirato i Concorde entro la fine dell'anno, spiegando che le cause erano da imputare al basso numero di passeggeri a seguito dell'incidente del 2000, il calo nei viaggi aerei globali dopo gli attentati dell'11 settembre 2001 e l'aumento dei costi di manutenzione. In particolare bisogna tener conto che, se i motori del Concorde erano efficienti alle alte velocità, solo per il rullaggio sulla pista consumavano invece circa 2 tonnellate di combustibile e nel complesso ogni volo consumava più del triplo di quanto avrebbe consumato un Boeing 747 sulla stessa rotta.



British Airways Concorde at Heathrow Airport

CONCORDE della British Airways all'aeroporto di Londra Heathrow