

Giugno 2011

IL SALONE INTERNAZIONALE DELL'AEROSPAZIO DI LE BOURGET

Numeri e curiosità

Il Salone aerospaziale di Le Bourget continua ad essere, a più di cento anni dalla sua nascita, la principale vetrina dell'industria aerospaziale mondiale. Il Salone è organizzato da SIAE, una filiale del Gifas (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales), l'ente che riunisce le industrie francesi del settore.

Il primo salone aeronautico di Parigi si tenne nel 1908 al Gran Palais, nell'ambito di una rassegna automobilistica. All'epoca, a meno di cinque anni dal volo dei Wright, l'aviazione era fenomeno di costume, noto al grande pubblico soprattutto per le gesta di "quei temerari delle macchine volanti", e non ancora espressione di tecnologia avanzata e di importanza strategica per le ricadute industriali e politiche assunte nel tempo. Ma in quell'anno alcuni geniali costruttori e pionieri dell'aviazione francese, come Louis Blériot, Louis Charles Breguet e Gabriel Voisin immaginarono di dare all'aviazione, fino ad allora considerata uno sport, una dimensione commerciale e internazionale. Da allora quella visione ha prodotto risultati inimmaginabili ai tempi, inaugurando un secolo di ininterrotto progresso e innovazione in campo aeronautico.

In realtà quella prima esposizione parigina era la chiara testimonianza di come quei "temerari" avessero già una visione molto chiara del potenziale del nuovo mezzo volante, con tutti i suoi complessi aspetti industriali, organizzativi e normativi. Oggi i saloni aerospaziali non sono più soltanto un'occasione unica per presentare agli addetti ai lavori i più recenti prototipi, i sistemi più avanzati, le più recenti novità tecnologiche, ma hanno conservato il ruolo chiave di punto di incontro tra i protagonisti dell'industria internazionale e tra questi e i loro interlocutori istituzionali, senza contare il ruolo non certo secondario di spettacolo affascinante per centinaia di migliaia di spettatori appassionati. Basti pensare che in quarant'anni il numero dei Paesi partecipanti è triplicato, dai 14 del 1969 ai 46 del 2009.

Alcune cifre danno la dimensione dell'importanza che l'evento riveste al giorno d'oggi: nell'ultima edizione 192.000 metri quadrati hanno ospitato l'esposizione statica, mentre 132.000 metri quadrati sono stati dedicati all'esposizione al coperto (stand, chalets, strutture per le aziende, aree di ristoro). L'organizzazione coinvolge circa diecimila persone che lavorano per cinque settimane per costruire l'equivalente di una città di quindicimila abitanti. Nel 2007 erano presenti al Salone 142 velivoli, di cui 42 in esibizione di volo, quasi 2.000 espositori da 46 Paesi, più di 300.000 visitatori, 205 delegazioni ufficiali in rappresentanza di 88 Paesi e più di 3.000 giornalisti accreditati.

I momenti più significativi dal 1909 a oggi

Dopo l'edizione del 1909 – l'anno in cui il francese Blériot attraversava la Manica con il suo monoplano - solo lo scoppio della Grande Guerra interruppe la cadenza annuale del salone al Grand Palais, che riprese però, con regolarità, nel 1919 con una sempre accresciuta presenza di industrie e di nuovi modelli. Questi venivano presentati ad un pubblico sempre più vasto ed interessato costituito non solo da militari, che avevano ben compreso il valore del nuovo mezzo nel corso del recente conflitto, ma anche da imprenditori interessati a sviluppare il sistema di trasporto commerciale che proprio allora stava iniziando i primi esperimenti.

A partire dall'edizione del 1924 si presentarono al Salone i primi espositori stranieri, provenienti da Germania e Regno Unito dove più che in altri paesi europei si era sviluppata una rete di trasporto aereo molto avanzata per l'epoca. D'ora in avanti il Salone si sarebbe tenuto ogni due anni, cadenza interrotta solo dallo scoppio della seconda guerra mondiale.

Nel 1927 Lindbergh atterra dopo il suo volo transatlantico senza scalo proprio sul campo di Le Bourget. Per la prima volta questo aeroporto nei pressi della capitale francese assume una rilevanza mondiale. L'anno seguente l'Italia per la prima volta partecipa al Salone con una presenza consistente. Viene esposto al Grand Palais il grande idrovolante S.55 della Siai (storica azienda lombarda oggi incorporata nella Alenia Aermacchi), poi utilizzato per le grandi trasvolate atlantiche di Italo Balbo, ma allora proposto come aereo da trasporto passeggeri e come bombardiere. La Macchi porta a Parigi il suo idrovolante da corsa M.67 che avrebbe di lì a poco partecipato ad una sfortunata edizione della coppa Schneider nel Regno Unito. L'anno seguente, sempre la Siai è al salone con l'idrovolante trimotore da trasporto passeggeri S.66. A quei tempi la formula idrovolante plurimotore era considerata la più sicura per il volo passeggeri a lungo raggio.

Nel 1934 l'Italia partecipa al salone con il Macchi MC.72 fresco di record mondiale assoluto di velocità, con oltre 729 Km/h e con il caccia biplano Fiat CR.32 che due anni dopo si sarebbe distinto nella guerra di Spagna. Nel 1936 l'Italia rinuncia alla manifestazione per protesta contro le sanzioni imposte dalla Lega delle Nazioni per la politica imperialista del regime in Africa orientale.

Nel 1946, dopo l'interruzione dovuta alla seconda guerra mondiale, il Salone parigino, oramai cresciuto a tal punto da non poter più essere costretto in un centro di esposizioni, viene trasferito in una sede più adatta. Pur mantenendo l'esposizione al Grand Palais e, per gli aerei più grandi, all'aperto presso Les Invalides, le prove in volo si svolgono sull'aeroporto di Orly.

Per vedere il Salone nella sua sede definitiva bisognerà attendere il 1951. Allora Le Bourget era il principale aeroporto di Parigi, un modello per tutta l'aviazione commerciale mondiale che faticosamente stava gettando le basi per l'impetuoso sviluppo che l'avrebbe portata a diventare negli anni Sessanta lo strumento per la rivoluzione del sistema dei trasporti di massa del ventesimo secolo. Dopo i fasti degli anni Trenta, nelle edizioni del dopoguerra, nonostante la difficilissima situazione industriale dell'epoca, l'industria italiana, sotto il coordinamento dell'Associazione Industrie Aeronautiche, partecipa sin dal 1949 al salone. Il Fiat G.46, il Piaggio P.136 - tra i primi prodotti competitivi proposti dall'industria nazionale del dopoguerra - sono tra i protagonisti delle prime partecipazioni postbelliche.

Nel 1957, anno in cui l'Aerfer, poi confluita nell'Aeritalia, oggi Alenia Aeronautica, presentava il caccia leggero Sagittario II, si esibiva in volo la prima pattuglia acrobatica italiana, il Cavallino Rampante, allora montata sui caccia F-86. Nel 1959 l'industria italiana celebrava a Parigi il 50° anniversario del primo volo a motore di un aereo italiano, il Faccioli. Vengono presentati l'Agusta AZ.8, quadrimotore da trasporto regionale, il Piaggio P.166 e, per la prima volta in volo, l'Aermacchi MB.326, addestratore a getto di cui saranno prodotti più di 800 esemplari.

Ma il Salone non era certo quello che è oggi, cioè la principale esposizione aerospaziale mondiale. Bisognerà infatti attendere il 1969 per consacrare definitivamente Le Bourget come una vera e propria rassegna di valore internazionale, grazie alla partecipazione di industrie di 14 paesi che si sfidavano sui mercati a colpi di annunci di ordini e di presenze dei più recenti prototipi di macchine per l'epoca avanzatissime, come il Concorde ed il B747.

Il 1973 fu l'anno dell'esordio della Airbus Industries con il suo A300, il capostipite di un successo europeo di dimensioni tali che allora pochissimi avrebbero potuto prevedere, ma fu anche l'anno della "sfida" tra il Concorde ed il rivale sovietico Tupolev Tu-144. Una sfida che si chiuse con il tragico incidente del supersonico sovietico. Lo stesso anno a Le Bourget venne esposta anche "un'opera d'arte volante", il DC-8 della Braniff dipinto dall'artista americano Alexander Calder.

Nel 1975, con il ruolo di aeroporto principale di Parigi oramai da molti anni assunto da Orly e con il futuro Charles de Gaulle già sui tavoli dei progettisti, Le Bourget, limitato al traffico dei velivoli

executive, consolida la sua fama come aeroporto di valore storico per l'aviazione mondiale con la formazione del grande Museo dell'Aria, una struttura di riferimento per la conservazione del patrimonio storico del settore a livello mondiale. Intanto sale a 20 il numero delle nazioni ospiti al Salone.

In quegli anni l'industria italiana, oramai riconsolidatasi, partecipa al Salone mostrando in volo il G.222 (nel 1977) e gli altri suoi prodotti di successo, come gli addestratori Aermacchi e gli elicotteri Agusta. A quei tempi non esistevano le limitazioni odierne imposte alle esibizioni di volo. La PAN, la pattuglia acrobatica nazionale, era ospite fissa del salone e "gareggiava", davanti a decine di migliaia di spettatori, con la francese Patrouille de France.

Negli anni Ottanta il salone consolidava il proprio ruolo di principale esposizione mondiale aerospaziale. Nel 1983 la NASA presentò a Parigi, nell'ambito di un giro promozionale in Europa, lo Space Shuttle trasportato sul dorso di un B747; nel 1989 l'Unione Sovietica mostrò per la prima volta quello che tutt'oggi è l'aereo più grande del mondo, l'Antonov An-225, nato anch'esso per trasportare la mai realizzata navetta sovietica, e oggi adattato al trasporto di carichi eccezionali.

Nel 1991 le stelle del Salone sono gli aerei e i sistemi d'arma impiegati nella guerra del Golfo, tra cui il cacciabombardiere A10, soprannominato "tank killer", gli apparecchi Jaguar e il missile Patriot. Il bombardiere *stealth* americano A117 viene esibito per la prima volta. Due edizioni dopo il Salone registra il numero record di 41 paesi rappresentati. Numerosi velivoli, tra cui il bombardiere americano B2, l'aereo passeggeri Boeing 777 e l'apparecchio X31, sono esposti per la prima volta al Salone aeronautico di Parigi.

Nel 1997 si tornano a stabilire nuovi record, con 1860 espositori di 46 paesi e circa 230 aerei. Due anni dopo per la prima volta gli UAV sono i protagonisti del Salone e la superficie delle esposizioni statiche viene ampliata a 192.000 metri quadri. Nel 2003 si celebra il centenario dell'Aviazione e il cinquantenario del Salone aeronautico internazionale di Parigi a Le Bourget.

L'edizione del 2005 ha visto la presentazione del "gigante dei cieli", l'Airbus A380 e ha registrato un nuovo record di espositori (1900 presenze) e di pubblico (circa 500.000 visitatori in 7 giorni). Nel 2007 per la prima volta il Salone offre uno spazio dedicati ai B2B meetings, dove vengono organizzati circa 6.000 incontri d'affari.

Nel 2009 la mostra aerospaziale di Le Bourget compie cento anni. Per celebrare la ricorrenza il Museo dell'Aria dedica ampio spazio a circa 40 aerei d'epoca che coprono il periodo dal 1909 al 1960. Grandi protagonisti dell'edizione sono stati il Sukhoi Superjet, alla sua prima mondiale al Salone e, anch'esso per la prima volta al Salone, un drone elicottero, il Camcopter di Schiebel.