

# CHALLENGER: un piccolo «grande» aereo

Una sfida al tempo, allo spazio, alla concorrenza.



«Colazione a Roma, pranzo a New York e valigie a Buenos Aires» fu la battuta che salutò una ventina di anni fa l'avvento dell'era del jet. Da allora, nel campo del trasporto aereo, di progressi se ne son fatti molti, ma, impegnate nel costruire mostri che sbarcano passeggeri a centinaia, le grandi compagnie hanno finito col trascurare il settore dei piccoli aerei privati, la cui richiesta era invece in continuo aumento. Maneggevole, comodissimo, veloce: ecco l'identikit dell'aereo sognato dal ricco industriale, disposto ad investire un bel po' di soldi pur di guadagnare in efficienza e comfort ed avere la sicurezza che non solo non perderà le valigie, ma neppure un minuto del suo preziosissimo tempo.

Lo hanno capito i dirigenti della Canadair — una società canadese a partecipazione statale, specializzata nel settore aeronautico fin dagli anni '20, e che si è fatta un nome per la progettazione e la costruzione in proprio di aerei, oltre che per la fabbricazione di parti d'assemblaggio per grandi compagnie quali la Boeing e la Douglas. Nel giro di poco più di due anni, hanno infatti disegnato e costruito un modello completamente nuovo, in grado di rimpiazzare gli sfruttati Citation e Falcon 10, sul mercato da dieci anni, ormai un po' vecchiotti anche se via via abilmente ringiovaniti per aumentarne le prestazioni e mantenerne la competitività. È nato così il Challenger, una vera sfida — come implica il nome stesso — al tempo, allo spazio, e, soprattutto,



alla concorrenza.

Per costruirlo si è sviluppata un'idea del celebre progettista americano, Bill Lear, abbinando ali ad avanzata tecnologia, atte a ridurre la resistenza aerodinamica (ed aumentare quindi la velocità), a due turboeliche Avco Lycoming ALF502L ad alto rapporto di derivazione (5:1). Così facendo, si è ottenuta una notevole diminuzione nel consumo di carburante, cosa che non solo



con questi lumi di luna fa piacere anche a un proprietario ricco sfondato, ma permette — e questo è il vantaggio maggiore — di allungare la distanza percorribile, consentendo addirittura voli transcontinentali e transoceanici.

Certo, una volta sottoscritto il progetto, non è stato facile portarlo a termine. Gli esperimenti e le prove che si sono susseguite a ritmo incalzante hanno apportato notevoli modifiche al disegno originale con l'obiettivo di conseguire una estrema funzionalità e di ottenere il massimo comfort per passeggeri ed equipaggio. Il risultato, anche a detta dei giudici più severi, è stato pienamente soddisfacente: un piccolo *grande* aereo con una autonomia di 6667 km. e una velocità media oraria di 850 km. L'interno è spazioso, ben suddiviso in modo da consentire una certa *privacy*, con poltrone girevoli e ribaltabili che, all'occorrenza, abbinata a due a due, possono trasformarsi in comodi letti. Non mancano scrivanie pieghevoli per consentire più spazio, provviste di telefono, contenitori e schedari, dittafofono e magnetofono; tutto l'occorrente insomma perché l'uomo d'affari abbia l'impressione di spostarsi da un continente all'altro senza mai lasciare il suo ufficio o fare a meno della segretaria.

Dopo un periodo di rigoroso collaudo, il primo Challenger ha spiccato il volo il 21 settembre 1979: un volo verso il successo a giudicare dai numerosi ordinativi che sono subito arrivati. \*