

IV - Pan Am è ormai prima in molti campi, ed è sempre quella che propone innovazioni destinate a trascinare tutto il mercato del trasporto aereo. Compagnia di lancio di alcuni dei più importanti aerei della storia dell'aviazione, partecipa direttamente alle ipotesi di progetto e ne segue lo sviluppo.

Nel 1952 è la prima ad usare aerei progettati specificatamente con una classe turistica nei servizi transatlantici con il Douglas DC-6B. Nel 1955 Pan Am emette ordini per entrambi gli aviogetti concorrenti nelle tratte intercontinentali, il Boeing 707 ed il Douglas DC-8. Nel 1967 è la prima a fare gli avvicinamenti e gli atterraggi automatici. Nel 1968 è la prima americana ad operare in Unione Sovietica e a usare per le comunicazioni da bordo i satelliti.

Lo sviluppo del trasporto di massa odierno ruota tutto attorno a tre figure: Juan Trippe, William M. Allen (il presidente di Boeing) e il Jumbo Jet. Allen accetta la sfida di Trippe: costruire un aereo immenso e dalla lunga autonomia, con una velocità di crociera molto alta. E nella scommessa, Allen mette in gioco la sua azienda, creando dal niente lo stabilimento di Everett, la più grande struttura chiusa al mondo dell'epoca, espressamente costruito per assemblare i B-747, destinati a restare per decenni la spina dorsale delle flotte intercontinentali.

Il primo Boeing 747, per il quale Trippe e Allen coniano la definizione di "arma di pace di massa" prodotto viene consegnato alla Pan Am ed entra in servizio il 22 gennaio 1970. Nel 1971 il Boeing 747 è il vettore Pan Am della linea "giro del mondo". Nel 1978 la tariffa escursionistica per il giro del mondo scende sotto i mille dollari. Nel 1981 Pan Am è la prima compagnia americana a stabilire servizi con la Cina Popolare.

Ma l'enorme crescita dal dopoguerra in poi porta la Pan Am a diversificare le sue attività in altri settori. Tra le aziende che Pan Am sviluppa figura anche una catena alberghiera (la Intercontinental Hotel), fondata come compagnia sussidiaria della compagnia aerea.

Pan Am costruisce su Park Avenue a Manhattan un grattacielo che, oltre a fungere da centro direzionale, diviene un'icona dell'architettura: all'epoca, è l'edificio più grande del mondo, e sarà copiato, sostanzialmente identico ma ad un terzo delle dimensioni, a Roma da Alitalia.

Con l'aumento del traffico nel 1962, Pan Am commissiona alla IBM la costruzione del PANAMAC, un grande computer, primo esempio di Computer Reservation System (CRS) a grande scala, capace di prenotare i posti per i voli e soggiorni in vari alberghi, oltre a disporre di una grande quantità di informazioni su città, paesi, aeroporti, aerei, alberghi e ristoranti di tutto il mondo. Il sistema di computer occupa per intero il quarto piano del Pan Am Building di Manhattan.

Pan Am, diventata ormai la più grande compagnia aerea del mondo, necessita di uno spazio per un customer-care dedicato, e costruisce così anche un proprio terminal presso l'aeroporto internazionale John F. Kennedy di New York: è lo Worldport, un'altra icona architettonica. E dal

1964 lo Worldport fornisce anche un servizio a mezzo elicottero per il grattacielo Pan Am, direttamente nel cuore della “grande mela”.

La compagnia pubblica anche una guida di viaggio, la “Pan Am's world guide: The encyclopedia of travel”, circa 1200 pagine con schede su più di 160 paesi, in formato tascabile, che costituirà dal dopoguerra agli anni 80 una vera bibbia del viaggiatore. Chi scrive l'ha usata per ogni viaggio fino all'arrivo di internet. Anzi, si può dire che sfogliando l'opera e leggendo i consigli di viaggio molte volte la destinazione era suggerita dalle suggestioni create dalle descrizioni tra il tecnico ed il culturale, molto spesso derivate dalle esperienze degli equipaggi dei Clipper. Tra i vari consigli della guida basta citarne uno per capire: “Never pack your passport in your luggage. Always carry your passport on your person”. Gustosa anche la descrizione della lingua parlata nel Regno Unito: “English (many dialects spoken)”.

In questo periodo Pan Am arriva a servire a bordo pietanze ispirate da Maxim's di Parigi, con un tocco personale che è stato raramente eguagliato.

Nel 1968 Juan Terry Trippe, pur continuando a lavorare per la compagnia stessa, lascia la presidenza della Pan Am, ormai universalmente definita come compagnia “allo stato dell'arte”.

(IV - [continua](#))

Leggi le altre puntate: [1](#) [2](#) [3](#)

(10 febbraio 2012)