Aeropuertos con pistas redondas, la revolución del transporte aéreo

Hoy día damos muchas cosas por sentadas. Cosas que precisamente la tecnología y los nuevos visionarios están modificando para ofrecernos una perspectiva nueva, fresca y que cambia su uso para siempre. Ha pasado con los teléfonos cuando se hicieron inteligentes; ha pasado con los wearables o tecnología en cosas tan habituales como un reloj o una chaqueta; ha pasado con los vehículos que ahora son autónomos y hasta habrá taxis !!
¿Cómo aterriza un avión en una pista circular?

Desde los primeros días de la aviación hasta que ésta se estandarizó y convirtió en el medio de transporte más rápido, un concepto que jamás ha cambiado en siglo son las pistas de despegue y aterrizaje. Siempre han tenido y tienen que ser largas y anchas para que un avión disponga de espacio suficiente para alcanzar la velocidad necesaria de despegue o la distancia adecuada para frenar. Y ello ha implicado siempre dos cosas para construir y mantener un aeropuerto: una vasta extensión de terreno y mantenimiento diario. Pero, ¿y si en vez de 5-10 pistas rectas bastase con una sola pista? ¿Una pista circular?

El concepto de pista circular fue presentado en 2017 por Henk Hesselink, un investigador en el Centro Aeroespacial de los Países Bajos. Y su visión incluye un aeropuerto rodeado de una única pista redonda de 3 kilómetros y por lo tanto contínua que bordea su perímetro. La principal ventaja es que los aviones, hasta tres al mismo tiempo, pueden aterrizar y despegar con viento en contra, aunque dada su forma, la fuerza y dirección del viento no son nunca un problema. Y su diámetro es suficiente para albergar un aeropuerto dentro del perímetro.

De hecho, el mismo Hesselink lleva colaborando desde 2018 con el aeropuerto de Valkenburg, una instalación naval cerca de La Haya en desuso, para probar su diseño de pista circular construyendo un aeropuerto para drones militares.

Para 2050

Esta idea tan radical es también una imaginativa y ‘sencilla’ solución al problema actual que tiene el transporte aéreo, ya que el diseño estructural actual de los aeropuertos que operan a diario no permite que se alcance el deseado incremento del tráfico aéreo que las compañías buscan.Y cada vez los colapsos y problemas son mayores por mantener el diseño actual.
Su creador sigue soñando con ver su diseño implementado en aeropuertos de todo el mundo para el 2050, y aunque de entrada parezca una solución demasiado radical, un concepto demasiado atrevido, y sobre todo demasiado lejano en el tiempo -, faltan treinta años-, cuanto más se examina, más plausible parece para solucionar los problemas actuales. ¿Las veremos dentro de tres décadas convertidas en un estándar?