

L'Aeronautica commerciale: Parole di fede

Esponendo alla Camera il suo programma di governo, il ministro dei trasporti on. De Vito si è dimostrato pienamente convinto delle nuove necessità di sviluppo dell'aeronautica civile e ha pronunziato parole piene di secure promesse. Noi vogliamo dare alle sue parole il più grande valore di certezza pel domani, e tracciare con serena fede la nostra più radiosa linea di condotta avvenire. E' necessario che l'Italia si metta risolutamente nel solco della valorizzazione commerciale dell'aviazione, perchè il futuro non la sorprenda inferiore, di fronte alle nazioni sorelle che ieri rimasero sbalordite della sua intraprendenza di guerra, nello spazio! E le parole del nuovo ministro dei trasporti ne confortano che l'ora di crisi sia per toccare la sua conclusione sospirata. Come documentava tempo fa il Bravetta, in una sua lunga indagine sull'argomento, è probabile che l'aviazione commerciale si dedichi ai seguenti scopi; Servizio postale; trasporto di sostanze d'alto prezzo e peso moderato; trasporto di passeggeri; sport; servizi di pronto soccorso medico e chirurgico ed altri congeneri. E' da sperare che anche l'Italia vi si dedichi subito.

Il servizio postale è, si può dire, già entrato nell'uso, tanto da esser lecita la previsione che fra non molti anni la maggior parte della corrispondenza epistolare sarà trasportata per vie aeree e che i giornali più importanti avranno velivoli per trasportare rapidamente a destinazione le loro edizioni di provincia. Il « Gruppo Sperimentale di Comunicazioni Aeree », risiedente in Roma, alla metà di maggio del 1919 aveva già compiuto 257 viaggi aerei di percorso superiore ai 200 Km. 50 di percorso superiore i 500 Km. e 7 di percorso superiore ai 1000 Km.; tutti senza scalo. La traversata Milano-Roma e viceversa, era stata eseguita 10 volte, con un minimo di 160 ed un massimo di 320 minuti; erano inoltre stati compiuti felicemente i seguenti viaggi aerei: 7 da Roma a Torino, o viceversa; 11 da Roma a Genova, o viceversa; 6 da Roma a Trieste, o viceversa; 2 da Roma a Brindisi, o viceversa; 1 da Salonicco a Roma, senza scalo, mediante uno S. V. A. di Ansaldo, che fece il tragitto in 400 minuti. Ma la miglior affermazione è data dai 149 viaggi

aerei compiuti sul percorso Roma-Napoli con qualunque tempo, impiegando da un minimo di 45 minuti (record) ad un massimo di 150. Ed è degno di nota, che in 150,000 Km. di volo compiuti in Italia e fuori, non si ebbero incidenti di sorta nè al carico nè alle persone; mentre le rotture di apparecchi furono otto complessivamente, cinque delle quali riparabili.

Il 13 maggio gli aviatori Stoppani e Grassa, con un apparecchio della Casa Ansaldo volarono da Genova a Barcellona (Spagna) in 254 minuti, proseguendo poco dopo per Madrid.

Ma gli esempi sono ormai tanto numerosi, che a registrarli tutti non basterebbe un volume!

L'impiego del velivolo per il servizio postale avrà il risultato di abbreviare considerevolmente il tempo necessario al trasporto delle lettere oltre oceano. I piroscafi in navigazione saranno raggiunti, un giorno dopo la loro partenza, da idroplani postali, che consegneranno ad essi dei sacchi di corrispondenze. Analogamente, arrivati a 700 o 800 chilometri dal porto di scalo, essi vi spediranno la posta con un anticipo di quasi un giorno, mediante gli idroplani, che avranno a bordo. Già una compagnia di navigazione americana, realizzando il vantaggio di guadagnare tempo pel trasporto transoceanico della corrispondenza epistolare, ha comperato a tale scopo alcuni esemplari dei velivoli « Christmas Bullet » che filano 290 Km. l'ora. L'esercito inglese ha stabilito, nello scorso marzo, un servizio postale fra Londra e Colonia, dove le lettere arrivano così in dieci ore; mentre avviate con i mezzi ordinari, treno, nave, poi di nuovo treno, ed infine autocarro, impiegano cinque giorni. I corrieri di gabinetto britannici fanno abitualmente a volo il trasporto della valigia diplomatica fra Parigi e Londra, e viceversa: talvolta in 110 minuti, cioè alla velocità di 320 Km. l'ora!

Per quanto riguarda il trasporto dei carichi pesanti, è ovvio che gli apparecchi aerei non potranno mai competere regolarmente e dal punto di vista economico con le ferrovie, le navi, gli autocarri; tuttavia si prevedono molti casi nei quali converrà servirsene non ostante l'alto prezzo. Così, ad esempio, i grandi nego-

zianti di mode inglesi e francesi pensano di stabilire dei servizi di trasporti aerei quotidiani, perchè le signore britanniche ricevano rapidamente le ultime novità in fatto di vesti e cappelli, e gli *elegantoni* abbiano al più presto il *dernier cri* della moda in fatto di abiti, guanti, cravatte e via dicendo. Siccome fa appello alla vanità umana, questo servizio sarà certamente redditizio: ogni signora, indossando una *thea-gown* al *five-o'clock* di una amica, vorrà poter dire d'averla ricevuta poche ore prima per via aerea.

I grandi aeroplani da bombardamento si possono, con poche modificazioni, adoperare per il trasporto dei carichi. Qualche tempo addietro, per dimostrare la possibilità di trasportare oggetti pesanti, un Handley-Page britannico volò avendo a bordo un pianoforte verticale.

Il velivolo presenta numerosi vantaggi per il trasporto di passeggeri, purchè il percorso non sia inferiore a 150 Km. ed in ogni tappa non superi 1500 Km. Nel primo caso, il tempo necessario per recarsi all'aerodromo di partenza, prendere il volo, atterrare all'aerodromo di arrivo e da questo andare in città, può molto spesso eliminare il vantaggio della velocità superiore. Bisognerebbe che le stazioni di partenza ed arrivo fossero nel centro degli abitati, cosa da escludere per molte ovvie ragioni. Nelle attuali condizioni, i tecnici americani e britannici credono che il trasporto aereo sopra terra cominci a presentare i suoi vantaggi per distanze maggiori di 350 Km. Questi vantaggi sono decisamente superiori quando si tratti di valicare catene di monti, o superare specchi acquei di non grande estensione, o congiungere località separate da zone desertiche. Ad esempio, molte sono le regioni montuose dove bisogna percorrere una strada lunga tortuosa e faticosa per recarsi da una città ad un'altra; mentre un velivolo, congiungendole in linea d'aria, farebbe risparmiare ai viaggiatori un tempo considerevole. Così pure, può essere utile stabilire dei trasporti aerei di passeggeri dalle isole alla terra ferma; tragitti che un piroscafo compie in otto ore sarebbero fatti in due, risparmiando ai viaggiatori il mal di mare.

Come esempio di queste possibilità, sono interessanti i viaggi fatti dall'omnibus ae-

reo Farman fra Parigi e Londra con passeggeri militari, attendendo il tempo che le autorità britanniche permetteranno di stabilire un servizio regolare, accessibile a tutti, fra queste due città: quelli di un triplano Caproni da Milano a Roma e da Roma a Napoli, e tanti altri.

A Londra tutto è preparato per iniziare il servizio aereo di passeggeri Londra-Calcutta ed i pionieri dell'impresa hanno già fatto tale viaggio con pieno successo.

Esso ebbe luogo alla fine del 1918. Il velivolo nel dicembre di detto anno partì da Boulogne con sei passeggeri ed un cagnolino, toccò Marsiglia, Roma e Brindisi, fece scalo a Malta ed a Tripoli; volò lungo la costa settentrionale d'Africa, atterrò vicino al Cairo, dove gli arditi aeronauti fecero le feste di Natale e Capo d'Anno. Prese a bordo tutte le carte dell'esercito smobilitato della Mesopotamia, guadagnò Bagdad, seguì le coste del Golfo Persico, arrivò a Karachi in un mese, avendo riposato 15 giorni al Cairo. Durante la guerra un apparecchio volò da Hendon (Londra) a Costantinopoli, con sei uomini ed un carico di bombe, allo scopo di attaccare il *Goeben*; l'impresa fallì, perchè le bombe erano troppo piccole per danneggiare seriamente la nave.

Perchè l'aviazione commerciale possa avere un grande sviluppo, bisogna predisporre una notevole rete di stazioni di atterraggio, principali e secondarie, dove gli apparecchi trovino rifornimenti, parti di ricambio, officine per piccole riparazioni, munite di piloti e motoristi, ecc. ecc. A questo, per quanto riguarda l'Italia provvede alacramente il gruppo sperimentale di Roma.

Tra pochissimo tempo, una immensa rete di linee aeree svilupperà il mondo, e perfino i paesi più misteriosi, quasi ancora sconosciuti, dove appena qualche audace esploratore è giunto a prezzo d'infiniti rischi e di lunghe inaudite sofferenze, o anche dove nessun uomo bianco ha mai posto il piede, vedranno scendere dal cielo l'uomo alato, giunto a volo dallo altro capo del mondo, in brevissimo tempo, traversando gli spazi azzurri.

Sarà altresì necessario di stabilire una immensa rete di stazioni aerologiche in collegamento, molte delle quali con lancio di palloni piloti per la determinazione della velocità e della direzione delle correnti aeree alle diverse quote, sicchè i viaggi aerei si possano compiere in condizioni di sicurezza non solamente, ma di sfruttamento delle stesse condizioni aerologiche per maggiore rendimento del volo e per l'economia dei consumi.

In Italia, il Gruppo Sperimentale ed

il servizio aerologico hanno impiantato e attendono a completare l'organizzazione dei posti di vedetta sui segmenti di rotta lungo i quali si effettuano gli esperimenti quotidiani di comunicazione, organizzati allo scopo di poter segnalare agli aerei in volo già partiti dai campi capi-linea eventuali mutamenti rapidi e radicali delle condizioni aerologiche sul percorso ancora da compiere.

Questo servizio è già in funzione sulla rotta Roma-Napoli e si sta impiantando sulla rotta Napoli-Foggia-Brindisi, sulla Roma-Ancona e sulla Roma-Nizza. Sulla rotta Roma Napoli il Gruppo ha ottenuto d'impiantare stazioni radiotelegrafiche proprie, e se il Ministero della Guerra vorrà cedere i suoi numerosi apparecchi radiotelegrafici, tutte le altre rotte studiate potrebbero presto avere il maggiore sussidio per un più regolare e sicuro servizio.

Per dimostrare la sicurezza e praticità anche degli attuali aeroplani di guerra adattati alla pace, il Gruppo ha iniziato esperimenti di comunicazioni quotidiane, che si sono compiuti in tre periodi: i primi due di una settimana ciascuno e l'ultimo di un mese, ora ultimato, sul percorso Roma-Napoli e viceversa. Attualmente nel campo F. Baracca di Roma si effettuano otto corse giornaliere di comunicazioni aeree, delle quali quattro sul percorso Roma Napoli o viceversa, due sul percorso Roma Pisa.

Tuttavia, il Bravetta crede che se non sarà possibile modificare radicalmente i disegni degli aeroplani attuali, i viaggi aerei di lungo corso per mezzo di essi dovranno essere fatti a tappe più o meno lunghe. Si crede, che il più lungo percorso senza scalo, possibile al velivolo di massima dimensione attualmente prevedibile, sia di 3000, 3200 Km. al massimo, e si ritiene probabile che gli apparecchi più pesanti dell'aria non saranno mai adoperati economicamente per fare voli senza atterraggio lunghi più di 1500 o

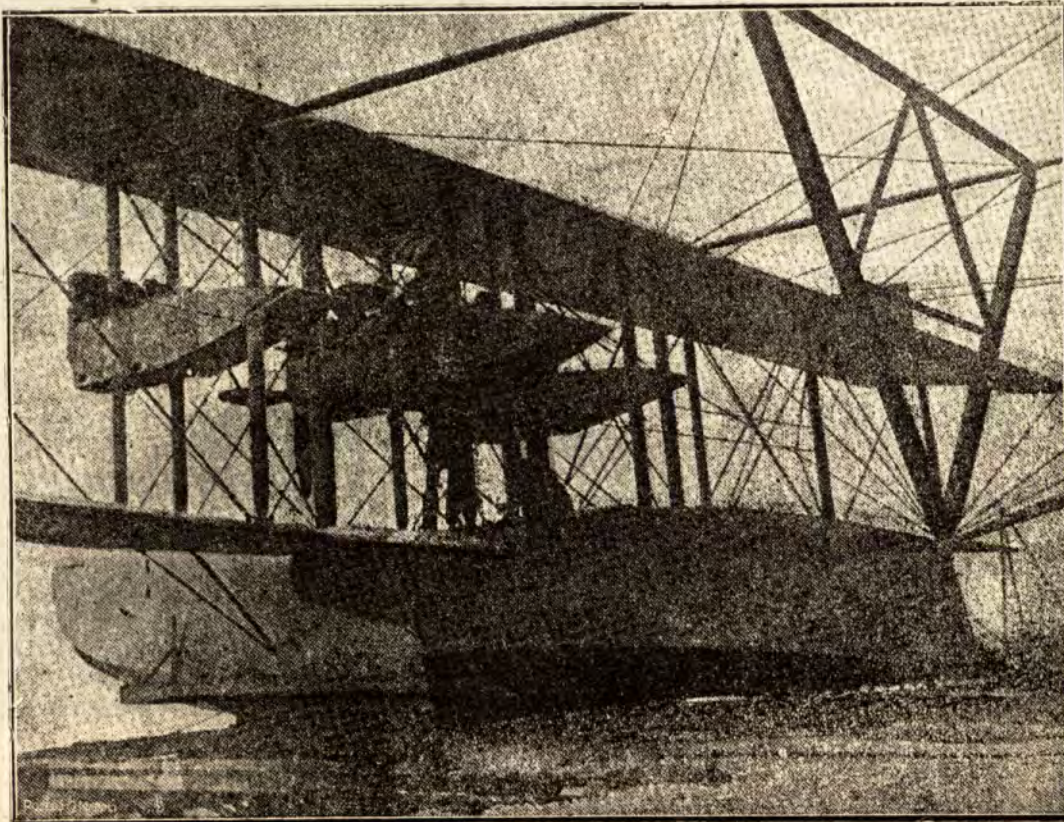
1600 Km. Sotto questo punto di vista l'aeroplano può essere paragonato con il treno direttissimo, ed il dirigibile con il piroscalo. Senza dubbio il treno batte il piroscalo, in fatto di durata del viaggio, quando le stazioni di partenza ed arrivo distano poche centinaia di chilometri; ma quando si tratta di lunghi percorsi, con frequenti fermate e cambiamenti di treni, i viaggi in ferrovia finiscono per durare, a pari numero di chilometri, quanto quelli del piroscalo, che pazientemente, ma senza fermate, aggiunge miglia a miglia. Si può dedurre, che i velivoli da passeggeri serviranno per i viaggi relativamente brevi, laddove per i lunghi, transoceanici, transcontinentali ed intercontinentali, saranno adoperati i dirigibili.

Fra le applicazioni secondarie, ma pur sempre utili dell'aviazione, si possono annoverare il vettovagliamento di regioni devastate dalla guerra o da qualche cataclisma; i rilievi topografici; le osservazioni astronomiche e meteorologiche; i servizi di pubblica sicurezza; il pronto soccorso di feriti e malati gravi. A questo scopo serve l'*Aerochir*, ambulanza aerea dell'ing. Nemirovsky e del dottor Tilmann. E' un biplano Voisin da bombardamento trasformato completamente in modo da portare il pilota, un chirurgo, un radiografo e tutto il necessario per fare le osservazioni radioscopiche e trenta operazioni grandi o piccole. Scaricato del suo materiale medico-chirurgico, l'*Aerochir* può trasportare due feriti.

Ma non basta. Dal prof. Jubain, dell'Istituto di Monaco, è partita la proposta di far servire l'aeronautica a scopi scientifici, di indagine oceanografica.

Sono note le importanti missioni affidate agli idrovolanti durante la guerra per collaborare col naviglio caccia-sommergibili alla esplorazione dei mari infestati dai pirati subacquei. Per la chiarezza della percezione che si ottiene ad una certa altezza dal mare, gl'idrovolanti potrebbero

essere vantaggiosamente impiegati quali ausiliari delle flottiglie di pescherecci e propriamente come esploratori: per scorgere i sciami di pesci e seguirli nelle loro migrazioni, segnalarli per mezzo della telegrafia aerea alle barche da pesca, guidarne la rotta e la manovra. E non solo nella esplorazione diretta delle specie commestibili potrebbero gl'idrovolanti diventare ausiliari preziosi dei pescatori d'altomare, dei balenieri e pescatori di aringhe, sardine, alici ed altre specie che seguono rotte migratorie costanti e periodiche. Per alcune specie — e basta citare il nostro tonno che si nutre di crostacei minuscoli che colorano il mare per vaste zone in rosso — l'esplorazio-



Il più grande idrovolante del mondo, costruito dall'americano Glenn Curtiss. È largo 42 metri e solleva 50 passeggeri.