



Esperienze, rilievi e proposte

Il problema dei trasporti aerei sorge in un modo nuovo rispetto ad ogni altro del genere. I precedenti mezzi di trasporto per vie ordinarie, per mare, per canali, per ferrovie, vennero elaborati in tempi di pace e adattati poi alle condizioni di guerra. I veicoli terrestri, nonostante i carri di guerra dei tempi passati ed i treni armati, di quelli moderni, non sono mai stati di principale importanza, come armi d'attacco. Diverso è il caso per le navi, ma anche qui l'apparecchio da guerra ha dovuto essere tratto dalla nave commerciale, invece, per gli aeroplani, dobbiamo trarre la nostra nave aerea destinata a scopo di commercio, utilizzando gli esperimenti compiuti ed i tipi costruiti contro il nemico.

Cinque sono gli usi cui la nave aerea può concepibilmente essere dedicata in tempi di pace.

1. Navigazione per semplice divertimento, ed apparecchi di proprietà privata in genere. Possiamo lasciar da parte quest'argomento.

2. Apparecchi destinati al servizio postale.

3. Apparecchi destinati al servizio dei passeggeri.

4. Apparecchi destinati al trasporto delle merci.

5. Aeroplani al servizio di grandi case commerciali.

Abbiamo due fonti da cui trarre il piano per il futuro: l'esperimento presente e le precisioni dei tecnici basate sulla loro esperienza pratica. Cosa può dirci l'esperimento per ognuno degli ultimi quattro punti?

Le prove sono migliori di quanto si potrebbe supporre. In merito al secondo punto, abbiamo un viaggio di due piloti francesi da Parigi a Londra, al principio di giugno di quest'anno. Il viaggio durò due ore e tre quarti. Le lettere trasportate raggiungevano il peso di 300 chili. Ma in questo caso si trattava solo di un viaggio isolato. Veri e propri servizi sono stati stabiliti, uno da Vienna a Budapest, e più d'uno negli Stati Uniti d'America. Fra le due prime città il viaggio in ferrovia dura quattro ore e venti minuti, l'aereo vi impiega due ore. I giornali austriaci non sembrano soddisfatti, ma il vantaggio apparirebbe considerevole. Ad ogni modo vi è la proposta di istituire un altro servizio tra Vienna e Gratz.

Vengono poi i tentativi americani. Il tre maggio scorso le autorità postali annunciarono un servizio che sarebbe cominciato il 15 successivo tra Washington e Nuova York, via Filadelfia, limitato inizialmente, alle lettere che sarebbero state messe in sacchi e gettate su località intermedie dall'aereo in volo.

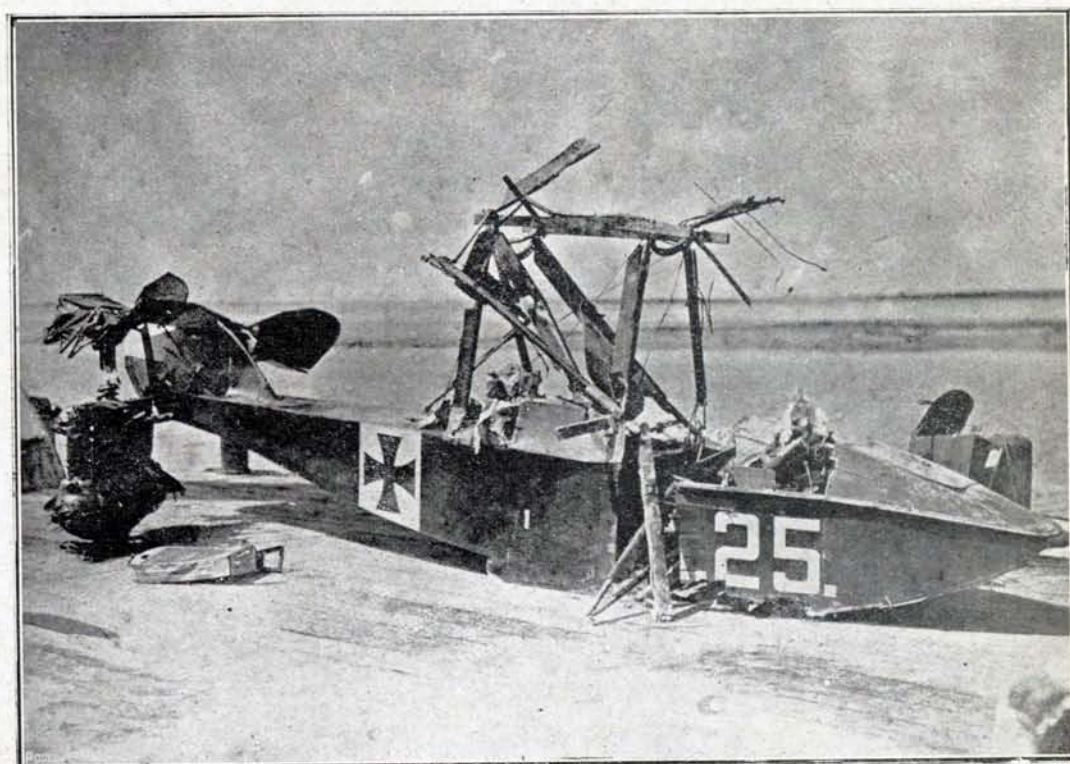
Il 21 maggio, solo sei giorni dopo la sua creazione, il servizio è così felicemente riuscito, con un guadagno fra le stazioni terminali, di 24 ore rispetto al trasporto delle lettere effettuato per strada ferrata, che si istituiscono due spedizioni giornaliere. Il record di questa linea fu rappresentato da un volo da Filadelfia a Nuova York in 40 minuti, con un carico di 175 libbre di corrispondenza. Dopo due mesi di funzionamento, le Autorità postali si dichiararono perfettamente soddisfatte. Il costo di servizio risultò di mezzo dollaro per miglio.

Inoltre l'8 giugno venne inaugurato un

servizio fra Nuova York e Boston. Il primo viaggio fu fatto in tre ore e 22 minuti.

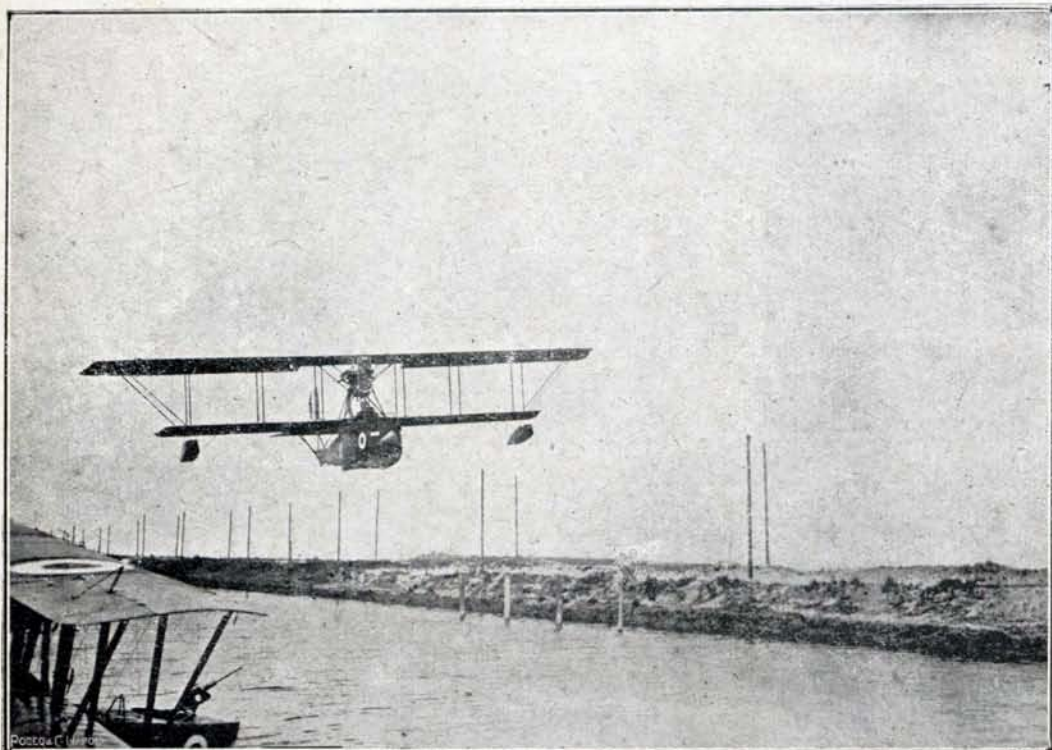
Per quanto riguarda il servizio dei passeggeri, non si hanno molti esperimenti disponibili: ma un Handly Page, il primo di grandi dimensioni, nel pomeriggio della sua prova finale, trasportò 10 passeggeri coi loro bagagli da Londra a Parigi in poco più di due ore. Calcolando di 70 chili il peso di un uomo e di 50 chili quello del suo bagaglio, otteniamo un peso complessivo di 1,200 chili o press' a poco. Un altro apparecchio Handly Page, volò da Hendon (Londra) a Costantinopoli allo scopo di attaccare il Goeben, trasportando un equipaggio di 6 uomini ed una quantità conforme di bombe. Sembra che da questo tipo di apparecchio militare si potrebbe ottenere un apparecchio pel trasporto di passeggeri molto adatto.

Per il servizio di trasporto di merci,



Idrovolante austriaco « A. 25 » abbattuto.

(Fot. Uff. spec. R. Marina).



« F. B. A. » in volo

(Fot. Uff. spec. R. Marina).

come è facile immaginare, non vi è in pratica alcun esperimento disponibile.

Circa infine l'uso degli aeroplani da parte di grandi case commerciali, abbiamo la dichiarazione di Mr Thomas, direttore di una fabbrica di velivoli, (delle cui opinioni ci occuperemo con qualche ampiezza in seguito) secondo la quale, quando egli deve mandare a Parigi, invia sempre una persona in aeroplano.

Possiamo concludere questa esposizione di fatti con la interessante notizia che la « Compagnia aerea Norvegese » è stata formalmente costituita in luglio sotto la presidenza di Nansen. Il capitale è stato provvisoriamente fissato a lire 4,575,000 (cambio normale) ed alla sua testa sono molti dei più importanti uomini d'affari del paese. I compiti essenziali della Compagnia consisteranno nel « trasportare in percorsi regolari, mediante apparecchi aerei, corrispondenza, merci, passeggeri » ma sarà preso in considerazione anche il traffico aereo di diversa specie.

Questi sono fatti di pubblica ragione. Vediamo ora cosa dicono i tecnici.

Un tecnico militare ha espresso il parere che il legno e il materiale intessuto non saranno probabilmente trovati come materiali più adatti per l'aeroplano commerciale. Una spesa di guerra di parecchi milioni al giorno non tiene conto del pagamento dei dividendi. Un velivolo commerciale deve essere costruito per durare. Il legno si inflette in condizioni climatiche avverse e richiede un'ispezione costante e continue rinnovazioni per la manutenzione in buon ordine mentre il materiale intessuto è danneggiato dalla pioggia. Il tecnico in questione suggerisce l'uso di metallo tubulare vuoto, — possibilmente alluminio — per lo scheletro, e di alluminio o di sottili strati di guttaperga per le ali. Solo l'esperimento potrà dire se questi consigli sono pratici.

Ma il giudizio generale migliore è forse quello pronunziato da Mr G. Holt Thomas, direttore amministrativo della « Aircraft Company Limited », in un indirizzo all' « American Luncheon Club » al Savoy

Hotel di Londra. Anzitutto egli ci informa che il tipo attuale di apparecchio è un apparecchio per militari, e dovrà essere considerevolmente trasformato per le opere di pace, per i seguenti motivi.

1. Per un apparecchio di combattimento si richiede eccessiva facoltà di sollevarsi in alto, e si disperde dell'energia per ottenere questo requisito.

2. Si dà un'attenzione eccessiva alla visibilità, alla posizione delle artiglierie ecc.

3. Sforzo eccessivo per le manovre di combattimento.

Oscillazione, rumore, freddo, posizioni che producono crampi, sono tutti inconvenienti dipendenti dallo scopo di guerra cui l'apparecchio è destinato, e che possono essere ridotti, senza molto sacrificare la rapidità, ma sacrificando solo i requisiti di cui sopra.

Per quanto concerne i servizi regolari, egli ne traccia due, uno da Londra a Parigi, ed uno attraverso all'Atlantico. Per il primo propone il servizio quotidiano di una macchina in entrambi i sensi: apparecchi necessari, nove; costo complessivo L. 22,500. Capitale addizionale per le spese di esercizio L. 12,500. Il costo del viaggio risulterebbe in ragione di scellini 418 per miglio. Egli calcola un profitto di L. 4300 all'anno sul servizio passeggeri, con una tariffa per persona e viaggio di L. 5 e di L. 60.000 sul servizio postale con una tariffa di cm cinque l'oncia per lettera e di due scellini per ogni 3 libbre inglesi per i pacchi. Pensa che tale servizio sarebbe meglio condotto da Società commerciali, e che il governo dovrebbe provvedere le stazioni d'atterramento.

Informò i suoi ascoltatori che la Ditta da lui diretta stava già costruendo dei « Poste Boats » che avrebbero potu-

to compiere 100 miglia all'ora. I loro due motori avevano la stessa forza di quelli che una volta dovevano essere tre per far marciare l'apparecchio alla velocità di sessanta miglia all'ora.

Prevedeva per dopo la guerra un apparecchio della forza di 4,000 a 5,000 cavalli e di grandi dimensioni, capace di trasportare enormi pesi.

Infine forniva alcuni confronti dei tempi occorrenti per i seguenti itinerari:

Da Londra a Berlino: in treno 20 ore e mezzo; in aeroplano 7 ore e mezzo.

Da Londra a Pietrogrado; in treno a vapore 50 ore; in aeroplano 18 ore.

Da Londra a Costantinopoli: in treno a vapore, 72 ore; in aeroplano 20 ore.

A 80 miglia l'ora, da Londra a Melbourne erano cinque giorni, a Buenos Aires 2 giorni e mezzo a Ceylan 2 giorni e 3 quarti al Capo 3 giorni. Nessun luogo della terra disterebbe da un altro più di cinque giorni di viaggio.

Un altro scrittore, Mr Handley Page — ora per sventura scomparso — la cui autorità è ancor più indiscutibile, è perfettamente d'accordo nei principi generali ma fornisce cifre leggermente diverse. Dopo aver citato a mo' di esempio i viaggi che sarebbero realizzati, fra cui figura quello da Londra a Roma, da 42 ore a 12 ore e mezzo (cioè a dire 8 ore da Londra a Milano), egli pensò a tracciare lo schema di un servizio da Londra alla Francia meridionale.

Propone apparecchi di dimensioni medie, da 600 cavalli vapore che facciano voli ininterrotti di 400 miglia e capaci di trasportare un carico redditizio di 4,400 libbre inglesi, cioè 6 passeggeri (900 libbre) merci e posta per 3,500 libbre.

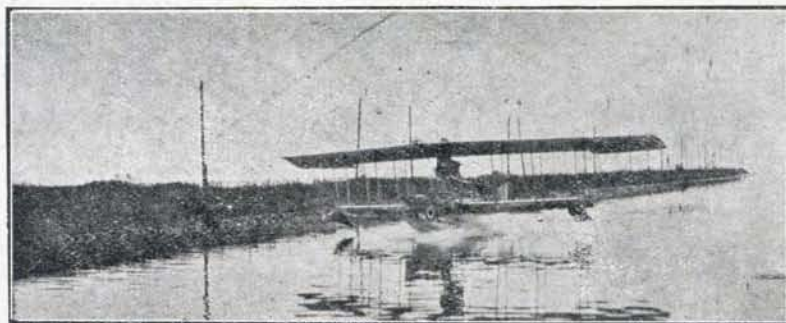
Fissa una tariffa di 1 scellino per libbra per l'intero percorso di circa 800 miglia ciò che darebbe cm. 25 per passeggero e per miglio, o press'a poco la tariffa della prima classe. Per la corrispondenza, fisserebbe cm. 10 per oncia per coprire il funzionamento del servizio postale.

Il capitale necessario sarebbe inferiore a L. 500,000, il costo di esercizio si aggirerebbe sotto L. 600,000. 24 apparecchi: servizio quotidiano di 6 in ciascuna direzione.

Un areodromo di prima classe ad ogni capo dalla linea e uno nel mezzo; ed areodromi di seconda classe corrispondenti alle stazioni ferroviarie intermedie ad intervalli di 100 miglia.

Nel complesso queste cifre provenienti da fonti indipendenti concordano notevolmente.

Il servizio americano è di mezzo dollaro per miglio contro gli scellini 4 ottavo prescritti da Mr Thomas; ma quest'ultimo tratta di un tipo di apparecchio molto più pesante. Mr Thomas fissa la tariffa passeggeri per Parigi a L. 5, mentre Mr Handley Page la calcola non superiore alla



Idrovolante in partenza

(Fot. Uff. spec. R. Marina).

tariffa ferroviaria di prima classe: ma per compensare la mitezza di tale tariffa, quest'ultimo prende in considerazione un servizio misto di passeggeri e di merci.

Gli esperimenti e le proposte in questione stanno avendo il loro effetto, e l'ultimo aderente è Sir Joseph Ward, primo ministro della Nuova Zelanda che ha proposto di istituire dopo la guerra, un servizio aereo postale che abbracci la totalità del Dominio.

Le possibilità che si schiudono sembrano senza fine, ma sorgono talune questioni interessanti e di difficile soluzione. La più importante che qui può solo essere menzionata, è se l'aria sarà libera per tutti, ossia se le singole nazioni avranno diritto di fare e di applicare regolamenti per quella parte di essa che trovasi immediatamente sopra i loro territori.

La questione sarà indubbiamente deferita ad una conferenza che si terrà dopo la guerra, ma sembra inverosimile al lume delle presenti esperienze, che alcuna nazione europea voglia rinunciare al diritto di occuparsi degli aviatori che passano sopra il suo suolo, almeno per il presente. L'Olanda ha definitivamente oppugnato questo diritto alla Germania, benchè in genere non molto risoluta di fronte a questa potenza.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci che formano oggetto di commercio, vi è poca ragione di credere, nonostante le osservazioni di Mr Thomas circa la potenzialità da parte dei velivoli di portare pesi, che merci pesanti saranno mai trasportate per via aerea. Non potrà mai valer la pena di nutrire e di vestire una intera nazione a mezzo di aereoplani. Ma per merci che avranno un alto valore specifico, per nuovi articoli che sia opportuno di portare rapidamente sul mercato, o di generi di lusso deperibili facilmente, il trasporto aereo potrà concepirsi essere impiegato. E' facile assai immaginarsi un servizio di aereoplani per il trasporto di fiori dell'Italia all'Inghilterra.

Il problema dell'aviazione a servizio delle grandi Ditte commerciali viene presentato come uno sviluppo dell'aviazione della più alta importanza, e, secondo Mr Thomas, si mostra già come una cosa pratica. Molti rapporti di affari si iniziano ora a mezzo di cablogrammi, ma in moltissimi casi i cablogrammi non hanno esecuzione definitiva finchè non riceva conferma mediante lettera.

Ora è ben chiaro che affari, ad esempi da Londra a Pietrogrado, potrebbero essere conclusi per aereoplano ed i campioni mostrati ed i contratti firmati in tre giorni.

Sembrirebbe quasi sicuro che le grandi case esportatrici terranno squadre di aereoplani e di viaggiatori per oltremare, alla stessa stregua che presentemente svolgono la loro attività in un paese a mezzo della ferrovia e degli automobili.

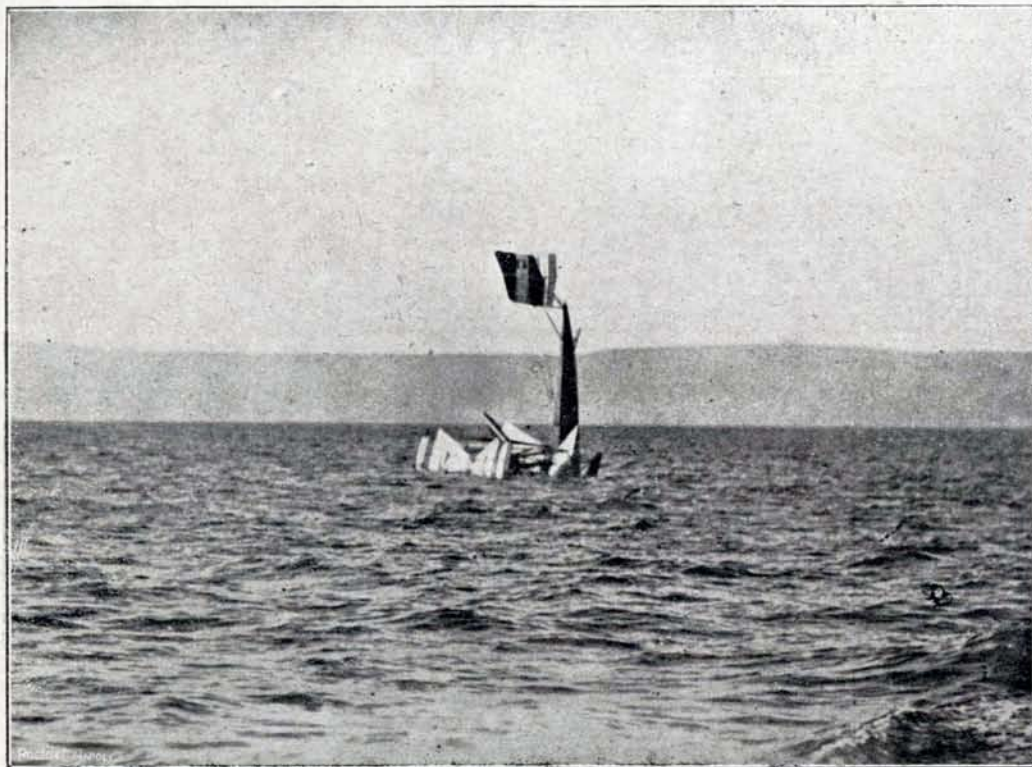
Passando a considerazioni d'ordine generale, taluni autori hanno scritto come se l'aria in avvenire dovesse essere attraversata confusamente dagli aereoplani. Si suggerisce invece che, per lunghi tragitti, essi avrebbero da essere tenuti in itinerari ben definiti. Si è riferita più sopra un'eccezionale ragione addotta da Mr Thomas. Un altro motivo è la prevalenza di condizioni climatiche locali in certe stagioni dell'anno. A parte l'opportunità di evitare zone infestate da tempeste o da piogge, il prevalere di certi venti eserciterebbe un'influenza maggiore di quella prodotta su qualsiasi altra forma di traffico dai giorni della navigazione a vela. L'aereoplano, a differenza di ogni altra forma di mezzo di trasporto, passa completamente attraverso l'elemento su cui è generata la sua forza motrice. Ma è ovvio che con l'aria che rinnova in senso opposto a venti miglia l'ora, la sua velocità tra un punto e un'altro verrebbe diminuita di un quarto circa; ciò indurrebbe forse ad un mutamento d'itinerario, per esempio in estate dall'Inghilterra all'America meridionale, di fronte al vento prevalente di Sud-ovest.

Inoltre non si deve credere che le cifre

fornite da Mr Thomas rappresentino, per lunghi tragitti, i tempi effettivi in cui verrebbero compiuti dei voli di carattere commerciale. Sulle strade ferrate, con una velocità potenziale di 100 a 110 chilometri all'ora, il traffico dei passeggeri su grandi distanze, per treni a più classi, non raggiunge una velocità molto superiore ai 70 chilometri l'ora (incluse le fermate) in Gran Bretagna ed ai 55 l'ora in Italia e in Germania. La stessa diminuzione rispetto alla velocità teorica, e la necessità di fermate, varrebbero per gli aereoplani in misura forse anche maggiore.

Ma pare che un'altra qualità, cioè la sua possibilità di mantenersi librato per aria in un posto determinato, potrebbe render l'aeroplano utile per uno scopo speciale. Infatti, è stato predetto che vi potrebbe essere una larga utilizzazione della navigazione aerea per il servizio postale nei distretti montagnosi, quali quelli degli Stati Uniti (e, per conto nostro, negli Abruzzi, in Calabria, in Basilicata) ove la popolazione non è densa, ove mancano ferrovie e buone strade e dove attualmente è mantenuto un servizio di posta molto costoso a mezzo di cavalli. Si suggerisce che l'aeronave riuscirebbe l'ideale a questo fine. Essa potrebbe con facilità servire un percorso irregolare gettando giù e ritirando su la corrispondenza, senza bisogno di effettuare l'atterramento. Verrà il giorno in cui tutto ciò sarà realtà?

STOP



Un idrovolante austriaco che affonda

(Fot. Uff. spec. R. Marina)