

LA LEZIONE DI UNA VITTORIA

Salutiamo la vittoria inglese alla Coppa Schneider di quest'anno, colla più leale schiettezza e con tutto il sincero riconoscimento di una netta superiorità indiscutibile.

Il preannunciato duello italo-inglese è venuto a mancare alla resa dei fatti, perchè le nostre macchine sono state eliminate dalla gara e la stessa strenua prova del battagliero Guazzetti non può certamente aver costituito in nessun istante della corsa, una minaccia alla gagliarda e brillantissima prova degli inglesi.

A tre settimane dalla gara, scrivevamo nel N. 6 di «Aeronautica»:

«Le medie avversarie, anche accettate con beneficio d'inventario, segnano delle cifre sbalorditive, che dovremmo quasi dire inarrivabili per le nostre macchine. Altri fattori però, entrano potentemente in giuoco a non escludere dal «successo anche le medie minori che potremmo aver toccate coi nostri velivoli. Questi fattori vanno dalla stabilità della «macchina alla sua condotta in volo, dalla tenuta e continuità di potenza dei motori, all'abilità e disinvoltura dei nostri «piloti».

Per un eccessivo spirito d'italianità, preferimmo cullare le nostre speranze in una dolce illusione, ma non potevamo disconoscere a priori che le macchine avversarie prevalessero in velocità pura sulle nostre. Contavamo oltre che sul virtuosismo dei piloti, sulla tenuta e continuità di potenza nei motori. Vivemmo l'ansiosa vigilia varesina nel periodo delle prove forzandoci nel voler credere in un buon piazzamento, ma le notizie d'oltre Manica non potevano lasciarci indifferenti, tanto che non esitammo ad asserire per noi inarrivabili le alte medie toccate nelle prove dagli apparecchi inglesi. E non eravamo fuori strada!

Nella migliore delle ipotesi, anche se De-Bernardi e Ferrarin avessero condotto a termine la gara, la miglior media oraria degli apparecchi Macchi avrebbe oscillato tra i 430-435 chilometri all'ora, contro i 453 ed i 439 dei due Supermarine ed i 438 del biplanino Gloster. La prevalenza del team inglese non poteva quindi essere minacciata seriamente anche se i nostri velivoli fossero stati in grado di continuare la gara sino al termine.

Bisogna però saper trarre da questa dura lezione gli insegnamenti e gli ammaestramenti per l'avvenire.

L'Inghilterra che molto intelligentemente non ha preso parte alla gara dello scorso anno perchè non aveva gli apparecchi a punto, ha avuto quindi un maggior periodo di tempo per una seria preparazione di macchine e di motori.

Il fatto sostanziale è che l'Inghilterra ha presentato alla prova di quest'anno tre tipi di velivoli che definiamo sperimentali, cioè il meglio di quanto di più perfetto avessero saputo creare le Case Supermarine, Gloster e Bristol. Eliminato l'ultimo apparecchio, il Bristol Crusader, un altro Supermarine l'ha rimpiazzato. Per quanto riguarda i motori, anche in questo campo si è preferito tentar la sorte con congegni diversi, in origine il Crusader iscritto era munito di motore Bristol Jupiter radiale e degli altri apparecchi uno aveva il Napier Lion con presa diretta e l'altro con demoltiplicatore. Colla sostituzione del Crusader con un nuovo Supermarine, pur essendo rimasti in gioco tre motori Napier Lion speciali, si avevano queste diverse particolarità:

un motore azionante l'elica a presa diretta,

un motore con demoltiplicatore,

un motore con demoltiplicatore azionante un'elica a passo variabile.

Quindi gli apparecchi presentavano particolarità diverse anche nel sistema di trazione.

Questa tattica ha sortito infatti i più insperati successi, poichè dei tre motori in gara, due hanno ultimata la prova ed un terzo ha cessato di funzionare dopo quasi trecento chilometri.

Il nostro giuoco è stato troppo uniforme, tre macchine uguali con tre motori identici. Delineandosi quindi una inferiorità, questa sarebbe stata generale per le nostre tre macchine; le nostre macchine anche in grado di ultimare la corsa non avrebbero superati i 430 chilometri orari sul circuito della Schneider. Due motori nostri hanno ceduto dopo pochi chilometri, un terzo pur avendo resistito per sei giri, ha segnato una media oraria di 414 chilometri.

La questione motoristica prevale su quella dell'apparecchio. Ci sembra in sostanza più facile costruire una guaina adatta ad un determinato motore che costruire un apparecchio meraviglioso come forma e superlativo come rendimento aerodinamico e adattarvi poi come meglio si riesce un motore.

Occorre quindi guardare all'obbiettivo motoristico con maggior interesse. Possibilmente non cristallizzarsi su di un tipo solo. Dovendo forzatamente soffermarsi su un unico progetto studiare su di questo particolarità e dettagli diversi. Ma bisogna anche poter pretendere un minimo di durata che sia praticamente raggiungibile. Siano pure poche ore di vita ma la garanzia assoluta, matematica che il motore resiste per il numero di ore minimo che la Casa assicura.

Trovato il motore forzare i tecnici di due o tre Case a plasmarvi il velivolo più appropriato.

Purtroppo quando ad un congegno si richiedono degli estremi spinti a limiti iperbolici, non si può sperare in una improvvisazione dall'oggi al domani. Occorre del tempo e dopo la lezione di Venezia riteniamo sia per noi insufficiente il lasso di dodici mesi per contare di affiancare l'anno venturo le nostre macchine a quelle inglesi ed a quelle americane che certamente interverranno.

E troveremo giustificata la nostra assenza alla Coppa Schneider del 1923 se prima d'allora non saremo riusciti a creare delle macchine che in casa nostra e su di un circuito chiuso sviluppiamo realmente una media sui 470 chilometri orari. Se può essere ritenuto esagerato tale limite che noi chiediamo come minimo, con altrettanta franchezza diciamo che è meglio non preoccuparci della gara del 1923 e con due anni dinanzi prepariamoci seriamente, coscienziosamente alla gara del 1929. L'Inghilterra coll'assenza di un anno ci ha insegnato luminosamente come ci si prepara e come si vince.

CASTIGLIONI.