



L'Atlantico attraversato due volte in dirigibile

L'andata e ritorno del "Radio 34",

Il prodigio si è, dunque, compiuto. Dopo il velivolo di Alcock, il dirigibile di Scott ha coperto due volte di seguito l'Oceano, partendo dall'Inghilterra, atterrando nei dintorni di New-York e ripartendo per la sua patria. I particolari del viaggio portentoso sono stati narrati diffusamente dai giornalisti inglesi e americani.

Il gen. Maitland, che fu uno dei partecipanti al viaggio e che è direttore del dipartimento aeronautico del ministero della guerra britannico, allegro e sorridente, disse all'ammiraglio americano che gli andò incontro all'atterraggio di Mincola: « Siamo freschi come rose ».

« Quello che mi sembra più importante — soggiunse il maggiore Pritchard — è la constatazione della superiorità del dirigibile sull'aeroplano per i lunghi voli. L'aeroplano è adatto per i voli brevi e rapidissimi, ma per i viaggi lunghi non vi è sicurezza che nelle macchine a tipo rigido, più leggere dell'aria. La traversata è stata molto lenta. Sull'Atlantico però non volammo che 59 ore, sebbene il resto del viaggio sino a New York sia durato altre 50 ore. La lentezza del volo si deve in gran parte al fatto che il vento ci era contrario. Dal punto di vista dell'aeronautica l'America è assai più vicina all'Inghilterra, di quello che l'Inghilterra non sia all'America, e ciò perchè i venti che spazzano l'Atlantico si dirigono quasi sempre da ovest verso est.

« Durante le prime 400 miglia del nostro itinerario il vento non ci disturbò gran che, ma poi non ci lasciò più tranquilli e dovemmo lottare continuamente contro la nebbia accecante, o contro la pioggia che ci tagliava la faccia. La nebbia era sì folta e tanto largamente diffusa che per tre quarti del viaggio non vedemmo nè mare, nè cielo. Senza queste difficoltà, atmosferiche avremmo percorso l'intera distanza di 3100 miglia in non più di 70 ore. Ma vedrete che al ritorno, col vento in poppa, faremo molto più presto...

« A 600 miglia dalla Scozia attraversammo un ciclone, e per non essere trascinati alla deriva fummo costretti a filare alla massima velocità, sprecando una

grande quantità di combustibile, ma anche così non uscimmo dalla zona del ciclone che dopo 30 ore. Però nella navicella eravamo relativamente al riparo dalle intemperie, ed in ogni caso non perdemmo nè il sonno nè l'appetito. La nostra colazione consisteva in un eccellente piatto di umido con patate e carote, servito su una tavola d'alluminio che avrebbe fatto invidia ad un grande ristorante. I motori funzionarono perfettamente sino all'ultimo momento e l'aeronave è in condizioni di ripartire subito senza riparazioni di sorta ».

L'intero viaggio da Eastfortune a Mineola durò 108 ore e mezzo e fu protratto, come ha spiegato il maggiore Pritchard, dalla necessità di risparmiare, rallentando la velocità, il combustibile: necessità che nelle ultime 24 ore divenne tanto urgente da indurre il comandante Scott a domandare l'invio di un cacciatorpediniere, il quale avrebbe preso a rimorchio l'aeronave se fosse stata costretta a scendere in mare. Per questa ragione e per la frequenza dei perturbamenti atmosferici incontrati durante il tragitto, le 2100 miglia che separano la Scozia da Long Island vennero percorse alla velocità media di 38 miglia all'ora, mentre si era prevista una velocità di almeno 45 miglia.

Il più rapido ritorno

Ma l'aeronave, arrivando in America, non aveva percorso che la prima metà del prestabilito viaggio, e poichè era intatta ed i motori non avevano subito alcun guasto, sebbene prima di questo grandissimo sforzo avesse compiuto, un volo della durata di 58 ore nel Ballico, poté ripartire dopo due giorni. Per il ritorno fu scelto l'itinerario già seguito dagli idrovolanti americani, attraverso le Azzorre e Lisbona.

Come aveva predetto precisamente il maggiore Pritchard, il viaggio di ritorno



Il comandante del "Radio 34" capitano Scott

del « R. 34 » fu molto più rapido, perchè volando da occidentale l'aeronave fu spinta dal vento verso la meta.

La velocità media del viaggio da Eastfortune a Long Island non superò le 30 miglia all'ora. La seconda volta l'aeronave percorse nelle prime 24 ore 1260 miglia, mantenendo cioè una velocità di oltre 52 miglia.

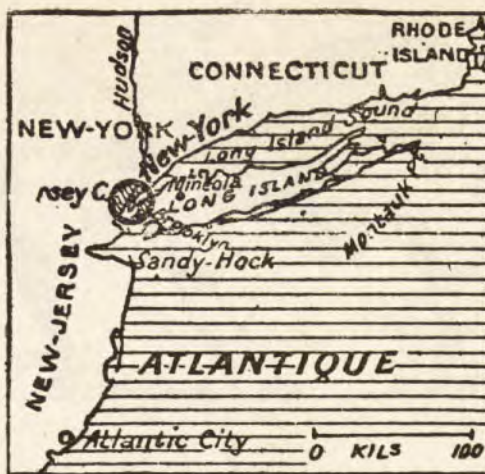
Sotto la pioggia dirotta, così, l'« R. 34 », il 13 luglio, verso le 7, sbucò dalle nuvole a 10 miglia di distanza dall'aerodromo di Pulham, nella contea di Norfolk, avendo attraversato, oltre l'Atlantico, anche l'Irlanda e l'Inghilterra, obliquamente, da nord-ovest a sud est. L'ordine di prendere terra nell'aerodromo di Pulham, invece che in quello di Eastfortune, nella Scozia, era stato radiotelegrafato nel pomeriggio del giorno innanzi al capitano Scott dal Ministero d'Aviazione. Con questa lieve deviazione dalla rotta prestabilita, l'aeronave schivò una tempesta che dall'estremo nord dell'Atlantico si avvicinava alla Scozia.

Prima di prendere terra, l'aeronave girò tre volte al disopra dell'aerodromo, e alle 7.55 lanciò un cavo d'acciaio al quale si aggrapparono parecchie decine di soldati. Dieci minuti più tardi il gigantesco dirigibile era sicuramente ormeggiato, ed altre squadre di soldati s'avvicendarono a spingerlo dentro l'hangar. Il capitano Scott fu il primo a scendere a terra e in risposta alle interrogazioni dei giornalisti affollatisi intorno alla navicella disse:

« È stato un viaggio magnifico, senza incidenti di sorta. Tanto nell'andata quanto nel ritorno il tempo fu contro di noi, ma è evidente che i dirigibili sono ormai in grado di sfidare le avversità atmosferiche, quasi con la stessa sicurezza dei grandi piroscafi transatlantici. Data la prevalenza dei venti da ponente, prevedi, prima di partire da New York, che il viaggio di ritorno sarebbe durato da 70 ad 80 ore. È durato esattamente 75 ore e tre minuti, mentre il viaggio d'andata durò 108 ore e 20 minuti. Alla partenza da New York il vento soffiava in direzione dell'Inghilterra e raggiungemmo nelle prime 24 ore una velocità di 60 nodi. Se l'avessimo potuta mantenere saremmo arrivati in Inghilterra ieri mattina, precorrendo la tempesta scatenatasi sulla Scozia ».

L'« R. 34 » aveva a bordo otto sacchi di lettere e pacchi per il Re, per il Ministero degli Esteri, per l'Ammiragliato e per il Ministero delle Poste, oltre ai giornali americani del giovedì ed una prima edizione di quelli del venerdì, stampata appositamente prima di mezzanotte.

Un altro interessante dettaglio del volo è questo: che il vero pilota dell'aeronave era.... a Londra, in una stanzetta all'ultimo piano del palazzo occupato dal Ministero dell'Aviazione. Quivi un generale, di cui i giornali non fanno il nome, coadiuvato da un piccolo Stato Mag-



L'atterraggio americano del « R. 34 ».

giore, si mantenne sempre in continua comunicazione radiotelegrafica coll'« R. 34 », seguendone la rotta d'ora in ora su una carta idrografica, e trasmettendo al comandante istruzioni e consigli, in base ai rapporti meteorologici che gli arrivavano dall'Irlanda e da Terranova...

Le conclusioni

Si chiude, così, un'annosa questione che per anni ha appassionato tutti i cultori dell'aeronavigazione: e cioè se per i lunghi viaggi il più leggero dell'aria fosse da preferirsi al più pesante. Ma, indubbiamente, per l'aeronave, la prova si presentava a prima vista meno ardua, per la facoltà che esso ha di utilizzare dal 60 al 70 per cento del suo peso totale. Il progresso nella costruzione delle aeronavi di tipo tedesco (Zeppelin navale) ha permesso di realizzare in quattro anni di guerra, dall'agosto 1914 alla fine del 1918, un incremento di velocità, a 3000 m. d'altezza, da 50 a 78 miglia per ora (il 55 per cento); di durata da 20 ore a 176 ore (788 p. c.); di peso totale, da 30 tonn. a 65 tonn. (122 per cento); di peso utile da 8.5 a 39 tonn. (357 per cento), di altezza raggiungibile, da 2000 a 7000 metri (250 per cento); di potenza propulsatrice, da 800 a 210 cavalli 162 per cento).

Per i velivoli più pesanti dell'aria le cifre che caratterizzano il progresso realizzato durante la guerra sono, per il tipo Avro: velocità, da 70 a 125 miglia (78.3 per cento); durata del volo, da 4 a 10 ore (150 per cento); peso dell'apparecchio, da

737 kg. a 4020 kg. (445 per cento) peso utile, da 268 a 1450 kg. (455 per cento), altezza raggiungibile, da 4300 m. a 6300 m. (36 per cento). Se il tipo Avro del 1914 si paragona allo Handley Page del 1918 le caratteristiche del progresso si trovano diminuite per la velocità (21.4 per cento) ma notevolmente aumentate per la durata del volo, di 12 e mezzo ore ad 85 miglia, per il peso totale, di 5970 kg. (aumento del 524 per cento) e pel carico utile da 268 a 2170 kg.

Il confronto fra il più pesante ed il più leggero dell'aria dà al primo un vantaggio di velocità che raggiunge il 61.1 p. c., ed all'aeronave vantaggi di durata del 1167 per cento, di peso lordo del 1557 per cento, di peso utile del 2580 per cento. Su queste cifre è oggi impostato il problema del volo transoceanico commerciale, indipendentemente dalla gara di portiva. E se si pensa che lo stesso dirigibile britannico « R. 34 » ha compiuto, durante la guerra, un percorso sul Mare del Nord di 1420 miglia ed un altro è rimasto in crociera per una settimana senza atterrare, il grandioso successo riportato dal *Radio 34* volando due volte tra l'Europa e l'America, avrebbe potuto essere certo predetto, anche, assai facilmente!