

L' Atlantico transvolato
in ore 16 e 12' dal Cap.
Alcock e dal Ten. Bronn.




Nel 1492, le caravelle di Cristoro Colombo traversarono per la prima volta l'Atlantico e impiegarono nel viaggio settanta giorni.

Nel 1622 il tre alberi inglese *Myflower* impiegò 63 giorni a coprire lo stesso percorso che nel 1800 venne superato da alcuni rapidi velieri in un mese.

Nel 1819 il *pacchibotto Savannah* navigando a vela, ma col sussidio di un motore azionante due ruote a pale, superò la distanza in 25 giorni.

Un altro passo: nel 1833 il vapore *Sirius* giunse dall' Europa in America in 15 giorni, tempo impiegato anche nel 1864 dal primo transatlantico *Washington*.

Nell'aprile del 1912 la velocissima quattro ciminiera *France* impiegava a superare l'Atlantico 5 giorni e 20 ore.

L'americano Hawker in due tappe transvolava il mese scorso l'oceano via Terranova-Azzorre-Portogallo in 24 ore di volo effettivo non tenendo calcolo delle giornate di sosta alle Azzorre.

Il 15 giugno, l'Atlantico veniva traversato in una sola tappa di 16 ore e 12 minuti da un aeroplano inglese pilotato dal Capitano Alcock con a bordo l'osservatore tenente Brown.

All'Inghilterra l'onore del magnifico *raid*, che segna una delle pietre miliari nella storia dei trasporti e delle comunicazioni. *Raid* compiuto, come risulta dalle notizie pervenute finora, in condizioni di tempo molto sfavorevoli e specialmente avversato da quella fitta nebbia che fa spesso perdere a chi è in volo anche il senso della statica: cosicché talvolta ci si trova a volare quasi capovolti senza potersi spiegare come si abbia potuto dimenticare da qual parte sia la terra.

Il volo tra le nubi e tra la nebbia presenta pericoli enormi, perchè appunto si perde il controllo non solo della direzione azimutale ma zenitale: sembra di traversare fantastici labirinti dagli enormi mostruosi anditi gasosi che l'apparecchio sfonda senza fatica. Ma si perde e il senso della velocità e quello della direzione.

Alcuni piloti poi osservano che spe-

cialmente ingannevole è quella impressione che dà la nebbia di densità, per cui sembra che l'apparecchio vi galleggi naturalmente: così che è più che mai facile commettere errori fatali nella manovra.

Tanto maggiore appare quindi il merito dei due valorosi inglesi, ai nomi dei quali sarebbe doveroso intitolare la regione costiera presso Cliffen ove hanno felicemente atterrato.

Ad essi vada intanto il cordiale omaggio dei piloti italiani ai quali purtroppo non è stato concesso il modo di partecipare alla grande prova.

Come si svolse il volo.

Del secondo tentativo degli aviatori inglesi di attraversare l'Atlantico con volo diretto, cioè senza tappe intermedie da Terranova all'Irlanda, riuscito trionfalmente, ecco i più larghi dettagli.

La macchina è una Vichers Vizey con due motori da 250 HP. ciascuno con una lunghezza di ali di venti metri e una capacità di petrolio di 3500 litri. La velocità media è di novanta miglia all'ora.

La partenza come già annunciammo ebbe luogo, il 15, da San Giovanni di Terranova alle 16,16 pomeridiane.

Il pilota di questa macchina è il Capitano Alcock, giovane di ventisette anni, il quale conta al suo attivo otto anni di aviazione avendo ricevuto il brevetto di pilota fin dal 1912. Scoppiata la guerra egli si arruolò immediatamente nell'aviazione navale, prima compiendo la funzione di istruttore, poi di comandante di una squadriglia. In tale qualità venne inviato in Oriente e si distinse per i suoi bombardamenti a grande distanza, fra i quali quello di Costantinopoli e quella della corazzata *Goeben* ancorata nei Dardanelli dopo il tentativo di sortita.

Fu durante il bombardamento di Costantinopoli che egli venne fatto prigioniero dai turchi in seguito ad un guasto al motore, ma venne rimpatriato per ragioni di salute verso la fine del 17, dopo essere stato internato in Svizzera.

Il navigatore che accompagnava Alcock

è il luogotenente Bonwn, scozzese, che ha molta esperienza come osservatore avendo coperto questa carica, per tutto la durata della guerra, nell'aviazione navale.

La difficile partenza

Secondo testimoni oculari, la partenza dell'aeroplano da San Giovanni di Terranova non fu facile a causa del carico di benzina ed olio che appesantiva considerevolmente il velivolo.

Finalmente l'aeroplano poté elevarsi a cinquanta metri: a questa altezza cambiò direzione e prendendo il vento in coda si lanciò nella sua corsa verso Oriente passando sopra la città di San Giovanni e scomparendo dopo pochi istanti sulla vasta distesa del mare.

Prima di scomparire l'aeroplano aveva raggiunto una quota di 400 metri.

Sebbene l'apparecchio fosse fornito di radiotelegrafia, molte ore dopo la partenza da Terranova nessun radiogramma era ancora giunto a dar notizie degli aviatori.

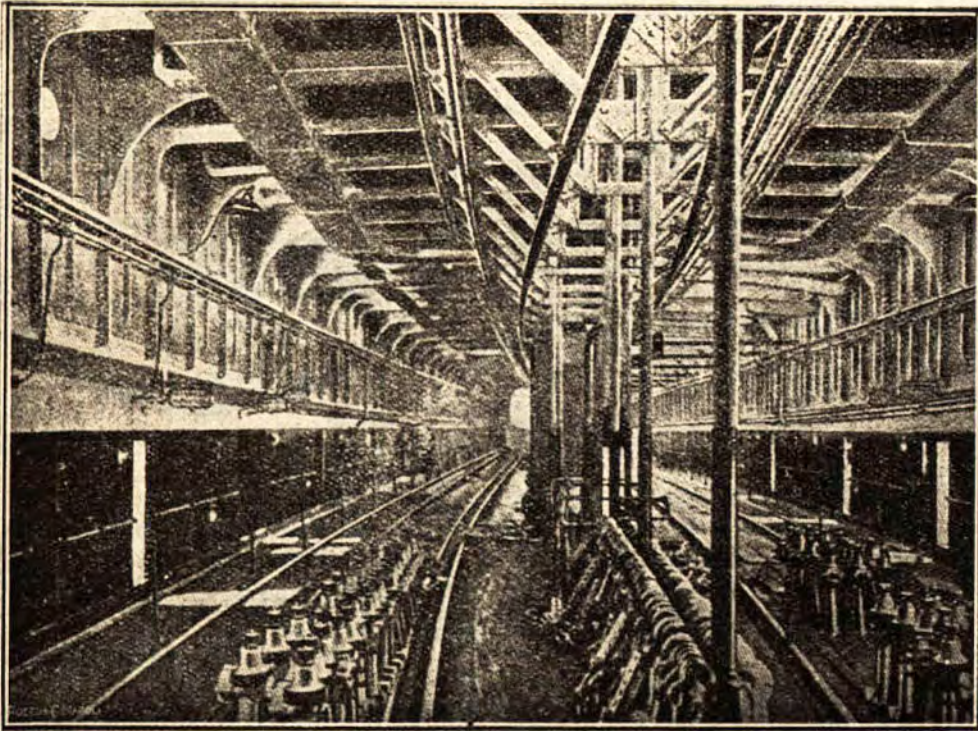
Il piroscafo *Digby* il quale si trovava a 200 miglia al largo segnalò una densissima nebbia nella zona atlantica percorsa dall'aeroplano. Interrogato rispose di non aver ricevuto alcuna segnalazione radiografica degli aviatori.

Appena informato della partenza dell'aeroplano il ministro dell'Aviazione faceva radiotelegrafare a tutte le navi che si trovavano attualmente nell'Atlantico avvertendole dell'avvenimento e incaricandole di fornire direttive agli aviatori quando ne fossero richieste.

Fino a sera non si avevano notizie; ma finalmente un messaggio radiografico ne annunciava che l'aeroplano Vichers era sceso felicemente sulla costa irlandese presso Cliffen, alle ore 9.45 avendo compiuto la traversata dell'Atlantico in meno di diciotto ore.

The Daily Mail ha pubblicato una sommaria descrizione del volo attraverso l'Atlantico scritta dallo stesso pilota capitano Alcock.

« Fu un viaggio terribile — scrive l'Alcock — e non mi par vero di essere vivo e sano. Per molte ore non vedemmo né



I trasporti della guerra: una nave porta-treni svedese, che è quasi una stazione ferroviaria galleggiante.

luna nè stelle: la nebbia era fittissima e ci costrinse più volte a scendere sino a 100 metri sul livello del mare. Per quattro ore un lenzuolo di ghiaccio ricoperse la macchina: poi, subito dopo, attraversando una zona più temperata, entrammo in un banco di nebbia si densa che l'indicatore della velocità cessò di funzionare e per qualche minuto ci credemmo perduti. Per uscire dalla zona nebbiosa facemmo il cerchio della morte, tracciando una ripidissima spirale con guizzi acrobatici che, se avessimo avuto spettatori, sarebbero stati comici. Il vento però ci favorì durante l'intero tragitto, soffiando prima da nord ovest e poi da sud ovest.

« Alla partenza da Terranova dissi per burla: — Saremo in Irlanda fra sedici ore. — Ma non avrei mai creduto che la cosa fosse possibile. Un'ora e mezzo prima di avvistare la terra ci eravamo sperduti nella nebbia, per quanto sapevamo di essere vicino alla costa irlandese. Grande fu la nostra gioia quando scorgemmo l'isola d'Eastal, quella di Turbot e, più distante, la stazione radiotelegrafica di Cliffken. Quando atterrammo nessuno ci riconobbe. Credevano che fossimo aviatori del vicino aerodromo, di ritorno da un volo di ricognizione alla ricerca di Alcock.

« Nonostante la nebbia, la pioggia e i ghiaccioli, non ci imbattemmo in fenomeni impreveduti e non soffrimmo nè stanchezza, nè freddo. Però, quando sporcavamo il corpo fuori della nostra nicchia, il nevischio ci tagliava letteralmente la faccia. Durante il viaggio mangiammo « sandwichs » e cioccolata, e bevemmo birra e caffè.

« Il nostro successo ha dimostrato che il volo attraverso l'Atlantico è possibile, ma credo che l'avvenire sia riservato ad un tipo speciale di battello volante per la traversata degli oceani, anzichè ad aeroplani o ad idrovolanti. Data la rapidità del viaggio, non consumammo che tre quarti della nostra riserva di benzina, e, volendo, potevamo proseguire il viaggio, dall'Irlanda sino al nostro hangar in Inghilterra. Disgraziatamente nell'atterrare danneggiammo la macchina: il pantano nel quale venimmo a cascare ci era sembrato, dall'alto, un bel prato erboso. Si immagini la nostra ingrata sorpresa quando la macchina sprofondò nel terreno spugnoso e vi si conficcò tenacemente ».

Il capitano Alcock e il tenente Brown, hanno avuto a Londra accoglienze festose. È curioso però come il successo, dando una parvenza di facilità all'impresa compiuta, tende a scemarne il valore e la magnificenza agli occhi della folla! In Hawker, Londra acclamò perdutamente, con indimenticabile trasporto di entusiasmo, l'eroe d'una impresa mortale scampato come per miracolo. Al trionfo di Alcock manca l'elemento romanzesco, che esaltò sino al delirio la moltitudine. L'arrivo dell'aeroplano in Irlanda, annunciato con edizioni straordinarie dei giornali, produsse nel pubblico uno strano senso di sorpresa, quasi involontaria. Si direbbe che la definitiva riprova che il volo transatlantico è possibile e che non ha nulla di sovrumano, abbia suscitato un senso di meraviglia troppo intenso, per dar luogo a manifestazioni visibili di entusiasmo.

Come rileva il *Times* « da oggi il mondo

diventa infinitamente più piccolo, l'Oceano cessa di isolare l'America dall'Europa e non vi è più alcuna parte del globo che possa considerarsi lontana dai grandi centri di civiltà. Quali immense conseguenze potrà avere questo riavvicinamento dei continenti, non solo sui rapporti economici fra i popoli, ma anche sui rapporti internazionali, è impossibile prevedere con precisione, ma le conseguenze saranno senza dubbio sì vaste e importanti da operare trasformazioni profondissime. »

In un telegramma al capitano Alcock (il quale ha ricevuto centinaia di dispacci di congratulazione fra i quali quelli del Re) Lord Northcliffe, che ha istituito il premio di 250.000 lire per la traversata aerea dell'Atlantico, allude a questo affascinante orizzonte di nuove possibilità aperto ai popoli di tutto il mondo, prevedendo che presto i giornali europei saranno in vendita la stessa sera in America e che gli scambi fra i due continenti assumeranno tale intensità da fare in pratica dell'America e dell'Europa un solo continente.

Qualche giornale crede, invece, di scorgere nei prodigi dell'aviazione la migliore promessa per il pieno successo della Lega delle Nazioni.