



I dirigibili nel dopo-guerra



Pochi giorni fa il Ministero dell'aria inglese ha pubblicato un'interessantissima relazione intorno alle possibilità commerciali dei dirigibili.

Sostiene la relazione accennata che per i trasporti rapidi a grande distanza, in condizioni ragionevoli di buon mercato, di sicurezza e di regolarità, l'avvenire è dei dirigibili.

Il dirigibile può volare praticamente con qualsiasi tempo; di notte, con la nebbia, nelle nuvole. E' evidente che solamente il dirigibile può disporre dello spazio necessario per realizzare il «com fort» indispensabile in un lungo viaggio. Una delle principali difficoltà per gli apparecchi aerei, l'«atterrisage» fuori dell'«hangar» in aperta campagna, viene risolta favorevolmente dai dirigibili. Un dirigibile — dice la relazione inglese — è stato lasciato durante sei settimane in aperta campagna amarrato ad un gancio di tipo speciale, e benchè il vento raggiungesse talvolta 80 chilometri, il dirigibile non ebbe a risentirne danno. In caso di «panne» al motore, riparazioni anche importanti possono essere compiute a bordo. Sono questi i vantaggi che oggi fanno preferire il dirigibile agli altri apparecchi nell'impianto regolare di una linea di trasporti aerei.

I dirigibili italiani, offrono notevoli vantaggi rispetto anche agli Zeppelin che, malgrado le insistenti disavventure, sono tra i migliori apparecchi.

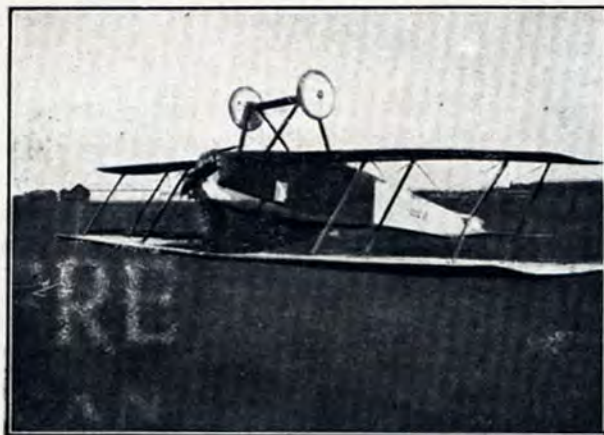
Le ottime qualità del nostro dirigibile sono apprezzate giustamente; anche in questo momento, tecnici e industriali raccomandati dal Governo degli Stati Uniti sono venuti apposta in Italia per studiare le particolarità tecniche.

Per quanto il dirigibile non sia uno strumento adatto ad azioni belliche, tuttavia esso ha portato durante la guerra un notevole contributo. Ben 260 azioni di bombardamento sono state compiute

dai nostri dirigibili. Vennero lanciate in tali azioni 2 mila quintali di esplosivo; mentre i chilometri percorsi sono stati 76.000 e le ore di volo 1450.

Ma l'azione dei dirigibili è stata più importante nel servizio di esplorazione contro i sommergibili. Nel 1918 — e bisogna notare che il servizio venne iniziato a primavera — sono state eseguite 650 ascensioni. Il percorso compiuto fu di 140 mila chilometri e le ore di volo 2200.

L'*Epoca* ha compiuta un'inchiesta sui servizi che può rendere il dirigibile adibito ad usi commerciali e di trasporto. Le risposte unanimi portano alle stesse



Apparecchio capovolto nella caduta

conclusioni. Dal capo del servizio, al creatore del tipo italiano, ai loro collaboratori modesti e valorosi, tutti hanno concluso d'accordo: «Oggi, con i mezzi che sono a nostra disposizione, un servizio di navigazione aerea con i dirigibili è possibile».

Un servizio di trasporti per essere pratico deve possedere alcuni requisiti: la regolarità: deve essere fissato l'orario della partenza e quello d'arrivo; la sicurezza: non deve offrire rischi maggiori di quelli degli altri mezzi usati.

E infine l'economia: il servizio di trasporto non deve essere eccessivamente costoso, ciò che lo renderebbe privilegio di pochi.

Nella navigazione aerea il sistema che

oggi può offrire tutti questi vantaggi è il dirigibile.

Nel 1918, dice la relazione inglese, solamente durante 8 giorni il dirigibile non è potuto uscire dall'«hangar». Accettare questa affermazione ad occhi chiusi sarebbe forse imprudenza. Ma è evidente che nella buona stagione il dirigibile può compiere i suoi voli tutti i giorni, salvo eccezioni; anche durante l'inverno non sono molti i giorni in cui il dirigibile non possa uscire dall'«hangar». Tuttavia, il compimento di un regolare viaggio con passeggeri è tutt'altra cosa.

Ad essere eccessivamente pessimisti, perchè è bene mantenere molto di più di quanto sia stato promesso, sono almeno 200 durante l'anno i giorni in cui un dirigibile può intraprendere un regolare viaggio. Il mezzo aereo dovrebbe essere perciò sussidiario degli altri servizi esistenti, in confronto dei quali riuscirebbe più comodo e soprattutto più rapido.

Con i suoi 80 chilometri all'ora in linea d'aria, che il dirigibile può facilmente coprire, la durata dei lunghi viaggi è grandemente abbreviata. Basterebbero 5 ore per compiere il percorso Napoli-Palermo; presso a poco lo stesso tempo per raggiungere la Sardegna da Roma o Tunisi da Palermo. L'Adriatico potrebbe essere traversato in poche ore.

Tali servizi impiantati oggi, troverebbero già una clientela sicura, purchè il costo del viaggio non fosse eccessivo. Calcolando spese d'impianto, di esercizio, d'amministrazione, un servizio di trasporti fatto con dirigibili costerebbe molto di meno di qualsiasi altro.

Ridotto il servizio ai giorni di bel tempo — 200 all'anno — il rischio di un viaggio in dirigibile non sarebbe maggiore di un qualsiasi altro viaggio. Tutti coloro che hanno provato, ne hanno avuto un senso di sicurezza come nè il treno nè il piroscafo, nè l'automobile possono dare.

Il rischio è minimo; il guasto del motore può essere facilmente riparato con i mezzi di bordo. L'incendio dell'apparecchio si può quasi escludere.

Solo pericolo resta lo scoppio improvviso di una tempesta, come quella che ha causato recentemente la perdita del « 07 ». Accidente certamente deplorevole, che però ci dà alcuni ammaestramenti preziosi. Finché il personale restò a bordo, malgrado la tempesta avvenuta—è noto come sono terribili questi improvvisi cicloni della riviera ligure — il dirigibile malgrado le avversità poté mantenere la propria rotta ed atterrare.

In caso analogo anche un piroscalo sarebbe stato sbattuto contro la spiaggia e distrutto. Bisogna invece ancorare con mezzi più resistenti. La relazione inglese assicura che il problema è stato felicemente risolto. Anche in Italia è stato fatto, con ottimo risultato, qualche esperimento che sarà applicato d'ora in poi. Si studia anche la costruzione di « hangars » girevoli, come esistevano, pare, in Germania. Questo accidente non deve perciò preoccupare.

Dove poi non esistono regolari linee di trasporti e la viabilità è poco sviluppata, nelle colonie, nelle immense regioni dell'America del Sud e dell'Asia; dove l'impianto di linee ferroviarie riuscirebbe troppo costoso e non rimborserebbe le spese, dove non è possibile nemmeno, per mancanza di strade, l'esercizio di servizio d'automobili, la navigazione aerea può oggi riuscire preziosa. Ivi la sola deficienza esistente per un servizio aereo—la regolarità—avrebbe un valore scarso. Si pensi che tra Tripoli e Murzuk una carovana impiega settimane e mesi, con un costo enorme e un rendimento minimo. Invece un dirigibile, portante il carico di almeno trenta cammelli, impiegherebbe a compiere lo stesso percorso solamente un giorno invece di sessanta!

Anche se le variazioni atmosferiche impediscono per qualche giorno il viaggio e impongono un rinvio, il vantaggio di tempo è sempre enorme, incalcolabile, come pure quello economico.

Bisogna poi disciplinare un errore che può avere conseguenze non liete nello sviluppo della navigazione aerea per scopi commerciali: che cioè l'istituzione di un regolare servizio fatto con i dirigi-

bili possa danneggiare lo sviluppo degli areoplani e quindi di tutti gli interessi che all'industria degli areoplani siano legati; o quanto meno, possa ritardare la istituzione di servizi fatti con areoplani.



a 1500 m. su Lubiana

L'areoplano ci appare più agile, più rapido, più sportivo, sta al dirigibile come il vecchio treno all'automobile. Intanto, abituato il pubblico alle vie della aria, compiuto il lavoro lungo e minuzioso di preparazione—si tratta di stabilire prima le linee e costruire i posti di rifornimento, di rifugio, di segnalazione, gli aeroporti e le stazioni, gli « hangars » e le officine — verrà l'ora dell'aviazione come mezzo di trasporto pratico e commerciale.

Ma oggi con i mezzi che esistono e che sono a nostra disposizione, attaccando al dirigibile una carrozzeria leggera, fornita di tutto il « comfort » necessario ad un lungo viaggio, un trasporto aereo—in Europa sussidiario ai mezzi di trasporto già esistenti, in Colonia o negli

altri continenti principale ed unico—può essere istituito con ottime probabilità di successo, anche e soprattutto economico.

Il Governo probabilmente invece di sciupare o distruggere il materiale esistente aiuterebbe ogni impresa seria, che offrisse garanzie di regolarità e di sicurezza.

Il personale magnifico, che ha fatto ottima prova durante la guerra, darebbe il miglior affidamento del successo.

Lo Stato, non è certo l'organo più indicato per iniziare la prova. Lasci perciò alla iniziativa privata, agile e pronta, al di fuori della burocrazia lenta e tardigrada, la funzione e la missione di iniziare in Italia, prima che in un altro paese del mondo, con i mezzi ottimi che possediamo, un servizio regolare di trasporti aerei.

Si annunzia intanto che ad uno dei più « valorosi » dirigibili della nostra Marina (M. 1) sarà applicata presto una carrozzeria speciale, in modo che esso possa trasportare comodamente una trentina di passeggeri. Verranno iniziati regolari viaggi per convincere gl'increduli o i diffidenti con l'esempio quotidiano della praticità del dirigibile come mezzo di trasporto commerciale.

Siamo sicuri che la grande prova riuscirà trionfale e vogliamo augurarci che questa prima *trasformazione* segni l'inizio di tutto un programma di pratica e concreta valorizzazione del nostro grande organismo di navigazione aerea, affermatosi come il più superbo risultato di civiltà, nel corso della guerra.

LECTOR