



Le grandi audacie aeree

# Il volo transatlantico



Il capitano Coli, uno dei più audaci e più ardimentosi aviatori francesi compì, recentemente, assieme al tenente Roget, la traversata del Mediterraneo, superando, in ventiquattr' ore, il viaggio di andata e quello di ritorno.—Rientrando in Francia, fu immediatamente invitato in seno alla *Lega Aeronautica* di Francia, assai desiderosa di conoscere i metodi che avean consentito allo audace aviatore di dirigere il suo apparecchio securamente al disopra del mare, spesso senza punti di atterramento e quasi altrettanto facilmente quanto egli avea guidati de' piroscafi qual capitano di lungo corso.—Il capitano Coli, in seno alla detta adunanza, fece delle interessanti comunicazioni riguardanti, specialmente, la preparazione di un arduo *raid* aereo tra Parigi e Monrovia, cioè tra la capitale della Francia e quella della repubblica di Liberia, che, a sua volta, come chiaramente appare dalla cartina, dista, in linea d'aria, 2887 chilometri dalle più avanzate coste del Brasile, il che già denota la possibilità di allacciamento aereo tra Europa, Africa ed America Meridionale, col tracciato Parigi-Monrovia-Brasile. Il capitano Coli aggiunse, al comitato della Lega Aeronautica francese, che egli riteneva impossibile il lanciarsi in aeroplano al disopra de' mari se non si sia perfettamente al corrente de' metodi di navigazione impiegati dai marinai a bordo de' piroscafi; è una condizione — disse lui — *sine qua non*, prima di tutto per evitar gli accidenti ed anche per dar maggior precisione e maggior sicurezza a' piloti, come a' passeggeri, che da tali elementi di sicurezza trarrebbero maggior stimolo di volontà a viaggiar negli spazii.

Ora, un aeroplano vogante al disopra de' flutti, è assolutamente paragonabile al naviglio che fili sulla superficie dello specchio di acqua. La missione del comandante di bordo è, senza dubbio, quella di guidare in alto mare il suo scafo verso il porto ch'è si propone raggiungere; perciò, egli mette in pratica gl' insegnamenti ricevuti nella scuola di navigazione: egli si serve de' suoi compassi, delle sue bussole, che gl' indicano l'angolo che l'asse del suo naviglio deve formare con l'ago calamitato, perchè la direzione a seguire sia la buona: ed egli calcola il punto con lo studio della posizione del sole, il giorno, e degli astri, la notte. Egli tien conto, inoltre, della deriva, che formano le correnti aeree e quelle marine e cerca prender, tempestivamente, tutte quelle misure necessarie per lottar vittoriosamente contro le burrasche.—Per condurre, adunque, un aeroplano in pieno oceano, il pilota deve possedere le stesse conoscenze, se

non vuol vogare a caso e rischiar di seguire una rotta troppo lunga, che lo lascerebbe in pieno mare, sfornito di liquido e di essenza.

Per tali convincentissime ragioni, egli propugnò la istituzione di un corso di navigazione aerea presso la Lega Aeronautica di Francia, attendendo la creazione di scuole speciali che rilasceranno i brevetti di capitano di lungo corso.

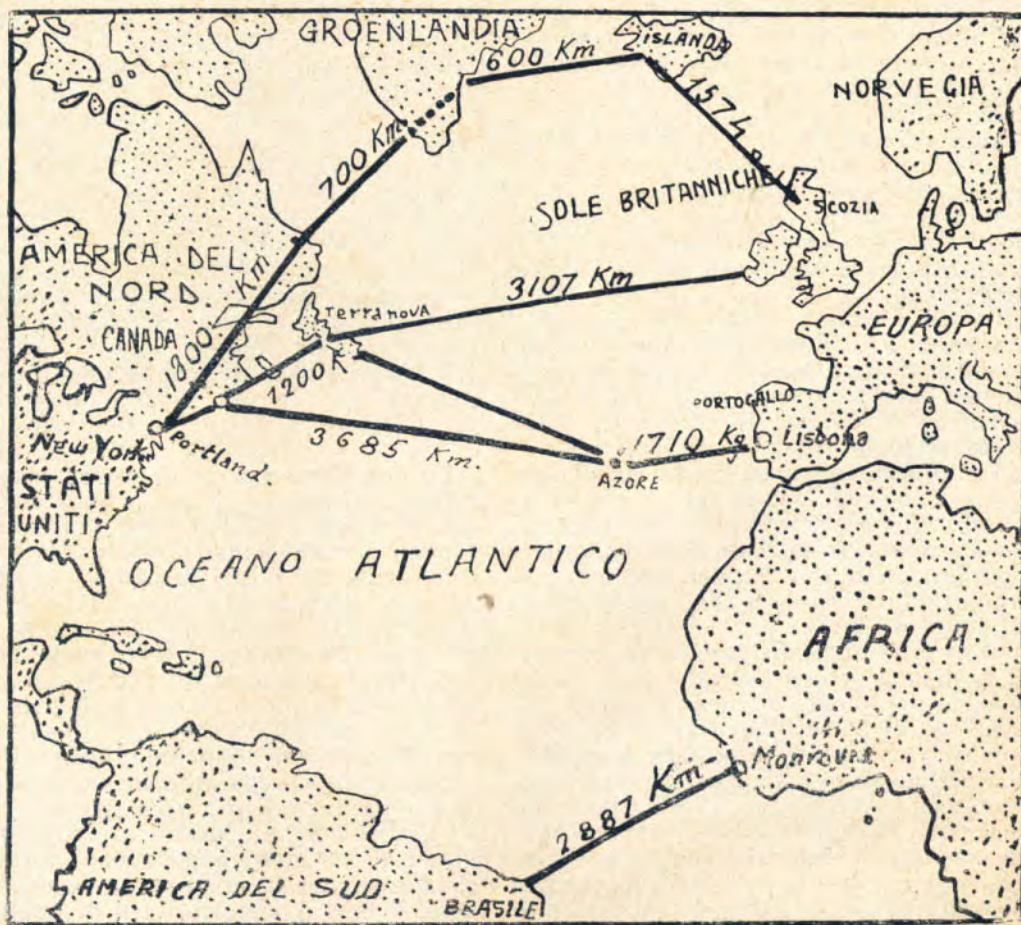
Per il tragitto tra Parigi, Dakar e Monrovia, il Coli fece costruire uno speciale apparecchio Bréguet, con caratteristiche interessanti, tra cui un' armatura permettente di vogare durante dieci ore alle superficie dei flutti e di attendere soccorsi in caso di accostamento forzato. Con tal nuovo aeroplano, il Coli si proponeva effettuare il tratto tra Parigi e Monrovia—cioè quattromila chilometri — in poco più di ventisei ore. — Da Monrovia, l' apparecchio, lanciato in pieno Atlantico, punterebbe, direttamente, su Pernambuco, alla foce del Capibaribe, la fiorente città commerciale brasiliana, ricco emporio di zucchero,

caffè e legname da costruzione, tentando iniziare rapidi scambi commerciali della più completa e cospicua entità.

La traversata dello Atlantico, quindi, non può, assolutamente, più esser considerata come un'utopia: essa è per esser tentata a breve scadenza: tanto più che il *Times* annunciava, pochi giorni or sono, che il capitano svedese Ugo Sundstedt tenterà, tra breve, la plaghe nordiche dello ampio oceano, sul quale, come può rilevarsi dalla cartina, ch'è in fondo alla pagina, si aprirebbero varie rotte aeree, e cioè:

- a) Scozia — Islanda — Groenlandia — Canada — Portland;
- b) Irlanda — Terranova — Canada;
- c) Lisbona — Isole Azzorre — Terranova — Canada;
- d) Lisbona — Isole Azzorre — Portland — New York.
- e) Parigi — Monrovia — Pernambuco, già citata.

Da canto suo, il maggior generale G. O. Squier, capo segnalatore della marina



Le rotte transatlantiche.



americana, ha, recentemente, dichiarato che i viaggi aerei al disopra de' mari e delle terre saranno, tra breve, perfettamente sicuri, e di tal sicurezza egli si fa assertore convinto, non per l'aeroplano, mal per il dirigibile che sarà alimentato da una delle più belle invenzioni della guerra: la produzione del gaz di elio, in copiosa misura.

Qualche dato numerico e schematico sarà necessario al lettore, perchè egli possa convincersi della imminente possibilità della traversata secondo ciascuna delle citate linee: il tragitto, che offre gli scali più vicini tra loro è quello che mena dalla Scozia in America per l'Islanda e la Groenlandia: dalla Scozia in Islanda il percorso rettilineo aereo al disopra dei flutti è di 1575 chilometri; i bracci di mare che separano l'Islanda dalla Groen-

esposta di circa trecento metri quadrati ed una lunghezza assiale di una quarantina di metri.

Conseguenza di tale grandezza di dimensioni è che l'apparecchio debba esser munito di un gruppo motore potentissimo, al fine di staccare tale impressionante massa dalla superficie terrestre e trasportarla negli spazii aerei. Inoltre, è necessario munir tali apparecchi non di un motore unico ma di vari motori — per lo meno quattro o sei — e ciò, precipuamente, allo scopo di opporsi alla noiosa e pericolosa panne, le cui conseguenze sono facilmente prevedibili in pieno Oceano, salvo che non si volessero costruire idrovoltanti così giganteschi. In ogni caso, con quattro motori, ciascuno azionante la propria elica, l'aeroplano è, in principio, esente da tale rischio perchè, con due motori, esso può ancora

eliche azionate da quattro separati motori *Maybach* di 300 H. P. ciascuno, della stessa robustezza dei motori per automobile: durante la prova portava nove passeggeri, 3000 litri di essenza e d'olii e due tonnellate di bombe.

Nel novembre 1918, gli Americani possedevano aeroplani giganti, tipo Langley, atti a tali *raids*; e gl'Inglesi, perfezionando gli apparecchi ch'essi già aveano in servizio, sono in corso di costruire un apparecchio gigante avente una lunghezza assiale di trentasei metri. Due di tali macchine sono pronte, quasi, a volar, l'una, da Terranova, l'altra dall'Irlanda. Munite di quattro motori dello stesso tipo, esse potrebbero, comodamente, trasportar sei persone ed effettuerebbero il percorso al disopra dell'Atlantico in quindici ore, e, con vento contrario, in diciannove. Anche in Francia, dove, per qualche tempo, si ebbe in dispregio l'aviazione pesante, molti tecnici si sono messi allo studio degli aeroplani giganti, per prender parte ai voli transatlantici. In Italia, infine, si allenano alla prova i *Caproni*. E così, codesto oceano immenso che, tra Europa, America ed Africa distende la sua imponente massa acquee di circa cento milioni di metri quadrati, come fu profanato, nella sua immensità subacquea, da' grandi cavi che portaron la parola tra i due continenti, sarà, tra breve, sorvolato nella sua atmosfera da' mostruosi agugli umani.

E quando, durante le tempeste furiose, i flutti, lividamente spumeggianti, raggiungeranno altezze inopinate per ricadere, infranti in miriadi di spume, sulle tolde spasmodicamente convulse ed agitate dalla prepotente forza degli elementi, più in alto, passerà, nell'ansimo de' suoi motori, l'uccello gigantesco —; e come ad Atlante, re di Mauritania e figlio di Giove, Perseo, offeso della negatagli ospitalità, fece apparire la testa paurosa di Medusa, parrà, forse, all'Oceano immenso, che quel pauroso viator dell'aria, lo sfidi a proromper più in alto con gli sprazzi ululanti delle sue tempeste.

#### ODOACRE CATERIN

*Nell'ora in cui scrivo, giunge notizia che sono annunciati otto impegni di volo per la traversata dello Atlantico: Fairey (inglese) 385 H. P. pilotato da Pickles; de Martinsy (inglese), 285 H. P., pilotato da Reyham; Short (inglese), 350 H. P., pilotato dal comandante Wood, Sopwith (inglese), 375 H. P., pilotato da Hawker; Curtis (americano), 440 H. P., pilotato dal capitano Sunstedt; Whitehead (inglese), 1600 H. P., pilotato dal capitano Payne. Un «Hundley Page», di costruzione americana ed un Caproni italiano, si preparano ad ingaggiarsi, ma mancano particolari al riguardo; mentre molti apparecchi dell'aviazione militare e navale inglese ed americana proveranno, senza dubbio, le traversate, ma non possono iscriversi per lo speciale premio di 250,000 franchi bandito dal Daily Mail, perchè le superiori autorità lo interdicano loro.*

*E, chiudo col riportare, in prova della sicurezza che gli americani hanno, dal felice esito della traversata, la seguente dichiarazione fatta dal tenente americano David Mac-Collough ed inserita nel registro dello «Aero-Club di America»: Sono pronto a scommettere cinquantamila franchi alla pari, che l'Atlantico sarà sorvolato nel 1919, in una o altra direzione, da un aeroplano o da un dirigibile». — Ebbene, in quell'America, dove si gioca sulle ipotesi più varie, più inverosimili e più fantastiche, non si è trovato ancora, chi abbia accettata la scommessa, nel senso che non si è trovato alcuno che abbia il coraggio di opporsi alla certezza nutrita dal Mac-Collough. — E presto, i fatti gli daranno ragione.*



I prigionieri ardimentosi: Lt Sydney Pickles - Major I. C. P. Wood - M. Raynham - M. Hawker.

landia e questa dal Labrador hanno, rispettivamente, 600 e 700 chilometri di ampiezza. Tra la Scozia e New-York, quindi, secondo questa rotta, vi son circa cinquemila chilometri, di cui solo poco più dalla metà al disopra dell'alto mare. Ma, a causa de' grandi freddi e delle distese desertiche a sorvolare, è probabile che tale percorso sia abbandonato.

La seconda rotta è più diretta: dall'Islanda a Terra Nova e, di qui, in America, e corrisponde alla rotta de' grandi transatlantici: ma bisogna percorrere 3100 chilometri su l'ampio mare senz'alcuna possibilità di scalo ed affrontare le orribili nebbie, dense e costanti, de' banchi di Terranova.

La terza rotta allaccerebbe Lisbona all'America inglese, con una distanza totale di 4688 chilometri, ma col soccorso di una base in corso di rotta, cioè le isole Azzorre, situate a 1710 chilometri dalla coste portoghesi.

La quarta, infine, su cui ho già fissata l'attenzione del lettore al principio di questo mio breve scritto, e cioè, quella da Monrovia, sulla costa d'Africa, a Pernambuco, nell'America del Sud, con una lunghezza rettilinea di 2887 chilometri al di sopra de' flutti.

Date tali lunghe distanze da percorrere, il problema della traversata dello Atlantico, in aeroplano, si riassume nella costruzione di poter trasportare a bordo la quantità di liquido necessaria per effettuare il mostruoso viaggio; occorre, dunque, avere un tonnellaggio congruo a tale necessità e, quindi, anche l'apparecchio dovrà esser di ampie dimensioni per esser capace di levare in alto forti carichi. Ciò si traduce con la necessità di costruire vere navi aeree del peso di una quindicina di tonnellate, con una superficie

continuare il suo volo convenientemente, e, anche con un motore solo, sarà ad esso possibile, con abili manovratori ed abili piloti, sostenersi durante un certo tempo, che permetta la esecuzione delle necessarie riparazioni.

Grazie a tale gruppo propulsore, l'aeroplano possiede, a calcoli fatti, una forza ascensionale oltrepassante i 4000 metri, ed una velocità oraria di 150 chilometri, assolutamente indispensabile per tentar la traversata dell'Atlantico. Di fatti, a tal velocità ridotta e non eccessiva, il viaggio dall'Islanda a Terra Nova non richiederebbe che venti ore, il che costituisce una durata di volo perfettamente realizzabile nelle attuali condizioni dell'aviazione. — Così, la distanza separante Lisbona dall'America, di 4688 chilometri, sarebbe coperta in trenta ore, con scalo alle isole Azzorre, tra due voli, senza pausa, l'uno, di undici ore e, l'altro, di diciannove.

La questione così prospettata, arditamente, nettamente porta, virtualmente, alla domanda: esistono, oggi, apparecchi capaci di tali audacie aeree? — Sì. — Già, prima de' nostri armistizii, si eran costruiti aeroplani ultrapotentissimi che rispondevano a quasi tutte le condizioni da me più sopra catalogate. E i tedeschi, anzi, nella truce speranza di andare a bombardare città alleate molto addentro nei territorii nemici con torpedini aeree del peso fisso di una tonnellata, aveano impeccabilmente preparato e messo in punto di combattimento un vero naviglio aereo, il «*Gotha Lorenz*», avente una superficie libera di 320 metri quadrati ed una lunghezza assiale di quarant'anni metri. Il peso di tale apparecchio era di quattordici tonnellate in piena carica con sei tonnellate di carico utile. Aveva quattro