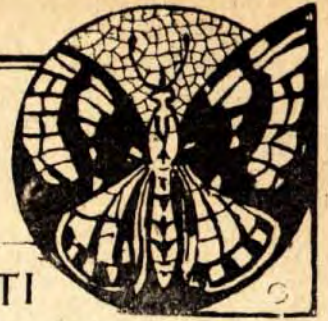




ARDEA



RIVISTA DELLE COMUNICAZIONI E DEI TRASPORTI

Anno II. - N. 12

A CURA DELL'AERO CLUB DI NAPOLI DELL'ASSOCIAZIONE REGIONALE
PER L'INCREMENTO DELL'AVIAZIONE

15 Dicembre 1919

Dall'Europa all'Australia a volo!

Un aviatore anglo-australiano (Ross Smith) compiva a volo la metà del giro della terra traversando una mezza dozzina di mari, trasvolando su quattro parti del mondo, non lasciandosi arrestare da catene di monti come le Alpi e l'Himalaja; nè da venti, nè da tempeste, nè dallo sgomento del suo cuore, quando nei momenti più difficili, la mèta dovette sembrargli irraggiungibile.

Londra, Parigi, Roma, Suda, Solum, Cairo, Delhi, Calcutta, Bangkok, Singapore, Giava, lo videro passare nei loro cieli come una meteora; e gli uomini di cinquanta lingue e cinquanta razze diverse che alzarono gli occhi, al suo passaggio dovettero sentire che quell'ala tracciava un legame ideale fra loro, foriero di un'avvenire migliore per l'umanità.

L'aeroplano usato dall'audace aviatore non era una nuova invenzione, non era un ordigno speciale costruito per compiere la grande impresa; era invece uno di quegli aeroplani da bombardamento che venivano fabbricati per l'esercito durante la guerra: l'apertura d'ali misurava 20 metri e mezzo; velocità massima chilometri 160 all'ora; peso kg. 3048; e poteva trasportare un'altra tonnellata e mezzo costituita dal peso dei quattro uomini d'equipaggio e delle forti riserve di combustibile, di olio e di acqua.

Non si tratta dunque di un miracolo.

Qualunque dei grandi apparecchi costruiti per scopi simili durante gli ultimi mesi della guerra, purchè condotto da un pilota audace, costante e fortunato, avrebbe potuto fare altrettanto. Sono passati solamente sedici anni da che il primo aeroplano di Wrigt, strascicando, saltellando, squassando le ali riuscì a fare pochi metri dal suolo: ne son passati dieci da quando Blériot traversò la Manica. E in quest'anno l'Atlantico è stato sorpassato in aeroplano e in dirigibile; servizi regolari sono stati instaurati fra Parigi, Londra, Bruxelles, si è andati dall'Inghilterra all'Australia, si preparano carte e scali per una rete di vie aeree su tutti i continenti. L'era

dei sogni, degli inventori, delle audacie, dei dubbi è finita. La più grande invenzione umana ha trionfato, la più grande rivoluzione scientifica della storia è compiuta e all'uomo non resta che raccogliere i frutti della sua maggiore conquista.

Incomincia l'ora della realizzazione.

* *

Ross Smith non era solo. Aveva dei competitori, tra i quali, come è noto il francese Poulet. Pertanto il capitano Ross Smith, dopo aver compiuto la traversata aerea da Londra in Australia, non aveva più dato notizie sue mentre stava completando il volo da Porto Darwin a Melbourne, che è quanto dire la traversata dell'Australia da nord a sud, per una distanza di 2400 miglia geografiche. Ciò aveva suscitato vive inquietitudini sulla sorte dell'ufficiale; e si temeva che fosse avvenuto qualche disastro.

Fortunatamente un ultimo telegramma da Sidney annunciava che Ross Smith, avendo dovuto atterrare in una località conosciuta col nome di Anthony Down, in pieno deserto australiano, aveva avuto un'elica danneggiata. Fortunatamente egli aveva con sè un'elica di ricambio.

La ditta Dikens, costruttrice del velivolo, ha annunciato che le diecimila sterline del premio dell'Australia per il volo andranno integralmente al Ross Smith ed al suo compagno.

Un bizzarro incidente è toccato poi allo aviatore Poulet, concorrente disgraziato del raid Europa-Australia.

Partito da Bangkok l'8 dicembre, era arrivato la stesso giorno a Moulmein, ripartendo per Bangkok.

Aveva già percorso 160 chilometri verso la capitale del Siam, e si trovava ad una altitudine di 1500 metri, quando un enorme avvoltoio venne a gettarsi contro l'elica di destra dell'aeroplano.

L'elica volò in ischegge ma, grazie al san-

gue freddo di Poulet, l'aeroplano poté atterrare senza danni in piena montagna, su di un piccolo pianoro...

* *

Alcuni osservano che il volo compiuto non ha fornito prove di molta praticità, e di possibile vasta applicazione, per l'avvenire. Il capitano Ross Smith ha dimostrato che si può volare dall'Inghilterra in Australia in 28 giorni con la stessa macchina e lo stesso pilota. Ha guadagnato soltanto tre giorni sul più rapido piroscalo e appena tre ore sul servizio combinato tra ferrovia e piroscalo.

Ma è calcolato che quando la strada fra l'India e l'Australia sarà organizzata (il che per ora non è affatto) e se si impiegheranno aeroplani e piloti di ricambio ad ogni tappa, si potrà fare benissimo il viaggio in soli 10 giorni.

Lo scetticismo non è più permesso. L'aviazione fa passi prodigiosi.

La strada aerea tra l'Inghilterra e l'Australia è la seconda via dell'Impero che è stata percorsa in quest'anno. La prima, quella per l'India, fu già trasvolata in gennaio. Ora resta da tentare la terza: quella fra Londra e il Capo.

Già audaci avanguardie sono al lavoro dal alcuni mesi, nelle più remote e selvagge località del continente africano, per preparare depositi e campi di scalo.

Vi è poi un premio di 10.000 sterline offerto dall'America per il primo volo intorno al mondo, e si crede vicino il giorno in cui la massima prova sarà tentata.

Il velivolo, mercè gli sforzi dei costruttori, accresce anche continuamente le proprie caratteristiche commerciali. E' già pronto un aeroplano costruito da una casa inglese, il quale trasporta normalmente quindici passeggeri. Ha un salone arredato con tappeti, cortine, specchi, lampade elettriche, e fornito di ogni comodità.

Si prepara un nuovo apparecchio capace

di trasportare cinquanta passeggeri. Esso avrà non solo un salone, ma un "fumoir", una cucina, alloggio per l'equipaggio, e cabine per i passeggeri. Sarà sospinto da otto motori di 600 HP, ciascuno, e potrà fare 1600 miglia senza scalo.

Si parla di un'altra ditta che sta per costruire un idrovolante capace di trasportare cento tonnellate.

Inghilterra e Francia, America e Germania alacremenente si affannano per la conquista commerciale, sportiva, militare dell'aria.

E da noi? Mancano forse gl'industriali intelligenti ed audaci? O hanno i piloti italiani, meno degli anglo-sassoni, il sentimento dell'iniziativa, lo spirito dell'avventura, il disprezzo del rischio, l'ardore di essere i primi in ogni impresa?

Il volo attraverso l'Atlantico era stato dotato di un primo premio di 10 mila sterline (500 mila lire circa al cambio odierno) e per il volo dall'Inghilterra all'Australia era

stato stabilito un premio uguale dal Governo australiano.

Audacie simili non si compiono soltanto per il danaro. Ma il danaro è necessario per compierle. Sono tentativi costosi e chi non riesce resta con le enormi spese sulle spalle.

Uno dei nostri noti aviatori si lagnava perchè non fosse possibile all'Italia di partecipare al tentativo della traversata dell'Atlantico. La partecipazione era stata annunciata e l'apparecchio era già in costruzione. Ma il costruttore non osava lanciarsi in un rischio simile che rappresentava circa un milioncino di lire.

L'aviatore espresse le sue lagnanze ad un uomo di Governo, sperando che questi avrebbe perorato la causa dell'aviazione italiana in Consiglio.

La prima risposta fu negativa. E come lo ufficiale insisteva, la risposta definitiva fu un violento "cicchetto!"

ARDEA

Le navi mercantili acquistate in Inghilterra

In questi giorni, il numero di novembre di *The Anglo Italian Review*, organo di informazioni economiche, edito dalla *British Italian Commercial Association Incorporated*, pubblicava, a pag. 162 e 163:

"E' ormai generalmente noto che il governo britannico ha venduto circa 500,000 tonn. di navi ad armatori italiani, ed apprendiamo che ciò ha dato origine a qualche malumore, il quale è basato evidentemente sopra un errore economico. Ci riferiamo alla vecchia idea che la quantità totale di merci, servizi e comodità, è strettamente limitata, insufficiente alla circolazione e che pertanto Pietro deve soffrire, privandosi di quanto è dato a Paolo. In questo caso sembra che si presuma che il tonnellaggio del nostro paese (la Gran Bretagna) rimarrà diminuito di quello trasferito all'Italia, con suo danno. Se questa presunzione fosse giusta, noi faremmo un cattivo affare, vendendo all'estero qualunque forma di ricchezza; tanto varrebbe dire, che vendendo tessuti di lana ad altri paesi diminuiamo la quantità di indumenti caldi utilizzabili da noi. Il fatto è, che la vendita delle navi suddette ha stimolato le costruzioni navali britanniche. Il nostro governo ha venduto agli italiani, ad alto prezzo, dei vecchi piroscafi e delle navi di legno, che probabilmente i nostri armatori non avevano nessuna voglia di comperare, preferendo di attendere l'ultimazione delle nuove costruzioni. Queste navi sono adoperate quasi esclusivamente a trasportare in Italia carbone e altri prodotti britannici e pertanto

sono impiegate a beneficio del nostro commercio di esportazione.

Senza dubbio si contesta che se il nostro governo fosse riuscito a vendere le navi in parola ad armatori inglesi, i noli guadagnati da essi sarebbero rimasti in casa nostra. Ma il rovescio della medaglia è, che i possibili compratori inglesi, dato, in verità, che ve ne fossero, hanno dovuto dare ai nostri cantieri ordinazioni di navi nuove e migliori, e pertanto è stata stimolata la nostra industria delle costruzioni navali. In questa maniera la nostra marina mercantile ha guadagnato avendo navi migliori e noi come nazione partecipiamo nel guadagno derivante al mondo complessivamente per l'accresciuta produzione del tonnellaggio. Vi è pure il vantaggio indiretto dovuto all'aumento della capacità di acquisto che il possesso di queste navi conferisce agli italiani, fattore importante in questo tempo, mentre gli italiani approdano nei nostri porti in numero ognora crescente, ansiosi di rifornirsi dei nostri manufatti".

Sin qui la *The Anglo Italian Review*.

In una sua chiosa, il chiaro ammiraglio Bravetta sottolinea le parti più caratteristiche di questa interessante nota, leggendo la quale si potrà esclamare *habemus confitentem reum!* Risulta, infatti, per la confessione spontanea di un organo britannico facente professione di italo-filia, che il governo inglese, nostro alleato, ci ha venduto, a prezzo alto, dei piroscafi vecchi e dei bastimenti di legno dei quali gli armatori inglesi non sapevano cosa fare. È vero che secondo gli inglesi *beggars*

must not be choesers (i mendicanti non possono scegliere), ma non è meno vero che un'alleata la quale ha tutto sacrificato per la comune vittoria, meritava maggiori riguardi. Ad ogni modo valga la nota di *The Anglo-Italian Review* a persuasione della giustezza di tante spassionate osservazioni, da parte di quanti criticarono la giusta affermazione, che i decantati acquisti di navi da noi fatti in Inghilterra sono stati e sono un cattivo affare. Meglio, assai meglio sarebbe stato far lavorare i nostri cantieri!

In altra nota della *The Anglo Italian Review*, poi si legge:

"Si fanno in Italia ingenti sforzi per aumentare la produzione dei cantieri, ma la rapidità del lavoro è ostacolata dalla difficoltà di procacciarsi lamiera di acciaio, ordinate, ed altre parti di navi. I costruttori britannici di questi materiali sono senza dubbio perfettamente consci delle opportunità offerte ad essi per lo smercio dei loro prodotti, da queste condizioni del mercato italiano. Sarebbe una buona politica ed un atto di saggia economia la fornitura di questi materiali "riproduttivi" a credito con facilità di pagamento".

Si ignora se i produttori inglesi vorranno fare a nostri cantieri delle condizioni di favore, accogliendo il suggerimento di *The Anglo-Italian Review*, ma l'esperienza del passato consiglia la massima diffidenza per l'avvenire; il modo come l'industria inglese soddisfece ai suoi impegni con il Consorzio dei costruttori italiani, è ammonitore. D'altra parte la tanto bistrattata siderurgia italiana ha messo da poco tempo in azione dei laminatoi da lamiera, che mancavano al nostro paese, e può ora far fronte alle richieste dei cantieri nazionali senza che sia necessario mandare all'estero dell'altro danaro, con il risultato di accrescere ancora il già grave squilibrio della nostra bilancia economica.



♫ DITTA ♫

INGANO & DI LAURO

=====

NAPOLI

=====

