

Il ritorno del dirigibile. Questa volta è «mega»

Si chiama Dragon Dream e dal 2016 trasporterà 66 tonnellate di materiali in luoghi dove non ci sono né strade né piste d'atterraggio. Ma non è l'unico in arrivo. C'è anche il modello a energia solare e quello antiterrorismo.

Il dirigibile, negli anni '30, è stato il simbolo del futuro del volo. Ma una serie di disastri, culminata nel 1937 con l'esplosione dell'Hindenburg nel New Jersey (36 vittime), mise fine ai sogni di viaggio intercontinentale dei dirigibili Zeppelin. Oggi, a questa balena dei cieli non è rimasto altro ruolo che quello di megacartellone pubblicitario molto utilizzato in grandi eventi come le Olimpiadi e la finale del Super Bowl.

Ci sono però segnali che presto potrebbe tornare a solcare i cieli diventando, questa volta davvero, il mezzo di trasporto del futuro. Almeno per i carichi eccezionali. A inaugurare la nuova era è la californiana Aeros, società fondata da un ingegnere ucraino, Igor Pasternak, arrivato negli Stati Uniti nel 1994 e specializzato nella realizzazione di dirigibili pubblicitari. Nei suoi hangar ha costruito Dragon Dream, un gigante dallo scheletro in fibra di carbonio lungo 170 metri e con una stiva in grado di trasportare fino a 66 tonnellate di carico. «È solo un prototipo» ha spiegato Pasternak in una intervista alla Cnn. Il modello che verrà messo in commercio sarà lungo 240 metri e potrà

trasportare 250 tonnellate di carico».

Il Dragon Dream viaggia a una velocità di crociera di 200 chilometri all'ora a 4 mila metri di altitudine e può percorrere fino a 5.800 chilometri prima di rifornirsi. Il primo volo commerciale potrebbe già partire entro il 2016. «Non ha bisogno del costoso carburante degli aeroplani, ma funziona a gasolio, quello delle auto», dice Pasternak. «In più decolla e atterra in verticale come un elicottero, il che significa che non ha bisogno di una pista». Per questo Dragon Dream è stato pensato per trasporti eccezionali in luoghi difficilmente raggiungibili. Aeros ha già stretto accordi per far volare pesantissime attrezzature minerarie in Siberia. Soluzione che eviterà la costruzione di una ferrovia il cui costo stimato era di 150 milioni di dollari.

Ma Dragon Dream non è l'unico dirigibile in arrivo. C'è anche Sun Cloud, realizzato dal gruppo Altran: più lento (25 chilometri all'ora) si alimenta a energia solare e può funzionare senza pilota. Poi c'è un dirigibile messo a punto dalla Raytheon per conto del ministero della Difesa americano. Non viaggerà: sarà collegato al suolo da cavi elettrici e reti dati. È progettato per analizzare i cieli, i mari e le strade sottostanti. Deve individuare possibili pericoli come missili e droni in arrivo, imbarcazioni, auto e camion sospetti. Una specie di radar sospeso che potrà proteggere e tenere sotto controllo città come Washington e New York. Per il dirigibile, insomma, sta sorgendo una nuova alba di gloria. Ne sarebbe contento il conte Ferdinand von Zeppelin.

(Guido Castellano)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALTITUDINE La quota ottimale di crociera è 4 mila metri.

Dimensioni
Lunghezza: 170 metri
Larghezza: 53 metri
Altezza: 36 metri

VELOCITÀ Può raggiungere 200 chilometri all'ora.

STIVA Può trasportare carichi fino a 66 tonnellate.

DISTANZE Percorre 5.800 chilometri prima di doversi rifornire.

L'hangar che ospita il Dragon Dream della Aeroscraft (sopra) ha una superficie di **46 mila metri quadrati**. Si trova a Tustin, nella Orange County della California. A sinistra, la cabina di pilotaggio con i due piloti.

NON HA BISOGNO DELLA PISTA
Il Dragon Dream della Aeroscraft è lungo 170 metri: più del doppio del più grande aeroplano al mondo, l'Airbus A380, che misura «appena» 73 metri. Al contrario dei normali aeroplani, il dirigibile della Aeroscraft decolla e atterra in verticale. Non ha, quindi, bisogno di una pista.



Dragon Dream: 170 metri



Airbus A380: 73 metri

COME FA A VOLARE

Il Dragon Dream funziona un po' come un sommergibile. A bordo ha 18 serbatoi di elio. **Per salire**, il pilota rilascia l'elio (più leggero dell'aria) all'interno di speciali ciambelle che stanno nello scafo, come i cerchi di una botte. L'elio disperso esercita una pressione sull'aria contenuta nelle ciambelle. Man mano che la pressione dell'elio aumenta l'aria esce e il dirigibile si alza. **Per scendere** si effettua il procedimento contrario: si comprime l'elio nei serbatoi e si fa entrare l'aria nelle ciambelle.

