



L'avvenire dell'aeronave



In questo stesso numero della nostra rivista, prendendo le mosse dal trionfale volo del *Radio 34*, il nostro ottimo collaboratore Odacre Caterini si occupa ampiamente delle grandi esplicazioni commerciali di cui il dirigibile rigido è suscettibile. Crediamo tuttavia che all'argomento vasto e complesso conferiscano anche il più vivido tributo d'interesse le notizie e le osservazioni che il contrammiraglio Ettore Bravetta formulava, di recente, in un suo acuto e completo studio dei futuri traffici aerei. Il Bravetta ricordava, innanzi tutto, che l'impiego guerresco terrestre degli Zeppelin, sui quali i Tedeschi avevano riposto tanta fiducia, fu un completo insuccesso: ma è meno noto, che altrettanto non può dirsi della loro utilizzazione nella guerra navale. Nessun incrociatore sottile, o cacciatorpediniere, per quanto veloce, poté competere per il servizio di esplorazione con gli Zeppelin, i quali erano capaci di rimanere parecchi giorni in crociera al largo ed in alto, senza rifornirsi di combustibili e viveri, tanto è vero che la Gran Bretagna, sempre pronta ad impadronirsi d'ogni nuova idea in fatto di guerra navale, non tardò ad apprezzare i vantaggi dei dirigibili, e dopo averne costruito un grande numero, di rigidi e semirigidi, per la caccia ai sommergibili, pose mano a costruirne quindici di tipo rigido e di grandissime dimensioni, alcuni dei quali sono ormai pronti e non temono confronti con i più grossi finora costruiti dai Tedeschi. E però al Bravetta sembra assai strano che gli Alleati non abbiano, stipulando l'armistizio con la Germania, pensato ad imporle la consegna dei suoi Zeppelin, mentre le hanno chiesto quella delle sue navi e dei suoi velivoli. Eppure i negozianti non avrebbero dovuto ignorare, per esempio, che uno Zeppelin distaccato presso l'esercito bulgaro, ricevette nel '917 l'ordine di recarsi nell'Africa Orientale tedesca; partì, e giunto oltre Kartum, a 3500 Km. dal suo punto di partenza, fu radiotelegraficamente richiamato. L'Africa Orientale era perduta per i Tedeschi e la nave aerea, con tutto il suo materiale da guerra, virò di bordo e ritornò,

senza aver fatto scalo, all'hangar donde era partita.

La verità è, che per quanto possa sembrare impossibile, il dirigibile ha fatto, da quattro anni e mezzo a questa parte, dei progressi superiori a quelli dell'aeroplano; infatti, mentre nel 1914 la massima autonomia di un dirigibile rigido tedesco a velocità di crociera non raggiungeva le 24 ore, e la sua velocità oraria massima era di 80 Km.; nel 1918 lo Zeppelin L. 70 poteva stare in aria 7,4 giorni mantenendo la velocità oraria media di 72 Km. Il dirigibile inglese R. 33 ha un'autonomia ancora più considerevole. In quanto all'altezza massima, essa è salita da 1800 a 7000 m. Si comprende dunque, come il dirigibile si presenti come il probabile « levriero dell'aria » di un prossimo avvenire.

Secondo un rapporto del Ministero delle Comunicazioni Aeree britannico, gli aeroscali per i dirigibili destinati ai viaggi di lungo corso dovrebbero distare da 3000 a 5000 km. fra loro, e gli aeroplani sarebbero adoperati per trasportare a detti aeroscali, da stazioni circostanti più o meno lontane, viaggiatori e merci. Per esempio, un servizio aereo transatlantico potrebbe essere stabilito, fra Lisbona e Nuova York, ed i viaggiatori, partendo da Londra, Parigi, Roma ecc. in aeroplano, andrebbero ad imbarcarsi a Lisbona, e viceversa.

Inoltre il dirigibile potrà allacciare le stazioni ferroviarie terminali in quelle regioni, come per esempio l'Africa Centrale, dove esistono gravi difficoltà sia per i velivoli, sia per i trasporti terrestri.

Il più recente dirigibile britannico, R. 33, che fece la sua prima prova il 6 marzo u. s., è un esempio delle possibilità immediate della nave aerea. Lungo 204 m., con il diametro di 24 m. di forma che ricorda quella degli Schutte-Lanz tedeschi, capace di 77,018 m. c. di gas, ha lo scheletro formato di *duralumin*, ricoperto di tessuto impermeabile è ripartito in 19 compartimenti stagni, ognuno dei quali contiene un pallone di gas. Quattro navicelle sono appese al corpaccio mostruo-

so di questo dirigibile; una, prodiera, racchiude quanto occorre alla navigazione; due, a mezza nave, dette « touring gondolas » od anche « power eggs »; una, poppiera, di dimensioni considerevoli.

I motori, del tipo Sunbeam Maori da 250 H. P., sono cinque; due nella navicella poppiera ed uno in ciascuna delle altre.

L'equipaggio è di 23 uomini, l'autonomia di 6400 Km. alla velocità di 96 Km. l'ora. Pesa 60 Tonn., ne porta 30 di carico utile. Molto probabilmente, i motori saranno sostituiti con altri più potenti.

Si è costituita in Inghilterra una compagnia di navigazione aerea che si propone, tanto per cominciare, di costruire un dirigibile della capacità di 99,000 m. c., il quale può essere ricoverato nelle rimesse esistenti; destinato a portare 15 tonn. di viaggiatori, posta ecc. percorrendo 7700 Km. alla velocità oraria di 96 Km. Ma è possibilissimo costruire una nave aerea che porti 50 tonn. di carico utile e viaggiatori, facendo un percorso di 16,000 Km. alla velocità di 128 Km. l'ora.

Bisogna, ora, considerare la convenienza economica dei lunghi viaggi con i dirigibili, ed a ciò sovviene il computo fatto, dagli ingegneri della compagnia predetta, in base al tragitto Londra-Nuova York (circa 4800 Km. per la rotta più breve), facendo due traversate in ciascuna direzione ogni settimana. Dato l'impiego d'un capitale di 2,600,000 lire sterline, computando un reddito del 10 per cento ed una forte quota di ammortizzamento e assicurazioni, risultò che il trasporto di un passeggero da Londra a Nuova York, o viceversa, costerebbe 45 sterline e quello della posta sei pence per oncia di 30 gr. Ma siccome il viaggio durerebbe due giorni, percorrendo la rotta diretta; e due giorni e mezzo, facendo la rotta più a mezzogiorno; molti viaggiatori non esiterebbero a pagare assai di più, pur di guadagnare tanto tempo. Se si volesse fare lo stesso viaggio con un aeroplano, bisognerebbe, come è risultato dalla penultima recente prova, percorrere tre tappe, toccando un aeroscalo in Irlanda ed uno a Terranova, e perdendo così almeno 2