

# Mini-crociera



# tra le nuvole

## Presentazione

Il "Codice sul volo degli uccelli", manoscritto di Leonardo da Vinci, con i disegni-progetto delle macchine volanti, rappresenta un'antica testimonianza (1505) sulla voglia dell'uomo di librarsi nell'aria. Nei primi decenni del secolo scorso (per la precisione tra il 1929 e il 1937), si sviluppò la "carriera commerciale" dei dirigibili, che, inventati dai francesi nel 1850, sostituirono, poco alla volta, le mongolfiere. Furono i precursori, questi, dei modelli aerei e vennero utilizzati sia per viaggi di lavoro che di piacere.

*"Piglierà il suo primo volo...empiendo l'universo di stupore"*  
(Leonardo)



## Piano della collezione

Presentazione e Piano ..... pag. 1

Cap. 1  
Caratteristiche..... pag. 1

Cap. 2  
Parti essenziali..... pag. 1

Cap. 3  
Gli "Zeppelin"..... pag. 5

Cap. 4  
I viaggi ..... pag. 4

Totale..... Pag. 12





# Cap. 1 - Caratteristiche



Il dirigibile è un aeromobile o aeronave di forma affusolata a sustentazione statica (aerostato), capace di evolvere autonomamente per effetto di gruppi propulsori, di superfici stabilizzatrici e di comando.





## Cap. 2 - Parti essenziali

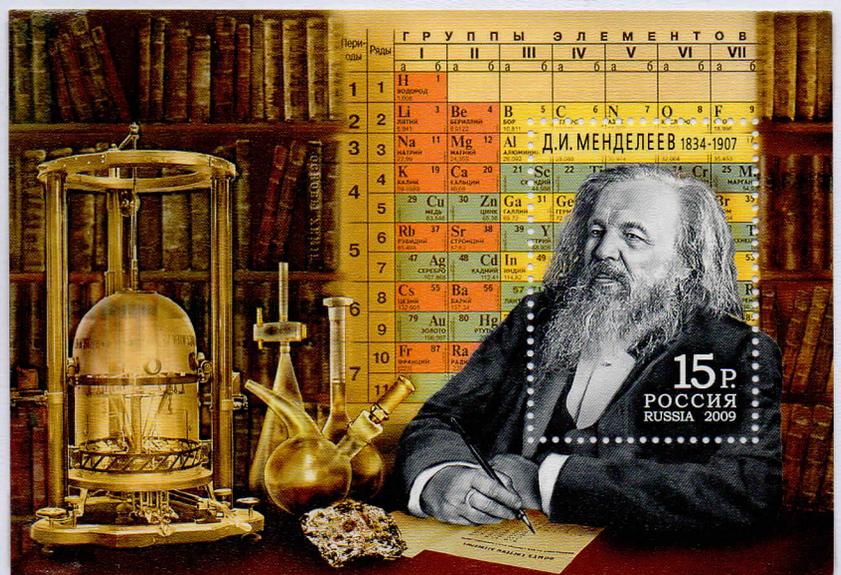
Le parti essenziali che costituiscono il dirigibile sono: l'involucro che contiene il gas sostentatore, l'ossatura resistente, gli impennaggi verticali ed orizzontali, la cabina di comando e per i passeggeri, le navicelle contenenti i gruppi propulsori.



### Il dirigibile e il "Principio di Archimede"



Secondo il "Principio di Archimede", ogni corpo immerso in un fluido riceve una spinta dal basso pari al peso di fluido spostato. E' ovvio che il dirigibile, volando immerso in quella miscela di gas chiamata aria, avrà una spinta ascensionale pari al peso dell'aria che occupa il suo volume, meno quello della sua struttura e del gas che lo riempie. Poiché l'aria, a livello del mare, pesa poco più di 1 kg./m<sup>3</sup>, occorrono grandi volumi di gas per sollevare anche solo pesi modesti. Per i dirigibili furono utilizzati elio e idrogeno, elementi chimici della "Tavola periodica di Mendeleev": dopo l'idrogeno, infatti, l'elio è il secondo elemento più leggero e il 2° più abbondante nell'Universo.





# Cap. 3 - Gli Zeppelin



L'involucro del primo dirigibile Zeppelin "LZ1" (che prese il nome del suo ideatore, il conte Ferdinand von Zeppelin ed ebbe il "battesimo dell'aria" sul Lago di Costanza, il 2 luglio 1900) era costituito da materiali gommati pieni di idrogeno, racchiusi a loro volta da un'unica struttura rivestita da robustissimo tessuto di filati di cotone teso e spesso, utilizzato, un tempo, anche per realizzare le grandi vele di grosse navi.





Secondo il sistema usato per assicurare l'indeforabilità dell'involucro, i dirigibili si classificano in "flosci" (il "Parseval" tedesco), "semirigidi" (quelli realizzati da Enrico Forlanini e Umberto Nobile) e "rigidi" (ebbero grande sviluppo grazie soprattutto alla casa costruttrice "Zeppelin").



**Il dirigibile e l'Italia**  
L'Italia ha lasciato un segno nell'evoluzione dei dirigibili: Amerigo da Schio fu il progettista e costruttore della prima aeronave italiana nel 1905. Enrico Forlanini inventò eccellenti dirigibili semirigidi. Umberto Nobile, ufficiale della Regia Aeronautica, progettò e realizzò dirigibili e fu protagonista delle epiche trasvolate polari del "Norge".





I dirigibili più famosi furono, appunto, gli Zep-pelin. Il primo della serie, il Graf Zeppelin, collega-va tra loro varie parti dell'Europa fino agli Stati U-niti e in particola-re al Nord Ameri-ca, in cinque gior-ni, ad una veloci-tà di circa cento chilometri orari.





Il dirigibile più grande mai costruito fu lo Zeppelin tedesco "LZ 129 Hindenburg". Portava il nome del Presidente della Germania, Paul von Hindenburg. Rimase distrutto nel 1937 durante una manovra di attracco al pilone di ormeggio della stazione aeronavale di Lakehurst nel New Jersey.





Gli “anni d’oro” del dirigibile furono raggiunti grazie soprattutto alla ditta tedesca specializzata nella costruzione del modello “rigido”: la “Luftschiffbau Zeppelin”. Questi dirigibili erano molto avanzati per l’epoca e sfruttabili commercialmente in diversi modi: come trasporto passeggeri e per la diffusione delle merci. Un sistema, insomma, molto più veloce per gli spostamenti in genere.





Quegli Zeppelin viaggiarono dall'Europa verso ogni parte del mondo. La trasvolata atlantica dalla Germania per il Continente americano, passando dalla terraferma al mare, per poi tornare sulla terraferma, suscitava un fascino particolare.



Partita da Rodi (7.10.1932), Isola dell'Egeo, "transitata" da Brindisi (8.10.1932) e da qui inoltrata con ambulante Pescara (8.10.1932)-Milano (9.10.1932) per Friedrichshafen in Germania (bollo d'arrivo 24.10.1932) da cui è partita la Crociera per Recife del Pernambuco, Stato del Brasile (bollo d'arrivo 27.10.1932). Sul retro, oltre i timbri, un francobollo da 50 c. lilla raffigurante Giacomo Leopardi (Serie "Società Nazionale Dante Alighieri" - Isole Italiane dell'Egeo).



### Lo Zeppelin in crociera in Italia

Anche l'Italia veniva spesso sorvolata dagli aerostati provenienti da ogni angolo d'Europa e ciò era dovuto anche al forte richiamo della storia del nostro Bel Paese.



Ma, oltre quelli delle incantevoli città d'Europa, anche i favolosi paesaggi d'Oriente, grazie a voli sempre più frequenti, risultarono, con gli anni, mete turisticamente molto ambite e "raggiungibili" in un tempo relativamente breve grazie alle "crociere" che venivano effettuate dagli Zeppelin.







Il 27.7.1931 il Graf Zeppelin "testò" le condizioni di volo sul Polo Nord ricevendo l'appoggio della nave rompighiaccio "Malygin" sulla quale si trovava Umberto Nobile, che nel 1926, con Roald Amundsen, aveva sorvolato il Polo con il "Norge".

