

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. Ma anche per scopi bellici...

"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. 8

TOTALE..... PAG. 16





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

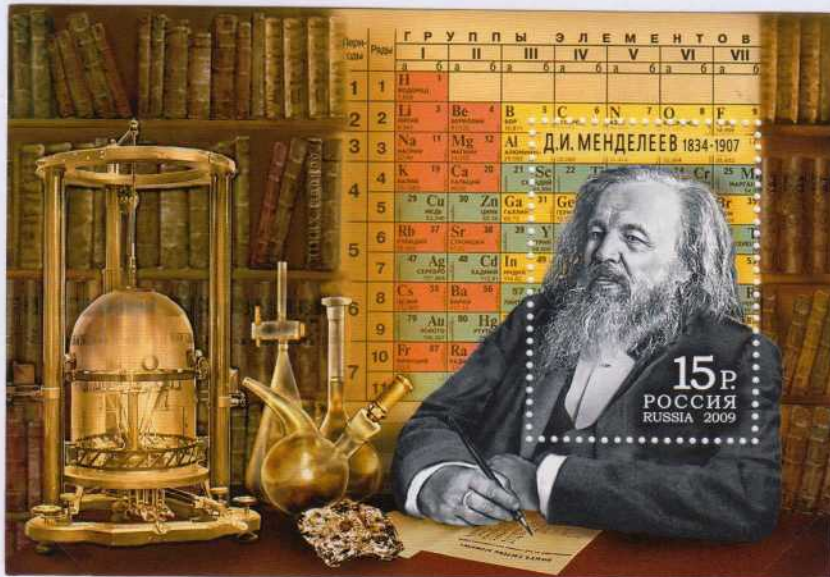
Le parti essenziali che costituiscono il dirigibile sono: l'involucro che contiene il gas sostentatore, l'ossatura resistente, gli impennaggi verticali ed orizzontali, la cabina di comando e per i passeggeri, le navicelle contenenti i gruppi propulsori.



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^3 , 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'indefornabilità 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: Almerico 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".





Ma i dirigibili furono utilizzati anche a scopi militari. Gli anni della Prima Guerra Mondiale, a tal proposito, hanno fatto registrare un significativo sviluppo di questo mezzo aereo. Le aeronavi vennero infatti impiegate in ricognizioni e bombardamenti. Ben presto, però, si capì che i modelli disponibili erano troppo sensibili alle condizioni atmosferiche e molto vulnerabili anche nei confronti di difese approssimative.



CARTOLINA POSTALE ITALIANA IN FRANCHIGIA
Corrispondenza del R. Esercito

Indirizzo del mittente da riprodurre nelle risposte

Cognome e nome } *G. B. Biscardi*
Grado } *Cap. Cent. d'Art.*
Reggimento e Arma } *2. - Fanteria*
Compagnia } *1. Comp.*
Squadroni } *Batteria*
Riparti speciali

Zona di Guerra
3. CANTIERE DIRIGIBILI
Zona di Guerra
Al Reg. d'Art. 1. Reg.

Signor Giovanni
Negozio
Calangianus
(Prov. di *Sassari - Sardegna*)

Posta MILITARE
CANTIERE DIRIGIBILI
CALANGIANUS
SARDEGNA



L'impiego militare del dirigibile inizia in Italia con la Guerra di Libia e si esaurisce, in pratica, con il primo conflitto mondiale. Ma, per rimanere in tema di rapporti bellici, all'inizio del 1933 la Germania organizzò una crociera Zeppelin in Italia, fino ad allora mai sorvolata dal dirigibile. La Romfahrt, la Crociera di Roma, aveva infatti un forte significato politico e propagandistico: da gennaio, in Germania era al potere Adolf Hitler, alleato di Benito Mussolini e del regime fascista.

Una pagina di storia

Il 28 maggio del 1933, intorno a mezzanotte, il 127° Zeppelin decollò dalla sua base al confine con la Svizzera. Con un volo notturno sorvolò Basilea, Besancon, Lione, Avignone, Marsiglia. Al mattino seguì la rotta su Nizza, Sanremo, Genova, Pisa, Livorno, Civitavecchia. Fu avvistato nel cielo di Roma intorno alle 16.30. Procedeva a circa 100 km/h per offrire la vista dall'alto ai passeggeri, 27 uomini e una donna torinese. Atterrò poi a Ciampino.





Scopi propagandistici a parte, la Crociera di Roma fu comunque molto importante sotto l'aspetto turistico. Il dirigibile, tra l'altro, in quell'occasione imbarcò altri passeggeri e posta nella Capitale, la sorvolò di nuovo permettendo a tutti di ammirarne gli storici monumenti e atterrò ancora in città prima di levare definitivamente gli ormeggi. Il programma prevedeva l'arrivo a Napoli, ma sopra Anzio il ritardo sulla tabella di marcia suggerì al comandante di invertire la rotta e puntare verso la base di Friedrichshafen.





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.



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. Altri esemplari, come il semirigido "Italia", vennero invece utilizzati per eseguire spedizioni sperimentali artiche.





I dirigibili più famosi furono, appunto, gli Zeppelin. Il primo della serie, il Graf Zeppelin, collegava tra loro varie parti dell'Europa fino agli Stati Uniti e in particolare al Nord America, in cinque giorni, ad una velocità di circa cento chilometri





Lettera per
il Sud Ame-
rica affran-
cata in tarif-
fa per 175
pf. = 25 +
150 (tassa
aerea),
inoltrata con
la Lufthansa



Le trasvolate, possibili in quegli anni per trasportare sia passeggeri che posta anche in aereo, oltre che in dirigibile, permettevano di raggiungere mete turisticamente lontane e molto ambite in un tempo relativamente breve. E ciò avveniva anche per potere arrivare comodamente nei fantastici paesaggi d'Oriente e in Egitto in particolare.





Il Nord Europa, tra l'altro, costituiva per lo Zeppelin un'autentica e vicina "base di lancio", oltre che per il resto del Continente, anche per "emozioni" ancor più forti: le trasvolate artiche. Una "sfida" portata alla natura, a temperature e in condizioni meteo "limite".





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".





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.





Se il Graf Zeppelin fu l'aeronave per passeggeri di maggior successo in quel periodo, una curiosità e un primato riguardano, invece, un dirigibile sovietico: "Urss W6 Osoaviakhim" (ОСОАВИАХИМ). Il nome derivava dalla Società per la promozione della difesa, dell'aviazione e della chimica. Il W6 fu il più grande realizzato in Unione Sovietica e quello di maggior successo, avendo, nell'ottobre 1937, conquistato il record di volo continuato per un dirigibile (130 h. 27') imbattuto per 20 anni.

