

Attraverso l'atlantico in Zeppelin?

Prima della rottura con l'America, i tedeschi avevano fatto annunciare dai loro giornali e da alcuni giornali neutri che in breve avrebbero organizzato al disopra dell'Atlantico un servizio regolare di dirigibili. Considerata da un punto di vista puramente tecnico, la notizia così presentata aveva o no del verosimile ed il viaggio audace che si annunciava come imminente, poteva essere compiuto? A queste domande ha voluto rispondere il barone d'Orcy, membro dell'Istituto Americano, degli ingegneri aeronautici. Questo studioso fa anzitutto notare che la prima difficoltà di una simile impresa consiste nei mutamenti improvvisi di temperatura e di pressione che si oppongono alla conservazione di ciò che gli specialisti chiamano "l'equilibrio verticale". Infatti, per ridurre al minimo le perdite di forza ascensionale che un aerostato subisce in viaggio, è assolutamente necessario mantenerlo quanto più rigorosamente è possibile a un'altezza uniforme.

Per "l'equilibrio verticale" Per assicurare l'equilibrio verticale su molti dirigibili i costruttori hanno collocato una o più valvole automatiche che sono regolate in modo da aprirsi quando il gas dell'aeronave si dilata fino a raggiungere una certa pressione, e che, lasciandolo uscire, rallentano o arrestano l'ascensione. Così si ottiene il risultato che si voleva ma a prezzo di perdite di gas che sono tanto più dolorose in quanto non possono essere compensate. Altri sistemi sono stati pure proposti per raggiungere lo stesso scopo con altri mezzi.

Wellmann, per esempio, aveva sospesa alla navicella del suo dirigibile "America", che era stato concepito per giungere al Polo Nord, ma che poi si limitò a restare in aria settanta ore, una specie di corda che egli chiamava "cavo stabilizzatore" e che era lungo parecchie centinaia di metri. Quando il dirigibile fosse stato costretto a discendere per una causa qualunque quel cavo avrebbe dovuto, secondo l'opportunità, fermarsi più o meno sui ghiacci del Polo, oppure affondare più o meno nelle onde. Questo sistema doveva provocare automaticamente la risalita immediata dell'aerostato, poiché ne diminuiva il peso totale di un peso uguale a quello della parte trascinata o immersa del cavo. E Wellmann vide confermate le sue previsioni.

Negli "Zeppelin" del tipo più recente un risultato molto più soddisfacente è stato ottenuto con un mezzo piuttosto curioso. Il pallone è essenzialmente costituito da una serie di palloncini indipendenti mantenuti al loro posto da un involucro di tessuto impermeabile. Una pompa collocata in una delle navicelle fa circolare nell'interno dell'involucro una corrente di aria fredda che forma intorno ai palloncini una specie di strato isolatore capace di sottrarre il loro gas all'influenza delle variazioni termometriche esterne.

Per il modello che il conte Zeppelin intendeva di mandare in America egli pensava di ricorrere a un sistema assai diverso: un serbatoio compensatore sarebbe stato messo in comunicazione con ciascun palloncino sia per mandargli del gas sia per togliergliene, il che avrebbe avuto come risultato di mantenere uniforme la pressione interna.

Del resto, anche ammettendo che con uno di questi sistemi si possa assicurare l'equilibrio verticale dell'aeronave, il problema di un viaggio aereo transatlantico rimane tutt'altro che risolto. Il barone d'Orcy constata anzitutto che i dirigibili attuali sono

in grado di avere una velocità propria sufficiente per lottare contro la maggior parte dei venti contrari. Una quindicina di anni fa delle aeronavi con motori non potevano superare i 16 o 17 chilometri all'ora, mentre attualmente le velocità orarie di 120 o 125 chilometri rappresentano una media quasi normale. E queste velocità danno la quasi certezza di poter avanzare, qualunque sia lo stato dell'atmosfera.

I venti e il percorso

D'altronde, il regime dei venti che regnano sull'Atlantico è oggi perfettamente conosciuto. Secondo il professore A. Lawrence Rotch vi sono due rotte possibili per la traversata aerea dall'Europa in America: una è quella che unisce Valentia, in Irlanda, con S. Saint John (Terranova) e che ha una lunghezza totale di 2897 chilometri, e l'altra che parte da Lisbona e finisce alle Piccole Antille, con una lunghezza totale di 5792 chilometri. E' assai difficile che si pensi a quest'ultima. Quanto alla prima, il suo percorso si divide in due parti quasi uguali: in una, i venti hanno una velocità da 30 a 32 chilometri all'ora, e nell'altra una velocità da 45 a 48 chilometri. Ciò significa che un dirigibile moderno non deve preoccuparsi di una tempesta eccezionale potrebbe metterlo in pericolo, trascinandolo molto lontano dalla sua strada ed esponendolo così a consumare tutte le sue riserve di combustibile.

Tenendo conto di tutti questi dati e di altri più strettamente tecnici, il barone d'Orcy così stabilisce quello che si potrebbe chiamare il bilancio del viaggio che ra stato progettato:

Il punto di partenza sarebbe stato probabilmente Gand e allora il percorso totale sarebbe stato di 5120 chilometri circa. Quanto al peso totale da trasportare, oltre quello dell'aeronave, dei motori e dell'attrezzamento, si può valutarlo in 21 tonnellate da ripartirsi come segue: 1250 chilogrammi per l'equipaggio, composto di un capitano, due tenenti, un ingegnere, quattro piloti e 7 meccanici; 19.500 chilogrammi per il combustibile necessario per 52 ore di traversata; 250 chilogrammi di provviste. Queste sarebbero le cifre ammesse dal conte Zeppelin e dai suoi collaboratori. Bisogna notare che in esse non si tiene conto del peso della zavorra e che il progetto non accennava al carico da trasportare per il combustibile necessario per 52 ore di traversata. In queste condizioni una provvista di combustibile calcolata per 52 ore permette ad uno Zeppelin, che abbia una velocità possibile di 120 chilometri all'ora, un raggio d'azione di 6250 chilometri circa, e

quindi un margine da 1100 a 1200 chilometri circa, sopra un percorso di 5120 chilometri in linea retta. Secondo lo studioso americano, questo margine di un quinto non sarebbe abbastanza largo per dare all'aeronave la sicurezza di compiere il viaggio felicemente. A suo parere anzi proprio da ciò potrebbe dipendere l'insuccesso della traversata.

IL RE VISITA BENITO MUSSOLINI

Giorni or sono il Re ha visitato l'ospedaletto da campo dove è ricoverato il caporal maggiore Benito Mussolini.

Avvicinatosi al letto il Re ha domandato a Benito Mussolini: — Come sta, Mussolini? — Non troppo bene, maestà.

Il capitano Piccagnoni, interrogato dal sovrano, ha aggiunto particolari precisi: la febbre si è manifestata otto giorni fa; quando sorse una complicazione infettiva nelle ferite alla gamba, la temperatura superò i quaranta gradi. L'infermo passò notti agitate in preda a delirio. Ora la febbre è diminuita a 38 gradi; le schegge sono state tutte estratte e le ferite stanno rimarginandosi. Ma Mussolini soffre molto; figurarsi che la superficie lineare di tutte le ferite che torturano il corpo di Benito Mussolini raggiunge complessivamente gli ottanta centimetri.

Le due ferite alle cosce sono così ampie che, divaricate, possono accogliere il pugno di un uomo.

Il Re ascoltava, guardando il volto del ferito.

— Deve soffrire molto lei, pur così forte, in questa dolorosa immobilità.

— E' uno strazio, ma ci vuole pazienza.

Quindi il Re, dopo aver chiesto al Mussolini i particolari del doloroso episodio, gli ha ricordato di averlo già visto sei mesi fa all'ospedale di Cividale e si è infine compiaciuto con lui per la considerazione che del Mussolini ha il suo generale.

Terminato il colloquio, il Re ha visitato gli altri feriti ricoverati nell'Ospedaletto, per ognuno dei quali ha avuto parole di conforto.

L'Ambulatorio Medico Chirurgico

di cui fa parte il Dott. TIGANI fornito di una grande macchina per raggi X e di tutto l'occorrente scientifico moderno per la diagnosi e la cura delle diverse malattie degli uomini, delle donne e dei bambini, è sito al

744 FITZWATER STREET
Philadelphia, Pa.

ZIRA
CIGARETTES
PLAIN-ENVI

Bell Phone, Walnut 64-21

ANDREA TRAVASCIO

— SALOON

Birra della Migliore Qualità

Esteso Assortimento di Vini e Liquori

Importati e Domestici

SIGARI FINISSIMI

Lunch caldo ogni giorno dalle 11 a. m. all'1 p. m.

1028 So. 9th Street Philadelphia, Pa.

LOGGIA ROMA INTANGIBILE N. 49

Ordine Indipendente Figli d'Italia

Sedute ordinarie alla terza domenica di ogni mese — Sala Turchi, 809 So. 11th Street.

GROSSERIA ITALIANA
TOBIA OLIVASTRI
64th & Callowhill Sts. W. Philadelphia, Pa.
Noi vendiamo generi domestici ed importati delle migliori marche
Prosciutti, Salami, Formaggi, Olio d'Oliva, Ricotte salate, Caciocavalli e Provoloni
Prezzi da non temere concorrenza

GUIDO D'AMBROSIO

General Merchandise

331 No. 64th Street W. Philadelphia, Pa.

I nostri articoli sono sempre garentiti di prima qualità, mentre pratichiamo prezzi veramente bassi

AVANTI MACARONI BRAND

La migliore esistente nel mercato

G. LOMBARDO

321 Catharine Street Philadelphia, Pa.

Agenzia Commerciale Messina

AGENZIA DEL GRAN SASSO

G. DE ANTONIIS

1004 Christian Street Philadelphia, Pa.

Agente dell'American Express Co.

Vaglia Postali e Telegrafici - Atti Notarili

Biglietti d'Imbarco con tutte le linee di Navigazione

DR. OTTAVIO MONTICELLI

9th & Washington Ave. Philadelphia, Pa.

GIANNONE'S HOTEL & RESTAURANT

S. W. Cor. 8th & Fitzwater Streets
Philadelphia, Pa.

Cucina prettamente Italiana - Sale per Banchetti e per convegni privati e famigliari
— Servizio soddisfacente —

Fra tutte le marche di vino "Chianti" preferite sempre quella "Mirafiori". E'

la migliore fra tutte

In vendita presso la grande Bottiglieria

JOHN DI FILIPPO

311th Street Philadelphia, Pa.

Vino Gragnano

Schemm's & Tannhaeuser Beers

**Philadelphia Macaroni
Factory**

11th & Catharine St. Philadelphia, Pa.

Produzione di paste alimentari di pura semola

Real Estate Steamship Agent

ANGELO CUSANO

Compra, vende ed affitta Case per conto di terzi — Procura denaro per prima e seconda ipoteca — Assicura proprietà, Forniture, Vettrine, ecc. — Redige qualsiasi atto Notarile — Cura cause civili e penali.

ORDERS TAKEN FOR COAL

on cash or at easy payments

1610 So. 17th St.

Philadelphia, Pa.

Fate una visita al

BAR SALVATORE SANSONO

1520 Passyunk Ave. Philadelphia, Pa.

Sarete serviti meglio di qualsiasi altro posto Vini, Birre e Liquori delle migliori qualità Il Bar Sansò viene da tutti chiamato "Il Ritrovo dei Buoni Amici"

GRANDE LIBRERIA E CARTOLERIA GIUSEPPE MASI

Agenzia Giornalistica — Legatoria — Calendari — Cartoline Illustrate

Vendita all'ingrosso ed al minuto — Grande sconto ai rivenditori — Si spedisce Catalogo gratis dietro invio di 10c. per spese post. 827 Christian St. Philadelphia, Pa.

BANCA TOCCI

89 Park Street

New York, N. Y.

L. SCARICAMAZZA

MERCANTE SARTEO

1151 So. 11th Street

Philadelphia, Pa.

AGOSTINO CORLETO

Agente Generale delle Compagnie di Navigazione "Fabre" Line and Anchor Line Vapori celerissimi — Eccellenti comodità a bordo — Prezzi bassi e servizio esatto

Vaglia Postali e Telegrafici - Atti Notarili 900 So. 8th Street 800 Christian St. Philadelphia, Pa.

Bell Phone, Dickinson 1136

FIRE AND TITLE INSURANCE

Mortgages Negotiated

THOMAS DESCANO

REAL ESTATE BROKER

1444 So. 16th Street

Philadelphia, Pa.

Rents and Interest Collected - Conveyancing

Aperto tutte le sere fino alle 9