

# II DIRIGIBILE

di Luciano Salari

Il **dirigibile** o **aeronave** è ogni aerostato la cui direzione possa essere controllata mediante comandi aerodinamici e/o propulsivi. Il primo dirigibile fu costruito nel 1852.

I dirigibili vennero inventati dai francesi nel 1850, sostituendo a poco a poco le mongolfiere. Nel 1900 il tedesco Ferdinand von Zeppelin inventò il dirigibile ad armatura rigida, che sostituì gli antichi palloni aerostatici a zavorra. Precursori degli odierni aeroplani, furono protagonisti di eventi spiacevoli: non sono infatti mancati gli incidenti.

La loro carriera commerciale fu molto breve, dal 1929 al 1937. I modelli più famosi erano gli Zeppelin: il primo della serie, il *Graf Zeppelin*, collegava l'Europa e gli Stati Uniti in cinque giorni alla velocità di 100 km/h. Il *Superzeppelin*, che collegava Francoforte a Rio de Janeiro in quattro giorni, era lungo 245 metri ed era dotato di cinque motori ed ai suoi passeggeri vennero riservate una serie di strutture di lusso, tra cui cabine individuali, salotti per fumatori e un ponte-passeggiata.



Ungheria (1981) 1 e 3 Fiorini

Tuttavia, malgrado il loro involucro rigido, i dirigibili erano vulnerabili (soprattutto in condizioni atmosferiche critiche). Così, con l'aumentare dei dirigibili in servizio, di pari passo vennero gli incidenti: caddero in mare tre grossi aerostati inglesi e lo stesso accadde al gigante della US Navy Akron. La battuta d'arresto definitiva alla costruzione e messa in servizio dei dirigibili da trasporto di linea avvenne così il 6 maggio 1937 con la tragedia dell'Hindenburg su Lakehurst, in fase di atterraggio alla sua ventunesima traversata. Negli anni 1930 all'incirca 52000 furono i passeggeri trasportati nei regolari servizi di linea.

Ciò nonostante le innovazioni tecnologiche e la recente attenzione alle esigenze dell'ambientalismo non hanno del tutto soppiantato l'utilizzo e la ricerca nel campo, anche in ambito militare. Ad esempio, pur se non arrivato alla fase conclusiva, il Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti d'America ha promosso lo sviluppo del Sentinel 5000.

In ogni caso, date le particolari caratteristiche del mezzo aereo, sono ancora diversi i dirigibili utilizzati in campo civile, come supporto pubblicitario, stabile piattaforma per riprese aeree e anche come mezzo di trasporto turistico. Un esempio ne è lo Zeppelin NT 07, operativo dal 1997.



Ungheria (1948) 6 Fiorini

David Schwarz e Ferdinand von Zeppelin

**Brevi cenni di fisica.** Per il famoso principio di Archimede, ogni corpo immerso in un fluido riceve una spinta verso l'alto pari al peso del volume di fluido spostato. È ovvio che il dirigibile, volando immerso in quella miscela di gas chiamata aria che avvolge la Terra, avrà una spinta ascensionale (P) pari al peso dell'aria che occupa il suo volume (V) meno il peso della sua struttura (Q) e del gas che lo riempie. Siccome l'aria al livello del mare pesa poco più di 1 kg/m<sup>3</sup>, occorrono grandi volumi di gas leggeri per sollevare anche solo pesi modesti.

Esistono tre tipi differenti di dirigibile: il dirigibile rigido, il dirigibile semirigido e il dirigibile floscio o Blimp.

**Dirigibile rigido.** È caratterizzato da un'intelaiatura interna in materiale idoneo (alluminio), che ne determina la forma, generalmente a sigaro. Numerose celle, riempite di gas più leggeri dell'aria (generalmente elio, in passato anche idrogeno, non più usato per la sua elevata infiammabilità), permettono il sollevamento del mezzo.

L'ungherese David Schwarz (Zalaegerszeg, 20 dicembre 1852 - Vienna, 13 gennaio 1897) è stato un inventore e pioniere dell'aviazione ungherese a cui si deve la progettazione del primo dirigibile rigido governabile ed il primo dotato di uno scafo esterno interamente in metallo.

Il generale e progettista di dirigibili tedesco conte Ferdinand Adolf Heinrich August Graf von Zeppelin (Costanza, 8 luglio 1838 - Berlino, 8 marzo 1917) ne acquistò i disegni per concretizzarne la costruzione ma Schwarz non fece in tempo ad assistere all'ascensione del suo dirigibile morendo poco prima dell'evento.

Erano di questo tipo quindi i famosi Zeppelin del conte Ferdinand von Zeppelin. Dopo il famoso incidente avvenuto a Lakehurst (New Jersey), nel 1937, al dirigibile "LZ 129 Hindenburg", tale mezzo cadde in disuso. Un dirigibile particolare è l'AEREON III, costituito da tre scafi sigariformi connessi tra loro longitudinalmente.



Sottobicchiere "GRAF ZEPPELIN" (1929)



Germania (1930) 25 reichspfennig "Graf Zeppelin"

Germania (1936) 50 reichspfennig "Hindenburg LZ 129"

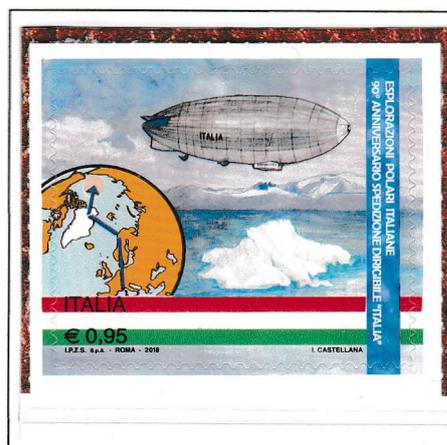
**Dirigibile semirigido.** È caratterizzato invece da un'unica travatura reticolare di chiglia, alla quale è fissato longitudinalmente il pallone vero e proprio. Una valvola a prua permette di regolare la quantità d'aria per il gonfiaggio di un grosso pallonetto al fine di equilibrarne l'assetto durante il volo. Famosi dirigibili semirigidi del passato sono quelli progettati dal generale Umberto Nobile: il NORGE, primo aerostato a raggiungere il Polo Nord, e l'ITALIA.



Sottobicchiere "NORGE" (1926)



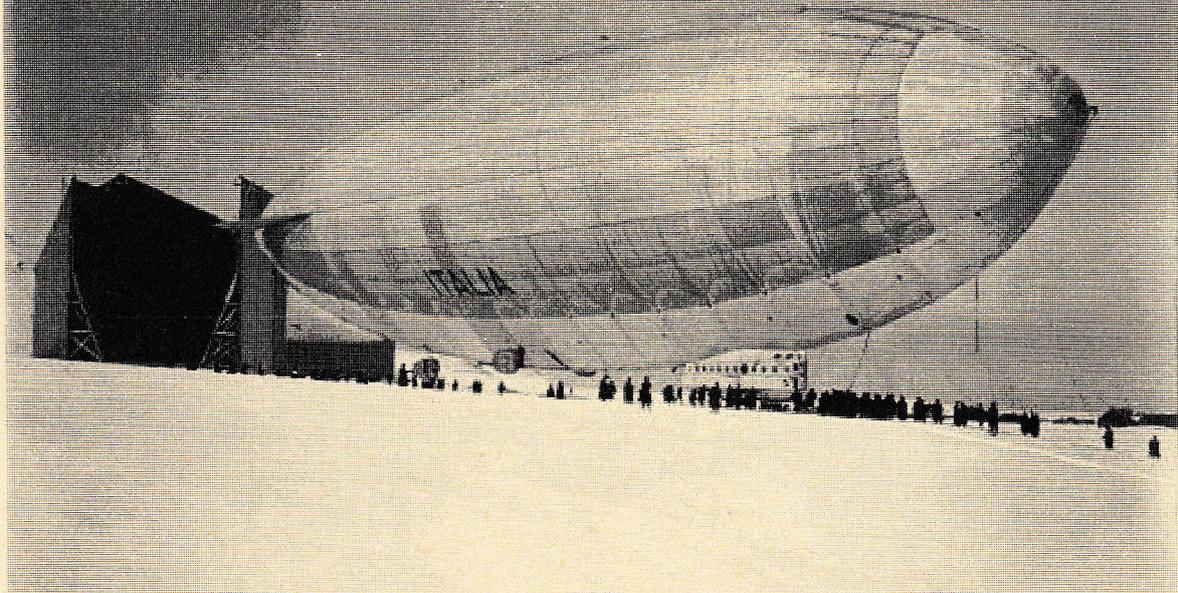
Ungheria (1948) 12 Fiorini  
Roald Engelbregt Gravning Amundsen



Italia (2018) € 0,95  
Dirigibile ITALIA

Il primo dirigibile spagnolo, "España", fu costruito nel 1905 sotto la direzione dell'ingegnere Leonardo Torres y Quevedo. Grazie alla collaborazione tra Torres e la Compagnia francese Astra vennero costruiti i dirigibili noti come Astra-Torres, impiegati durante la Prima Guerra Mondiale dall'esercito francese e dall'esercito britannico.

F.C.D. 16487



*Spedizione Polare 1928 - Baia del Re - Partenza del Dirigibile "Italia"*

Il dirigibile ITALIA di Umberto Nobile - Annullo figurato Lauro (AV) 24-05-1998  
"70° anniversario spedizione polare del dirigibile ITALIA"



**Dirigibile floscio o Blimp.** Non è altro che un pallone di forma idonea, contenente gas ad una certa pressione, al quale è fissata la navicella, unica parte abitata del mezzo. Alcuni pallonetti ad aria, in genere a poppa e a prua, consentono un controllo accurato del beccheggio. Sono di questo tipo i moderni dirigibili commerciali e pubblicitari, usati ad esempio dalla Goodyear Tire & Rubber Company. Nella stessa categoria vengono classificati i dirigibili ad aria calda che oggi, con l'avvento di nuovi tessuti più resistenti e la nuova tecnologia possono arrivare ad un'ottima pressurizzazione interna. Questo fatto ne ha aumentato l'utilizzo in pubblicità.



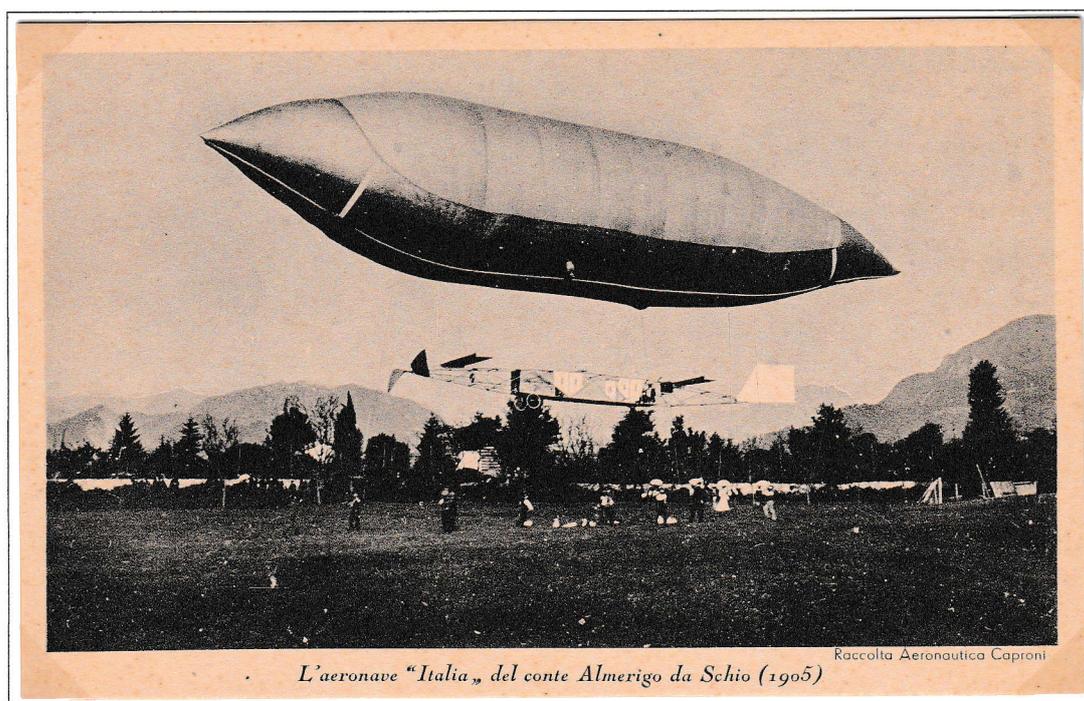
Annullo figurato Firenze 19-04-1997 "Il dirigibile nel trasporto postale"



Dirigibile "commerciale"

**L'Aeronave Italia o Dirigibile Italia** è stato il primo dirigibile italiano. Progettato e costruito dal conte Almerico da Schio, si alzò in volo il 17 giugno 1905 dalla città di Schio (Vicenza).

Almerico da Schio (Costanza 1836 - Vicenza 1930) avvocato, astronomo, scienziato e pioniere dell'aeronautica, cominciò ad interessarsi ai problemi dell'aeronautica a partire dal 1884, quando fu invitato ad esprimere un parere sul progetto di aeronave progettata da Pasquale Cordenons. A quel tempo l'interesse per la tecnica aeronautica in Italia era scarso, quindi Almerico seguiva da vicino tutto ciò che avveniva all'estero nel campo dell'aerodinamica e della costruzione di aeromobili, che si basava quasi completamente sulla realizzazione di palloni aerostatici. Poiché quindi non era possibile trovare officine meccaniche adeguate ai suoi scopi, dovette ottenere la quasi totalità degli elementi necessari all'estero. Acquistò in Francia il motore, che doveva essere leggero e potente. All'Officina Militare della Brigata Specialisti del Genio affidò la costruzione dell'involucro del pallone, mentre ricorse ad un meccanico di Schio per la costruzione delle parti meccaniche.



L'aeronave "ITALIA" del conte Almerico da Schio (1905)



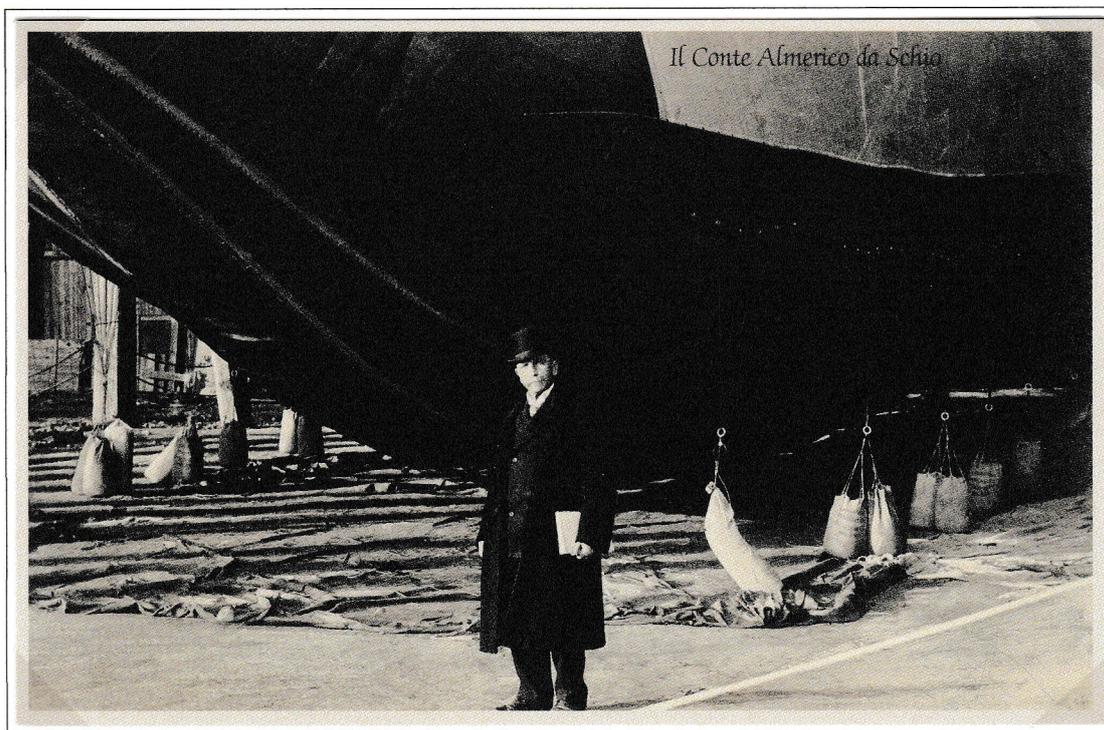
Francobollo Italia 2005 € 3,00

"Centenario del volo del primo dirigibile italiano"

### **CARATTERISTICHE Aeronave "ITALIA"**

Lunghezza	37,78 m	Volume	902,9 m <sup>3</sup>
Peso a vuoto	785 kg	Gas	Idrogeno
Motore	Buchet da 12 cavalli		

L'impresa richiedeva però lauti investimenti e molti fondi. Questo problema fu risolto da Almerico da Schio con la creazione di una *Associazione in partecipazione per la costruzione e l'eventuale esercizio della prima aeronave*, convertita nel 1901 in una *Società per la costruzione e l'esercizio della prima aeronave* con capitale di 100.000 lire, finanziata con fondi propri e con quelli degli oltre 300 soci partecipanti all'impresa. Vi parteciparono inoltre la Regina Margherita con un contributo di 3.000 lire ed i Ministeri del Commercio, dell'Industria e della Guerra, con un finanziamento di 1.600 lire, il Ministero della Guerra concorse inoltre alla realizzazione delle apparecchiature necessaria per la produzione di idrogeno. In totale l'impresa costò 170.000 lire.



Il Conte Almerico da Schio

Il conte Almerico da Schio



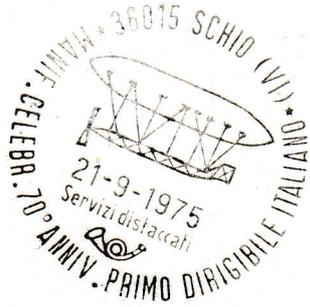
Annullo "primo giorno emissione" Schio (VI) 17-06-2005

"Centenario del volo del primo dirigibile italiano del conte Almerico da Schio"

1905 - SCHIO - 1975

70° ANNIVERSARIO DEL VOLO  
DEL PRIMO DIRIGIBILE ITALIANO  
L'AERONAVE «ITALIA»  
di Almerico da Schio

7ª MOSTRA FILATELICA SOLEDENSE  
SCHIO, 20-28 Settembre 1975



CIRCOLO FILATELICO SOLEDENSE



Nº 902

tipolito claudio menin - schio

Annullo figurato Schio (VI) 21-09-1975  
"70° anniversario del primo dirigibile italiano"

14/2  
CARTOLINA POSTALE A TARIFFA RIDOTTA

NOME E INDIRIZZO  
DEL MITTENTE

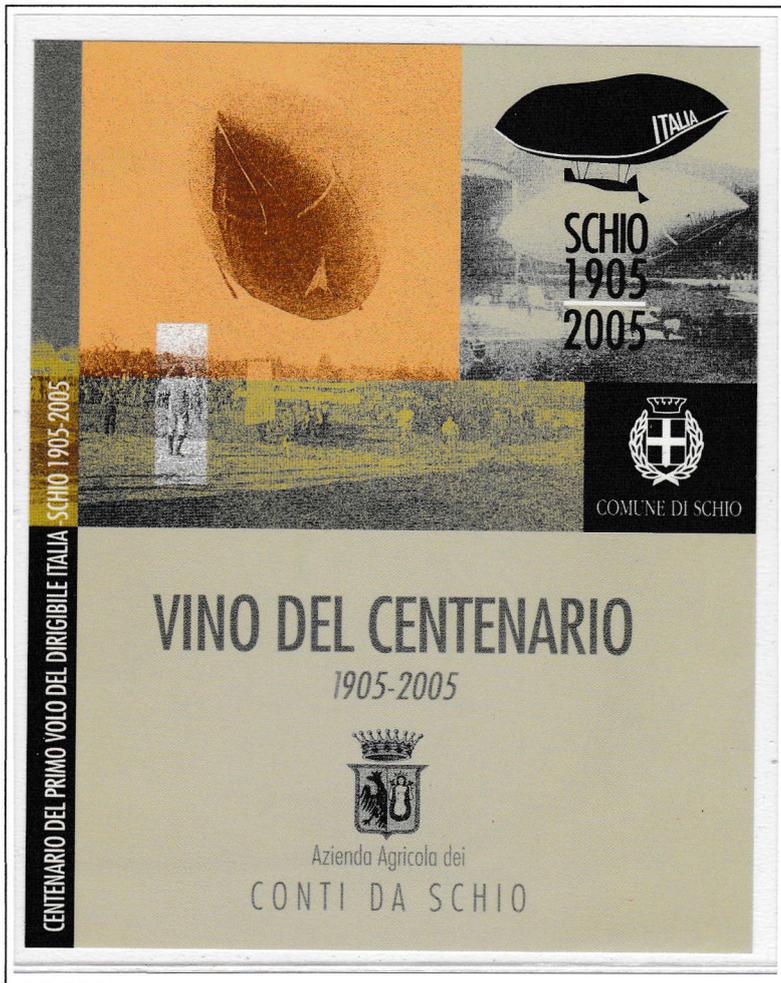


Ettore ALICE  
c/o Sidermar SpA  
cas. post. 1839

16100 GENOVA

STAMPE

Nonostante innumerevoli fallimenti, Almerico Da Schio continuò nell'impresa modificandone i progetti finché, dopo aver risolto molti problemi di natura tecnica e finanziaria, nel 1905 riuscì ad effettuare il primo volo: l'aeronave *Italia* era il dirigibile più avanzato mai realizzato sino a quel momento.



Etichette "Vino del Centenario CABERNET FRANC 2003" (Azienda Agricola dei Conti da Schio)

L'impresa venne anticipata da un biglietto inviato il 5 giugno a tutti i soci dell'impresa dove veniva annunciato l'imminente evento, che sarebbe stato effettuato entro il mese. Effettivamente il 17 giugno 1905 l'aeronave *Italia*, partendo dall'hangar appositamente costruito presso una fattoria in località Causa di Schio, effettuava il primo volo, ancorata al suolo mediante una fune; il 21 dello stesso mese venne eseguito il primo volo libero sul quale Almerico da Schio scrisse: "...l'aeronave partiva libera in direzione sud sud-ovest. Salita di circa 400 metri si dimostrava ubbidiente alla mano del pilota e descrisse sui tetti di Schio numerose volute in tutti i sensi...". Altri voli furono eseguiti il 27, 28 giugno, il 1° luglio (alla presenza della Regina Margherita, in visita a Schio per assistere ai voli del dirigibile) e ancora il 3 e 4 luglio. Il pilota di questi primi voli fu Ettore Cianetti, della Brigata Specialisti del Genio di Roma.



Tessera telefonica Italia (2005) € 2,50

**1905 - 1985**  
80° anniversario 1° volo Aeronave «ITALIA»  
di Americo da Schio



**N° 169**  
**XI MOSTRA FILATELICA SCLEDENSE**  
**di AEROFILATELIA**  
*Schio, 1-2 giugno 1985*



**CIRCOLO FILATELICO SCLEDENSE**

Annullo figurato Schio (VI) 1-06-1985  
“80° anniversario del primo volo aeronave Italia”

SCHIO, 27 novembre - 5 dicembre 2004  
**XXV MOSTRA FILATELICA SCLEDENSE**  
VERSO IL CENTENARIO DEL PRIMO VOLO  
DELLA PRIMA AERONAVE ITALIANA (17 giugno 2005)



**N° 259**

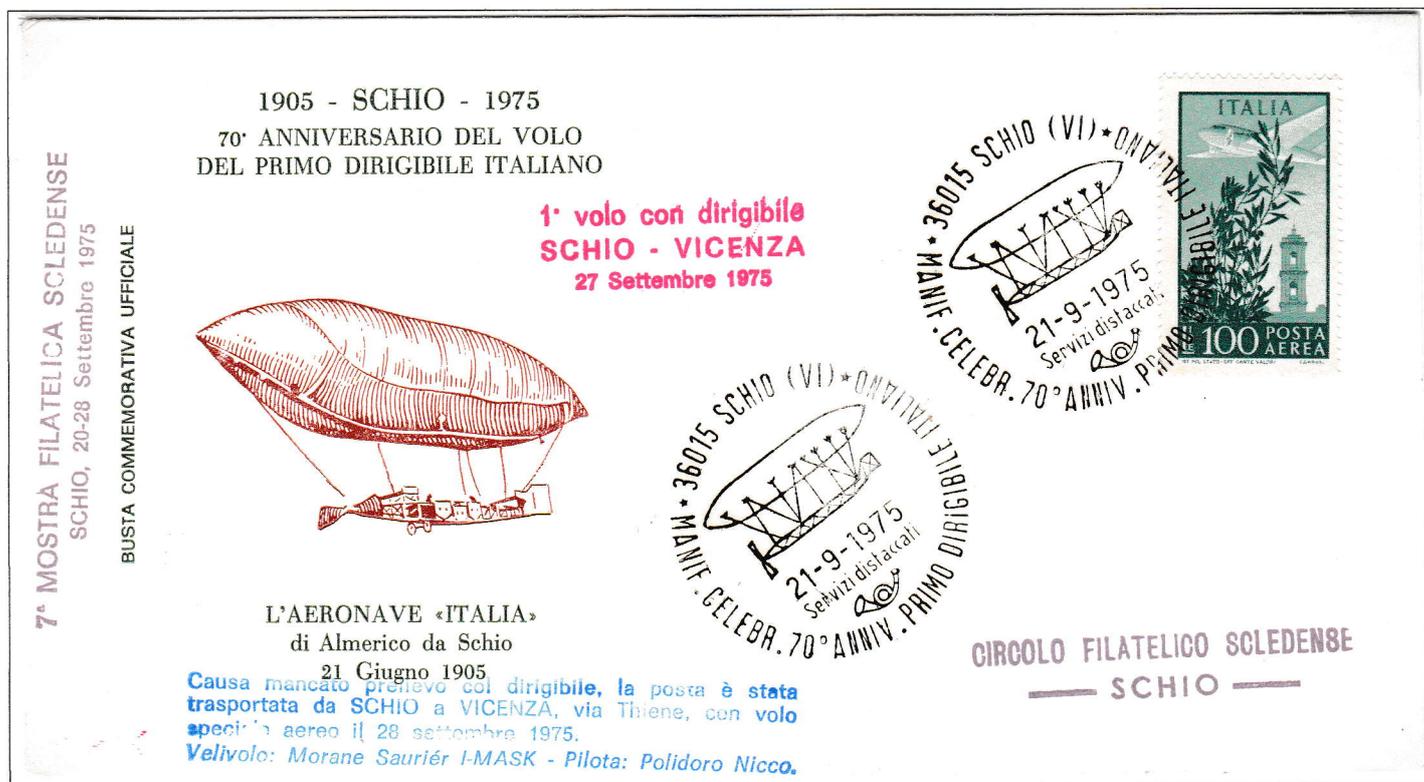
L'aeronave **ITALIA** di Almerico da Schio agli ormeggi nei pressi dell'incrocio tra le attuali Vie dei Boldù e dei Nogarola a Schio.



**CIRCOLO FILATELICO SCLEDENSE - STAMPA: TIP. MENIN, SCHIO**

Annullo figurato Schio (VI) 28-11-2004  
“L'Italia di Almerico da Schio – La prima aeronave italiana”

L'*Italia* presentava un involucro senza struttura interna di irrigidimento, lungo poco meno di 38 metri, appuntito a poppa e a prua che conteneva 1208 metri cubi di idrogeno. La navicella era lunga circa 17 metri ed era raccordata con corde in seta all'involucro mediante una gualdrappa che avvolgeva la parte superiore dell'involucro stesso. A prua era collocata l'elica (a due pale e dal diametro di 2,8 metri) e il motore (un Buchet da 12 cavalli), mentre a poppa era installato il timone di direzione. L'*Italia* presentava innumerevoli innovazioni tecnologiche poi brevettate da Almerico da Schio, come ad esempio una fascia elastica di gomma per permettere di aumentare il volume dell'involucro e di renderlo indeformabile al variare della quota di volo e della temperatura. Oppure gli *aeroplani* (chiamati anche *timoni di profondità*), siti in prua e in poppa della navicella, costituiti da superfici dal profilo arcuato ad inclinazione variabile rispetto alla linea di volo, che permettevano di dare maggiore stabilità e governabilità al dirigibile.



Dispaccio " con dirigibile" Schio (VI) - Vicenza (per problemi tecnici effettuato con aereo il 28-09-1975)  
Annullo figurato Schio (VI) 21-09-1975 "70° anniversario del primo dirigibile italiano"

Successivamente ai primi voli, l'*Italia* venne equipaggiata con un nuovo motore italiano di maggior potenza, vennero realizzate alcune modifiche progettuali e continuò a volare fino al 1909, quando durante un violento atterraggio subì danni irreparabili.

La Società per la costruzione e l'esercizio della prima aeronave venne messa in liquidazione nel maggio 1909. L'idea di realizzare una "Italia bis" venne accantonata per vari fattori: i gravosi costi dell'operazione, il mutato clima politico europeo, la consapevolezza che il futuro del volo sarebbe stato dell'aeroplano e non del dirigibile.



Chiudilettera "Centenario del primo dirigibile italiano"

Schio, 17-19 giugno 2005

XXVI MOSTRA FILATELICA a cura del Circolo Filatelico Scledense e III MOSTRA SOCIALE del Lions Club Filatelico Italiano in collaborazione con il LIONS CLUB SCHIO, per il Centenario del primo volo del dirigibile ITALIA di Almerico da Schio.



XACUS® *camiceria*

CENTENARIO DEL VOLO DEL PRIMO DIRIGIBILE ITALIANO



Grafiche Marcolin Schio

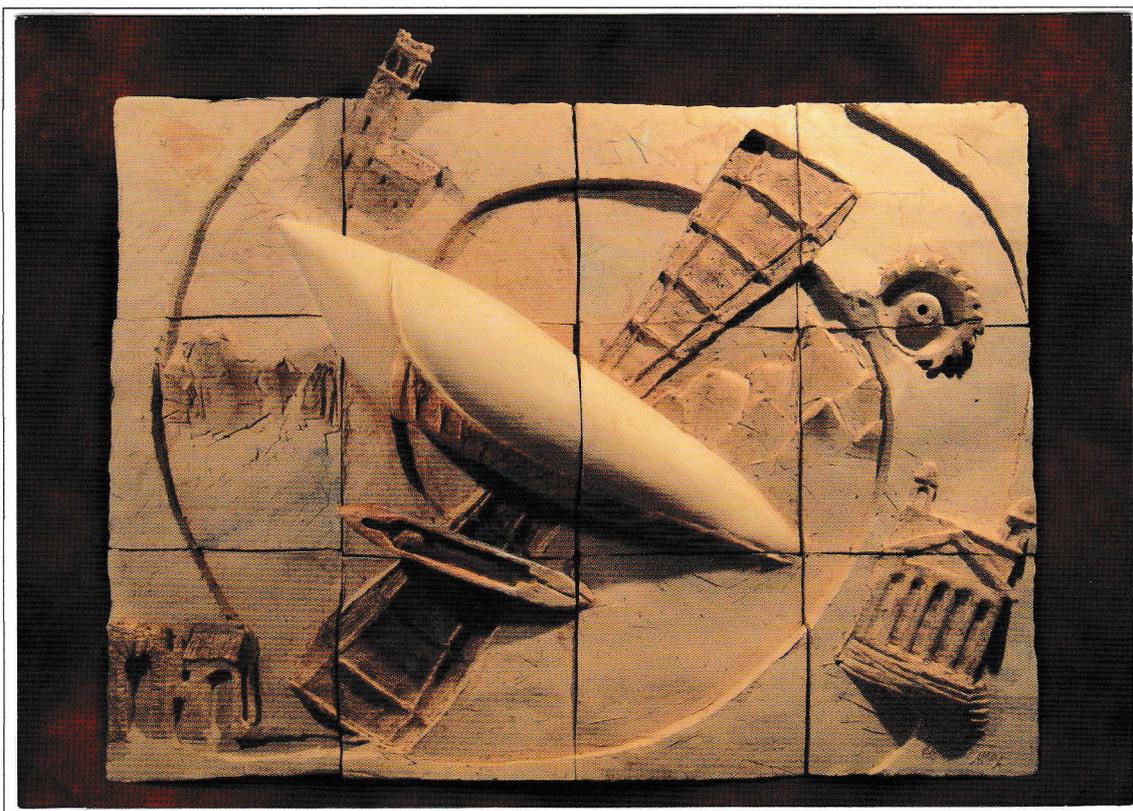
Annullo "primo giorno emissione" Schio (VI) 17-06-2005

"Centenario del volo del primo dirigibile italiano del conte Almerico da Schio"



Annullo figurato Schio (VI) 17-06-2005

"Centenario del volo del primo dirigibile italiano del conte Almerico da Schio"



Altorilievo in formelle di terracotta (giugno2005) - Opera collettiva del Gruppo Artisti Scledensi  
 Annullo "primo giorno emissione" Schio (VI) 18-06-2005  
 "Centenario del volo del primo dirigibile italiano del conte Almerico da Schio"

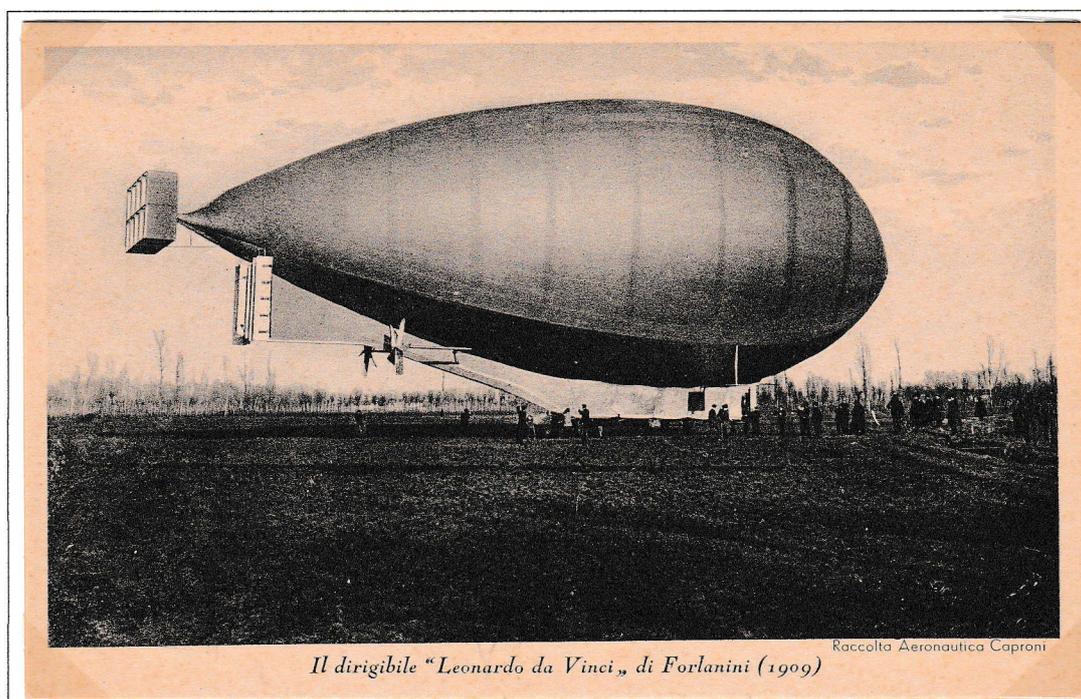




Tecnica mista su tela (giugno2005) - Opera collettiva del Gruppo Artisti Scledensi  
 Annullo "primo giorno emissione" Schio (VI) 19-06-2005  
 "Centenario del volo del primo dirigibile italiano del conte Almerico da Schio"



Con l'accezione generica di **dirigibile Forlanini**, si indica la piccola serie di aeronavi semirigide sviluppate dal pioniere dell'Aeronautica l'italiano Enrico Forlanini (Milano 1848 - 1930), nel periodo che va dai primi anni del Novecento fino ai primi anni trenta. Queste aeronavi, assieme ai dirigibili tedeschi della Groß-Basenach, furono le prime a presentare la navicella di comando solidale con l'involucro per ridurre la resistenza aerodinamica. Inoltre nel suo ultimo progetto, l'*Omnia Dir* che volò postumo nel 1931, Forlanini realizzò il primo utilizzo pratico di getti d'aria compressa per il controllo direzionale di un aeromobile.



Il dirigibile "Leonardo da Vinci" di Forlanini (1909)

### **CARATTERISTICHE dirigibile "LEONARDO DA VINCI"**

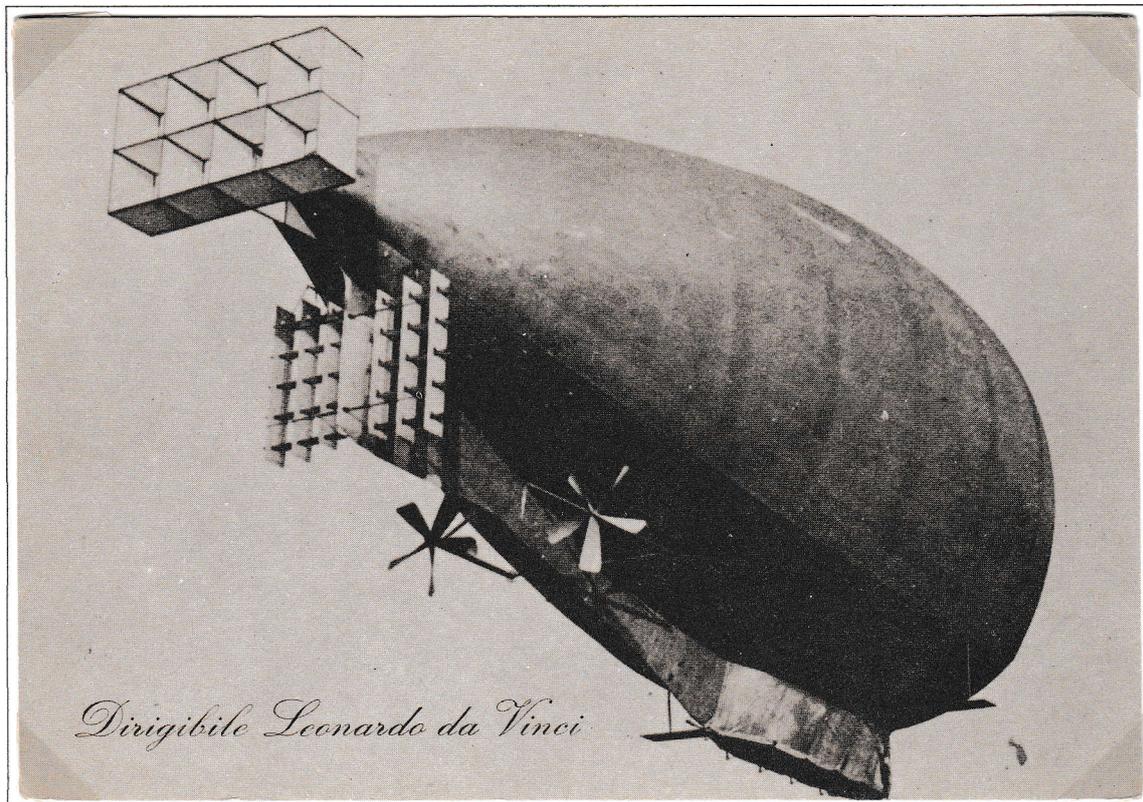
Lunghezza	40,00 m	Volume	3.265 m <sup>3</sup>
Motore	1 Antoinette da 40 CV	Velocità max	52 km/h

La costruzione del primo dirigibile di Forlanini l'**F1-Leonardo da Vinci** iniziò nel 1900, con la collaborazione di Cesare dal Fabbro. L'aeronave era di tipo semirigido, la struttura che caratterizzerà poi tutti i dirigibili di realizzazione italiana. Sebbene la costruzione del dirigibile iniziasse nel 1900, questo compirà il suo primo volo il 2 luglio del 1909, poco meno di un anno dopo il primo volo del dirigibile semirigido N.1 di Gaetano Arturo Crocco, a cui quindi andò il primato di primo semirigido italiano. Altra intuizione di Forlanini, che venne subito applicata era l'adozione della gondola di comando solidale con l'involucro, in modo da ridurre la resistenza aerodinamica. In questo, l'ingegnere italiano, era nettamente in anticipo sui tempi. In linea con l'epoca era invece il complesso sistema di impennaggi con un gruppo multiplano a poppa seguito da uno triplano in coda. I piani di coda multiplani caratterizzano tutti i dirigibili di Forlanini, con l'esclusione dell'*Omnia Dir*.

La costruzione dell'aeronave fu rallentata dalle necessità di dover effettuare studi preliminari, che dai costi crescenti (Forlanini era l'unico finanziatore) ed in particolare dalla difficoltà di trovare motori adatti, problema che afflisse Almerico da Schio, costruttore del primo dirigibile italiano. In una prima fase Forlanini studiò la possibilità di impiegare motori a vapore, tecnologia che aveva già impiegato con successo nei suoi primi modelli di elicottero. Nel 1907 optò per un motore a combustione interna Antoinette che modificò per meglio adattarlo alle esigenze del dirigibile.

Nel 1908 il dirigibile era ormai pronto, ma dopo un primo gonfiaggio, emerse che l'allungarsi dei tempi di sviluppo aveva compromesso l'affidabilità del diaframma interno dell'involucro, che fu quindi necessario sostituire.

Il primo volo del 22 luglio 1909 fu assai breve, per colpa di una valvola mal funzionante, che costrinse ad un rapido atterraggio. Il breve volo consentì comunque di individuare alcuni difetti, che vennero risolti prima del successivo gonfiaggio e del suo secondo "primo volo", il 27 novembre dello stesso anno. Pilota era Cesare dal Fabbro, tenente del Genio e collaboratore di Forlanini nella realizzazione dell'aeronave.



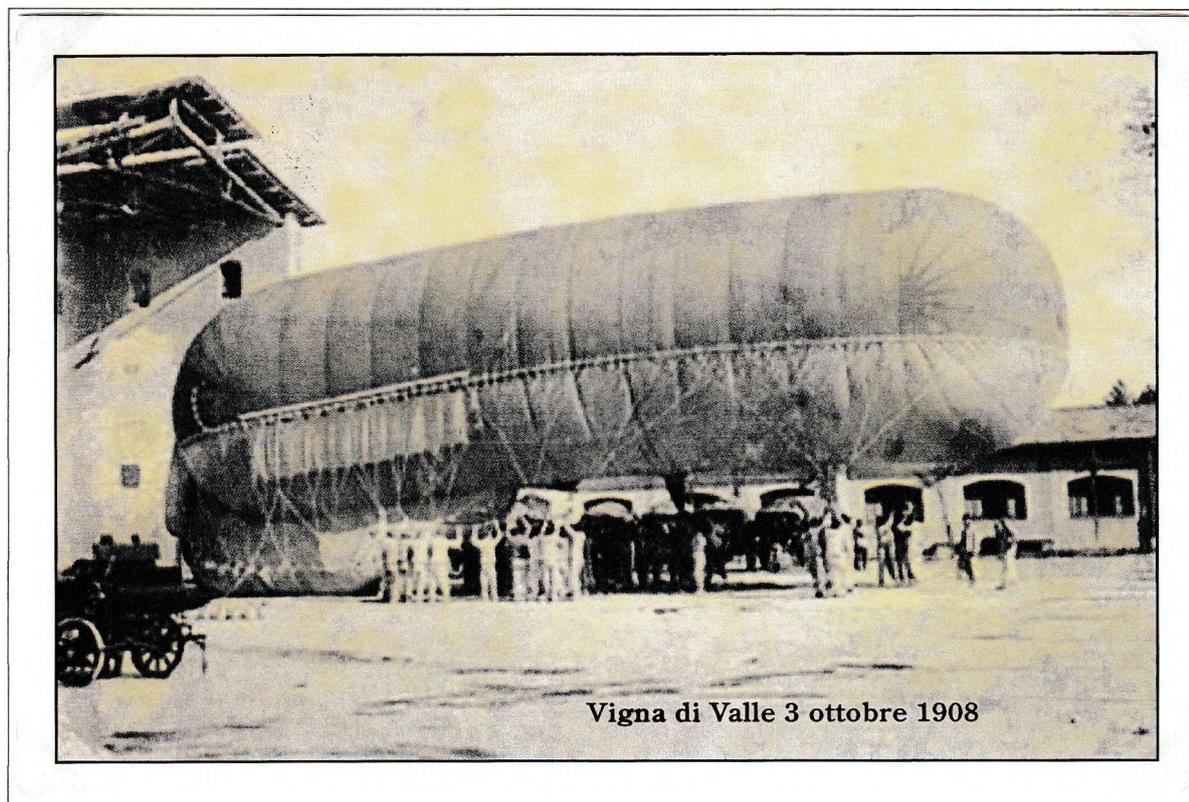
Il dirigibile "Leonardo da Vinci" di Enrico Forlanini



Annullo figurato Milano 1-11-1980 "Convegno Borsa Filatelica Nazionale"

I dirigibili, che avevano definitivamente mandato in pensione le vecchie mongolfiere, potevano rappresentare il futuro dell'aviazione? La famiglia Zeppelin ne era convinta, avendo brevettato e prodotto i dirigibili rigidi, i veri antenati degli aerei.

La prima risposta mondiale a questo interrogativo venne data nel 1908 in Italia, a nord di Roma ed in particolare sulle sponde del Lago di Bracciano, in località Vigna di Valle. Proprio in quell'anno, infatti, venne costruito il primo dirigibile militare italiano. La notizia finì sulle prime pagine di molte testate giornalistiche italiane ed internazionali: l'evento era sensazionale, di quelli che oggi rientrerebbero nella categoria Breaking news.



Il dirigibile "N1" (1908)

### **CARATTERISTICHE dirigibile "N1"**

Lunghezza	63,00 m	Volume	3.000 m <sup>3</sup>
Motore	di un'automobile	Velocità max	45 km/h

I lavori iniziarono nel 1903 quando Gaetano Arturo Crocco, dopo avere pubblicato il suo primo lavoro sulla stabilità dei mezzi aerei (pubblicazione fatta prima dello storico volo dei fratelli Wright), incontrò Maurizio Mario Moris, colui che da molti viene ritenuto il papà dell'aviazione italiana e che gli permise di ottenere concretamente i fondi per il suo progetto di costruzione di un dirigibile che fosse più agile e meno pesante di quello costruito in Germania dai fratelli Zeppelin.

Insieme al Capitano del Genio Ottavio Ricaldoni venne acquistato il terreno dove nel 1906 venne costruito l'hangar che doveva ospitare la costruzione del dirigibile fatta nel più assoluto segreto, motivo per cui si scelse proprio la località di Vigna di Valle, lontana da qualsiasi sospetto. Attorno all'hangar numerose capanne che ospitavano il personale ed i materiali necessari al completamento del progetto.

Dopo due anni di cantiere, il dirigibile, battezzato "N1", fu finalmente completato e decollò il 3 ottobre 1908, pilotato da chi l'aveva progettato, per un volo brevissimo che non arrivò neanche a Bracciano ma che permise di valutare le operazioni di decollo ed atterraggio.

Lo stesso Crocco scrisse *“Fu un timido volo di una decina di chilometri; e fu piuttosto un battesimo dei suoi due piloti, capitani Crocco e Ricaldoni, inesperti ancora nelle vie dell’atmosfera”*.

Il dirigibile N1, di tipologia semirigida, era lungo 63 metri e diametro massimo di 10 con un volume interno di circa 3000 metri cubi. La navicella era collegata con dei cavi ed il tutto era spinto da...il motore di un’automobile!

Ebbene sì, era proprio il motore di un’auto a spingere il primo dirigibile militare italiano e la notizia incuriosì già all’epoca tanto che un giornalista de Il Messaggero chiese a Moris il perché di questa scelta e lui con una sincerità disarmante rispose *“Per ora, non ne abbiamo altri”*. Ma nonostante questo, il progetto era complesso e ricco di dettagli: per esempio l’involucro del dirigibile era di seta ricoperta da vernice all’alluminio per riflettere i raggi solari ed evitare di sottoporre l’idrogeno a pericolosi sbalzi termici.



**“70° anniversario primo volo dirigibile militare N1”**

**Annuli figurati Aeroporto Vigna di Valle e Anguillara Sabazia (RM) 3-10-1978**

Ma un dirigibile non è proprio un oggetto che può essere facilmente nascosto ed allora ad ogni prova di volo chi scrutava questo gigante fluttuare nel cielo ne rimaneva letteralmente sbalordito. Sono moltissime le cartoline dei paesi intorno al lago di Bracciano che ritraggono quello che sicuramente era vissuto come un evento straordinario, tanto da diventare *“il biglietto da visita”* di piccoli paesi che in quegli anni si sono sentiti almeno per un istante protagonisti di qualcosa di importante ed unico.

La rivista *“l’illustrazione italiana”* all’epoca scrisse *“Si è tesa intorno a Vigna di Valle una rete militare al di là della quale è impossibile ad ogni borghese gettare lo sguardo; la costruzione dei nostri dirigibili è circondata da imperscrutabili mistero e si è ingiunto a pochi uomini che lavorano nella solitudine in riva al lago di tenere acqua in bocca, sotto pena di punizioni severissime”*.

Furono queste ed altre voci similari che spinsero le autorità a rompere la cortina di silenzio (ormai di fatto già infranta) e di dare ufficialità al progetto e a farlo in maniera eclatante, progettando un volo...su Roma.

Fu così che la mattina del 31 ottobre 1908, con a bordo Crocco, Ricaldoni e Contini, il dirigibile decollò dalle sponde meridionali del lago di Bracciano diretto a Roma. Tra andata e ritorno la distanza da percorrere era di circa 80 chilometri. Quando il dirigibile arrivò a Roma, ad un'altezza di circa 500 metri di quota, la popolazione lo accolse in maniera trionfalistica: applausi, grida, lanci di cappelli. Un vero e proprio evento. D'altronde quello era il primo mezzo aereo a solcare il cielo della Città Eterna.

Lo stesso Crocco, ricordando quel giorno disse: *“Non potendo veder nulla, attaccato com'ero ai timoni, non osavo girare la testa, mentre Ricaldoni e Contini, attaccati al parapetto della navicella, si godevano lo spettacolo della folla in delirio che guardava in su”*. E anche i giornali non furono da meno. Il Messaggero titolò: *“Un'altra vittoria del genio italiano”* ed un'altra testata giornalistica aggiunse: *“Da Bracciano al Quirinale in 32 minuti”*. Un vero e proprio successo che aprì la strada a nuovi “esperimenti” che portarono alla costruzione dei dirigibili 1 bis, 1 ter (che volò fino in Cirenaica) e poi ad una serie di perfezionamenti tecnici sulle vecchie “macchine”. Vigna di Valle fino alla fine degli anni '20 diventò di fatto il centro scientifico e sperimentale d'Italia, il luogo dove anche il Mondo volgeva lo sguardo. I passi avanti nella progettazione degli aerei, la tragedia del dirigibile ITALIA guidato da Umberto Nobile che si schiantò nel 1928 durante la missione di sorvolo del Polo Nord ed il diminuire degli investimenti economici, fecero però abbandonare definitivamente l'idea di costruire dirigibili sia per uso militare che civile.

## 100 ANNI 1° VOLO DIRIGIBILE MILITARE ITALIANO



**INIZIAVA  
UNA GRANDE EPOPEA  
AVIATORIA**



“Centenario primo volo dirigibile Militare Italiano N1”

Annullo figurato Bracciano (RM) 3-10-2008

La storia dell'aviazione infatti rispetto a quello che si poteva immaginare nei primi anni del 1900 ha seguito un'altra via, tanto che ora i dirigibili sono solo pezzi da museo e simboli di un passato che sembra davvero remoto. E' bello però pensare ed immaginare che ci sono stati anni in cui il futuro era in costruzione proprio dietro casa. Ed è ancora più coinvolgente da un punto di vista emotivo vedere le immagini dell'epoca che ritraggono un mondo molto diverso da quello attuale, forse molto più semplice e meno interconnesso e tecnologico ma sicuramente ancora capace di meravigliarsi per quanto l'ingegno umano era in grado di costruire.

Il dirigibile Zeppelin dal nome “**Ausonia**”, il più grande dirigibile che l’Aeronautica Italiana abbia avuto.

In origine lo Zeppelin “Ausonia” era un dirigibile tedesco di tipo militare, costruito nelle officine della Luftschiffbau Zeppelin di Friedrichshafen sul lago di Costanza. Il primo volo di questo dirigibile fu effettuato il 31 gennaio del 1917.

Era il 90° Zeppelin costruito dalla famosissima casa tedesca (numerazione LZ 90); in seguito assegnato all’esercito germanico assunse la numerazione tattica “LZ 120”.

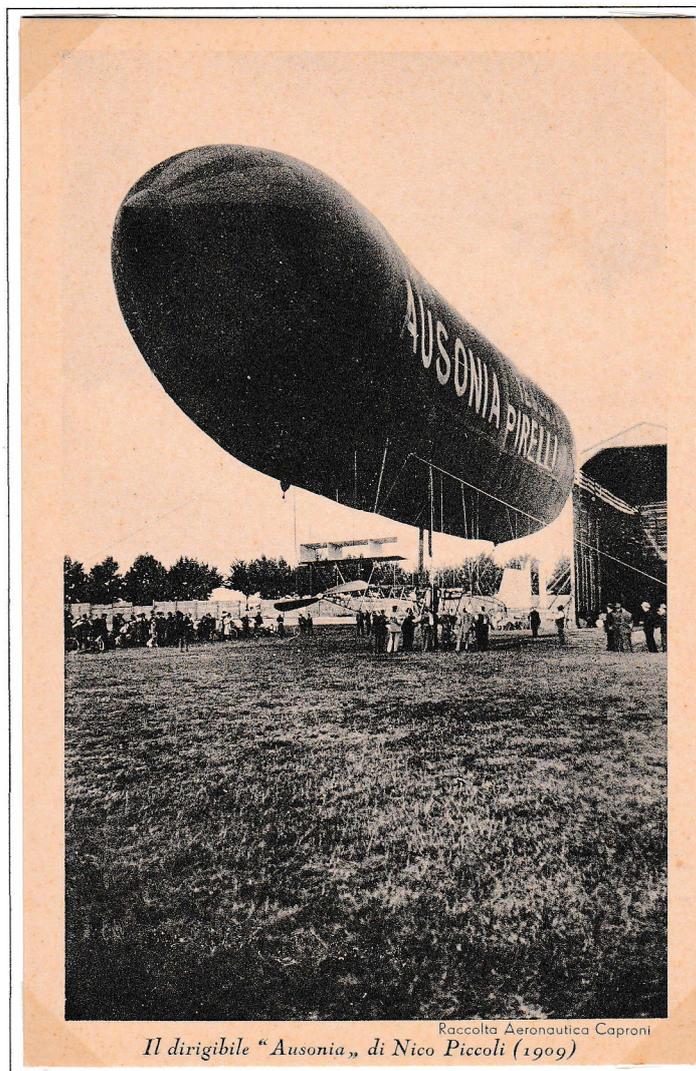
Era un dirigibile di tipo “rigido”, aveva una lunghezza di 196 metri e nella sezione mediana raggiungeva un diametro di 23,7 metri. Riempito con gas idrogeno raggiungeva una capacità complessiva di 55206 metri cubi.

Il gruppo motopropulsore era costituito da sei motori HSLu da 240 CV ciascuno, alimentati a benzina. Aveva una capacità di trasporto di 32447 Kg. Il suo equipaggio tra ufficiali, motoristi, specialisti, radiotelegrafisti, ecc... era di 23 persone.

Questo dirigibile poteva raggiungere i 5000 metri di quota ad una velocità massima di circa 100 km/h.

Durante la Prima Guerra Mondiale l’esercito tedesco lo impiegò in operazioni sul Mar Baltico, compì, fino alla fine del conflitto, 17 missioni da ricognizione, 3 missioni da bombardamento scaricando sul suolo nemico un totale di 11250 Kg di esplosivo.

Fu uno dei pochi dirigibili Zeppelin a restare integro fino alla fine della guerra.



Il dirigibile “Ausonia” di Nico Piccoli (1909)

**CARATTERISTICHE dirigibile “AUSONIA”**

Lunghezza	196,00 m	Volume	55.206 m <sup>3</sup>
Motore	6 motori HSLu da 240 CV ciascuno, alimentati a benzina		
Velocità max	100 km/h	Capacità di carico	32.447 Kg

Dopo la Prima Guerra Mondiale la Germania fu costretta a cedere alle nazioni alleate, come conto risarcimento danni, ciò che rimaneva della flotta di dirigibili Zeppelin.

Lo Zeppelin LZ 90 "LZ120" fu assegnato all'Italia; il volo di trasferimento dalla Germania all'aeroporto di Ciampino, a Roma, avvenne il 24 dicembre 1920. Il 18 gennaio 1921 in un hangar di Ciampino fu svolta una solenne cerimonia durante la quale il dirigibile Zeppelin fu ribattezzato "Ausonia" in ricordo del piccolo dirigibile floscio costruito da Nico Piccoli a Schio nel 1910, le cui prove furono effettuate, con ampio successo, nel gennaio del 1911. Ma non solo, gli alti comandi dell'aeronautica dell'epoca erano molto grati per quanto Nico Piccoli aveva fatto nella Prima Guerra Mondiale, dalle missioni come comandante di dirigibile militare alle intuizioni sull'utilizzo tattico dei dirigibili, incarichi svolti sempre in modo esemplare meritando una decorazione.

Fu principalmente per questi motivi che il grande dirigibile fu ribattezzato "Ausonia".

In seguito lo Zeppelin "Ausonia" effettuò diverse ascensioni, degna di nota fu un'ascensione fatta nella notte tra il 25 e 26 aprile 1921, in cui fu svolto un volo no-stop andata e ritorno tra Roma e Firenze.

Nelle intenzioni dei comandi aeronautici di allora si pensava di utilizzare lo Zeppelin "Ausonia" per trasporto passeggeri. Sulla base di questa decisione fu scelta come volo inaugurale la rotta Roma - Ciampino - Cagliari.

La partenza da Ciampino avvenne a mezzanotte tra il 10 e l'11 maggio del 1921. Sorvolando Civitavecchia e il mar Tirreno ad un'altezza di 700 metri il dirigibile giunse sopra Cagliari alle 7,25 del mattino seguente.

L'intera città andò in delirio per lo spettacolo aereo visto in quei momenti. Una grande folla raggiunse il campo di atterraggio per vedere da vicino il grandissimo dirigibile nel quale a prua spiccava a caratteri giganteschi il nome "Ausonia".

Dopo una breve sosta lo Zeppelin "Ausonia" riprese il volo di ritorno giungendo nella capitale e nel suo hangar di Ciampino nel tardo pomeriggio.

Sia il volo di andata che il volo di ritorno furono compiuti in poco più di sette ore.

Il primo volo civile fu un successo. Ma non tutto era favorevole alle rosee intenzioni dei comandi aeronautici, in effetti il dirigibile aveva urgente bisogno di una revisione generale.



Serie di Posta Aerea Storica con Graf Zeppelin LZ 127 (165 Pfennig)

Annullo figurato Bonn-Germania 9-04-1991

Lo Zeppelin "Ausonia" reduce dalla Prima Guerra mondiale aveva i motori usurati che non riuscivano ad arrivare a più di 180 CV di potenza ciascuno, i palloncini interni che racchiudevano il pericoloso gas idrogeno erano logori causando quotidiane fuoriuscite di gas al punto tale da rischiare l'incendio.

In vista di un possibile servizio per trasporto passeggeri si decise allora di provvedere alla revisione generale; il dirigibile fu ricoverato in un hangar di Ciampino dove iniziarono dei lavori di sistemazione.

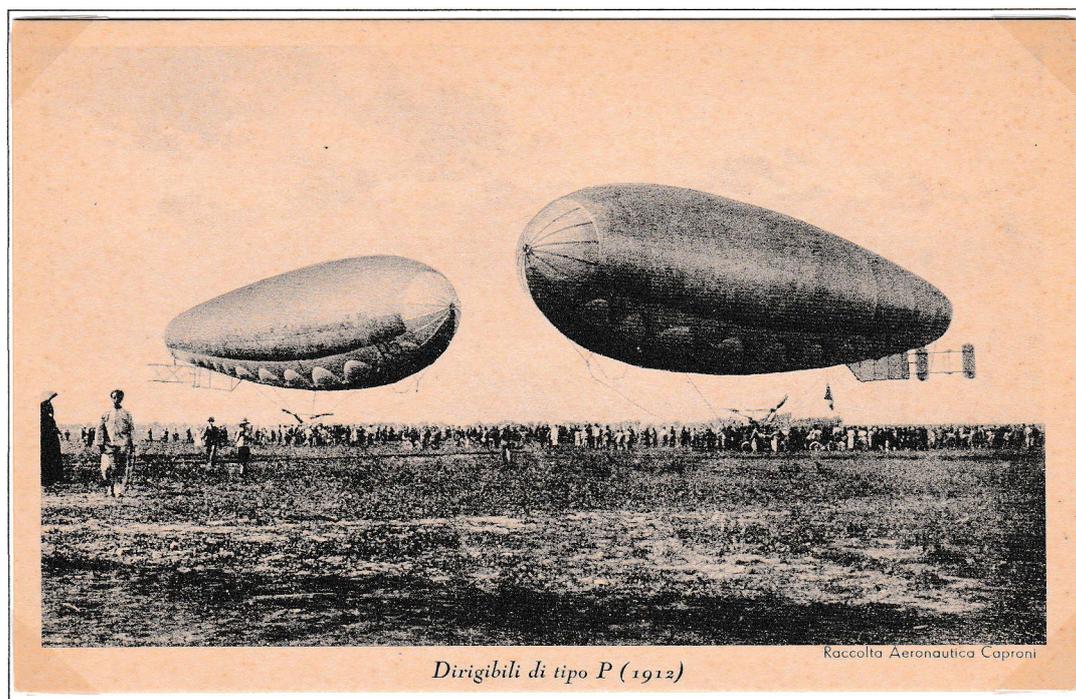
Il 19 giugno 1921 iniziarono le operazioni di sgonfiamento del dirigibile, ad operazione ultimata la struttura metallica del dirigibile cadde rovinosamente a terra rendendosi inutilizzabile.

Un incidente tecnico che fortunatamente non causò vittime. A quel punto, lo Zeppelin "Ausonia" non più utilizzabile, fu definitivamente smantellato.

Si concluse così, amaramente, dopo sole 12 ascensioni in sei mesi di permanenza in Italia, l'avventura del più grande dirigibile che l'Italia abbia mai posseduto.

Un dirigibile grandissimo, affascinante e maestoso; a prua spiccava il nome "Ausonia", inciso sul tessuto a caratteri molto grandi.

Oggi, nel ricordare la storia dello Zeppelin "Ausonia", resta il vanto che il più grande dirigibile che l'aeronautica italiana abbia avuto, portava un nome reso famoso dal grande pioniere italiano Nico Piccoli.



Dirigibili di tipo "P" - Nell'immagine il P4 e il P5 (1912)

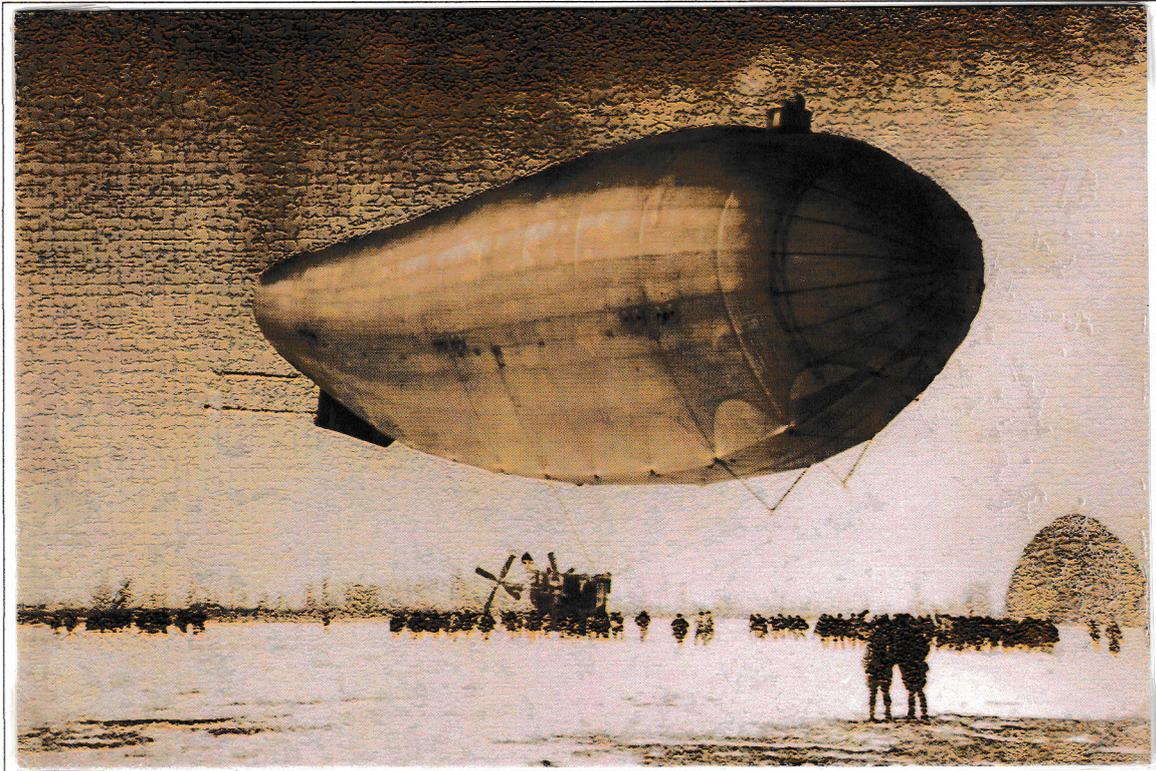
Nel 1910 i dirigibili di tipo "P" furono utilizzati con compiti di ricognizione mentre nel 1911 furono impiegati in supporto alle grandi manovre terrestri in Piemonte. Il primo impiego bellico ebbe luogo durante la guerra italo-turca, in cooperazione tra Esercito e Marina, la quale dislocò a Tripoli i dirigibili P2 e P3 e a Bengasi il P1. "Le aeronavi furono impiegate in missioni di esplorazione e bombardamento, effettuando in complesso almeno 140 missioni, tra le quali risultarono particolarmente efficaci il bombardamento di Bu Kamez del 12 aprile 1912 e quello di Zanzur dell'8 giugno seguente. La Regia Marina, che all'inizio della Grande Guerra aveva 3 aeroscali e 4 unità, potrà contare alla fine su 9 aeroscali, 15 dirigibili, 96 piloti e 961 altro personale addetto. Le missioni di bombardamento furono 68, quelle di esplorazione 1355, comprese quelle di scorta convogli.

Un dirigibile tipo "P" era in grado di navigare per 7 ore a una velocità 50-55 km/h e ad una quota di 1.000 metri, con un carico di bombe non superiore ai 100 chilogrammi

Poco dopo iniziò la realizzazione delle prime basi per dirigibili militari a Vigna di Valle in provincia di Roma, a Campalto in provincia di Mestre e a Bosco Mantico in provincia di Verona, con personale di volo dell'Esercito e della Marina.

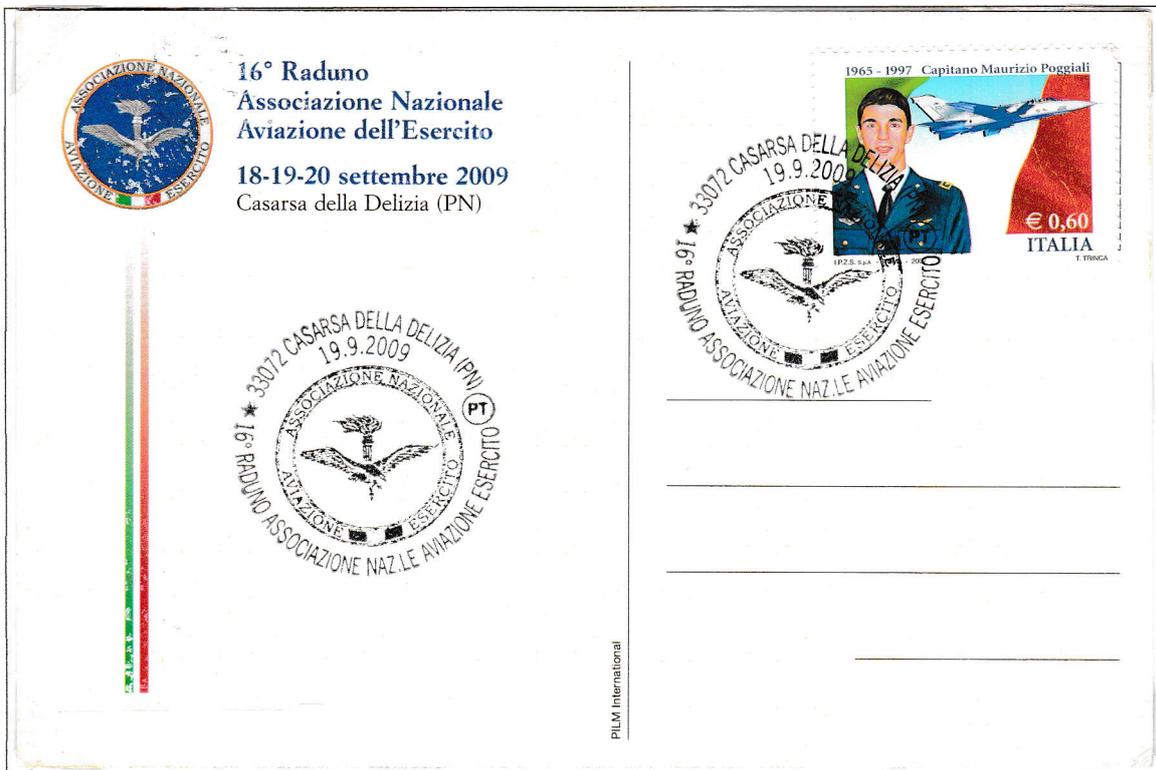
Durante la Prima Guerra Mondiale, Casarsa (PN) ha ospitato il 3° e il 5° Cantiere Dirigibile del Regio Esercito Battaglione Dirigibilisti.

Nell'agosto del 1913 fu consegnato alla Marina il primo dirigibile navale, l'M2, poi battezzato "Città di Ferrara".



Dirigibile del Regio Esercito "Battaglione Dirigibilisti" di Casarsa (PN)

Annullo figurato Casarsa (PN) 19-09-2009





“75° aniversario prima linea area dirigibili da trasporto DELAG”  
 Annullo figurato Managua (Nicaragua) 16-06-1984 “Hamburgo ‘84”



Ferdinand Von Zeppelin  
 Annullo figurato Bonn (D) 16-08-1994 “Philakorea ‘94”