

CALL of CTHULHU

L'AVIAZIONE NEL RICHIAMO DI CTHULHU



Una breve storia del volo dai primordi sino alla fine degli Anni Folli scritta da Giampaolo Rai

SOMMARIO

I pionieri del volo	3
Il più leggero dell'aria	3
Il più pesante dell'aria	4
L'aviazione in Europa	5
L'aviazione negli Stati Uniti	7
Il resto del mondo	8
Il volo in Call of Cthulhu	8



Questo modulo può essere copiato e distribuito ma non a scopi commerciali.
Se volete modificarlo siete liberi di farlo, se voleste citare la fonte ve ne sarei grato.
I disegni di copertina e interni sono stati creati con Image Creator.

Call of Cthulhu è il marchio registrato della Chaosium Inc. per un gioco di orrore e meraviglia nel mondo di HP Lovecraft

I pionieri del volo

L'uomo ha sempre sognato di volare, il mito di Icaro e Dedalo è uno dei racconti più antichi sul volo umano, purtroppo il tentativo finì male per il povero Icaro.

Volare come un uccello è comunque impossibile per un essere umano, anche attaccandosi penne e piume con la cera, la struttura degli uccelli è un inno alla leggerezza e le loro tecniche di volo non sono semplicemente sbattere le ali.

Pertanto l'uomo si sollevò nell'aria solo nel 1783, quando i fratelli Montgolfier realizzarono il primo volo umano documentato con una mongolfiera.

Il loro pallone, riempito di aria calda, trasportò con successo due persone nei cieli di Parigi, segnando un'importante pietra miliare nella storia del volo.

Tuttavia la mongolfiera aveva il grandissimo limite di essere in balia dei venti e, non essendo possibile dirigerla, il suo uso era per lo più limitato a quello di piattaforma di osservazione per scopi militari, ben ancorata da una fune al terreno.

Nonostante non fosse possibile governarle le mongolfiere non hanno mai cessato di volare, anzi vennero sempre più utilizzate per scopi scientifici o come attrazione turistica.

Le mongolfiere moderne sono più sicure di quelle del passato grazie a materiali più leggeri e resistenti. Il record di altitudine per una mongolfiera sollevata dall'aria calda appartiene all'indiano Vijaypat Singhania che nel 2005 raggiunse una altitudine di 21.027 metri, sicuramente i fratelli Montgolfier sarebbero stati fieri di lui.

Il più leggero dell'aria

Nel diciannovesimo secolo i dirigibili, che si basavano sul concetto del "più leggero dell'aria" come le mongolfiere, divennero popolari per il trasporto aereo grazie a motori e timoni che permettevano di impostare una rotta e seguirla. Il primo dirigibile fu costruito in Francia nel 1852, ma dall'inizio del Novecento il Paese che si affermò come leader nella costruzione e nell'uso dei dirigibili fu la Germania, grazie a Ferdinand von Zeppelin. Anche l'Italia fece la sua parte e proprio nel nostro paese, il 4 aprile 1919, nacque il primo servizio aerostatico civile del mondo, il collegamento Roma-Napoli, effettuato da un dirigibile semirigido

progettato dall'ingegnere milanese Enrico Forlanini, pioniere del volo a cui venne dedicato l'aeroporto di Milano Linate.

Nel 1926 il dirigibile Norge, costruito in Italia, effettuò la prima trasvolata artica, a bordo si trovavano sedici persone tra cui l'esploratore norvegese Roald Amundsen e Umberto Nobile.

Nel 1909 venne fondata la DELAG (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft - Società Tedesca Dirigibili da Trasporto), con sede a Francoforte sul Meno, società nata per stabilire rotte commerciali con grandi dirigibili.

In breve tempo le sue rotte toccarono Düsseldorf, Baden-Oos, Berlino, Gotha, Francoforte sul Meno, Amburgo, Dresda e Lipsia e Friedrichshafen.

Negli anni '20 e '30 furono i dirigibili rigidi di Zeppelin i protagonisti del trasporto aereo, grandi mezzi come il Graf Zeppelin e l'Hindenburg operavano regolarmente tra Europa e Stati Uniti, con scali principali a Friedrichshafen (Germania), Lakehurst (New Jersey, USA) e Rio de Janeiro (Brasile).

I dirigibili erano dotati di ogni confort, con cabine spaziose e confortevoli, eleganti saloni e zone ristorante di alta classe, oltre a finestre panoramiche con una vista spettacolare.

Ovviamente solo le persone più facoltose potevano permettersi di viaggiare in questo modo.

I dirigibili effettuavano anche voli tra Europa e Asia, come il volo del Graf Zeppelin nel 1929 che collegò Berlino a Tokyo, passando per Mosca e Pechino.

L'impero britannico costruì dei dirigibili per i collegamenti con le colonie, l'R100 raggiunse il Canada ma l'R101 si schiantò in Francia mentre si stava dirigendo a Karachi, che all'epoca faceva parte dei possedimenti inglesi nelle indie, ponendo fine al programma di costruzioni britannico.

Anche in Unione Sovietica lo sviluppo del trasporto con i dirigibili venne interrotto da alcuni incidenti.

Nel 1938 la perdita del dirigibile semirigido B6, che doveva collegare Leningrado a Vladivostok pose fine a ogni ulteriore sviluppo.

Questa serie di tragedie, culminate con il disastro del dirigibile Hindenburg che il 6 maggio 1937 prese fuoco durante l'atterraggio a Lakehurst, New Jersey, causando la morte di 36 persone, posero fine all'era del trasporto passeggeri con mezzi più leggeri dell'aria.

Ai nostri giorni non mancano i progetti per nuovi

dirigibili da trasporto passeggeri, forse in futuro sarà possibile viaggiare ancora su un mezzo più leggero dell'aria.

Il più pesante dell'aria

Contemporaneamente allo sviluppo dei dirigibili anche i mezzi più pesanti dell'aria conobbero una notevole evoluzione, anche se si dovette attendere il motore a benzina per avere un favorevole rapporto peso potenza.

Nel 1853 sir George Cayley costruì un alante che

motorizzato con il loro aereo, il Wright Flyer, a Kitty Hawk, Carolina del Nord.

Lo sviluppo del più pesante dell'aria fu rapido e dopo pochi anni dal primo volo già gli aerei venivano impiegati sia in guerra che per servizio civile, principalmente per trasportare posta.

Il primo impiego bellico degli aerei si ebbe in Libia, durante la guerra tra Italia e impero ottomano, tre anni dopo la prima guerra mondiale vide l'aviazione compiere passi da giganti, sia i dirigibili che gli aerei vennero impiegati su tutti i fronti.

Negli anni che precedettero il primo conflitto



per la prima volta fece volare un uomo, altri tentarono di costruire aerei a energia umana, a vapore o addirittura a polvere pirica ma furono tentativi fallimentari e a volte esplosivi. Solo il 17 dicembre 1903, i fratelli Orville e Wilbur Wright realizzarono il primo volo controllato e

mondiale lo sviluppo degli aerei fu impressionante, basti pensare che il Blériot XI del 1909 aveva un motore che sviluppava 25 cavalli vapore, sufficienti a effettuare la prima trasvolata della Manica, solo due anni dopo la potenza era raddoppiata e nel 1914 il motore Le Rhône Type J (ampiamente utilizzato da

aerei francesi e inglesi) raggiungeva i 130 cavalli. Durante la guerra lo sviluppo continuò, sino ad arrivare a potenze di 300 cavalli, con un aumento corrispondente del carico utile trasportabile, con il termine del conflitto iniziò lo sviluppo dell'aviazione commerciale.

Un fenomeno molto diffuso ai primordi dell'aviazione furono gli show aerei, dove migliaia di persone si radunavano per vedere gli aerei e conoscere i coraggiosi che li pilotavano.

Nel 1909 si tenne a Reims, in Francia, la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne, il primo raduno internazionale, che vide la presenza di ben otto macchine volanti, seguito nello stesso anno dai raduni di Doncaster (Doncaster Airshow) e Blackpool (Blackpool Aviation Week), in Inghilterra e dal I circuito aereo di Brescia, che vide la presenza di Gabriele D'Annunzio, Giacomo Puccini, Guglielmo Marconi e Arturo Toscanini.

Nel gennaio del 1910 si tenne il Los Angeles International Air Meet, primo grande raduno statunitense al quale parteciparono ben 254.000 spettatori e 44 macchine volanti, tra cui 3 ornotter, aerei che volavano (o almeno ci provavano) sbattendo le ali.

Un altro fenomeno dell'epoca furono le gare aeree, Furono messi in palio premi in denaro per compiere traversate all'epoca pericolose, a distinguersi fu Louis Blériot, ingegnere francese che il 25 luglio 1909 vinse le 1.000 sterline offerte dal giornale inglese Daily Mail compiendo la prima traversata della Manica. Con lo stesso aereo, un Blériot XI, il pilota peruviano Jorge Chávez Dartnell volò da Briga, in Svizzera, sino a Domodossola, attraversando per la prima volta le Alpi.

Sfortunatamente l'aereo ebbe un incidente in fase di atterraggio e Chávez Dartnell non sopravvisse allo schianto.

La traversata dell'Atlantico fu effettuata nel 1919 da un Curtiss NC-4, un idrovolante che fece alcuni scali impiegando 19 giorni dallo stato di New York a Londra, l'anno successivo un Vickers Vimy effettuò il primo volo senza scalo da Terranova all'Irlanda. Per il primo volo non stop in solitaria di Charles Lindbergh bisognò attendere il 1927, quando il monomotore Spirit of Saint Louis volò da New York a Parigi in 33 ore e 32 minuti, un'impresa straordinaria.

L'aviazione in Europa

Il trasporto della posta fu probabilmente il primo utilizzo commerciale degli aerei, del resto la posta è ideale per il trasporto aereo.

Il peso e il volume ridotti permettevano il trasporto anche con gli aerei dei primordi, si iniziarono a stampare i francobolli per posta aerea, in Italia il primo fu emesso nel 1917.

Al termine della guerra iniziarono subito le prime esperienze di voli commerciali, erano disponibili grandi quantità di aerei da guerra facilmente trasformabili per uso civile e ormai le potenze dei motori permettevano di trasportare carichi utili notevoli.

Si passò quindi dalle bombe ai passeggeri e a materiali di vario tipo, in una decina di anni le rotte aeree permettevano un collegamento capillare tra le principali città europee.

Germania

Il primo volo di linea ebbe luogo il 5 febbraio 1919 tra Berlino e Weimar, in Germania, l'aereo impiegato fu un AEG J.II, un aereo da attacco al suolo modificato mediante l'aggiunta di una cabina per i due passeggeri e una porta per accedervi, la compagnia operatrice era la Deutsche Luft-Reederei GmbH che in seguito conflui nella Lufthansa.

Nel 1921 venne fondata la compagnia aerea Deruluft (Deutsch-Russische Luftverkehrs A.G.) con capitale paritario russo e tedesco, che collegò Königsberg con Mosca e, dal 1928, Berlino con Leningrado via Tallinn, rotte chiuse nel 1936.

Regno Unito

Nel Regno Unito il 5 ottobre 1916 venne fondata l'Aircraft Transport and Travel (AT&T).

Il 15 luglio 1919, la compagnia effettuò un volo di prova attraverso la Manica, utilizzando un Airco DH.9, tra Londra e Parigi.

Il 25 agosto iniziò un regolare volo di linea tra le due città e in seguito venne inaugurata la rotta Londra - Amsterdam, in entrambi i casi utilizzando un De Havilland DH.16.

Nel 1920, insieme alla società madre Aircraft Manufacturing Company Limited (Airco), AT&T entrò a far parte del gruppo BSA.

Nel 1924 venne fondata la Imperial Airways, che fino al 1939 collegò le isole britanniche con l'Europa ma

anche con le colonie come Sudafrica, India ed estremo oriente; la compagnia conflui nella BOAC e successivamente nella British Airways, nata dalla fusione tra BOAC e British European Airways nel 1971.

Francia

In Francia nacquero diverse compagnie aeree, la prima fu la Société des Lignes Latécoère, fondata nel 1919 e che nel 1927 divenne la Compagnie Générale Aéropostale, chiamata comunemente Aéropostale (1927), poi arrivarono la Compagnie des Messageries Aériennes (1919) e la Compagnie des Grands Express Aériens (1919) che nel 1923 formarono la Air Union.

Poi arrivarono la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (1920, dal 1925 Compagnie International de Navigation Aérienne), la Société Générale des Transports Aériens (1924) e infine l'Air Orient (1929).

Nel 1933 Air Orient, Compagnie International de Navigation Aérienne, Air Union e Aéropostale confluirono in Air France.

Italia

In Italia la prima linea commerciale fu la Società Italiana Servizi Aerei (S.I.S.A), fondata nel 1922 a Lussinpiccolo (attuale Croazia) come scuola di volo per piloti di idrovolanti e per voli turistici.

Il primo collegamento fu quello tra Venezia e Trieste, che arrivò nel 1924, mentre solo nel 1926 venne ufficialmente aperta la rotta regolare trisettimanale Trieste - Torino via Venezia e Pavia, in seguito vennero inclusi scali intermedi come Adria, Ostiglia, Casalmaggiore, Piacenza, e Casale Monferrato.

Il biglietto costava 350 lire, somma elevata per l'epoca, da notare che tutte le città erano sul mare o su un grande fiume (Po o Ticino), dato che per il collegamento venivano utilizzati idrovolanti.

La compagnia conflui nella Società Aerea Mediterranea che successivamente divenne Ala Littoria.

In seguito arrivò la Società Anonima Aero Espresso Italiana, fondata nel 1923 ma attiva solo dal 1926, che collegava Brindisi con Atene e Costantinopoli. Questa società, denominata anche Aeroespresso del Levante, rimase attiva sino al 1935, quando venne assorbita da Ala Littoria.

La Società Anonima di Navigazione Aerea SANA fu fondata a Genova nel 1925 con lo scopo di operare sulle rotte Genova - Barcellona e Genova - Brindisi, nel 1934 la compagnia venne assorbita da Ala Littoria.

Nel 1926 iniziò a operare la Società Anonima di Navigazione Aerea Transadriatica, che inizialmente collegò Venezia con Roma e Vienna e successivamente (1928) Brindisi e Monaco di Baviera.

Nel 1928 la Società Aerea Mediterranea iniziò a operare sulla rotta Brindisi - Valona, la società divenne Ala Littoria nel 1934 e assorbì diverse compagnie aeree, diventando la compagnia di bandiera italiana.

Austria

Nel 1923 venne fondata a Vienna la Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, che operò con una flotta di Junkers F 13 da Vienna verso Monaco, Budapest, Norimberga, Graz, Klagenfurt e St. Wolfgang.

Altre destinazioni in Austria erano servite da idrovolanti, erano allo studio collegamenti con Roma, Parigi e Londra utilizzando gli Junkers Ju 90 quando vi fu l'Anschluss dell'Austria da parte della Germania nel 1938.

I progetti furono annullati e nel 1939 la compagnia venne assorbita dalla Lufthansa.

Danimarca

La prima compagnia aerea danese fu la Det Danske Luftfartsselskab o DDL, fondata nel 1918 e operativa dal 1920 sulla rotta da Copenaghen a Warnemünde, in Germania, via Malmö, effettuata con un idrovolante Friedrichshafen FF49C.

Olanda

Sempre nel 1919 venne fondata la più longeva compagnia aerea, la KLM, che l'anno successivo volò da Londra ad Amsterdam con un De Havilland DH.16.

Successivamente vennero acquistati alcuni Fokker F.II e Fokker F.III e nel 1921 iniziarono i voli di linea che a tutt'oggi non si sono mai interrotti.

Nel 1924 la compagnia effettuò il primo volo intercontinentale da Amsterdam a Batavia (il nome con cui era conosciuta l'odierna Giacarta in Indonesia), un viaggio di ben 55 giorni a causa della

rottura del motore del Fokker F.III che costrinse a un atterraggio d'emergenza in Bulgaria.

Già nel 1926 la KLM collegava tra loro Amsterdam, Rotterdam, Bruxelles, Parigi, Londra, Brema, Copenhagen e Malmö.

Svezia

Il paese scandinavo fu molto attivo nel campo dell'aviazione commerciale nel primo dopoguerra, già nel 1919 venne fondata la Svensk Lufttrafik AB (SLA, SLAB, Svenska Lufttrafikbolaget) che operò sulla rotta tra Stoccolma e Tallinn in Estonia con uno Junkers F13 e due idrovolanti Savoia S-16.

Uno dei piloti fu l'asso tedesco Hermann Göring, in seguito diventato tristemente noto come comandante della Luftwaffe nazista.

Nel 1924 venne fondata la AB Aerotransport (ABA) che collegò Stoccolma con Helsinki, in Finlandia, e successivamente collegò Stoccolma con Berlino, Mosca, Londra e Malmö impiegando inizialmente Junkers F 13, G 24 e W 33.

Nel 1950 la compagnia conflui nella SAS, Scandinavian Airlines System, compagnia di bandiera di Danimarca, Norvegia e Svezia.

Svizzera

In Svizzera la prima compagnia aerea fu la Ad Astra Aero, fondata nel 1919 ed operativa dal 1922, nel 1925 iniziò a operare la Balair (Basler Luftverkehr AG); le due compagnie si fusero nel 1931 per formare la Swissair.

Altri paesi europei

Nel resto dell'Europa diverse compagnie aeree furono fondate negli anni '20, tra queste possiamo ricordare la belga Sabena, la cecoslovacca Československé státní aerolinie, la finlandese Finnair, la russa Aeroflot, tutte fondate nel 1923, e la spagnola Unión Aérea Española del 1925.

La Grecia arrivò più tardi con la Icarus, che venne fondata nel 1930, comunque in quell'anno ormai i collegamenti aerei in Europa erano decisamente molto sviluppati.

L'aviazione negli Stati Uniti

Nel 1919 l'inglese naturalizzato americano Alfred W. Lawson fondò la Lawson Airplane Company e costruì diversi aerei appositamente progettati per il

trasporto passeggeri, in particolare il Lawson L-2 poteva trasportare 26 passeggeri e 2 piloti, tutti all'interno della fusoliera.

Lawson fu il primo a usare la definizione di "aereo di linea", purtroppo le sue iniziative non ebbero il successo sperato, altri però seguirono la sua strada.

Nel 1920 la Aeromarine West Indies Airways impiegò gli idrovolanti Felixstowe F5L per collegare Key West a Habana e successivamente New York City ad Atlantic City e Cleveland a Detroit.

Nel 1925 venne fondata la Ryan Airline Company, che collegava San Diego a Los Angeles con un costo di 14.50 dollari e 22.50 dollari per andata e ritorno, l'anno successivo la Florida Airways iniziò il collegamento da Tampa a Miami e Jacksonville, poi iniziò a viaggiare su Atlanta e successivamente tentò inutilmente un collegamento con Cuba.

Il volo da Miami e Jacksonville costava 60 dollari, una somma considerevole per l'epoca, i passeggeri nel 1926 furono in totale 939, un numero insufficiente per coprire le spese, per cui la società fallì nel 1927.

Nel 1925 nacque la Delta Air Lines, inizialmente la società operava con aerei agricoli appositamente progettati per spargere insetticida sulle culture, fu solo nel 1929 che iniziò a collegare Dallas, in Texas, a Jackson, nel Mississippi, con fermate a Shreveport e Monroe, in Louisiana.

Nel giugno 1930, il servizio si era esteso a est fino ad Atlanta e a ovest fino a Fort Worth, Texas, la Delta Air Lines ha più di cento anni di storia.

Nel 1926 venne fondata la American Airlines, compagnia ancora attiva che al momento ha il maggior numero di passeggeri e di aerei.

Nel 1927 William Edward Boeing, un pioniere dell'aviazione che aveva fondato la Pacific Aero Products Co., poi diventata Boeing Airplane Company, fondò la Boeing Air Transport (BAT) che nel 1934 diede origine alla United Airlines, compagnia tuttora esistente.

Sempre nel 1927 venne fondata la La Pan American Airways, conosciuta semplicemente come Pan Am e per decenni vera e propria icona del trasporto aereo. La compagnia iniziò a operare con un servizio di linea per posta e passeggeri tra Key West, Florida e L'Avana e successivamente impiegò gli idrovolanti Consolidated Commodore e Sikorsky S-38 per i collegamenti con l'America centrale.

Con i più moderni e capienti Sikorsky S-40, i primi

tre denominati American Clipper, Southern Clipper e Caribbean Clipper, la Pan Am arrivò sino in Cile e in Argentina.

In seguito vennero aperte le rotte trasatlantiche, il romanzo Notte sull'acqua di Ken Follet è ambientato su un aereo Pan Am, un Boeing 314 chiamato Yankee Clipper.

La compagnia dichiarò fallimento nel dicembre 1991.

Il resto del mondo

Sebbene Stati Uniti ed Europa fossero in prima linea nel campo del più pesante dell'aria nel resto del mondo non si stava a guardare.

Uno dei pionieri del volo fu il brasiliano Alberto Santos-Dumont, che il 20 settembre 1898 effettuò il suo primo volo con un pallone aerostatico a propulsione propria, uno dei primissimi dirigibili, e successivamente si dedicò al più pesante dell'aria.

Il 23 ottobre 1906 il suo aereo si staccò dal suolo e volò per circa 60 metri, fu la prima volta che una macchina più pesante dell'aria si staccava dal suolo con mezzi propri senza usare la rotaia impiegata dai fratelli Wright.

Tra le mille cose che Santos Dumont fece nella sua vita ci fu anche la richiesta a Louis-François Cartier di un orologio più comodo da consultare durante i voli: nacque così il Cartier Santos, il cui design resta immutato da quasi cento anni, il modello più economico costa poco più di 4.000 euro.

Santos Dumont operò in Francia, che all'epoca era il paese più avanzato nel campo aviatorio, anche il pioniere giapponese Yoshitoshi Tokugawa visitò il paese transalpino nel 1909 e già nel 1910 tornò in patria ed effettuò il primo volo riuscito di un aereo a motore in Giappone.

La prima compagnia aerea giapponese fu la Japan Air Transport Institute, che il 12 novembre 1922 effettuò il primo volo passeggeri del Giappone tra Sakai, Osaka e Tokushima, sull'isola di Shikoku.

Anche l'argentino Aarón Félix Martín de Anchorena Castellanos visitò la Francia, al ritorno in patria portò un pallone aerostatico che battezzò "Pampero".

Nel Natale del 1907 Aarón effettuò il primo volo su territorio argentino, attraversando il Rio de la Plata ed atterrando in Uruguay.

Nel 1908 il pioniere partecipò alla fondazione dell'Aero Club Argentino e nel 1919 fu co-fondatore

della River Plate Aviation Company, che trasportava passeggeri e posta dall'Argentina all'Uruguay, utilizzando dei De Havilland DH4A e DH9A.

In Brasile vennero fondate nel 1927 la Varig e la Sindicato Condor e Serviços Aéreos Condor, compagnie collegate che iniziarono a operare con cinque Dornier Do J, un idrovolante monoplano ad ala alta con un solo motore centrale.

La prima rotta commerciale fu la Porto Alegre to Rio Grande via Pelotas, in seguito vennero utilizzati aerei della Fokker e vennero aperte altre rotte.

Durante la seconda guerra mondiale la compagnia cercò di far dimenticare i legami con il governo nazista cambiando il nome in Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul.

Il 5 dicembre 1919 a Barranquilla in Colombia la "Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos", oggi nota con il nome di Avianca.

Nel primo volo, il pilota tedesco Fritz Hammer trasportò 57 lettere tra Barranquilla e Puerto Colombia a bordo di uno Junkers F-13, nel 1921 fu istituito un collegamento regolare tra Barranquilla, Girardot e Neiva.

In Messico la Compañía Mexicana de Aviación, comunemente chiamata Mexicana de Aviación o semplicemente Mexicana fu la più antica compagnia aerea del Messico e una delle più antiche del mondo. Il suo primo aereo fu un Lincoln Standard L.S.5 che operava sulla rotta Ciudad de México-Tuxpan-Tampico.

In Australia venne fondata nel 1920 la Queensland and Northern Territorial Aerial Services Limited, in seguito conosciuta con l'acronimo Qantas.

Il primo aereo della compagnia fu un Avro 504K, un biplano monomotore utilizzato per il trasporto postale e passeggeri, questi ultimi erano solo due e in posti aperti.

Per viaggiare in quel modo ci voleva davvero molto spirito di sacrificio o abbastanza incoscienza.

Il volo in Call of Cthulhu

A partire dal 1910 e fino alla fine della prima guerra mondiale il solo modo per viaggiare per via aerea era usare un dirigibile o convincere (a suon di biglietti) il proprietario di un raro aereo biposto a dare un passaggio.

I voli di linea in dirigibile erano invece relativamente comuni, anche se restavano viaggi per ricchi.

Si trattava di voli lussuosi principalmente su lunghe distanze, paragonabili alle crociere e decisamente riposanti.

Tra l'altro è possibile ambientare un intero scenario a bordo di un dirigibile, e in effetti ci sono ottimi esempi come *The Nightmare Flight*, *Tickets Please* e *Rigid air*, scenario contenuto nel modulo *Chaosium Fearful passages* che si svolge sul dirigibile *Terra Nova*. Nonostante il vantaggio di poter operare su lunghe distanze l'era dei dirigibili era destinata a finire presto.

L'impossibilità di utilizzare l'elio, un gas inerte, spinse gli ingegneri tedeschi a utilizzare l'idrogeno per riempire i loro dirigibili.

L'idrogeno è terribilmente infiammabile e così l'era del più leggero dell'aria ebbe termine nel 1937 con la tragedia dell'*Hindenburg*.

Fu solo l'ultimo di una serie di incidenti che videro la distruzione delle aeronavi e la perdita di molte vite umane ma l'intero incidente venne ripreso e rimase nell'inconscio collettivo.

In quell'anno ormai il più pesante dell'aria era diventato un serio concorrente per i dirigibili e prima o poi l'era del più leggero dell'aria sarebbe comunque finita.

Alla fine della grande guerra ci fu uno sviluppo decisamente rapido delle linee aeree negli anni '20 divenne possibile viaggiare in aereo su rotte commerciali, anche se su tratte brevi.

Molti degli aerei impiegati erano idrovolanti, in quanto questi potevano ammarare in sicurezza in caso di guasti e non erano necessari aeroporti ma solo uno specchio d'acqua per atterrare e decollare. La sicurezza dei voli era ancora precaria, i guasti erano ricorrenti e il confort a bordo era decisamente scarso.

La temperatura a bordo non era regolabile e spesso era molto fredda, gli spazi erano angusti, la cabina non era insonorizzata e i sedili erano decisamente scomodi.

Gli aerei degli anni venti volavano ad altitudini molto ridotte per gli standard odierni, non più di 600 o 700 metri, a velocità di circa 200 km/ora, niente cabine pressurizzate ovviamente, almeno sino al 1938.

Questo va considerato durante le avventure, i voli lunghi erano suddivisi in tratte e il tragitto poteva essere molto stancante, senza considerare la possibilità di guasti tecnici o incidenti più o meno

gravi.

Negli anni '30 i collegamenti aerei iniziavano a essere abbastanza capillari e anche su lunghe distanze, aerei come lo Junkers JU 52 o il Douglas DC 3 erano più sicuri e più comodi dei loro predecessori.

Per quanto riguarda il mondo dell'aviazione come sfondo per uno scenario di gioco le possibilità sono tante.

Come vedremo si può certamente ambientare una breve avventura su un aereo ma occorre tener conto che gli spazi sono ristretti ed è facile precipitare se si incomincia a combattere a bordo.

Questo può essere utile per tenere alta la tensione ma può portare a una fine prematura dell'avventura... sempre che non ci si salvi dallo schianto.

Ci sono comunque ottimi esempi di opere letterarie o cinematografiche ambientate sugli aerei, come *Terrore ad alta quota*, un episodio diretto da George Miller del film *Ai confini della realtà* o *Una notte sull'acqua* di Ken Follet.

In *Terrore ad alta quota* un passeggero vede un Gremlin, creatura maligna che danneggia gli aerei, mentre sta facendo a pezzi l'ala dell'aereo e cerca di impedire un disastro.

Nel romanzo di Follett la vicenda si svolge su un Boeing 314 della Pan American in volo da Southampton in Gran Bretagna sino a New York alla vigilia della seconda guerra mondiale.

La trama è complessa e la vicenda avvincente, facilmente adattabile a un'avventura.

Vediamo adesso due esempi che hanno gli aerei come protagonisti.

L'interessante avventura *Le Bare Volanti*, ambientata sul fronte francese nella prima guerra mondiale, e pubblicata in *Ombre calate dallo spazio* da Stratelibri, vede i piloti alleati combattere contro i biplani tedeschi e... i Byakhee.

Le creature si sono alleate con i tedeschi per un motivo davvero particolare e imprevedibile, un grosso problema per i piloti alleati.

Sempre sul modulo *Fearful passages* c'è lo splendido scenario *Fear of Flying*, ambientato sul triplano Tarrant Tabor, un aereo reale ma che non superò mai lo stadio di prototipo, dato che al primo volo si schiantò con due vittime.

Nel gioco le cose andarono diversamente e il vecchio bombardiere, trasformato in aereo da trasporto, diventa il protagonista di una adrenalinica avventura che potrebbe farvi passare per sempre la voglia di

volare.

Infine nulla vieta di ambientare una storia in un aeroporto o in una manifestazione aerea, luoghi movimentati, pieni di gente e, nel caso dei grandi Hub internazionali, di dimensioni enormi.

Nella prima parte del romanzo *La progenie* di Guillermo del Toro e Chuck Hogan (poi trasformato in una serie televisiva) un aereo effettua un atterraggio perfetto e poi parcheggia a luci spente in una area di sosta senza dar segni di vita.

Questo è l'inizio di un incubo che dall'aeroporto JFK di New York si diffonde in tutti gli Stati Uniti.

In definitiva un ottimo esempio di come si possa costruire suspense e tensione sfruttando un aeroporto.

Ci sono poi ancora dei misteri irrisolti nella storia del volo, per esempio la sorte della coraggiosa Amelia Mary Earhart, scomparsa assieme al suo navigatore Fred Noonan mentre sorvolava l'oceano Pacifico. L'aereo dei due pionieri è solo uno degli 88 aeroplani scomparsi e mai più trovati, addirittura nel 1945

scomparvero 5 cacciabombardieri americani sopra il triangolo delle Bermuda.

Nel Richiamo di Cthulhu c'è anche lo spazio per la mongolfiera, il più antico mezzo che l'uomo ha utilizzato per volare.

Nel film del 2019 *The Aeronauts* si racconta di un avventuroso volo in pallone, ispirato all'impresa di James Glaisher e Henry Coxwell.

I due stabilirono nel 1862 il record di altitudine con il pallone *Mammoth*, arrivando a una quota stimata tra i 10.500 e gli 11.100 metri.

I pericoli affrontati dai coraggiosi aeronauti furono naturali ma nulla vieta di trasformarli in qualcosa di appartenente all'universo di H. P. Lovecraft.

Il mondo del volo è affascinante, ha una storia di invenzioni, coraggio, incidenti e successo senza eguali.

Questo fantastico mondo rappresenta uno scenario ideale per storie piene di tensione e senso del meraviglioso.

