

di tal fatta dovevano star rinchiusi nella loro torre d'avorio impastati di una sostanza speciale, per poter resistere in questa cassa di cottura all'intollerabile calore sprigionantesi dal focolare, dalla caldaia e da tutti i loro annessi e connessi. Neanche il tubo del fumo mi è riuscito di scoprire: nel dubbio di commettere qualche inesattezza, l'ho tenuto in sospenso, sperando di mettere le mani, un giorno o l'altro, su qualche documento che mi offra la chiave dell'enigma.

Un dettaglio importantissimo: il sig. Voisin, che sta predicando come una novità la vettura con le ruote disposte a losanga, non avrebbe che a gettare un piccolo sguardo indietro alla mastodontica elucubrazione del dott. Church onde persuadersi di non essere un novatore. Ed a questo proposito, però, e per inciso, io mi permetto di far sapere al sig. Voisin, che alla Fiat, parecchi anni addietro, era stato studiato e sperimentato un veicolo colle ruote a losanga. Prego ancora i miei lettori, che son certo tutti automobilisti, di voler osservare il posto di guida di questo autista, non meno straordinario della sua macchina, che doveva da quella specie di osservatorio astronomico guidare a salvamento 28 persone chiuse dentro e 22 sedute fuori. Rassicuratevi però sulle idee dei viaggiatori. Uno di questi signori, riferendo le sue impressioni di viaggio sulla vettura Church, o su qualche altro veicolo del genere, così si esprimeva: «Io mi meraviglio di poter respirare tanto liberamente, malgrado la enorme velocità»; e un altro affermava: «Mi pare di essere seduto in camera mia, e non sento alcun movimento»; ed un altro ancora osservava: «È impossibile riconoscere un amico passando a questa velocità, o vedere sul terreno un insetto della grandezza di un'ape». Espressioni tutte che dimostrano una perfetta sicurezza e una totale serenità di spirito.

E per concludere questo mio breve cenno, dirò due parole sulla esecuzione dei modelli e sul procedimento messo in opera per eseguirli. Occorre anzitutto raccogliere tutti gli elementi grafici che possono servire alla ricostruzione della macchina. Elementi che vanno un po' vagliati e messi a confronto gli uni cogli altri per scegliere poi quello che ha le maggiori probabilità di accostarsi al vero. Si tratta quasi sempre di macchine, occorre ricordarlo, che non esistono più altro che sulla carta, e sulle quali illustratori e disegnatori si sono sbizzarriti in mille modi. Gli illustratori, e qualche volta anche i disegna-



Vettura a vapore costruita nel 1888 a Birmingham dal dott. Church

tori, sono gente di molta fantasia, ed è bene, valendosi della loro opera, star attenti, e non farsi indurre in errore. Appurati i fatti, stabilite le misure di ingombro del veicolo, io ne faccio un disegno di massima, in elevazione ed in pianta. Disegno che in seguito sviluppo, curando tutti i particolari, e riproducendoli in grandezza naturale.

Dopo di che, altro non resta che mettere a frutto pazienza e buona volontà, e, nelle ore libere dalla fatica quotidiana, lavorare di scalpello e di lima e portare a compimento la piccola fatica. I modelli sono il frutto del lavoro di un artigiano dilettante quale io sono, e perciò non hanno quella finitura e quella esattezza che solamente l'opera di un provetto operaio potrebbe loro dare. A me pare però che siano sufficienti a rendere l'idea ed a dare una buona visione di quello che fu la macchina in realtà.

Ed ho fiducia di poter dotare il Museo dell'automobile, a cui sarò lieto se potrò dedicare, colla stessa passione che mi anima oggi, gli ultimi anni della mia vita di lavoro, di una ricca e curiosa serie di modelli, che rappresentino al vivo questo incessante lavoro delle generazioni, per la risoluzione del problema della locomozione meccanica. E faccio conto di non limitarmi al passato, ma, seguendo via via il progresso, riprodurre anche le macchine moderne, i cui esemplari non potranno certamente mai essere assicurati al Museo di Torino. E così prenderanno posto nella sala apposita, se la mia opera tornerà gradita ai dirigenti del Museo, la «Jamais Content» del Jenatzy che per prima sorpassò i cento all'ora, o la «Sumbeam» di Lee Ginnes che superò i 200, o l'«Uccello Azzurro» di M. Campbell, che aspira ai 500.

CARLO BISCARETTI DI RUFFIA