

# Cammina per forza d'inerzia silenzioso come una farfalla

(Nostro servizio particolare)

Yverdon, novembre.

Sostavamo l'altra sera nei pressi del massiccio castello di Yverdon, quando la nostra attenzione, più che dal severo edificio — ove, tra l'altro, s'edificò per un ventennio la scuola di Luigi Enrico Pestalozzi — fu attratta da un nuovissimo e lucente autobus, che silenziosamente scivolava sulla strada, nelle prime ombre del crepuscolo. Era, nell'aspetto, un autobus simile ai confratelli d'ogni città; eppure suscitava la curiosità dell'osservatore, così per la silenziosità della marcia, come per le antenne reclinate che recava sul tetto, a guisa di mitragliere puntate verso il cielo.

Un autobus armato, insomma, pronto a intuzzeare l'offesa dall'alto? Era ipotesi poco attendibile nella tranquilla cittadina termale di Yverdon, pittorescamente adagiata sulla riva del lago di Neuchâtel. Siallmo su quel problematico autobus, ci lasciammo trasportare passivamente verso il capolinea, osservammo le manovre del conducente, del tutto analoghe alle manovre di un guidatore di filobus. Durante le fermate un ronzio appena percettibile saliva dal pavimento della vettura, e noi ci volevamo farlo a comprendere che il funzionamento dell'autobus era elettrico. Si trattava di un filobus, ma con la considerevole variante che al posto del rituale trolley strisciante sulla linea, non recava se non le tre antenne sul tetto.

E non potevamo fare a meno di pensare agli esperimenti, dei quali tanto s'è occupata la stampa italiana, di trasmissione dell'energia elettrica senza filo; che l'inventore genovese fosse stato preceduto da un ignoto collega svizzero, che le tre antenne capissero dall'etere l'energia necessaria alla marcia del pesante veicolo affollato? Era invece un'ipotesi troppo ardua: una risposta suadente la diede il manovratore quando, giunto al capolinea, spostò una piccola leva accanto al volante. Le tre antenne si drizzarono, entrando in contatto con tre pattini metallici pendenti da un palo installato ai margini della strada.

## L'autobus eccezionale

L'autobus si caricava, faceva provvista di energia, così come un normale autobus si provvede di nafta o di benzina al distributore. Ed eccoci allora soddisfatti: l'autobus misterioso funzionava ad accumulatori, approfittando delle scosse al capolinea per caricare le batterie. Or via a semplice soluzione del nostro problema, ma ben tosto dimostrasi inossidatissimo: dopo una sosta di appena due minuti — due minuti d'orario, e d'oro! — il nostro svizzero per giunta —

il nostro autobus ripartì per il viaggio inverso. La faccenda si complicava, poiché per caricare una batteria d'accumulatori, e di cospicuo amperaggio, due minuti sono non solo insufficienti, ma addirittura irrisori.

L'autobus ripartì silenzioso e veloce, lasciandoci più perplessi di prima. Risolti a risolvere l'enigma, attendemmo la vettura successiva, interpellammo d'urgenza il conducente che, nei due minuti di sosta regolamentare — al pari del suo collega avendo drizzato le antenne dell'autobus — era sceso a terra per accendersi un mozzicone di sigaretta. Non si trattava, che diamine, di un autobus volgare, ma di un autobus specialissimo, che per la prima volta al mondo ha iniziato un regolare servizio urbano. Anzi, ad essere più esattissimi, questo che fa la spola fra i due estremi della cittadina di Yverdon non è nemmeno un autobus, ma più propriamente un gyrobus. Parola di sapore indubbiamente oscuro, che richiede qualche spiegazione per l'incuriosito lettore.

In breve, la grande protagonista del gyrobus, l'artefice prima, è la forza di inerzia. Quella medesima forza che spinge l'automobile di un sventurato pilota a fracassarsi contro un platano o lo *scoter* d'un gigante domenicale a sbattere contro il rimorchio di un autotreno, è qui razionalmente utilizzata, trasformata in provvida e benefica attrice; ed i risultati sono tali che, se non avessimo visto con i nostri occhi il gyrobus, se non avessimo compiuto con esso due felici viaggi — poi che dal capolinea ovviamente tornammo al castello, donde l'autobus stregone ci remmo a credere nella realtà del gyrobus, propensi piuttosto a qualificarlo come il parto della troppo disinvolta fantasia di un articolista.

In questo essenzialmente il gyrobus si differenzia dai confratelli autobus o filobus: che nel suo interno cela un grosso volano, una massiccia ruota del diametro di un metro e mezzo, pesante esattamente quindici quintali. Quando il gyrobus, nelle stazioni terminali, innalza le antenne e si innesta sulla rete di distribuzione elettrica, un motore mette in moto il volano e lo porta sino alla velocità di tremila giri al minuto. In quel momento, il gyrobus in carico, è pronto ad iniziare il suo servizio. Può sembrare strano, ma è semplice verità: l'energia immagazzinata dal volano è sufficiente a far compiere al gyrobus, con il carico di passeggeri, il percorso di ben sei chilometri su terreno piano. Quel medesimo motore che ha impresso al volano la prescritta velocità, inverte le sue funzioni, si trasforma da mo-

lore in generatore di corrente, e la corrente così prodotta alimenta i motori accoppiati agli assai del veicolo.

Il gyrobus riunisce così i vantaggi, eliminando i rispettivi svantaggi del filobus e dell'autobus a motore: nessuna spesa per l'impianto e la manutenzione della linea aerea di contatto, nessuna spesa per le sostazioni di conversione, dato che il motore principale del gyrobus funziona con la normale corrente della rete. E insieme tutti i noti vantaggi della trazione elettrica: riprese, elasticità, silenziosità, mancanza di esalazioni moleste. Per i piccoli centri, per le stazioni climatiche, per tutte le località in cui il volume del traffico non è troppo elevato, il gyrobus si presenta come il mezzo di trasporto collettivo dell'avvenire, specie nelle nazioni povere di carburante e ricche di energia elettrica.

## Risultati positivi

Alla città di Yverdon è stata l'onore di avere, per la prima volta al mondo, un regolare servizio urbano a mezzo di gyrobus. Ma il veicolo non è nato a Yverdon, bensì ad Orlikon, alla periferia di Zurigo. Sin dal 1947, in quelle grandi officine meccaniche funzionava un trattore di servizio a propulsione gireoscopica; gli eccellenti risultati indussero i tecnici a progettare un tipo di gyrobus per il servizio urbano. Lo sperimentarono nelle più diverse condizioni ambientali e di temperatura; in estate per le assolate strade di Aaldorf, d'inverno per le vie di Aarau coperte di neve, in un piovoso novembre a Yverdon. I risultati furono positivi.

La città di Yverdon fu la prima ad adottare il gyrobus in normale servizio pubblico; molte città stanno per seguire il suo esempio, in Svizzera, in Europa, e addirittura nei paesi d'oltremare. Dei molti esemplari di gyrobus in costruzione ad Orlikon, quattro sono destinati a lontana meta: alla città di Leopoldville nel Congo Belga.

## Guido Piamonte

## Scosse di terremoto colpiscono Cefalonia

Atene, 21 novembre.

L'isola greca di Cefalonia è stata nuovamente colpita la notte scorsa da una serie di scosse telluriche, la maggiore delle quali, registrata qualche minuto dopo la mezzanotte, ha danneggiato alcuni edifici nella regione di Ellon.

Come si ricorderà, Cefalonia fu devastata dalle violente scosse di terremoto verificatesi recentemente nell'arcipelago delle isole Jonie.