

Filippo Tommaso
MARINETTI

Fedele
AZARI

**PRIMO DIZIONARIO
AEREO ITALIANO**
(futurista)

*Saggio introduttivo
di Stefania Stefanelli*

apice libri

IL MITO DELL'AEROPLANO: UNA STORIA ITALIANA

L'entusiasmo per la modernità e l'esaltazione della macchina sono temi ricorrenti e fondativi del Futurismo fino dall'esordio del movimento, in quel primo manifesto pubblicato da Marinetti nel 1909 su «Le Figaro», grazie all'intercessione paterna presso uno degli editori del quotidiano: non soltanto «gli automobili famelici» che ruggiscono sotto le finestre, ma anche «i piroscafi avventurosi che fiutano l'orizzonte, le locomotive dall'ampio petto che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi, e il volo scivolante degli aeroplani, la cui elica garrisce al vento come una bandiera e sembra applaudire come una folla entusiasta»¹. Fa qui la sua prima comparsa l'immagine dell'aeroplano, non soltanto come emblema della modernità, al pari delle altre macchine, ma soprattutto come espressione di un nuovo modo di sentire, che il Futurismo propugnava, improntato allo svincolamento dai parametri estetici tradizionali – la successione temporale nel dire, quella spaziale nello scrivere, la norma della prospettiva in pittura – e dominato dalle leggi della velocità. Arma ineguagliabile di guerra, come la guerra l'aereo suscitava ardori che sconfinavano nell'eros: «I nostri aeroplani saranno per

¹ F.T. Marinetti, *Manifesto del Futurismo*, in Id., *Teoria e invenzione futurista*, a cura di Luciano De Maria, Milano, Mondadori, 1968, p. 11.

voi, a volta a volta, bandiere di guerra e amanti appassionati! – Deliziose amanti che nuotano, aperte le braccia, sull'ondeggiar dei fogliami, o che indugiano mollemente sull'altalena della brezza!...»².

La macchina, e dunque anche l'aeroplano, divenne una creatura vivente gioiosa e fiera, capace di suggerire all'artista i mezzi per infrangere i limiti imposti dalla tradizione e accedere alla ignota e avventurosa dimensione del futuro. Per questo, il *Manifesto tecnico della letteratura futurista*, con il quale Marinetti entrava nello specifico della rivoluzione poetica, si apre così: «In aeroplano, seduto sul cilindro della benzina, scaldato il ventre dalla testa dell'aviatore, io sentii l'inermità ridicola della vecchia sintassi ereditata da Omero». Ed è l'aeroplano a dettare al poeta le norme per quella distruzione della sintassi che darà origine alle *performances* futuriste più innovatrici, dalle parole in libertà, alle tavole parolibere, alla declamazione dinamica e sinottica: «Ecco che cosa mi disse l'elica turbinante, mentre filavo a duecento metri sopra i possenti fumaiuoli di Milano»³; l'elica impone che nei nuovi componimenti si usi il verbo all'infinito, si aboliscano l'aggettivo, l'avverbio e la punteggiatura, si introduca il sostantivo doppio creato sulla base dell'analogia: «Una grande velocità d'automobile o d'aeroplano consente di abbracciare e di confrontare rapidamente diversi punti lontani della terra, cioè di fare meccanicamente il lavoro dell'analogia»⁴. Il tema della velocità – vero motore dell'estetica futurista a cui Marinetti dedicò uno dei suoi più

² F.T. Marinetti, *Uccidiamo il chiaro di luna!*, ivi, p. 25.

³ F.T. Marinetti, *Manifesto tecnico della letteratura futurista*, ivi, p. 46.

⁴ F.T. Marinetti, *La nuova religione-morale della velocità*, ivi, p. 134.

Manifesto tecnico

della

letteratura futurista

In aeroplano, seduto sul cilindro della benzina, scaldato il ventre dalla testa dell'aviatore, io senti l'ineria ridicola della vecchia sintassi ereditata da Omero. Bisogno furioso di liberare le parole, traendole fuori dalla prigione del periodo latino! Questo ha naturalmente, come ogni imbecille, una testa prevedente, un ventre, due gambe e due piedi piatti, ma non avrà mai due ali. Appena il necessario per camminare, per correre un momento e fermarsi quasi subito sbuffando!...

Ecco che cosa mi disse l'elica turbinante, mentre filavo a duecento metri sopra i possenti fumaiuoli di Milano. E l'elica soggiunse:

1. — **Bisogna distruggere la sintassi, disponendo i sostantivi a caso, come nascono.**
2. — **Si deve usare il verbo all'infinito**, perchè si adatti elasticamente al sostantivo e non lo sottoponga all'io dello scrittore che osserva o immagina. Il verbo all'infinito può, solo, dare il senso della continuità della vita e l'elasticità dell'intuizione che la percepisce.
3. — **Si deve abolire l'aggettivo** perchè il sostantivo nudo conservi il suo colore essenziale. L'aggettivo avendo in sé un carattere di sfumatura, è incompatibile con la nostra visione dinamica, poichè suppone una sosta, una meditazione.
4. — **Si deve abolire l'avverbio**, vecchia fibbia che tiene unite l'una all'altra le parole. L'avverbio conserva alla frase una fastidiosa unità di tono.
5. — **Ogni sostantivo deve avere il suo doppio**, cioè il sostantivo deve essere seguito, senza congiunzione, dal sostantivo a cui è legato per analogia. Esempio: uomo-torpediniera, donna-golfo, folla-risacca, piazza-imbuto, porta-rubinetto.

Siccome la velocità aerea ha moltiplicato la nostra conoscenza del mondo, la percezione per analogia diventa sempre più naturale per l'uomo. Bisogna dunque sopprimere il *come*, il *quale*, il *cosa*, il *simile a*. Meglio ancora, bisogna fondere direttamente l'oggetto coll'immagine che esso evoca, dando l'immagine in iscorcio mediante una sola parola essenziale.

6. — **Abolire anche la punteggiatura.** Essendo soppressi gli aggettivi, gli avverbi e le congiunzioni, la punteggiatura è naturalmente annullata, nella continuità varia di uno stile vivo, che si crea da sé, senza le soste assurde delle virgole e dei punti. Per accentuare certi movimenti e indicare le loro direzioni, s'impiegheranno i segni della matematica: + — × = > <, e i segni musicali.

7. — Gli scrittori si sono abbandonati finora all'analogia immediata. Hanno paragonato per esempio l'animale all'uomo o ad un altro animale, il che equivale ancora, press'a poco, a una specie di fotografia. Hanno paragonato per esempio un fox-terrier a un piccolissimo puro-sangue. Altri, più avanzati, potrebbero paragonare quello stesso fox-terrier trepidante, a una piccola macchina Morse. Io lo paragono, invece, a un'acqua ribollente. V'è in ciò una **gradazione di analogie sempre più vaste**, vi sono dei rapporti sempre più profondi e solidi, quantunque lontanissimi.

L'analogia non è altro che l'amore profondo che collega le cose distanti, apparentemente diverse ed ostili. Solo per mezzo di analogie vastissime uno stile orchestrale, ad un tempo polifonico e polimorfico, può abbracciare la vita della materia.

1. Il *Manifesto tecnico della letteratura futurista* compare per la prima volta nel maggio 1912 per le Edizioni di «Poesia», rivista fondata a Milano da Marinetti.

intensi scritti teorici – prendeva forma sensibile mediante la macchina, non idolatrata di per se stessa ma strumento necessario per il nuovo corso dell'arte: «Essa [la psicologia intuitiva della materia] si rivelò al mio spirito dall'alto di un aeroplano. Guardando gli oggetti, da un nuovo punto di vista, non più di faccia o per di dietro, ma a picco, cioè di scorcio, io ho potuto spezzare le vecchie pastoie logiche e i fili a piombo della comprensione antica»⁵.

L'aeroplano entrò, come suggestione di grande rilievo, anche nelle riflessioni degli artisti. Già nel 1909, Paolo Buzzi pubblicò la sua raccolta poetica *Aeroplani* nella quale sviluppava quell'idea squisitamente futurista della macchina come strumento di dominio del mondo e dell'aeroplano come mezzo delle audacie più rischiose. Il musicista Luigi Russolo concepì per il suo "intonarumori" la musica *Convegno di automobili e di aeroplani* (1914) e un altro musicista, Francesco Balilla Pratella, nel suo scritto *La Musica futurista. Manifesto tecnico* del 1911, affermava la necessità di «dare l'anima musicale delle folle, dei grandi cantieri industriali, dei treni, dei transatlantici, delle corazzate, degli automobili e degli aeroplani»⁶; si inaugurava così una corrente di musica motoristico-aeronautica che, nel 1920, si esprese,

⁵ F.T. Marinetti, *Manifesto tecnico della letteratura futurista*, ivi, p. 52. Nel 1912, lo stesso anno di pubblicazione di questo manifesto, Marinetti pubblicò in francese *Le Monoplan du Pape*, romanzo in versi nel quale l'aereo è il vero protagonista: l'autore immagina di sorvolare Roma e il Vaticano, dove una immensa pinza appesa all'aereo avrebbe rapito il Papa. Il romanzo venne tradotto in italiano nel 1914 con il titolo *L'aeroplano del Papa* ed è da notare, dal punto di vista lessicale, il passaggio da *monoplan*, traducibile con *monoplano*, alla più moderna forma *aeroplano*.

⁶ In *Manifesti del Futurismo*, a cura di Viviana Birolli, Milano, Abscondita, 2008, p. 45.

ancora grazie a Pratella, nell'opera *L'aviatore Dro*⁷, il cui protagonista, un giovane aviatore dalla vita dissipata e dannunziana, muore in un incidente di volo.

Nel celebre manifesto che reca un titolo, *Ricostruzione Futurista dell'Universo* (1915), esplicitamente rivelatore degli intenti degli autori, i pittori Giacomo Balla e Fortunato Depero scrivevano: «Nel veder salire velocemente un aeroplano, mentre una banda suonava in piazza, abbiamo intuito il Concerto plastico-motorumorista nello spazio e il Lancio di concerti aerei al di sopra della città»⁸. E ancora, nel manifesto *La cinematografia futurista* del 1916, Marinetti e gli altri artisti firmatari sostenevano: «I monti, i mari, i boschi, le città, le folle, gli eserciti, le squadre, gli aeroplani, saranno spesso le nostre parole formidabilmente espressive: l'universo sarà il nostro vocabolario»⁹. L'aeroplano entrò con veemenza anche nei movimenti d'avanguardia stranieri: Guillermo de Torre, intellettuale e poeta di grande rilievo nella Madrid della prima metà del Novecento, fu tra i padri fondatori dell'Ultraismo, il movimento d'avanguardia spagnolo ispirato al Futurismo; nel 1923 pubblicò una raccolta

⁷ «L'ispirazione aviatoria (sovente forzata, dobbiamo dirlo) fu poi, negli anni Venti e Trenta, alla base di una notevole quantità di opere dei compositori Luigi Grandi e Franco Casavola, e venne teorizzata definitivamente da Marinetti nel marzo 1934 con il *Manifesto futurista dell'aeromusica* (Alessandro Ferioli, *Futurismo e aviazione*, in «Rivista aeronautica», 1, 2001, pp. 116-123; consultabile anche sul sito <http://www.arengario.it>).

⁸ *Marinetti e il Futurismo*, a cura di Luciano De Maria, Milano, Mondadori, 1973, p. 174.

⁹ F.T. Marinetti, Bruno Corra, E. Settimelli, Arnaldo Ginna, G. Balla, Remo Chiti, *La cinematografia futurista*, in F.T. Marinetti, *Teoria e invenzione futurista*, a cura di Luciano De Maria, cit., p. 141. Il manifesto appartiene al periodo del cinema muto.

poetica dall'esplicito titolo *Hélices*¹⁰, nella quale l'immagine dell'aeroplano compare di frequente. Ciò che forse appare di maggior rilievo in questa raccolta è la lirica verbovisiva *Paisaje plástico* nella quale le parole che denotano un paesaggio agreste sono disposte sulla pagina in modo da simulare la veduta aerea del paesaggio stesso¹¹. Ancora nella Penisola Iberica, uno dei più convinti protagonisti del Futurismo portoghese, José de Almada Negreiros, si fece immortalare in una celebre foto vestito da aviatore¹².

I manifesti citati sono stati redatti nel periodo "eroico" del Futurismo che è iniziato con la fondazione del movimento nel 1909 e si è protratto fino al termine della prima guerra mondiale, entusiasticamente auspicata da Marinetti come «sola igiene del mondo», ma anche vista da vari intellettuali e politici dell'epoca come strumento di espansione e di modernizzazione¹³. Come è noto, l'Italia uscì dall'esperienza bellica traendone un bilancio estremamente doloroso, tanto

¹⁰ Guillermo de Torre, *Eliche*, traduzione italiana di Daniele Corsi, Arezzo, Bibliotheca aretina, 2005, pp. 104-107.

¹¹ Su questi temi rinvio al volume di Daniele Corsi, *Futurismi in Spagna*, Roma, Aracne editrice, 2014.

¹² Su Almada, è di particolare interesse il volume curato da Valeria Tocco, che raccoglie le traduzioni dei suoi scritti: José de Almada Negreiros, *Prosa d'avanguardia*, Perugia, Edizioni dell'Urogallo, 2014.

¹³ Scrive a questo proposito lo storico Mario Isnenghi: «La guerra come suprema dissipazione di beni e d'energia procede congiuntamente a entusiastici apprezzamenti per gli aspetti propriamente tecnici e moderni, di massa, di una guerra in cui per la prima volta compare un nuovo strumento di morte, l'aereo, accanto agli obici, alle mitragliatrici, a bocche da fuoco di ogni tipo» e fa notare come anche un intellettuale assai diverso da Marinetti, Giovanni Amendola, abbia manifestato la sua idea della guerra come ascesi di massa, capace di produrre utili effetti sul piano psicologico e morale (Mario Isnenghi, *Il mito della Grande Guerra*, Bologna, Il Mulino, 2014, pp. 25-35).

che lo stesso Marinetti, nel *Manifesto del partito futurista italiano* del 1918 sembra voler separare il programma del movimento artistico, sempre improntato all'eversione rispetto al canone, da quello del partito politico più attento ai bisogni del presente. Furono anni drammatici durante i quali si instaurava il regime fascista, il cui rapporto con Marinetti e i futuristi ebbe vicende alterne finché non si risolse in una sostanziale accettazione del fascismo da parte dei futuristi che vedevano nella collaborazione con il regime anche la possibilità di proseguire la loro attività.

Come già era avvenuto in passato, anche negli anni dopoguerra le tendenze artistiche del Futurismo furono, per scelta consapevole dei suoi protagonisti, strettamente connesse ai mutamenti sociali. In quei decenni, si assisté in Italia allo straordinario sviluppo dell'aviazione che, nel 1923, si costituì in Forza Armata; ma già nel 1913 il Servizio Aeronautico era diventato Corpo Aeronautico, disponendo di una Direzione Generale dell'Aeronautica presso il Ministero della Guerra, il cui comando fu affidato al colonnello Moris. Nacquero industrie come l'Aeronautica Macchi o l'Anonima Costruzioni Aeronautiche Savoia che confluì poco più tardi nella Società Italiana Aeroplani Idrovolanti (SIAI) Marchetti. Tuttavia, il primato dell'industria aeronautica era ancora in mano alla Francia e francesi erano molti dei motori con i quali volavano gli apparecchi italiani; da questo, la preponderanza di termini tecnici francesi nel lessico aeronautico, contro la quale si batté la lessicografia degli anni del regime, compreso il *Dizionario Aereo* di Marinetti e Azari.

A partire dalla Grande Guerra, l'industria aerea italiana cominciò ad affrancarsi da quella straniera e a costituire,



2. Gruppo futurista (1916): Luigi Russolo, Carlo Carrà, **Filippo Tommaso Marinetti**, Umberto Boccioni, Gino Severini.



3. Fortunato Depero, **Fedele Azari** e Franco Rampa Rossi dopo un volo, nel 1922.

insieme all'industria automobilistica, una colonna portante della modernizzazione della società. Un ruolo di primo piano svolse l'azienda che sarebbe diventata l'emblema della industrializzazione italiana del Novecento, la Fiat: dopo le prime progettazioni pionieristiche di motori per aereo dell'inizio del secolo, sostenute da Giovanni Agnelli e dal direttore tecnico Guido Fornaca, la produzione aeronautica fu avviata su basi industriali e, nel 1916, per rispondere alle commesse militari, fu costituita la Società Italiana Aviazione, trasformata nel 1918 nella Sezione Aviazione della Fiat. Al termine del conflitto, le risorse tecniche e produttive accumulate durante la guerra furono indirizzate al nascente settore dei velivoli commerciali. Nel 1926 la Sezione Aviazione Fiat confluì nella Società Aeronautica d'Italia. Nel 1931 Valletta assunse un giovane progettista, Giuseppe Gabrielli, per dirigere l'Ufficio Tecnico Aviazione; gran parte dei traguardi del trentennio successivo furono legati alla genialità di Gabrielli, che iniziò presto a emergere a partire dalla progettazione di un aereo commerciale destinato a essere impiegato dalla compagnia aerea Avio Linee Italiane, a maggioranza Fiat, che poteva vantare novità originali coperte da ben sei brevetti.

Più in generale, la prima guerra mondiale incrementò tutto lo sviluppo dell'industria italiana, a partire dalla milanese Breda, fondata nel 1886, che passò dalla produzione di locomotive a quella di armi e aerei da combattimento; all'Ansaldo che ebbe il suo momento di massimo sviluppo grazie alla produzione di materiale bellico, compresi i motori aeronautici; all'Ilva, fondata nel 1905, impresa siderurgica che ebbe la prima sede a Genova, ma poi una seconda a Bagnoli, per sostenere l'economia del Sud. Nel 1933, allo scopo di favorire ulteriormente lo sviluppo industriale, lo

Stato decise di partecipare ai capitali di banche e industrie mediante la costituzione dell'IRI. Quella Italia post-unitaria ancora prevalentemente impiegata nell'agricoltura, legata al territorio di origine e al proprio dialetto, stava per entrare nella grande rivoluzione industriale che avrebbe modificato gli assetti economici, urbanistici, sociali e linguistici della nazione, per raggiungere il proprio apice nella seconda metà del secolo con il cosiddetto "miracolo economico" degli anni Cinquanta che portò agli italiani i benefici, ma anche le contraddizioni, della modernità. L'aeroplano, insieme all'automobile e alla radio, poi alla televisione e agli elettrodomestici, contribuì a dare forma all'immaginario visivo della "società del benessere"¹⁴.

Nella popolarità emergente dell'aeroplano presso l'opinione pubblica durante la prima metà del Novecento, ebbero un ruolo determinante alcune figure carismatiche di aviatori e di poeti. Il personaggio senza dubbio più influente nell'ambito dello sviluppo aviatorio fu Giorgio Douhet¹⁵: molto amico di Gabriele d'Annunzio e di Gianni Caproni¹⁶,

¹⁴ Queste informazioni sono tratte da Valerio Castronovo, *La storia economica*, in *Storia d'Italia*, Vol. 4: *Dall'Unità a oggi*, Torino, Einaudi, 1976.

¹⁵ Vedi il saggio di Emily Braun, *Shock and awe: Futurist Aeropittura in the Theories of Giorgio Douhet*, in Vivien Green ed., *Italian Futurism, 1909-1944. Reconstructing the Universe*, New York, The Solomon R. Guggenheim Foundation, 2014, pp. 269-273. Vedi anche Gianni Angelucci, *Douhet e la teoria del dominio dell'aria*, al link <http://www.fupress.com/archivio/pdf/4353.pdf>.

¹⁶ L'azienda Aeronautica Caproni, della quale Gianni Caproni era titolare e progettista, realizzò nel 1929 un grande biplano con motore Isotta Fraschini da utilizzarsi come bombardiere.

F. T. MARINETTI — F. AZARI

**PRIMO
DIZIONARIO AEREO
ITALIANO**

1929

ANNO VII

**EDITORE
MORREALE
MILANO
7 - VIA BEZZECA - 7**

PRIMO DIZIONARIO AEREO ITALIANO

Nel 1919 il giornale futurista « La Testa di ferro » portava un primo elenco di vocaboli italiani aviatorii raccolti da F. T. Marinetti. Questi lo sottopose al giudizio dell'aviatore Azari. Nacque così la collaborazione Marinetti-Azari al primo dizionario aereo.

Il problema fu da noi risolto raggiungendo questi quattro obiettivi:

- 1°) Italianità assoluta di tutti i vocaboli.
- 2°) Chiarezza inequivocabile anche ai fini di una pronta volgarizzazione.
- 3°) Precisione tecnica per renderlo utile anche ai tecnici.
- 4°) Vitalità parlata, in quanto i vocaboli prescelti sono effettivamente in uso fra gli aviatori.



Il primo di questi quattro obiettivi, cioè l'italianità di tutto il dizionario, è sembrato a molti irraggiungibile.

Invece i termini stranieri, quasi tutti d'origine francese, sono espressioni approssimative se non errate e che i primi costruttori, meccanici e piloti, inventarono a casaccio spesso con rozza balordaggine. Essi sono quasi tutti privi di logica, di precisione e di efficacia. Il tempo e l'uso, arricchendoli di un illusorio valore, hanno loro conferito una apparente insostituibilità.

Diamo alcuni esempi tipici:

Il termine francese *hangar* si traduce letteralmente *tettoia*, mentre il luogo dove vengono messi al coperto gli aeroplani è una costruzione chiusa che noi chiamiamo *capannone*, come già usano molti aviatori.

Il termine francese *gauchissement*, che significa *storcimento*, risponde in parte ai primi sistemi di svergolamento dell'ala, espressione questa già più precisa. Oggi gli aeroplani non compiono più la manovra dell'inclinazione laterale mediante torsione dell'ala, ma bensì col movimento di alettoni piani e imperniati a cerniera. Perciò il termine *gauchissement*, che alcuni ancora usano, è doppiamente improprio, oltrechè non italiano. Nel nostro dizionario abbiamo adottato con maggior precisione i vocaboli: *svergolamento*, *svergolare*, *torsione* e *alettoni*.

Cloche, altro termine francese, che significa *campana*, ed è ancora usato da molti per definire la *leva di comando* a bastone. In realtà l'uso di questo termine poteva essere un tempo giustificato e solamente per il monoplano Blériot, la cui leva di comando portava nella parte inferiore un'espansione circolare a forma di campana, ai bordi della quale erano attaccati i fili per azionare il timone di profondità e lo

svergolamento. Nei tipi di aeroplani moderni tale « *campana* » non esiste e noi usiamo il vocabolo « *leva* » o « *leva di comando* ».

Bequille, termine francese che significa *gruccia* è inesatto tecnicamente perchè la sua funzione è di strisciare sul terreno, e noi abbiamo usato il termine *pattino di coda* o semplicemente *pattino* più preciso, e già nell'uso.

Altri vocaboli da noi scelti per la compilazione del Dizionario Aereo, come *aeroplano*, *decollare*, *planare*, possono sembrare francesismi. Sono invece vocaboli moderni formati con radici latine ai quali la più rapida volgarizzazione dell'aviazione in Francia ha dato una priorità cronologica. Quindi non sono altro che italianismi ripresi ai francesi.



Per obbedire al nostro desiderio di chiarezza inequivocabile noi ci opponiamo per esempio alla errata concezione di G. d'Annunzio che usa il termine *velivolo* per aeroplano, ed idrovolante. Noi riserviamo il vocabolo *velivolo*, che è derivato dal latino *velivolus* (per es. *mare velivolus* — carico di vele) unicamente per l'apparecchio da volo a vela.



Abbiamo inoltre ricercato la massima tecnicità soprattutto nelle definizioni, perchè l'uso crescente dell'aviazione va rendendo sempre più popolare la

conoscenza minuziosa degli apparecchi e del volo. Ciò risulta in modo singolare dalle conversazioni appassionate dei ragazzi d'oggi.



L'obiettivo di raggiungere una totale italianità poteva trascinare altri, come già è avvenuto, a faggiare o adottare vocaboli arzigogolati, antiquati, pedanti oppure ostici nella pronunzia e perciò nati morti.

L'aviatore Azari che unisce le qualità di *capopilota istruttore* a quelle di *parolibero futurista*, ha portato nella collaborazione nostra l'esperienza della vita aviatoria di guerra, di aerodromo e di officina. Cosicché *tutti* i vocaboli da noi adottati sono effettivamente vivi nell'uso.



Il nostro Dizionario Aereo giunge anche tempestivamente per verbalizzare la già esistente sensibilità aviatoria e rendere sempre più facile l'inebbriante poesia aerea iniziata con « L'Aeroplano del Papa » di F. T. Marinetti (1912).

Questo lavoro non poteva essere compiuto così com'è, cioè preciso e vitale ad un tempo, che da noi *futuristi* con la nostra passione per la velocità e per la nuova estetica della macchina, armata dalla nostra tipica volontà di sintesi e precisione.

Molti filologi invece, sedentari e nemici giurati delle macchine veloci si dilettono nell'equivoco

e nella confusione di termini e di definizioni ampollose, svuotate d'ogni utilità e piene di una faciloneria barbogia.

Prendo anche il migliore dei dizionari detti *moderni* vi si trovano mal definiti o inesistenti i vocaboli *aeroplano, dirigibile, fusoliera*, ecc., mentre ci possiamo ad esempio sollazzare tra codesti vetusti e peregrini aggeggi: *abbatuffolare, abbozzacchiare, accapezzare, allcppolare, allucignolare, ammammolare, ammazzocchiare, ammoncellare, appancacciare, appilottare, bacelloneria, barbalecchio, barbandocchio, bargellonaccio, bischizzante, bolcionaglia*, ecc.



Questo nostro « *Primo Dizionario aereo Italiano* » è anche il primo *Dizionario Aereo* che appare nel mondo mentre si inizia l'era del volo e va sorgendo il linguaggio aereo caratteristico delle nuove generazioni.

Anche in questo campo il *futurismo* ha assicurato all'Italia un primato.

F. T. Marinetti - F. Azari

Milano, 1929.

apparecchio da bombardamento

— tipo di grandi dimensioni e potenza, capace di sollevare un ingente carico di bombe e di rifornimento ed armato per la difesa.

apparecchio da caccia

— apparecchio adatto a raggiungere e colpire aerei nemici perciò di piccole dimensioni e grande *velocità ascensionale* ed *orizzontale*, maneggevole ed armato di mitragliatrici — generalmente *monoposto*.

apparecchio da corsa

— apparecchio a *superficie alare* ridotta, profilato per la massima *penetrazione* e con motore di grande potenza per aumentare la *velocità orizzontale* anche a scapito della *portanza* e della *velocità ascensionale*.

apparecchio da ricognizione

— tipo di medie dimensioni, armato per la difesa e con velocità ed *autonomia* adatte a compiere incursioni all'interno del territorio nemico per eseguire rilievi fotografici, segnalazioni di obiettivi per artiglieria ed osservazioni varie.

apparecchio da sport

— apparecchio di piccole dimensioni e poco costo, sovente

con *ali ripiegabili* e munito di motore di piccola potenza e poco consumo.

apparecchio da turismo — tipo di media grandezza e con buona *autonomia*, adatto a compiere viaggi con passeggeri.

apparecchio scuola — tipo a due o più posti ed a *doppio comando*, per lo più munito di un dispositivo che permette al pilota istruttore di bloccare o rendere *folli* i *comandi* dell'allievo indipendentemente dai propri.

apparecchio telecomandato — *apparecchio autostabile* munito di una radio-ricevente che comanda un *servo-motore* per azionare i timoni di modo che da terra si può dirigere entro certi limiti l'apparecchio senza l'intervento del pilota. — vedi: *apparecchio autostabile*.

asta di comando — asta che trasmette rigidamente il movimento di comando di *timoni* o *alettoni*.

asse dell'elica — linea retta ideale passante per il centro dell'elica e perpendicolare al suo *piano di rotazione*.

asse del motore — linea retta ideale pa-

rallela all'*albero motore* e passante per il suo centro.

asse longitudinale — linea retta ideale passante per il centro di gravità dell'apparecchio e parallela all'*asse dell' elica*.

asse trasversale — linea retta ideale passante orizzontalmente per il centro di gravità dell'apparecchio e perpendicolare al suo *asse longitudinale*.

attaccare — od *attaccare l' aria* — il presentarsi alla *corrente* di un *corpo aerodinamico*.

attacco — genericamente: modo di *attaccare l' aria* — specialmente s'intende l'inclinazione dei *piani* di un *aereo* rispetto al senso del volo.

atterraggio — manovra con la quale un *aereo* prende contatto col terreno — vedi: *discesa*.

atterraggio di fortuna — atterraggio imprevisto eseguito su terreno non precedentemente adattato a tale scopo.

atterraggio forzato — atterraggio eseguito per cause che rendono impossibile o pericoloso il proseguimento del volo.

atterrare — compiere l'*atterraggio*.

atterrare di pancia — atterrare *richiamando* l'apparecchio in anticipo di modo che esso si appoggia pesantemente sul terreno o sull'acqua.

atterrare sulla coda — o *di coda* — come *atterrare di pancia* ma ancora più accentuato di modo che l'apparecchio tocca il terreno o l'acqua in posizione impennata appoggiando prima la coda.

atterrare sulle ruote — atterrare in velocità di modo che l'apparecchio dopo aver appoggiato le ruote sul terreno, continua a corrervi per lungo tratto a coda sollevata.

autonomia — capacità di un *aereo* a mantenersi in volo, senza essere rifornito da terra o da un altro aereo, per un dato tempo (*autonomia in ore*) o per un dato percorso (*autonomia in Km.*) — vedi *rifornimento aereo*.

autogiro — tipo di *aeroplano a superficie alare* molto ridotta, nel quale la *forza di sostentamento* è parzialmente ottenuta da una grande ruota a pale simili a quelle di un mulino a vento e disposta orizzontalmente a *parasole* sopra la fusoliera. — Tale ruota è

imperniata a folle e perciò sotto l'azione della *corrente* gira su se stessa generando un piano di rotazione che ha la funzione di una *superficie portante* circolare.

autorotazione — tendenza dell'apparecchio a ruotare attorno ad un asse passante per il suo centro di gravità quando esso si trova ad un forte angolo d'incidenza ed è soggetto ad un vento obliquo come nella discesa a *spirale*.

Tale tendenza a continuare e ad accentuare il moto spirale aumenta quanto maggiormente è arretrato il centro di gravità dell'apparecchio.

aviatore — persona specializzata in *aviazione* e che esercita costantemente l'attività di volo, anche se non *pilota* — vedi *pilota*, *aviere*, *aeronauta*.

aviazione — parte dell'*aeronautica* che comprende il volo con mezzi più pesanti dell'aria. — (*aeroplani*, *idrovolanti*, *elicotteri*, ecc.).

aviere — soldato di truppa addetto all'*aviazione*.

aviolinea — *linea aerea* esercitata con aeroplani od idrovolanti.



10-11. L'**autogiro** D'AT3 con motore Fiat A.50. Fu progettato nel 1930 dal genio di Corradino D'Ascanio, che nel secondo dopoguerra ideò la Vespa, un mezzo che probabilmente sarebbe piaciuto ai Futuristi. Nella foto scattata a Pontedera davanti agli stabilimenti Piaggio, D'Ascanio è il secondo da sinistra, mentre il secondo da destra è il famoso pilota automobilistico Juan Manuel Fangio.



avviamento — la manovra del mettere in marcia il motore. — vedi: *contatto - contatto ! - tolto ! - lanciare l'elica.*

avviamento automatico — manovra di messa in marcia del motore compiuta con mezzi meccanici (motore supplementare, cartucce detonanti, ecc). — vedi: *lanciare l'elica.*

avvitamento — il precipitare dell'apparecchio a capofitto e con movimento di rotazione su se stesso durante il quale i timoni non esercitano più la loro funzione normale — può essere involontario e preceduto da una *scivolata d'ala* non corretta oppure provocato come manovra acrobatica — vedi: *vite rovesciata.*

avvitarsi — eseguire *l'avvitamento.*

baffo — ventaglio d'acqua sollevato dalla *chiglia* dell'idrovolante durante *l'idroplanamento.*

barografo — strumento che registra le altezze tenute durante il volo. È costituito da un *altimetro* la cui lancetta indicatrice porta una punta stilografica che segna un grafico sopra una cartina avvolta ad un rullo d'orologeria.

Le graduazioni per ascissi ed ordinate di tale cartina permettono la lettura delle altezze in rapporto ai tempi impiegati a raggiungerle.

beccheggio — movimento oscillatorio dell'apparecchio nel senso longitudinale durante il volo.

bimotore — apparecchio munito di due motori azionanti ciascuno un'elica — vedi: *motori in coppia*.

biplano — aeroplano con due *piani alari* sovrapposti. — vedi: *monoplano in coppia*.

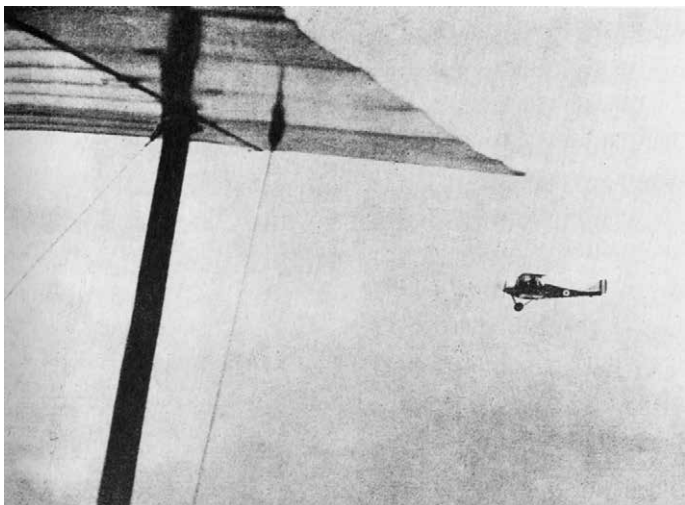
biposto — apparecchio a due posti.

blindatura — complesso delle parti rigide del rivestimento dell'apparecchio e specialmente della sua fusoliera, che sono facilmente staccabili per accedervi all'interno.

bordo d'attacco — porzione dell'ala che comprende la sua bordatura anteriore.

bordo d'uscita — porzione dell'ala che comprende la sua bordatura posteriore.

botte — manovra acrobatica cosiddetta perchè l'apparecchio nell'eseguirla procede in volo rovesciandosi lateralmente e girando come



12-13. L'aereo di Gabriele d'Annunzio in volo verso Vienna il 9 agosto 1918, per il famoso lancio di manifestini sulla città "nemica". La squadriglia era composta da aerei **biplano** Ansaldo S.V.A., qui sotto nella versione 5.



avanzasse all'interno di una botte con le ruote appoggiate alle sue pareti.

Esso descrive così, apparentemente, uno o più giri di *avvitamento* nel senso orizzontale. In realtà l'apparecchio compie una rapida traiettoria elicoidale spostando il proprio asse di rotazione lungo la superficie interna di un cilindro.

bottone di pressione — meccanismo che, mediante semplice pressione, provoca l'istante sganciamento della *cintura*.

bretelle — dispositivo di sicurezza simile alle comuni bretelle ed aggiunto alla *cintura* per meglio legare il corpo del pilota al seggiolino quando egli deve fare dell'*acrobazia*. Le *bretelle* del *paracadutista* abbracciano anche la parte inferiore del suo corpo e servono a collegarlo alle funi del paracadute mediante una giunzione unica e con l'interposizione di un *ammortizzatore* — vedi: *ammortizzatore del paracadute*.

bum — onomatopea che esprime i rimbalzi subiti talvolta dall'apparecchio durante *atterraggi* od *ammarraggi* eseguiti imperfettamente oppure ostacolati dall'irregolarità del terreno o dalle onde — vedi: *prendere dei bum*.