

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: Alessandro **AMBROSI** & Emidio **GATTAFONI**

Sito: <http://digilander.libero.it/liguori/>

eMail: egattafoni@libero.it

Località: Civitanova Marche

Alessandro:

Emidio:

Profilo: Un meccanico ed un falegname, amici da una vita, che condividono la stessa passione per la meccanica ed il modellismo dinamico in generale.

Produzione:

n.b. sono citate solo le riproduzioni di motori per modellismo

Motore	Progettista	Anno	Esemplari	Note
		replica	Tipo	replica
Folgore LN2	Castellani 1945	1997	D	100
Giglio 2cc	B. Grazzini 1945	1998	D	100
Helium C6	E. Fragonara 1946	1999	D	100
Elia Titano	Alberto Elia 1946	2000	D	100
Helium MB6	E. Fragonara 1945	2001	D	pochi

Nota: originale di Helmut Casal

Biografia: (vedi seguito)

Fonti: * **www: micromotori** <http://digilander.libero.it/liguori/>
* **ulteriori dati gentilmente forniti dagli interessati**

Old-timer, una vita di modellismo

di Emidio Gattafoni

Per quanto mi voglia spingere lontano con la memoria, non posso fare altro che ricordare di avere sempre avuto una grande passione per il modellismo, e una gran voglia di costruire qualcosa con le mie mani. Questa passione era destinata ad aumentare quando, nel 1955 feci il mio ingresso, come tornitore, nel mondo del lavoro, il che mi fece acquisire una notevole conoscenza delle macchine utensili e della meccanica in generale alla quale si aggiungeva una conoscenza di fonderia, che mi veniva trasmessa da mio padre e dai due fratelli più grandi, esperti artigiani fonditori. Qualche anno più tardi, un corso di elettronica completò il formarsi di questa miscela esplosiva che mi spinse, e mi spinge ancora, a spaziare in questo vasto e meraviglioso hobby.

Leggevo già alcune n'viste di modellismo' Sistema A e Sistema Pratico (che mi prestava un vicino di casa), e appena riuscito a mettere da parte qualche soldo, comperai il mio primo motore, che posseggo ancora: un G32 comperato per corrispondenza dalla Aeropiccola, che montai sui primi modelli vincolati, con qualche difficoltà nel reperire l'etere per la miscela, ma con immense soddisfazioni.

Poi, inevitabilmente, vennero le prime esperienze con i "radiocomandi" -, non era ancora iniziata l'era dei transistor, tutto era a valvole, la ricevente montava una rivoluzionaria, per quei tempi, valvola miniaturizzata, la JAF 91 che necessitava di una tensione di placca di soli 63 Volt fornita da una pila che, oltre ad essere difficile da reperire, era grande come una busta di latte e pesava un'enormità, ma la difficoltà maggiore ora senz'altro l'alimentazione del trasmettitore perché questo utilizzava delle valvole normali, con tensione di placca a 220 volt.

Non esistendo batterie del genere, la soluzione venne con l'utilizzo di un vibratore, cioè una sorta di elettrocalamita che, vibrando, faceva aprire e chiudere, a circa 50 Hz, un interruttore posto sul primario di un trasformatore 6-220 V che generava una corrente pulsante, non alternata, ma sufficiente per essere trasformata a 220 Volt.

Il tutto formava una specie di -baule-, poggiato a terra, che conteneva una batteria per moto, due e tre valvole, un trasformatore e altri aggeggi vari.

La cloche poi non era altro che un pulsante che faceva trasmettere un segnale a 27 MHz, il quale quando "andava bene" veniva captato dalla ricevente che faceva chiudere un relay al quale era collegato il famoso scappamento.

Non ricordo se con queste radiocomando riuscì mai ad effettuare un volo, mi ricordo bene che, mentre facevo la "taratura" della ricevente, da questa usciva della musica, che scopri poi essere prodotta da un elastico, che teneva il copechio della stessa il quale vibrava non so su quale armonica e su quale stazione, ma "funzionava".

Passavo così da una esperienza ad un'altra, e sempre mi ritrovavo con il solito gruppo di amici anch'essi appassionati di modellismo, tra i quali vi era anche Alessandro Ambrosi, di qualche anno più giovane di me, figlio di un artigiano falegname, quindi con esperienza nella lavorazione del legno.

Si costruiva tutto ciò che era possibile costruire, nei limiti delle nostre scarse possibilità economiche sempre con lo stesso entusiasmo e con la stessa voglia di fare, ma con risultati ed episodi tutti da raccontare: lanci di razzi che inesorabilmente esplodevano alla partenza. tranne uno che partì ma si portò dietro l'intera rampa di

lancio fatta di ferro a T. e le prove nelle acque all'interno del porto di un motoscafo spinto da un pulsoreattore il cui forte boato, tra l'altre amplificato da l'eco rimandato dai moli, faceva accorrere ogni volta Polizia e Carabinieri.

E' su questo motoscafo, che provammo per la prima volta un "vero" radiocomando, un due canali a relay dal nome EUREKA, con scappamento.

Malgrado il salto tecnico erano più le volte che dovevamo rincorrere il modello lungo la spiaggia, che quelle, poche ma bellissime, in cui lo potevamo vedere quasi volare sull'acqua, con il motore incandescente,

Fra esperimenti vari arrivammo ai primi anni 70, in quegli anni riuscimmo a costruire una associazione di aeromodellisti ed a costruire una pista in terra battuta, fu un periodo di forte impegno che, purtroppo, non durò molti anni perché sorsero dei problemi con il proprietario del terreno, la pista venne abbandonata e il gruppo si sciolse.

In quei periodo, 71/72 si stava diffondendo un nuovo hobby, l'automodellismo RC, artefici erano Lenoriardo Garofali, "Le.Ga", Franco Sabattini, ecc ecc.

Io e Alessandro avevamo già costruito una vettura RC, fusa in alluminio che andavamo a provare sull'asfalto della allora costruenda autostrada A 14, e nei vari piazzali, per cui aderimmo con entusiasmo a questo nuovo gruppo (AMSCI).

Iniziosi così un periodo, che durò per noi quasi 15 anni, durante il quale potemmo dare sfogo a tutta la nostra creatività ed inventiva, vista la forte competizione che ha sempre caratterizzato questo hobby.

Posso dire che molte sono state le soluzioni trovate per essere sempre più competitivi in quel periodo: la trazione anteriore, ideata per risolvere il problema di tenuta su piazzali. senza differenziale e, soprattutto, con gomme dure piene, resa possibile grazie alla realizzazione di un giunto omocinetico di 10-12 mm molto affidabile, il primo cambio, solo sperimentato, ma identico a quello apparso diversi anni dopo sul mercato; lo spillo azionato da un pressostato che lo faceva variare in base al numero di giri e l'avantreno ad assetto variabile, che variava inclinazione in frenata e in accelerazione

Fra tutte queste soluzioni, quella che ebbe più successo fu senz'altro lo sgancio rapido delle ruote, primi in assoluto a idearlo e ad adottarlo in gara (Teramo - 1978).

Brevettammo tale sistema nel 1979, insieme ad un'altra ottima idea, che risolveva il problema del testa-coda in frenata, cioè l'autobloccante, ottenuto con due dischi freno in uno che, durante la frenata, univano saldamente un semiasse al corpo del differenziale, rendendo così il tutto un sol pezzo, annullando cioè l'effetto differenziale.

Sono stati anni di intensa competizione, alla quale abbiamo sempre partecipato unicamente per passione e per soddisfare la nostra voglia di costruire.

.... la storia continua con le repliche

**Ambrosi e Gattafoni presentano la nuova replica: l'Elia Titano
Pavullo (MO) - 21/05/2000**



Emidio Gattafoni - Gorzanelli – Licio Fanfani - Gianilo Passuello
(Elia Titano) (modellista) (Giglio-orig.) (Glow e Diesel)

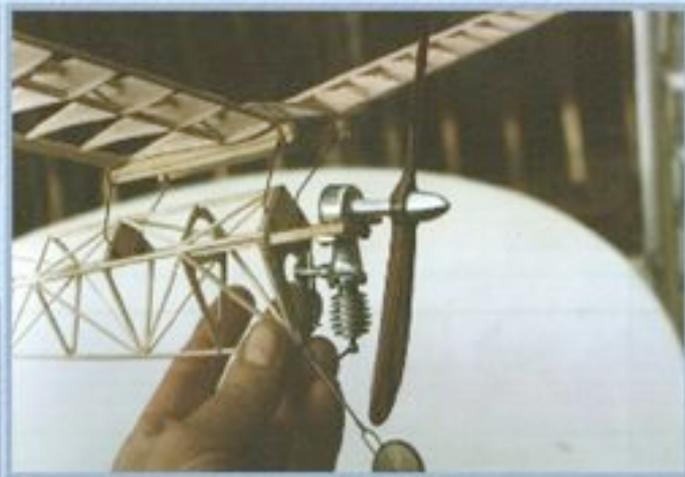
Il FOLGORE LN2 è un motore italiano costruito nel 1945-46, e allora distribuito da AVIOMODELLI di Cremona.

**Le caratteristiche sono:
Corsa m/m 18
Alesaggio m/m 12
Cilindrata cm³ 1,99
Giri 6.500
Potenza 0,12 cv
Peso Kg 0,140**

Si deve al sig. Casal Helmut, il quale ci ha messo a disposizione uno dei pochissimi esemplari ancora esistenti, se oggi è stato possibile farne una replica. Di questa replica attualmente è disponibile solo fusione e disegni costruttivi.



**FOLGORE LN2
Pezzo unico in scala 1:1/2 montato su un modello, anch'esso in scala ridotta, costruito su disegno d'epoca.**



GIGLIO 2 cc
 Dopo la costruzione di alcuni esemplari di motori per aeromodelli nel 1934, dopo la realizzazione del Giglio 10 cc nel 1935, ed altri ancora, il sig. Grazzini si dedica alla realizzazione del Giglio da 2 cc chiaramente ispirato allo svizzero «Dino». Uno di questi esemplari ancora in ottimo stato è posseduto dal sig. Fanfani Licio e a lui vanno i ringraziamenti per questa replica resa possibile grazie al suo esemplare.

Cilindrata 2 cc
 Alesaggio 12 mm
 Corsa 18 mm
 Giri 5500
 Peso gr.180

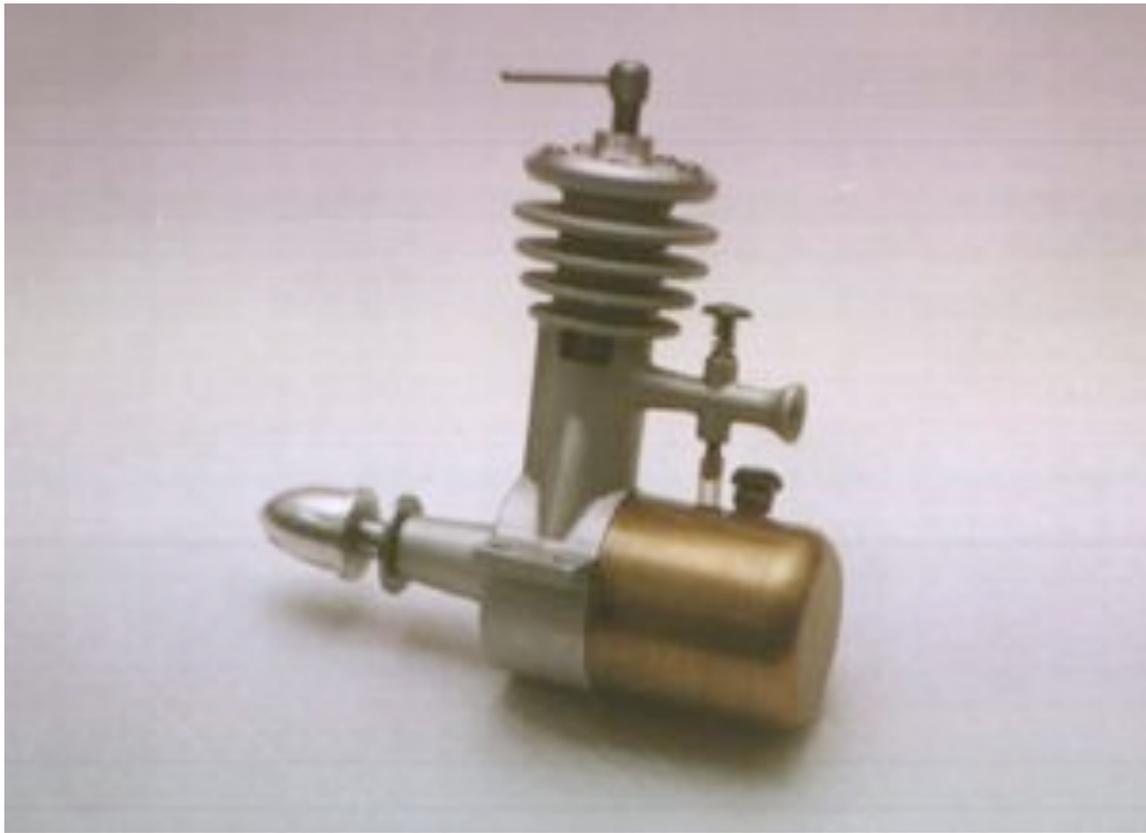


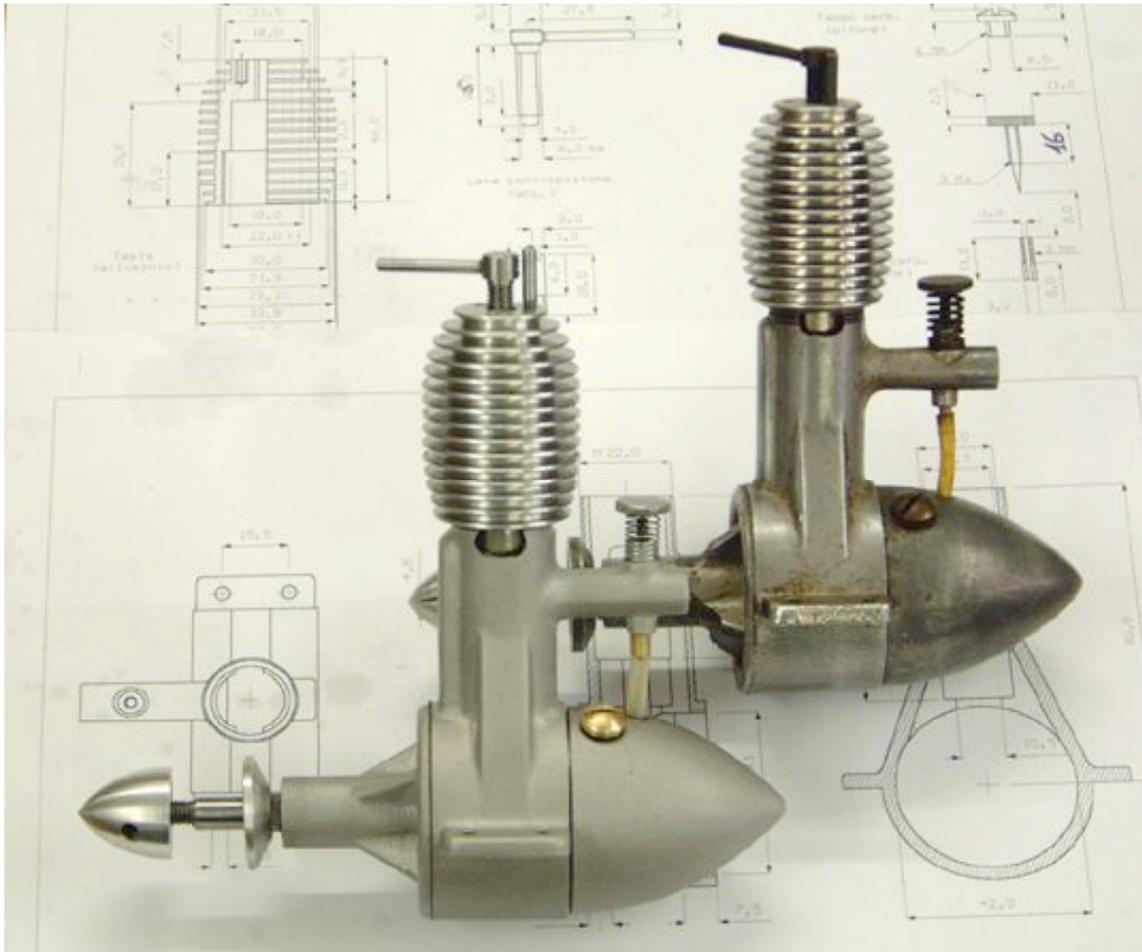
" HELIUM C.6 "

Distribuito dalla ditta Aeropiccola di Torino nel 1946 questo motore deriva dall'Helium B.6 di 6 cc prodotto nello stesso periodo. Le alette di raffreddamento verticali rende il cilindro unico e inconfondibile nonché difficile da realizzare. La fusione è stata ottenuta con la tecnica della "cera persa". La realizzazione di questa replica è stata possibile grazie alla collaborazione del sig. Pianigiani di Siena il quale ha messo a disposizione il suo rarissimo esemplare.

Alesaggio 18 mm
 Corsa 24 mm
 Giri 6000
 Hp 1/4 cv







HELIUM MB6
di
Emilio Fregonara
1945

Diesel 3 luci
Corsa mm 30
Ales. mm 16
Cilindr. 6.03 cc
Peso 380 gr
Hp 1/5
Giri 5000

Ringraziamo il sign.
Guido Paolicchi di
Marina di Pisa. per
averci messo a
disposizione uno
dei rarissimi
originali.



