

# Motori Italiani d'Epoca

**Progettista: Ninetto RIDENTI**

Via San Godenzo, 42    00189    ROMA    06-3311689

## **Profilo:**

La domanda sul "profilo professionale" di Ninetto merita qualche informazione. Il "ragazzo" vince gare di modellismo dal 1943.

Il secondo modello U-Control lo fece Ridenti (il primo essendo stato fatto da Uberto Travagli) convertendo il suo GR72 con il quale, nell'agosto del 45, aveva vinto una gara interprovinciale di volo libero nell'aeroporto dell'Urbe. Nel settembre il modello era già vecchiotto quindi fu convertito in U-Control senza troppi complimenti. Il motore era un Antares 4 che girava molto bene - mentre il modello, che aveva i soliti spaghi come cavi, non tirava per niente ed era lentissimo. Comunque si stancò subito di quell'accrocco dato che aveva capito che per potersi divertire bisognava andar forte. Il suo modello successivo fu progettato espressamente per l'U-Control e volava in tutt'altra maniera.

Fra il 1948 e la metà degli anni 50 è stato uno dei piloti ufficiali delle moto Mondial. Mi risulta che sia fra i pochi che abbiano vinto la Milano Taranto ancora fra noi. Tre anni fa ha corso (appena operato al femore) la stessa gara in versione storica ed è arrivato secondo. Fra gli altri concorrenti ci stavano le due figlie una su Honda 500 Four e l'altra su Kawasaki 550. Lui possiede diversi vecchi "catenacci" (che usa regolarmente con invidia generale guidandoli da campione. Nulla rispetto al cognato (si chiama Perrone) che è uno dei più fortunati collezionisti di settore (del Lazio è il più noto).

Per vivere ha progettato e costruito i ponti radio del Berlusca in giro per il mondo dopo tutta una carriera alla Teletta. E' stato uno degli allievi prediletti dell'Ing. Dante Curcio che sta alle antenne come Marconi sta alla radio (incidentalmente è ancora vivo non lontano dai 100 anni).

Ha vissuto una trentina d'anni del suo matrimonio in maniera esemplare nel senso che abitava in un bell'appartamento in zona Cassia (quartieri della buona borghesia romana) ma a non so quanti chilometri dalla moglie (che stava in zona Parioli in un appartamento di circa 400 mq con giardini pensili, 4 bagni foderati di marmi di diverso colore, ecc). La sua era ed è una splendida casa da scapolo o assimilato. Impossibile passare da Roma senza essere ospitato, sfamato e ben dissetato (traduci bevuto fino a rotolare sotto il tavolino). Nella casa ci stanno non so quante centinaia di motori per modellismo bellissimi e funzionanti. Dal soffitto pendono modelli stupendi e rifiniti fino all'impossibile ma tutti sono usati nella normale attività di volo. Lui è perfettamente in grado di eseguire, con una riproduzione da campionato del mondo (di 30 anni fa) il programma acrobatico F3A. Per il resto è un ragazzino di forse 76 anni che gioca da una vita col tornio e la fresa. Possiede un tornio cinese che ha condotto a precisione centesimale a cui ha rifatto la testa di cavallo per potere filettare modulo e lo ha dotato di una miriade di accessori dalla squadra a fresare fino

alla rettifica (regalatagli da Peppe Tortora). E' vero che le attrezzature per ricostruire il carter del Testa Rossa le ha fatte Gianmauro Castagnetti nella ditta superattrezzata in cui lavora ma il suo proprio esemplare se lo è fatto Ninetto tutto da solo e, per il precedente restauro (pesante) dell'originale, le attrezzature non le aveva.

Di lui Garofali dice che sarebbe capace di costruire un motore anche solo con un trapano a colonna. Deve essere vero. Gli ho visto riprodurre il contropistone per il mio Deezil originale in non più di una quarantina di secondi, e dopo aver preso soltanto una misura; lui va ad occhio e ci coglie. In pratica ha fatto una sola passata che non ha rifinito nemmeno per quanto era già lucida e, tagliato il tronchetto, lo ha inserito al suo posto con una goccia di olio. Mha!

Ciò posto bisognerà che te lo presento alla prima occasione (a Bassano? Chissà se riesco ad arrivarci ma lui ci va di sicuro dato che la sua famiglia è trevigiana di origine ed ha amici e parenti). La persona giusta per effettuare smontaggio e verifiche del tuo esemplare è Ninetto che ha già prodotto tutte le chiavi apposite.

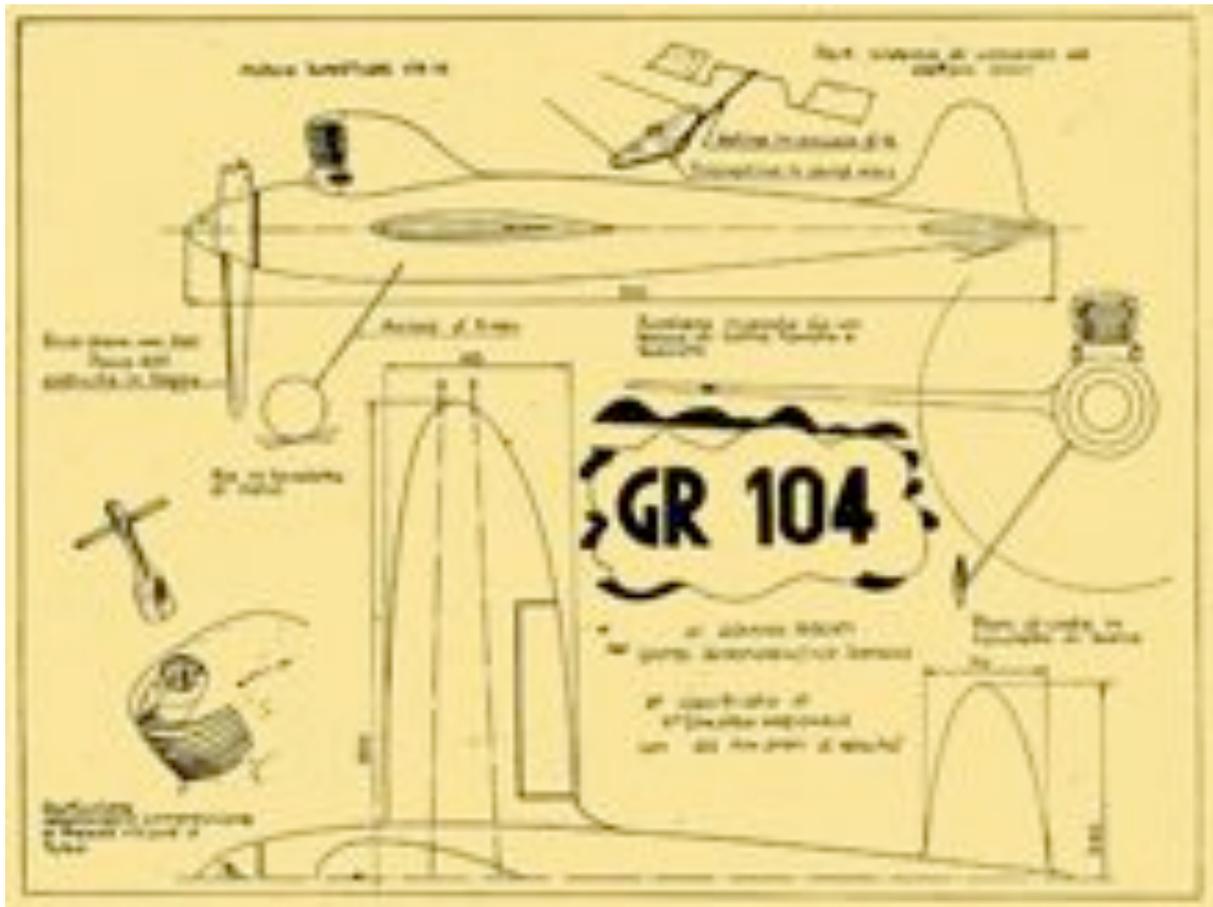
### **Produzione:**

### **Biografia:**

### **Fonti:**

- **Giacomo Mauro - Colloqui**

## Il Telecomandato G. R. 104



Il telecomandato G. R. 104 è stato costruito da Giovanni Ridenti per prendere parte alle gare fiorentine dello scorso settembre; pur privo della carenatura del motore, che non si fece in tempo ad adattare, il modello si comportò ugualmente bene, piazzandosi al 2° posto, con uno scarto di 2/10 di secondo sul tempo del vincitore.

Questo modello è stato particolarmente curato, dal lato aerodinamico, anche a scapito del peso, che in verità raggiunge ben 1000 grammi circa. In compenso il modello è estremamente robusto, oltre che stabilissimo, insensibile anche a forti raffiche di vento ciò che danneggia spesso apparecchi più piccoli e leggeri, mentre d'altra parte non è inferiore ad alcuno in quanto a velocità. La linea, come ripeto, è stata particolarmente curata, costruendo realmente "il modello sul motore". Il sistema di comando ad alettoni alari, molto comunemente usato a Roma, si è dimostrato eccellente anche in questo modello che, peraltro, è di pilotaggio facilissimo.

Passando ad osservare la costruzione, essa non presenta particolari difficoltà: il modello è completamente ricavato da blocchi e tavolette di balsa semiduro opportunamente scavati, sagomati ed accuratamente rifiniti: dopo la stuccatura dei raccordi e di ogni altro, interstizio, si provvederà alla stuccatura generale, che si ripeterà più volte, scartavetrando e stuccando fino a che la superficie non sarà levigata come un marmo: allora si potrà passare alla verniciatura .

Le aste di comando, come al solito, attraversano l'ala, mentre il movimento agli alettoni viene dato da un normale triangolino, come del resto si può osservare sul disegno.

L'ogiva è in alluminio tornita in due pezzi dei quali uno viene stretto dal dado insieme all'elica, l'altro si avvita invece sul primo. La regolazione della compressione non avviene per mezzo della solita levetta, che avrebbe impedito di carenare completamente la testata del motore, bensì a mezzo di apposita chiave a tubo: ugualmente lo spillo del carburatore.

Il motore montato sull'originale era un Supertigre G.B. 16 e l'elica aveva un diametro di 24 cm con passo 40, con pala molto stretta; la piombatura non si è dimostrata necessaria perchè il motore è sempre partito ugualmente bene.