

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: Ferruccio CASSOLA

Vissuto:

Località: Pisa

Profilo:

Grande elasticista

Produzione:

Cassola 10

<u>(Kratmo)</u>	1942	S	1	10,00	9,76	25	22,3	f. 25
<u>Urano</u>	1943	S	1	10,00	9,76	25	22,3	f. 26
<u>Cassola diesel</u>	1943	D	1	6		eccentrico		f. 27

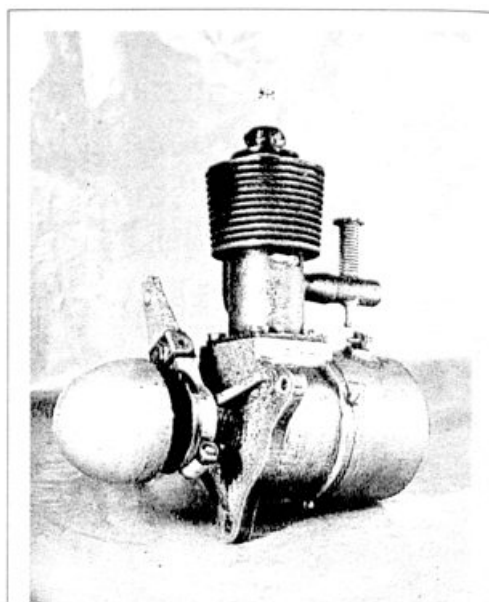
Biografia:

Gli influssi dal mondo germanico furono più esigui di quanto il numero dei motori Kratmo che si trovavano nelle varie sedi della RUNA lasciasse supporre. L'unica traccia documentata è quella lasciata dal progetto che Ferruccio Cassola grande elasticista del passato fece ricopiando il Kratmo smontato dell'amico Mario Coco. Entrambi gli amici produssero la propria "interpretazione" del Kratmo ma è sopravvissuto fortunatamente solo quello di Cassola (25, 26, 27). (Giacomo Mauro)

Fonti:

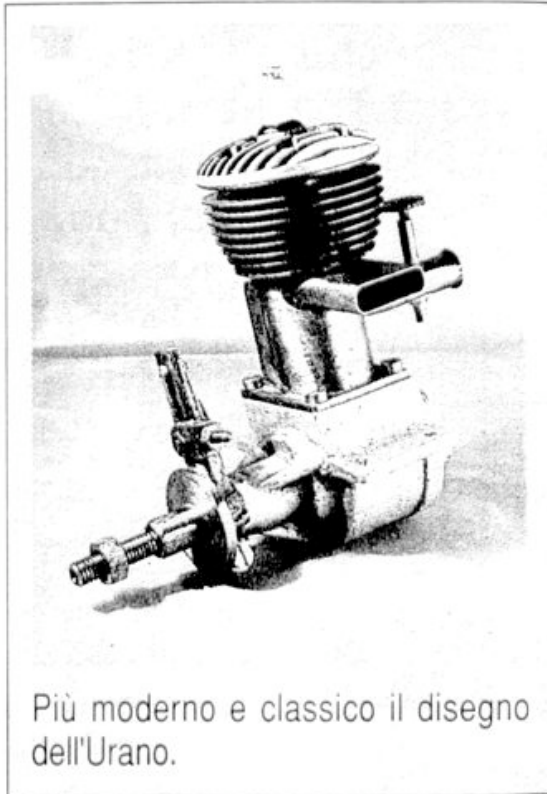
- * Giacomo Mauro - I Motori Italiani per Autocostruzione - Atti 1° Conv. Studi - Ott. 2005
- * articolo su Modellistica 1992?

Il primo Spark di Ferruccio Cassola

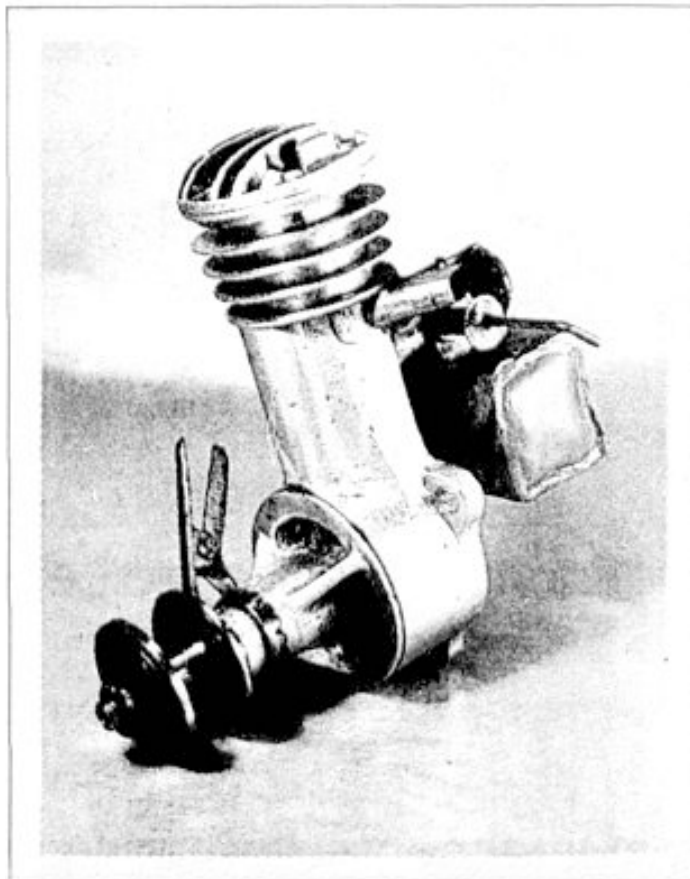


Il Cassola 10 del 1942 mostra evidenti richiami al Kratmo.

Il secondo Spark di Ferruccio Cassola



Il Diesel non convenzionale di Ferruccio Cassola



I MOTORI DI CASSOLA

da "Modellistica" 1992? – pag. 178

Da un elasticista impegnato come Ferruccio Cassola, campione negli anni quaranta, è stata una bellissima sorpresa venire a sapere che fosse anche costruttore di motori per aeromodelli! Son trascorsi ben cinquant'anni ma finalmente possiamo documentare questa scoperta per scrivere un'altro breve capitolo della nostra storia.

I suoi, per la verità, sono pezzi unici costruiti per il puro divertimento personale senza intendimenti commerciali e, per questo, testimonianza di una passione disinteressata.

L'idea nacque a Cassola tra il '40 e '42 quando, in piena autarchia, era impossibile procurarsi materiali "civili" per costruire i modelli e ci si doveva adattare al compensato di betulla e i listelli di tiglio dove ci voleva invece il balsa, introvabile...

Figurarsi i motori che erano costruiti esclusivamente in USA! Fu in quel periodo che poté esaminare, da un amico (*cioè Coco*), un Kratmo 10 ad accensione (*elettrica*) che lo ispirò e convinse a costruirsi un proprio motore utilizzando i laboratori dell'Istituto Industriale di Pisa fuori dagli orari di scuola. Nacque così il motore "**Cassola**" da 9,7 cc (corsaxalesaggio 25x22,3 mm) con un rapporto di compressione di 1:6. Costruttivamente la testata era in un sol pezzo col cilindro e il carter in lega leggera.



L'albero su bronzine era posto in rotazione da un pistone in lega con fasce elastiche e portava anteriormente la camma che comandava il ruttore con leva di regolazione dell'anticipo. Questo motore funzionava regolarmente esprimendo la max potenza di 0.35 CV a 7000 giri e anche l'avviamento era sorprendentemente facile.

Bisogna attendere l'anno successivo perchè nasca l'**Urano**, sempre da 10 cc ad accensione (*elettrica*) che mostrava un disegno ormai più moderno e personale; l'attacco non era più radiale ma a flange normali!



Per concludere la sua avventura motoristica Cassola costruì anche il terzo motore, un **Diesel da 6 cc** con un sistema particolare di regolazione. Infatti il rapporto di compressione non variava col contropistone classico, bensì ruotando una boccola eccentrica su cui era montato l'albero; i vantaggi sulla tenuta e leggerezza erano evidenti. Questo motore fu usato su un modello che volò stupendamente senza tuttavia partecipare a gare e aveva un unico inconveniente: per le ridotte dimensioni delle alette riscaldava maledettamente ed era impossibile provarlo al banco per un tempo significativo.

Significativo è però il fatto che il **Cassola 6 D** nascesse quando ancora l'idea dell'autoaccensione nei piccoli motori era alle sue prime incerte apparizioni (*siamo infatti nel 1942/43 ed è interessante confrontare questa realizzazione con l'Ouragan del francese Mss Fargeas che è però realizzato nel 1947. Sempre nel 1947, anche in Inghilterra veniva prodotto un diesel "eccentric shaft" molto simile: è l'Airstar - vedi allegato*).

Le foto dei prototipi di Cassola testimoniano la lavorazione completamente artigiana e l'unicità stilistica di ciascuno di essi. Grazie a questo ritrovamento possiamo ora annoverare anche Cassola tra la miriade di tecnici italiani che, già negli anni quaranta, tentarono la soluzione del motore a scoppio sui loro modelli volanti.

La scarsità dei mezzi disponibili era la causa evidente di una produzione limitata spesso solo a pochi esemplari perduti negli anni, ma la varietà e il numero di progetti fu davvero notevole e straordinaria considerando i tempi.

Oggi se ne è persa tutta la tradizione e quasi nessuno più si diletta a questo esercizio.