

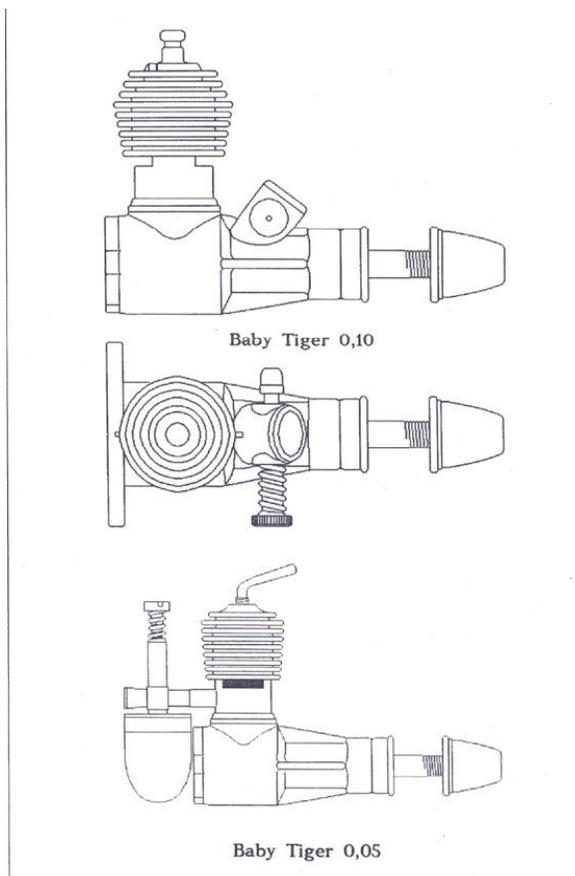
# CERTI PICCOLISSIMI MOTORI...

Ricordando **Giovanni Ceccarelli**  
*di Salvatore Maisano - Modellismo n. 30*

Avevo letto, su Model Builder, di certi piccolissimi motori costruiti in Italia. Non esistevano riferimenti molto precisi, oltre al nome del costruttore: una notizia come tante. Molto tempo dopo Amato Prati mi raccontò di aver avuto occasione di visitare un collezionista di Forlì, particolarmente appassionato ai piccoli motori, **Giovanni Ceccarelli**, e faticosamente il nome riemerse dai miei ricordi. Prati aveva fatto il mio nome, diciamo pure che mi aveva dovuto presentare al di sopra dei miei meriti, poiché era stato autorizzato a fornirmi il numero di telefono. E mi parlò con tanto entusiasmo della collezione che aveva visto, che telefonai immediatamente. Non fu un colloquio breve, nella mia passione per i motori esiste la predilezione per i piccoli, le miniature, gli .049 o quelli più piccoli ancora, ed avevo trovato una persona veramente esperta in questo campo. Mi raccontò di ciò che aveva fatto, mi promise delle foto, e puntualmente le ricevetti a stretto giro di posta: uno shock!

Si pensi ad uno 0,10 cc nelle due versioni, glow e diesel, con una rifinitura da capogiro, ad un bicilindrico contrapposto da 0,20 cc, a dei prototipi da 0,05 cc e si può cominciare a capire di cosa si parla. Gli scrissi immediatamente per ringraziare: trovarlo al telefono non era facile per i suoi molteplici impegni, aveva qualche problema di respirazione. Le sue risposte giungevano tempestive, concise, mi diedero un'idea di un uomo piuttosto schivo, che andava subito all'essenza delle cose, geloso della propria privacy, forse per la necessità di mascherare una grande sensibilità. Proprio per questa sua caratteristica caratteriale non fu molto noto in Italia, ma all'estero era molto stimato, ed era felice dei riconoscimenti che gli giungevano da ogni parte del mondo.

Avevamo concordato di incontrarci, ma quando ne ebbi la possibilità, aveva degli impegni: così rinviammo ad una occasione che non si verificherà più.



Cominciò a fare motori per modelli negli anni '70, già faceva i suoi motori industriali con molto senno, ed i primi suoi motori per aeromodelli furono, per così dire, dei normali motori, quelli di chi costruisce da sé per passione, pieni di belle cose, roba da non prendere in considerazione industrialmente. Ma era collezionista e spesso si trovava di fronte a gente che non voleva un corrispettivo in denaro, per cedere qualche pezzo; lui, appassionato dei piccoli motori, decise di fare dei gioielli per poterli scambiare. Dava i suoi motori in scatola di legno, diciamo meglio in cofanetto, con pirografate le caratteristiche, come facevano i grandi armaioli o come si fa per oggetti d'arte, quali erano. I primi li costruì con carter da blocco, ovvia soluzione, ma dopo pensò bene di ottenerli da fusione, con la tecnica degli orafi, a cera persa. Nella fusione era incorporata la bronzina di banco ed è evidente che la soluzione rappresenta un optimum difficilmente accostabile con altre tecnologie, per quelle dimensioni.

L'accoppiamento del pistone alla camicia (5 mm di alesaggio e corsa), veniva effettuato con una tolleranza inferiore al millesimo di millimetro, la biella in acciaio senza spinotto portava uno snodo a sfera per l'accoppiamento al pistone il cui cielo era ramato, alla Cox. A monte di tutto ciò, una ricerca estrema ed incessante sul materiale, sulle lavorazioni: impressionato dai Cox, nei carter adoperò la lega che, per composizione e caratteristiche meccaniche, più si avvicinava a quella adoperata per quei motori (chi ha mai visto un carter Cox ossidato?).

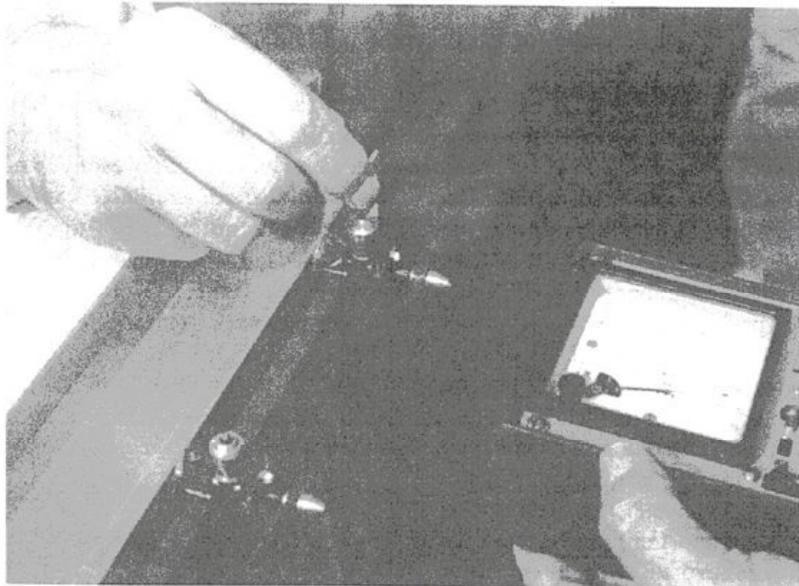
Alle prese con problemi di questo tipo, li risolveva con tenacia senza pari, inseguendone le soluzioni, senza compromessi. Per il serbatoio dello 0,10 cercò a lungo una plastica trasparente che reggesse la miscela nitrata, finché la trovò negli Stati Uniti. Gli altri problemi, quelli di lavorazione, dovevano essere molto impegnativi.

Il pensare ad una biella senza spinotto in un pistone da 5 mm deve far supporre che all'interno del pistone dovevano esservi al massimo 4 mm ed in questi l'alloggiamento per la testa di biella sferica... quanto, dunque, all'esterno? E il diametro della sfera?

Un lungo studio per inventarsi i metodi necessari per risolvere ogni singolo problema, un dispendio enorme di energie e di mezzi, i pezzi cementati e rettificati con mole di diamante, persino lo spillo, la biella, là dove avrebbe potuto adoperarsi anche soltanto acciaio legato. Intanto continuava a pensare, a fare cose nuove, aveva in animo di impostare una piccola serie dei motori da 0,05 cc, aveva in costruzione un tricilindrico a stella da 0,30 cc, il bicilindrico contrapposto era stato solo un primo passo. Evidentemente, come tutti noi era un sognatore. Dalla vita aveva ritagliato uno spazio per il suo sogno, e il sogno deve essere bello, altrimenti che sogno è?

E bisogna poterselo curare, accarezzare, non deve ingombrare, non deve fare rumore, il meno possibile, se necessario; occorre anche che tenda alla perfezione, perché se gli altri lo scoprono non possano menomarlo, non abbiano niente a ridire. I suoi motori erano i suoi sogni, ne parlava scegliendo le parole, con una timidezza nascosta, ma con l'orgoglio dell'artista, quale era.

*Salvatore Maisano*



*Il Baby Tiger diesel durante una prova al banco. Al suo fianco, la versione glow. Il confronto con la mano, rende perfettamente l'idea delle microscopiche dimensioni di questo straordinario motore.*