

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: Elio TACCHELLA

Vissuto: 1926 - 2005

Località: Acqui Terme

Profilo:

Industriale del Nord recentemente scomparso, fabbricante di raffinate macchine utensili (rettifiche a controllo numerico fra le migliori al mondo). Studiava a Milano quando gareggiava da aeromodellista, da qui la definizione di "milanese" che il Sig. Elio non gradiva.

Giovanissimo (12 anni) iniziò a fare l'aeromodellista, a 14 costruì il suo primo motore, con un crescendo impressionante. Le cronache modellistiche parlano di lui come velocista e motomodellista. Purtroppo, gravi situazioni familiari lo allontanarono dal modellismo nel 1948 e lo tennero lontano anche più tardi, quando -ridotta l'attività lavorativa- accarezzava l'idea di tornare ad un passato mai dimenticato.

Produzione:

Spark 10cc	1940	S	1	10	clone Brown Junior?					
6,28cc	1941	S	1	6,28	il Dinamite dell'Aquilone?					
Spark 10cc	1942	S	1	10	c. 1:8 -> 8.000 giri					
Movo DP 23	1943	S	1	10	Costruz. magnete x sost tappo carter □					
Stellare 2T	1944	S	1	45	6+6 cil.					
ETA 47 model	1945				divenuto MOVO M 31					
ETA 6	1948	S	150	5,8	5,81	18,5	20	400		
ETA 6 (Aquilone)	1948	S		6	5,81	18,5	20	280	2 B	RDR CW
ETA 6 (Biagi)	1949	S	I	5,8	6,84	18	22	400		

gennaio 1948 Tacchella presenta il primo esemplare di ETA 6. Il panorama del momento in classe B comprende il GB 16, l'Elia 6 (S & D) e, in USA, il McCoy .60 Serie Nera ed il Dooling .60 (entrambi spark).

Fonti:

- ❖ Motori Italiani d'Epoca - Supplemento bis de "L'Aquilone" - Notiziario SAM 2001 - N. 6
- ❖ F. Galè - Old Timers Gazette - Motori d'Epoca (Ilario Biagi - Mario Perrone) in Modellistica - giu 87
- ❖ Giacomo Mauro - Documentazione personale e conversazioni
- ❖ Giacomo Mauro e Salvatore Maisano - "The Italian ETA" in Model Engine World - Dec 1997. [→→](#)
- ❖ Cortese disponibilità della Famiglia Tacchella

Biografia:

Elio Tacchella - Acqui Terme (1926 - 2005) Signora SILVA con tre figli. Mantengono l'officina. Abitazine: Regione Prele, 69 15011 Acqui Terme - telefono 0144 311 939

Modellista, costruttore dei motori ETA da 6cc

Il 1947, oltre all'abolizione della formula libera ed alle prescrizioni relative al carico alare ed alla sezione maestra dei modelli in volo libero, vide l'inizio della corsa alla velocità nel volo circolare. Dopo i primi incerti esordi alla coppa Arno del 1946, alla prima importante gara dell'anno, svoltasi il 16 marzo a Verona, i cosiddetti "U-Control" (termine originale americano) raggiunsero i 127 Km orari, per merito del milanese Tacchella.

Settimana Internazionale di Eaton Bray, in Inghilterra . . . ottenendo tre vittorie con Conte negli elastico formula libera, e Gnesi nei motomodelli e nella velocità, con il modello di Tacchella.

Coppa Arno 1947...e Tacchella per i 10cc. con 116 Km/h. (notare il rapido progresso in questa categoria)

Acqui Terme. La morte di Elio Tacchella, 78 anni, è un lutto che colpisce la famiglia e la città. Lascia un grande vuoto nella moglie Sylva, nei figli Maurizio, Alberto e Claudio, nelle nuore e nei nipoti.

La notizia del suo decesso, improvvisa ed imprevista, avvenuta per le ferite riportate al capo conseguenti di una caduta dalle scale di casa, forse per un malore, era giunta in città nella serata di domenica 17 aprile. La morte era avvenuta verso le 14 dello stesso giorno ed il triste annuncio aveva sollevato un profondo ed accorato dolore fra la gente.

Il "signor Elio", così era confidenzialmente chiamato dai dipendenti, era orgoglioso dei figli ai quali aveva passato il "testimone" dell'azienda, ma anche perché impegnati, oltre che a dirigere ottimamente l'azienda, a portare un cognome che significa esercizio di un'attività diventata, nel tempo, tra le più importanti realtà industriali a livello internazionale.

Tra le benemerienze acquisite da Elio Tacchella, ricordiamo l'assegnazione, avvenuta ad ottobre del 2003 da parte dell'amministrazione comunale, del "Premio Acqui Impresa". Il riconoscimento era esteso anche al fratello Franco, a "chi ha saputo" era la motivazione, "essere acquese ovunque nel mondo, esportare oltre alle macchine utensili l'impegno e l'orgoglio di essere figli della città della bollente".

Il signor Elio, in quella occasione storica, poiché difficilmente l'imprenditore acquese partecipava ad avvenimenti pubblici, ricordò con efficace capacità espressiva, cioè andando al sodo come era abituato nel lavoro, che *"dietro all'azienda c'è una storia: quando muore il papà Andrea, nel '48 avevo 22 anni, mio fratello Franco qualcuno in più, ci siamo trovati alla guida dell'azienda che all'epoca faceva fresatrici e le prime affilatrici. Abbiamo avuto il coraggio di fare qualcosa che non esisteva, alla prima Fiera di Milano abbiamo ottenuto una quantità di ordini da non poter soddisfare"*. Quindi Elio Tacchella aveva spiegato la sua branca professionale e le caratteristiche principali e fondamentali della produzione della Tacchella Macchine. Produzione che rappresenta il risultato degli studi e

dell'esperienza accumulati negli anni. Sempre in quell'occasione Elio Tacchella aveva detto testualmente: "Non ci si può fermare, siamo in contrapposizione con i massimi produttori della Germania e degli Stati Uniti. È lo stesso cliente che lo chiede, rimanere fermi significa rimanere fuori dal mercato". Parole sagge, profetiche, da sottolineare e non dimenticare, così come non dimenticheremo mai il signor Elio. (C.R.)

0,6 cc.	MARCA « ZENA » AD AUTOACCENSIONE Il piccolissimo motore per modelli fino a 20 centimetri di apertura albero. Serbatoio incorporato. Alimentazione sull'albero. Peso gr. 60 Con valano, giri al 1' 9000 Potenza HP. 0,03 Con elica / 200, giri al 1' 5000
2,0 cc.	MARCA « MOVO D.2 » AD AUTOACCENSIONE Il classico motorino adatto per tutte le applicazioni e prodotto in grand-serie. Serbatoio incorporato. Aspirazione nel cilindro. Peso gr. 170 Con valano / 50, giri al 1' 9000 Potenza HP. 0,12 Con elica / 300, giri al 1' 5000
2,5 cc.	MARCA « CLUB A » AD AUTOACC. ED INCANDESCENZA Il motore di classe superiore per le piccole cilindrate. Pistone in alluminio con fasce. Valvola rotativa. Può essere fornito con cuscinetti. Peso gr. 160 Con valano / 50, giri al 1' 16.000 Potenza HP. 0,22 Con elica / 50, giri al 1' 12.000
6,0 cc.	MARCA « ETA » AD ACCENSIONE ELETTRICA Motore della più alta perfezione meccanica, specialmente adatto per modelli U-Control e Racing Cars. Cuscinetti a sfere, pistone con fasce. Peso gr. 320 Con valano / 65, giri al 1' 15.000 Potenza HP. 0,43 Con elica / 200, giri al 1' 13.000
5,0 cc.	MARCA « CLUB B » AD AUTOACC. ED INCANDESCENZA Il più moderno motore di caratteristiche superiori sia per il rendimento che per la costruzione. Pistone in alluminio con fasce elastiche. Peso gr. 230 Con valano, giri al 1' 20.000 Potenza a regime HP. 0,6 Con elica, giri al 1' 14.500
6,0 cc.	MARCA « OSAM G.B.16 » AD AUTOACCENSIONE Motore di media cilindrata dalle caratteristiche moderne e brillantissime adatto per ogni applicazione modellistica. Valvola rotativa e cuscinetti. Peso gr. 290 Con valano, giri al 1' 16.000 Potenza a regime HP. 0,5 Con elica, giri al 1' 11.500
10 cc.	MARCA « OSAM G.B.17 b » AD AUTOACCENSIONE Motore di grande potenza adatto per U-Control e Racing Cars. Può essere montato con Glow Plug. Valvola rotativa e cuscinetti a sfere. Peso gr. 400 Con valano, giri al 1' 16.800 Potenza a regime HP. 0,7 Con elica, giri al 1' 12.500

ETA – 6 di Elio Tacchella

Ho realizzato questo nuovo motore esclusivamente per modelli telecomandati della classe « B ». Il progetto, ispirato alle ultime e più moderne tendenze micromotoristiche e una elevata precisione di lavorazione fanno di questo motore un « gingillo » capace di fornire oltre 1/3 di cavallo di potenza. I materiali adottati per la costruzione sono i migliori che il mercato italiano possa offrire e non per questo il motore ha una vita limitata.

Le caratteristiche principali sono:

Alesaggio	20,0 mm
Corsa	18,5 mm
Cilindrata	5,8 cm³
Rapp. di compr.	12,8
Peso con elica ogiva e volano	400 g

La miscela usata è a base alcoolica e la lubrificazione esclusivamente ad olio di ricino. Durante le numerose prove al banco del prototipo, sono stati comodamente sorpassati, con elica, i 10.000 giri al primo, suscettibili di ulteriore aumento dopo il rodaggio.

Passo ora alla descrizione dei vari pezzi componenti il motore.

Il **carter-cilindro** è fuso in conchiglia in lega d'alluminio: internamente porta la camicia in ghisa nitrurata di elevata durezza onde diminuire il logorio e gli attriti fortemente sentiti agli alti regimi di rotazione.

La **testa** è pure essa fusa in lega leggera e fissata al cilindro con una corona di 6 viti d'acciaio.

Il **pistone** è in lega speciale di alluminio fuso in conchiglia sottopressione ed ha la testa a cupola per migliorare le condizioni di lavaggio.

Completano il pistone due **fasce elastiche** in lega speciale d'acciaio ad elevata resistenza alle alte temperature indispensabili per ottenere la necessaria tenuta dei gas.

Accoppiata al pistone, mediante lo **spinotto** internamente cavo in acciaio trattato, è la **biella** ricavata da profilato di duralluminio extraduro ampiamente dimensionata e con boccole le nel piede e nella testa in bronzo fosforoso munite di fori per la lubrificazione.

L'**albero** è ricavato dal massello, in acciaio al nichel-cromo con trattamento termico. E' completamente rettificato. Internamente è totalmente forato per acquistare in elasticità e in peso. L'albero ruota su due cuscinetti a sfere di grandi dimensioni e del tipo a gole profonde che assorbono ottimamente ogni carico assiale e radiale, provocati dalla rotazione dell'albero munito di elica.

L'albero e i cuscinetti sono sostenuti da un **supporto** fuso in lega leggera con molte nervature e fissato al carter mediante quattro viti.

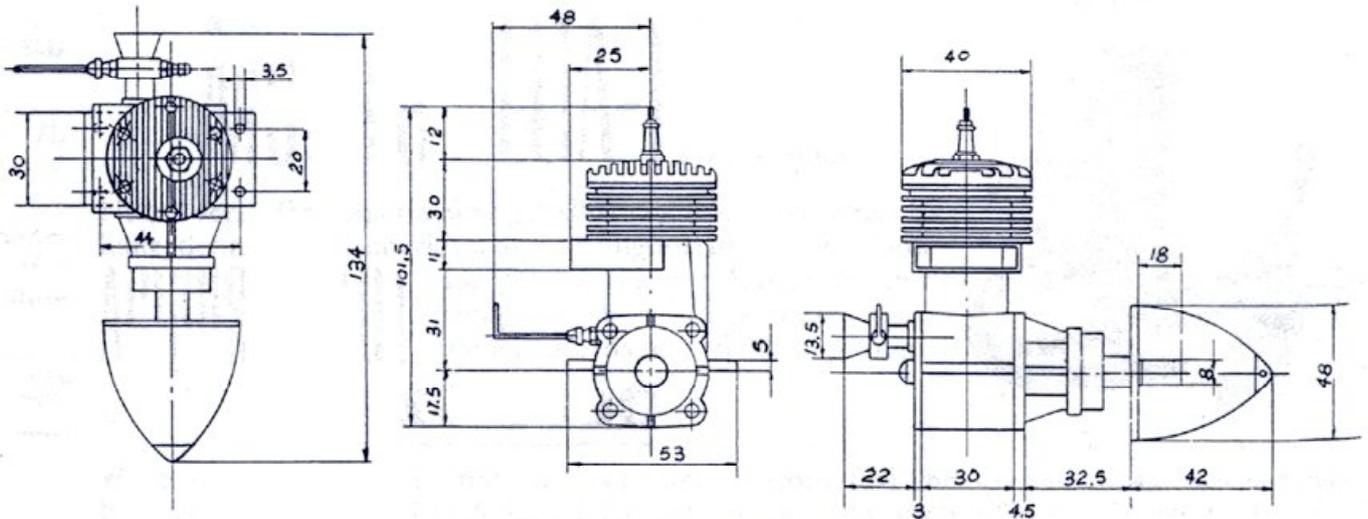
Il cuscinetto anteriore viene coperto con uno speciale **disco** che funge da copripolvere.

Sulla parte anteriore del tappo è sistemato il **collarino** per l'accensione che comprende il martelletto, la puntina platinata fissa e la levetta per regolare l'anticipo.

Trascinata in rotazione dai perno di manovella è la **valvola rotativa** in lega leggera che è sostenuta da una lunga bronzina solidale al tappo posteriore che comprende anche la presa d'aria a tubo di Venturi del carburatore.

Completano il motore il volantino in acciaio inchavettato all'albero e l'ogiva in lega di alluminio.

Elio Tacchella



Le tre viste dell'Eta 6 di Tacchella.

24

da L'Ala 194x

Nota: Qui si parla del prototipo, realizzato e provato quindi dovremmo essere verso la metà del 1947.

AEROMODELLISTI.... ATTENZIONE !

La SEZIONE MOTORI della Ditta AEROPICCOLA lancerà a giorni sul mercato internazionale una strepitante novità nel campo delle micromotoristiche :

Il motore a doppia versione

ELIA - 6

Una meravigliosa realizzazione che soddisferà tutte le esigenze modellistiche

DUE MOTORI CON UNA SOLA SPESA

L'ELIA - 6 verrà fornito in tre tipi e a prezzi di vera concorrenza. *MOTOMODELLI A VOLO LIBERO — U. CONTROL — MOTOSCAFI — AUTOMODELLI — ELICAUTO.* Qualsiasi costruzione sarà possibile con il nuovo motore a doppia versione ELIA - 6

Chiedete informazioni e listino illustrato allegando L. 30 — Indirizzate :

AEROPICCOLA - Corso Peschiera n. 252 - TORINO

(Date le grandi richieste che ci pervengono da ogni parte del mondo, consigliamo la prenotazione con caparra di L. 3000 — ai prenotati sconto 5% e pronta consegna).

da l'Ala marzo 1948

Eta 6

Il miglior accensione elettrica italiano
da 6 cc. ; Alesaggio mm. 20 - Corsa
mm. 18,5 - Potenza HP. 04 - Giri 10/12.000
con elica, 15.000 con volano - Rapporto di
compressione 12,8 - Peso con elica, ogiva
e volano gr. 280.



*È il primo supercompresso italiano costruito in
serie che Tacchella, campione italiano 1947
telecomandati classe "C", mette a disposizione
degli appassionati di modelli controllati.*



È un prodotto delle Officine Meccaniche
Andrea Tacchella & F.lli di Acqui

Esclusivista per la vendita in Italia e all'estero :
EGIDIO GALLI - INVERIGO (COMO)

