
... roba di legno e
roba di ferro

SIRIO LANFREDINI



Marcel Duchamp 1913

... roba di legno e roba di ferro

© 2022 Sirio Lanfredini

Tutti i diritti riservati

luccioargentato@hotmail.com

www.luccioargentato.it

Indice

Capitolo 1	TORNIRE IL LEGNO	5
Capitolo 2	KAYAK DA MARE	15
Capitolo 3	SIDECAR TRIUMPH SD	23
Capitolo 4	VESPA DI LEGNO	31
Capitolo 5	RALEIGH MOSQUITO	39
Capitolo 6	SIDECAR VESPA DI LEGNO	47
Capitolo 7	SIDECAR PER BICI EPOCA	55
Capitolo 8	NUOVA BICI DI LEGNO	63
Capitolo 9	SIDECAR ALTE PRESTAZIONI	71
Capitolo 10	LUCCHETTI DI LEGNO	79
Capitolo 11	LITTORINA	89
Capitolo 12	BICICLO RUOTA ALTA	97

Introduzione

Mia madre mi aveva spesso raccontato che la mia risposta da bambino, alla domanda cosa volessi fare da grande, era: “roba di legno e roba di ferro”; infatti tra i miei ricordi affiorano sempre la passione verso i più disparati mezzi di locomozione e la costruzione di oggetti, appunto, di legno e di metallo. Da oltre dieci anni, dopo quaranta anni di servizio passati in Marina, ho potuto impiegare il tempo libero rispolverando proprio tutte quelle attività, che i miei impegni di lavoro avevano momentaneamente riposto in un cassetto.

Tra queste, senz'altro, il mondo delle due ruote a motore d'epoca ha rivestito e riveste un ruolo preminente. Sono molte le attività e le storie vissute in sella a datate motociclette e Vespe; a testimonianza di ciò, assieme ai miei due compagni di viaggio Giorgio ed Alfredo, abbiamo scritto il libro “Tre uomini mi moto”.

Oltre a ciò, ho anche impiegato molto tempo a realizzare concreti progetti, che lentamente sono riuscito a portare a compimento; si tratta, appunto, di “roba di legno e roba di ferro”. Come dettagliato in singoli capitoli a venire, mi riferisco alla costruzione di un *kayak*, vari tipi di *sidecar*, una Vespa di legno, alcune biciclette, lucchetti e numerosi oggetti frutto della tornitura del legno.

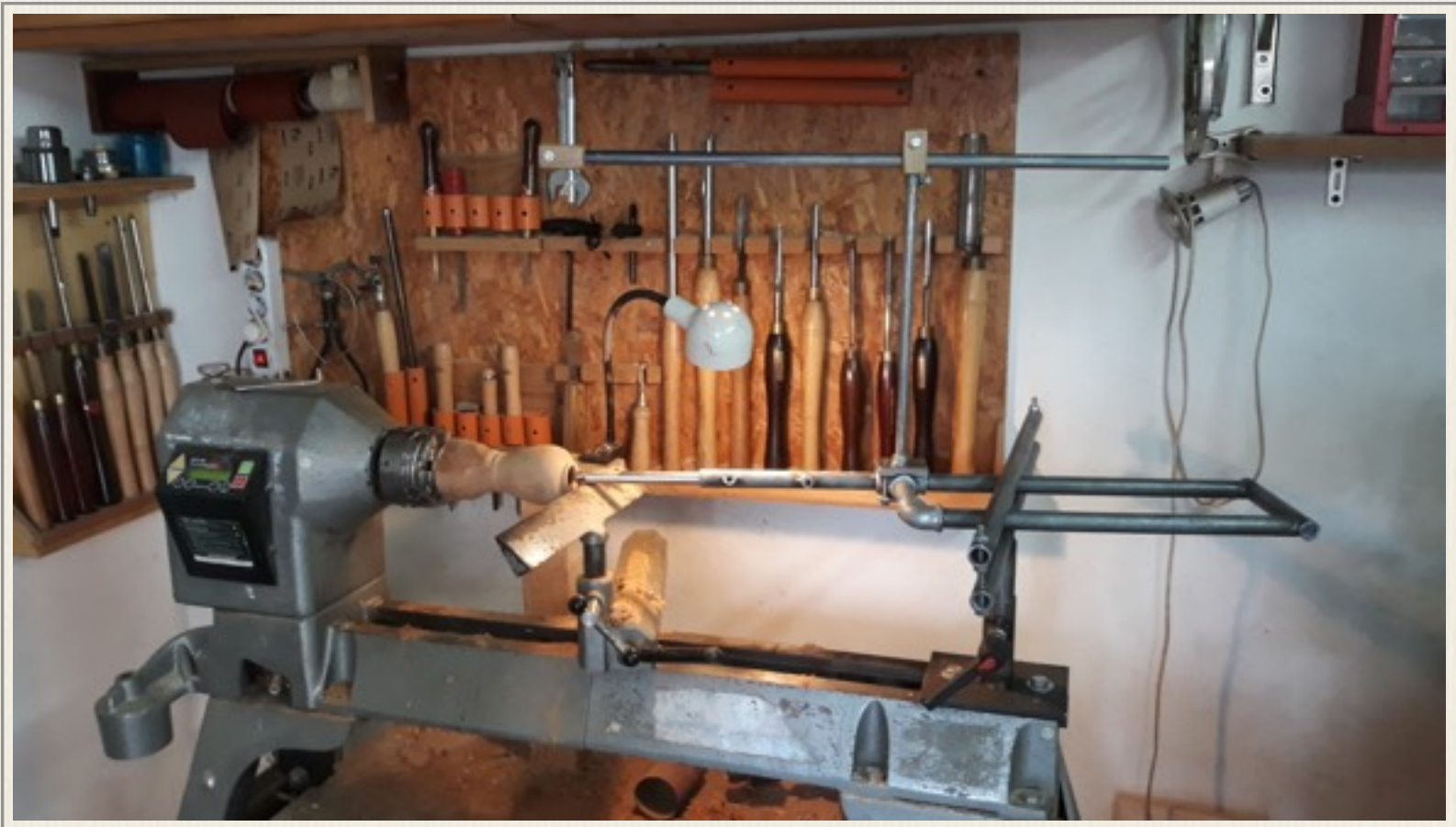
Detto questo, confesso che amici e conoscenti sono rimasti incuriositi da molti degli oggetti costruiti, in particolare, per quanto attiene la loro origine, tecniche di realizzazione e storia degli eventi ai quali ho partecipato, invitandomi a realizzare un libretto documentativo. Per fortuna che per ogni “impresa”, mi sono divertito a raccogliere la documentazione di riferimento e a fotografare, prima, le varie fasi della realizzazione e, poi, anche il loro impiego. Oltre al materiale raccolto, grazie alla passata esperienza di aver pubblicato due libricini, mi sono deciso a realizzare il presente volumetto.

La pubblicazione è divisa per capitoli, tra i quali il primo dedicato alla tornitura del legno e gli altri ai singoli progetti realizzati. Il volume è un libro di lettura corredato con fotografie; infatti, ci sono le immagini sul lato destro e i testi su quello sinistro.





TORNIRE IL LEGNO



Questo primo capitolo differisce da tutti gli altri seguenti, in quanto non tratta di un singolo progetto iniziato e finito, ma di un'attività scoperta molti anni orsono, che tuttora mantengo attiva e che spero continui anche nel futuro: la tornitura, diciamo artistica, del legno. Tra librerie e internet ci sono innumerevoli libri, articoli, documenti e filmati, che disquisiscono di questo argomento da vari punti di vista e di come i vari operatori lo interpretino, anche tecnicamente. Cercherò, quindi, di non cadere nella trappola dell'esposizione di dettagli tecnici e operativi, che risulterebbero ripetitivi e sterili, ma di illustrare come questa attività si sia, per me, evoluta nel tempo.

Quale appassionato anche di falegnameria, scoprii l'affascinante e coinvolgente mondo della tornitura circa trent'anni fa, quando, dopo una settimana di lavoro statico alla scrivania, sentivo il bisogno, durante i *weekend*, di adoperare le mani per qualcosa che necessitasse di abilità e di inventiva. Un giorno, mi capitò sotto mano un libricino con le istruzioni di come imparare a tornire. La cosa mi attrasse e, tra gli accessori per il trapano, trovai un orribile *kit* per trasformarlo in minitornio ed iniziai così, con utensili non di qualità, ad esercitarmi con la poco proficua tecnica del fai da te.

Cominciai con la realizzazione di cilindretti, modellati, mentre il pezzo girava tra le punte, forse più con la raspa e con la carta vetrata, che con le sgorbie, che male riuscivo ad impiegare. Poi fu la volta di bottigline piene, di scatole cilindriche e di piattini, modellati grezzamente con gli utensili e rifiniti con lunghi lavori di carteggiatura e di finitura con diverse tecniche, di non semplice scelta. Il giochino è intrigante e coinvolgente e c'è bisogno di qualcosa di più professionale; abbandonato il *kit* per trapano, investendo sulla mia "crescita professionale", acquistai un primo tornio e una serie di utensili "veri e propri". Anche le attività collaterali di ricerca del legno, di acquistare confidenza con le varie essenze risultò e tuttora risulta, molto divertente.

Imparare da pratico autodidatta è, però, molto limitativo e così, oltre a leggere specifiche pubblicazioni, iniziai a navigare in *internet* per scoprire lo sconfinato mondo del *woodturning* digitale, dove gli anglosassoni la fanno da padrone. Allora gli italiani non erano presenti, mentre adesso ci sono bellissimi siti e club anche di nostri tornitori. Confesso che mi venne in mente di realizzare il primo sito dei tornitori italiani; ci lavorai, poi l'idea, considerando anche il divario tra la qualità delle mie realizzazioni con quelle bellissime presenti sui siti specializzati, rimase nel cassetto.



Questa lunga premessa storica per sottolineare che tuttora pratico il *woodturning* e provo a sintetizzare lo sviluppo della mia attività in successivi periodi evolutivi, che non vanno intese in maniera esclusivamente cronologica, ma anche complementare. A fattore comune delle varie fasi, devo però, sottolineare l'importanza di andare a scuola *de visu* da un esperto o di apprendere nuove tecniche anche da un collega, per limitare i tempi di apprendimento, altrimenti regolati anche da sbagli e da delusioni.

La prima fase è stata quella della scoperta delle potenzialità del tornio e dei relativi utensili, il cui uso appropriato ed efficace non è assolutamente intuitivo. Con le tecniche del fai da te, ci vuole molto tempo per capire quale sia il miglior uso degli utensili e per acquisire la loro specifica tecnica di utilizzazione, per ricavare la forma desiderata; poi, quando capito, ci si rende conto che, tutto sommato, in qualche documento l'argomento era già stato trattato e allora perché non aver seguito le indicazioni e le istruzioni? perché non sono vive come quelle acquisite in presenza. Il legno poi non è un materiale omogeneo e ogni essenza presenta, oltre alla colorazione e alla venatura, caratteristiche di durezza e di grana, che comportano di non poter utilizzare l'utensile solo funzione della forma da ricavare; inoltre tornire lungo vena o al traverso non è la stessa cosa, così come c'è differenza tra la lavorazione di un pezzo di legno fresco o stagionato.

In questa fase, però, l'obiettivo principale è quello della ricerca di varie essenze, che sono numerosissime in quanto tutte sono tornibili; appassiona, quindi, vedere come da un insignificante blocchetto o anche da un ciocco da ardere, possa uscire fuori un oggetto con colori e gioco delle venature inatteso. Mi ricordo che recuperai un blocchetto di paduk, dal colore smorto scuro e rimasi meravigliato dal nuovo color rosso vivo che emergeva durante la lavorazione; peccato che poi questo colore con il tempo e l'esposizione alla luce scompaia.

Per un periodo mi dedicai alla fabbricazione di bottigline piene della stessa altezza, ma di varie forme e di varie essenze, da abbinare per realizzare un effetto cromatico e coreografico; quante scoperte: alcune essenze quali ebano, olivo o bosso sono relativamente facili da lavorare, non richiedono molta carteggiatura e con poco diventano di un lucido sorprendente, rispetto ad altre, come alcune da frutto e resinose, che tendono a spelacchiarsi alla lavorazione e non sono facili da lucidare; se, però, si usano utensili ben affilati a tagliare e non a raschiare e un buon turapori, i risultati cambiano immensamente.



Un mio secondo periodo nasce quando scopro che, oltre a tornire oggetti provenienti da un singolo ciocchetto, si può partire da un progetto per realizzare un'opera composita più intrigante, grande e divertente e che le varie essenze si possono incollare tra loro, con elevati risultati cromatici e strutturali. Il tornio è, così, maggiormente utilizzato a realizzare componenti, che assemblati o incollati tra loro produrranno l'oggetto finale ipotizzato; oggetto che verrà caratterizzato anche con gli accostamenti cromatici delle varie essenze impiegate. In poche parole la fantasia e l'inventiva di un progetto sono predominanti, anche se si coniugano perfettamente, con la capacità di tornire "vera e propria". Evitando di descrivere la realizzazione dei numerosi attrezzi speciali necessari per la produzione dei vari componenti, ecco alcuni esempi di tali lavori.

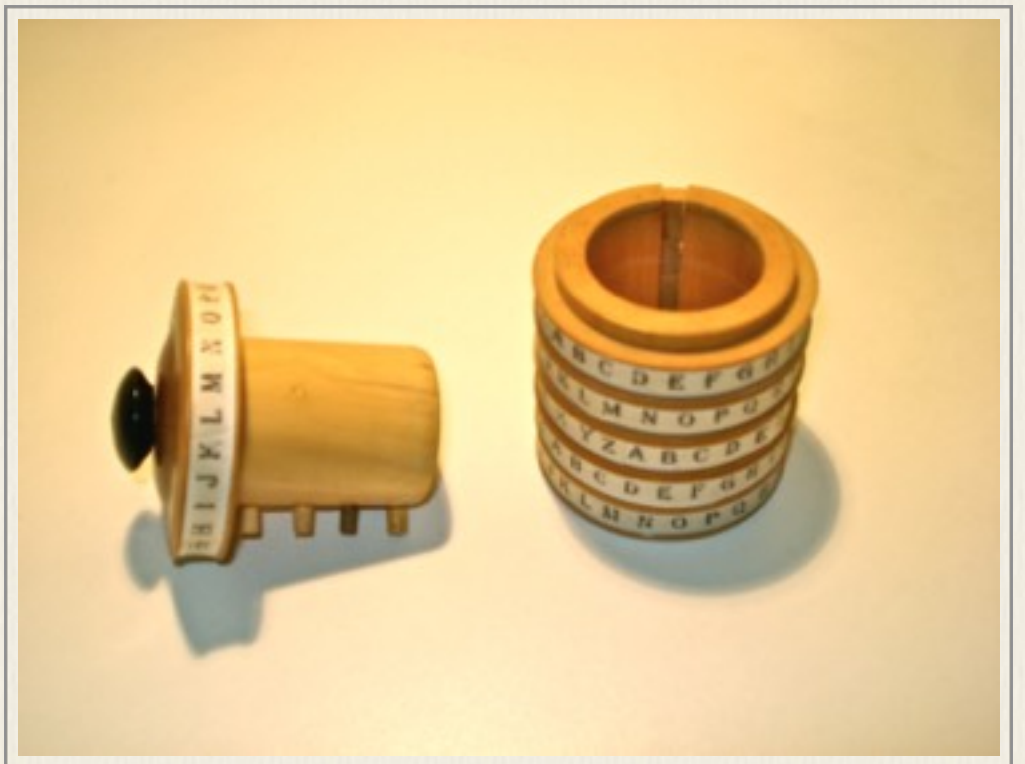
Decido di utilizzare alcuni tronchetti di prezioso bosso, essenza bellissima da tornire, per la realizzazione di uno scrigno con combinazione. Si tratta di un progetto basato sulla fabbricazione di numerosi componenti millimetrici, a mo di ingranaggi, che si devono muovere perfettamente e continuare a muoversi nel tempo, per garantire la funzionalità meccanica dell'oggetto. Lascio immaginare le difficoltà e le lungaggini dell'impresa che, alla fine, si conclude in uno scrigno sorprendente per la sua nascosta funzionalità, ma non altrettanto per il suo contenuto "artistico".

Tra le opere famose di tornitura, si annoverano svariati vasi realizzati con pezzetti di legno incollati, che si caratterizzano con forme, colori e dimensioni. Mi butto a questa non facile tecnica, che richiede studio e la realizzazione di specifici marchingegni. Modifico un esistente progetto, affinché possa contenere una bottiglia di vetro da me tagliata; scelgo essenze di colore tra loro contrastanti e alla fine riesco a produrre alcuni vasi, che mi soddisfano. Il tempo però non è galantuomo, in quanto fa sbiadire i bei contrasti cromatici e svanire le venature delle essenze appena lavorate.

Ultima opera della descrizione di questa fase è un mio progetto, che trae l'ispirazione dal gioco di esistenti installazioni ad archi concentrici. Si tratta della "settimana apuana", composta con essenze provenienti esclusivamente dalle Alpi Apuane. I sette, quanto sono i giorni della settimana, semicerchi crescenti verticali sono realizzati con lo stesso legno utilizzato per i sette cerchi concentri della base, posizionati in senso inverso; un ottavo cerchio esterno contiene le basi degli archi. Divertente scoprire, in funzione dei diversi punti di vista, la movimentazione dell'oggetto e degli archi, così come la combinazione dei cromatismi delle essenze.



*scigno
in bosso*



*vaso segmentato in faggio, olivo e noce,
con bottiglia tagliata*



settimana apuana

La mia evoluzione da torniture è giunta all'attuale diminuito interesse per la realizzazione di opere frutto delle tecniche del segmentato e della composizione di componenti combinati, mentre è accresciuto quello dell'approfondimento dell'impiego più completo degli utensili, soprattutto la *bowel gouge*, dell'utilizzo del *natural edge*, della lavorazione con legni verdi, della ricerca di forme semplici ma esteticamente armoniose, della tecnica *hollowing*, della tornitura extrafine, dell'affilatura efficace, della finitura appropriata all'oggetto, ecc. In sintesi, mi trovo ad un nuovo punto di partenza.

Mi piace farmi condurre all'oggetto finito dal ciocco stesso, magari particolare per venatura e forma. Quando trovo un qualsiasi pezzo di legno, che mi incuriosisce per le sue caratteristiche, spesso non ho in mente come potrei tradurlo, ma, prima o poi, si concretizza il desiderio di trasformarlo in forme, inizialmente abbozzate e poi più definite. Con molta ironica irriverenza, Michelangelo disse che “ogni blocco di pietra ha una statua dentro di sé ed è compito dello scultore scoprirla”.

Tre esempi. “Sette bottigline di artisti” sono il *trait d'union* tra la precedente fase e l'attuale. Ciascuna è realizzata con due essenze: scura per fondo e collo, chiara per centro e base; tutte ugualmente dimensionate, anche nella loro leggerezza e lucidità della finitura. Sei forme sono derivate da artisti affermati, mentre una l'ho inventata io. Le bottigline non sono separabili dalla loro collegialità sulla base.

Derivate da uno stesso tronco di ulivo, tre forme semplici, sono caratterizzate anche dai loro contrasti cromatici. Le venature del chiaro dell'alburno e dello scuro del durame si esaltano tra loro, mentre i colori scuri del *natural edge* della cortecchia lasciata integra coronano l'oggetto. L'effetto è incrementato da una finitura non lucida ad olio di carcamo, che esalta le caratteristiche dell'essenza. Chissà come varieranno dopo l'esposizione all'aria e alla luce.

Ricevo un bel rocchio fresco di cedro del Libano, col quale generare tre pezzi da sottoporre a trattamenti *hollowing*. La scelta è indirizzata verso tre dimensionalmente diverse forme dal *design* essenziale, lavorate lungo vena e al traverso e caratterizzate da un foro centrale “abbastanza” piccolo; confesso che mi sono ispirato a quelle tipiche di un famoso tornitore americano. A lavorazioni finite posiziono assieme i tre vasi e posso inserire nelle forme fiori *natural edge*, per movimentarne la composizione e per esaltare la loro emersione dal centro del foro.

sette bottigline di artisti



serie natural edge di olivo



hollow di cedro del Libano





KAYAK DA MARE



La mia storia con i *kayak* cominciò molti anni orsono, quando, per dare l'esempio ai giovani di una squadra agonistica, iniziai a partecipare, con scarsi risultati ma con entusiasmo, a gare di velocità e di discesa, riuscendo a rimanere in posizione eretta su instabili imbarcazioni da gara. Andando avanti con gli anni, scoprivo il piacere di girovagare per mare, per laghi e per fiumi, anche da solo e per tutto il periodo dell'anno. La mia passione di pagaiare è tutt'ora attiva e, nel tempo, ho acquistato e utilizzo diversi tipi di *kayak*, che vanno da quello da mare a quelli agonistici. Attualmente, oltre all'imbarcazione in questione, possiedo un K4 e due K1, uno da velocità e uno da discesa, con i quali frequento gare a livello nazionale.

Dopo questa digressione, torniamo al *kayak* in questione. Il nuovo interesse nautico mi spinge a navigare su internet e scopro che, soprattutto negli Stati Uniti e in Canada, esiste una numerosa flotta di questo tipo di belle imbarcazioni autocostruite, di varie forme e realizzate con varie tecniche. Questa passione, unitamente a quella preesistente della lavorazione del legno, mi instillano l'idea di cimentarmi nella complessa costruzione un *kayak* da mare in legno, bello e affascinante come quelli che si trovano in moltissime bucoliche foto. Mi butto, quindi, nello studio delle caratteristiche e delle tecniche di costruzione fai da te e entro in contatto anche con il Kayak Legno Italia, un club di appassionati costruttori, che mostrano fieri le loro realizzazioni di bellissime e personalizzate imbarcazioni. Ringrazio molto questo club per il suo supporto e contributo.

Dopo molto pensare e molti studi, elaboro, con grande soddisfazione, i requisiti e le caratteristiche della famiglia di *kayak* dei miei pensieri immaginifici, che sintetizzo come segue:

velocità continuativa elevata, che si ottiene con una lunghezza sui 5.5 metri e larghezza meno di 55 cm, con fondo curvo e non piatto per minor resistenza all'avanzamento;

mantenimento della rotta con vento e con onda al traverso, grazie all'adozione di una poppa di forma e dimensioni tali da non avere bisogno di timone o deriva;

modesta capacità di carico, non pensando di utilizzare l'imbarcazione per campeggiare, senza però rinunciare alla disponibilità dei volumi dei gavoni stagni posteriore e anteriore, per carichi da stivare mediamente solo sul posteriore;



trave, forme e primi listelli



guscio inferiore



laminatura scafo

buona capacità all'*eskimo*, grazie ad una contenuta altezza del ponte posteriore; *design* filante con prora accentuata e con forme che si riferiscano a quelle delle imbarcazioni realizzate dagli eschimesi della Groenlandia occidentale.

La scelta si è limitata a poche famose e belle imbarcazioni, quali Night Heron, Cape Ann Expedition, Hyak e The King, ma, alla fine, la mia cade sull'Outer Island; invito i curiosi a documentarsi su queste imbarcazioni su internet. Inizio, quindi, con l'acquisto del progetto ed affronto i non semplici impegni per la ricerca dei materiali, delle necessarie predisposizioni e della conoscenza delle lavorazioni vere e proprie. Comunque il 1° ottobre i lavori iniziano; non mi dilungo su dettagli della cronologia della costruzione, che è riportata nello specchio che segue, ma ci tengo ad avanzare alcune considerazioni a carattere generale.

I problemi concreti, riguardanti la lavorazione dei vari componenti in legno, anche per le mie passate esperienze al riguardo, non mi spaventano, ma non è così per la lavorazione dei materiali compositi. Nonostante la città ove abito sia rinomata per la cantieristica nautica, non riesco a trovare la disponibilità di un volenteroso esperto in resine e così decido di fare tutto da solo. Il che vuol dire studiare, documentarsi e acquisire la necessaria dimestichezza nello specifico settore, ma con grande determinazione lentamente i problemi vengono risolti. Ci tengo però a sottolineare che per realizzare un *kayak* a listelli è necessario possedere o acquisire buone conoscenze ed esperienze di falegnameria classica, di lavorazione con materiali compositi e con resine epossidiche e, dico io, anche di tornitura del legno.

Dopo circa 300 ore di lavoro, l'imbarcazione è finalmente finita; a me appare esteticamente armoniosa e con le forme della linea d'acqua e del ponte assolutamente eleganti; sembra un mobile d'arredamento d'autore. Le bandierine e gli accessori della coperta costituiscono, poi, un arricchimento di estetica nautica, ma soprattutto mi sorprende positivamente il limitato peso di circa 18 chili. Il 22 aprile il nuovo *kayak* viene varato, senza spaccarvici la bottiglia e le varie uscite di prova e di collaudo si risolvono positivamente. La tenuta al mare e la governabilità sono più che accettabili e decade, così, il rischio di dover applicare un timone o una deriva. La velocità continuativa è ampiamente soddisfacente, risultando superiore a quella del mio K1 da velocità di soli 6 minuti all'ora in acqua piatta.

ponte e scafo finiti e separati



ponte, scafo e pozzetto finiti e incollati



dettagli della coperta

La barca è quindi pronta per affrontare la vera prima prova, per la quale fu costruita; partecipare alla Vogalonga. Non vi dico il piacere di pagaiare per i canali e per la laguna della Serenissima, con l'Outer Island fiammante di trinca, che desta l'interesse di molti e raccoglie numerosi complimenti. Con un pò di falsa modestia direi che è stata la più bella imbarcazione fai da te della Vogalonga; ma la massima soddisfazione è quella di ricaricarlo sul tetto dell'auto, ad evento concluso felicemente e ... anche in breve tempo.

Venezia, 22 maggio 2012

SINTETICA CRONOLOGIA DELLE LAVORAZIONI

- 1 ottobre: trave di base posizionata su specifici cavalletti;*
- 13 ottobre: forme posizionate sulla trave di base;*
- 14 ottobre: posizionati i primi listelli in chiglia e sulla linea d'acqua;*
- 4 novembre: completamento della posa dei listelli del guscio inferiore;*
- 5 novembre: incollati i rinforzi assiali di prua e di poppa;*
- 10 novembre: carteggiamento scafo finito e pronto alla resinatura;*
- 22 novembre: scafo resinato e laminato;*
- 25 novembre: kayak girato e posizionato sulle selle;*
- 6 dicembre: completamento della posa dei listelli del ponte;*
- 15 dicembre: laminato il ponte e, successivamente, separato dallo scafo;*
- 13 gennaio: gusci resinati e laminati internamente;*
- 22 gennaio: incollaggio pozzetto e realizzazione gavoni;*
- 27 gennaio: pozzetto finito;*
- 3 febbraio: sistema di chiusura dei boccaporti finiti;*
- 9 febbraio: gusci posizionati e incollati;*
- 25 marzo: completamento della pitturazione;*
- 22 aprile: kayak allestito, pronto e varato.*



*fine lavori, bel mobile
... pronto al varo*



finalmente il varo



Venezia, Vogalonga 2012





SIDECAR TRIUMPH SD



Durante la mia permanenza per lavoro a Londra, scopro che i Britannici sono amanti dei mezzi d'epoca, con molti dei quali circolano normalmente per strada e affollano i numerosi raduni dedicati. Capisco, quindi, come il sottocanna rappresenti un obiettivo irrinunciabile per un amante di moto storiche e acquisto una Triumph SD del 1924 e un *sidecar* dell'epoca da abbinargli.

Al rientro in Italia attribuisco alta priorità alla rimessa in perfetta efficienza della motocarrozzetta, ove la moto richiede un restauro abbastanza approfondito, che necessita del suo tempo, anche perché il reperimento delle informazioni e dei pezzi avviene quasi esclusivamente in Inghilterra, con le difficoltà del caso, che vi potete immaginare. In questo contesto, faccio la conoscenza dei massimi esperti britannici di Triumph anteguerra, tra i quali cito Peter Cornelius, Ron Farthing e Ian Jennings. Non mi dilungo sui dettagli del restauro della moto, già trattati su un altro volume, che alla fine termino con esito positivo. Per quanto riguarda il *sidecar*, che è composto da un telaio dell'epoca e da una fantasiosa replica di navicella, mi limito, senza effettuare interventi significativi, a metterlo nelle migliori condizioni dello stato attuale. Comunque, alla fine dei lavori, presento la motocarrozzetta alla motorizzazione per la nazionalizzazione, che avviene con successo e mia grande incredula soddisfazione. Posso finalmente circolare liberamente anche per le strade italiane e decido che sia arrivato il momento di omologarla ASI.

In sede di verifica da parte della commissione ASI, la moto viene apprezzata e, a parte alcuni interventi minori, giudicata ottimamente idonea; i dolori sono, però, per il *sidecar*, la cui replica di navicella viene irrimediabilmente bocciata. Avrei potuto richiedere e sicuramente ottenere l'omologazione per la sola moto, ma quando si è in ballo si deve ballare e decido di costruirmi, come suggeritomi, un idoneo carrozzino. Scopro, a Cremona, un *sidecar* originale Gloria adeguato per la mia SD; contatto il gentilissimo proprietario, che mi concede di rilevare le dimensioni e mi dedico alla costruzione.

Contando sulle mie recenti esperienze di falegnameria, in quanto avevo da poco costruito un *kayak* in legno da mare, decido di realizzare lo scafo in legno e compensato marino, che può imitare alla perfezione l'originale, rivestito in fogli di alluminio. La costruzione della navicella, paragonata a quella del *kayak*, è senz'altro più semplice, ma ci sono alcuni non irrilevanti punti da evidenziare.



*la vecchia navicella,
come presa*



Triumph - Gloria sidecar



*il nuovo simulacro
di cartone*

Infatti, per prima cosa, non esiste un progetto da seguire, nè posso contare sull'esperienze di lavorazione di chi ne abbia realizzato uno analogo; inoltre la navicella, che appare lineare, presenta quartaboni e superfici lineari che si integrano con altre ricurve in vari piani. La sfida è comunque accettata e mi immergo nella ricerca di documenti, foto e antiche tecniche di costruzione di navicelle. Riesco poi ad elaborare un progetto con disegni concreti e finalmente inizio i lavori, pensando più a un'imbarcazione che a un carrozino: una navicella appunto.

Per prima cosa trasformo i disegni in un simulacro di cartone in scala 1 a 1, e ne verifico forme, dimensioni ed estetica, con risultati convincenti. Finalmente è giunto il momento di dar avvio alla costruzione vera e propria ed inizio con il pianale inferiore su cui posiziono l'ossatura per i fianchi e per il bagagliaio posteriore. E' poi la volta della parte frontale, che partendo da quella centrale si assottiglia, si ricurva e si piega: senz'altro la parte di falegnameria più impegnativa.

Dopo lunghi interventi di sagomatura, resinatura e laminazione, la navicella adesso appare, pitturazione a parte, quasi finita; manca però un dettaglio. I bordi degli spigoli dello scafo del modello originale sono realizzati con profili metallici, a mezzo tondo da un centimetro e mezzo, piegati per piatto e di taglio, in modo da contornare gli spigoli per tutta la loro lunghezza, al fine di bloccare i fogli di alluminio colà rifilati. Scartati i profili in legno, che non sopportano di essere piegati come richiesto; riesco ad ottenere i profili in alluminio in barre rette, che però risultano essere troppo armoniche per i necessari piegamenti, che interpretano non come penso io ma come vogliono loro. Scopro, poi, che i profili, per essere più malleabili ai piegamenti, devono essere cotti e raffreddati lentamente; coinvolgo così un pizzaiolo, al quale lascio i profili retti da mettere nel forno a legna a fine attività serale e tirarli fuori la mattina seguente a forno raffreddato. Immaginatevi pure la curiosità e l'incredulità del pizzaiolo alla mia stravagante richiesta, ma la cosa importante è che i profilati, pur contro voglia, si sono finalmente piegati al mio volere.

Rimane il problema della scelta del colore, che, decido debba essere il classico "*Parma violet*"; sì, ma quale? In Italia e in UK non riesco a reperire, però, alcun campione affidabile del colore originale, ma solo indicazioni e anche internet non mi aiuta, anche perchè questo colore non è univocamente codificato.



inizio lavori



ossatura finita



inizia il rivestimento

Solo dopo essermi consigliato con i massimi conoscitori di Triumph, sparsi per il mondo, riesco ad ottenere un campione del vero, o quasi, colore. Contento dell'individuazione del colore "originale", informo l'amico commissario ASI Luca, che Peter Cornelius in Nuova Zelanda mi aveva inviato una foto di una saponetta di Parma, colorata con il classico violetto; Luca mi indica che era stato proprio lui ad inviare a Peter la saponetta in questione. Il mondo è proprio piccolo.

Alla fine, comunque, finisco la navicella in tutti i suoi particolari, colmo le piccole manchevolezze estetiche della moto, non facili da eliminare e ottengo l'omologazione ASI della motocarozzetta con successo e mia piena soddisfazione. Adesso il nuovo mezzo della famiglia è finalmente completo, certificato ed efficiente; pronto a grandi eventi, non di lunghe distanze percorribili, ma estetici e cerimoniali, come portare al matrimonio giovani spose ... comunque dopo mia diretta supervisione della bianca passeggera.

Lucca, 7 agosto 2013

Con la partecipazione alla "Banbury Run" del 2014 e l'ascesa al Passo dell'Iserran, di cui vi ho parlato nel libro "Tre uomini in moto", coronano il progetto che avevo definito per questa moto nella sua versione sciolta. Per quanto riguarda, invece, la versione motocarozzetta, la SD, sempre pronta ad accompagnare gratis giovani e selezionate spose al matrimonio, ha avuto coronamento. Oltre ad una fiera sposa, conoscente di un mio amico, la viola carrozzetta ha condotto anche mia figlia al luogo della cerimonia, scortata da un caldo e benaugurante sole. Durante la cerimonia si è però scatenato un nubifragio che ha trasformato la linda e lussuosa navicella in una generosa piscina; lascio pensare a voi il resto.



presentazione sedile

*navicella grezza finita
con spigoli sui bordi*



... è Parma violet







VESPA DI LEGNO

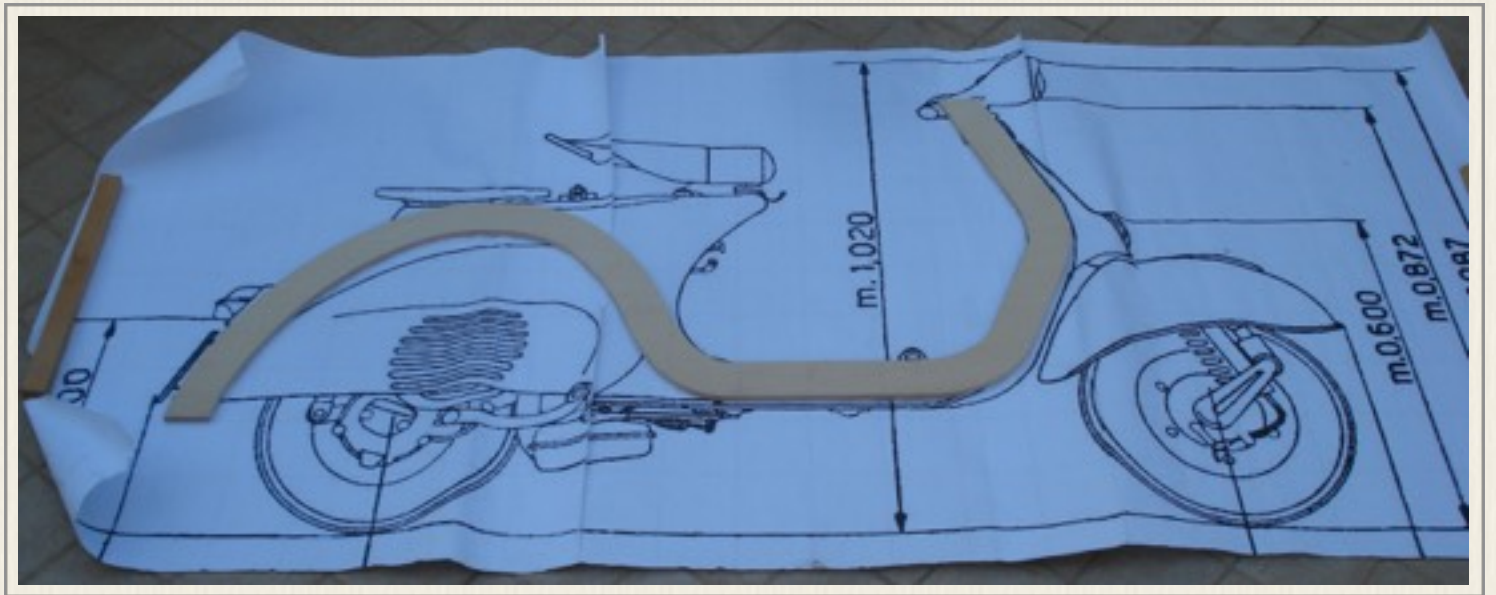


Con la traversata degli USA *coast to coast* e con la partecipazione a diversi ed importanti eventi vespistici, mi rendo conto di quanto sia sempre più difficile chiedere qualcosa di nuovo al mio generoso PX Arcobaleno. Non me la sento di pensare di andarci fino a Pechino e, inoltre, per girare l'Europa posso sempre contare anche sul mio fidato V7 Special. Anche la ricerca di un altro modello di Vespa, quale una ambiziosa “vacanze romane” o “bacchetta” del 49, mio anno di nascita, mi interessa ma non mi entusiasma; in fin dei conti ti devi impegnare molto per avere un'altra Vespa, magari esclusiva, ma con la quale non conduci attività sportive più interessanti di quelle che posso richiedere al PX. Detto questo, la mia mente rimane sempre alla ricerca di un'altra “grande idea” vespistica.

Un giorno, ad una sosta della corsa rievocativa Milano Taranto del 2013, trovo esposta una moto di legno veramente ben fatta e funzionante. Ecco trovata la grande idea: una Vespa di legno. Confidando nelle recenti esperienze di costruzione del *kayak* da mare in legno e della navicella del *sidecar* della Triumph SD dall'importante color “*Parma violet*”, nonché nelle mie capacità di tornitura del legno, il mio cervello comincia ad arrabattarsi sul come realizzare una Vespa lignea. Chi abbia una minima esperienza della lavorazione del legno e guarda una Vespa, si rende subito conto delle difficoltà, che si incontrerebbero nel riproporla in legno, per di più marciante. Quasi tutte le forme sono curve e il mezzo non è costruito con ridondanze di materiale metallico, tali da poter riprodurre in legno i vari componenti sufficientemente ingrossati per renderli resistenti.

Siccome al mondo non si è mai primi, trovo, su internet, un sito di un estroverso falegname portoghese, che ha già realizzato questa stupida costruzione. Traggo qualche idea dal suo lavoro e mi immergo nella fase progettuale vera e propria, che porterà all'inizio dei lavori. Non mi voglio inoltrare nei dettagli progettuali e costruttivi, per i quali sono disposto a parlarne con tutti coloro che sentono la necessità irrefrenabile di realizzare una Vespa di legno, ma penso che la sintesi seguente sia sufficiente. Ci tengo solo a precisare che per la realizzazione di questo veicolo, così come lo ho pensato io, sono necessarie conoscenze e capacità lavorative in più settori, quali: falegnameria classica, tornitura del legno, laminazione con resine epossidiche, carpenteria metallica e meccanica scooteristica.

*inizio lavori
in scala 1:1*



*telaio centrale portante
e montante*



scudo grezzo completato con canotto forcella montato

CRONOLOGIA DELLA COSTRUZIONE

Inizio la costruzione, procurandomi il disegno 1 a 1 della Vespa tipo VBB, dal quale rilevo le misure dei vari componenti.

La parte portante del mezzo, cioè il troncone centrale a vaga forma di esse, è costituito con incollaggi successivi di spezzoni di foglio di compensato di betulla fino a formare il pezzo nelle dimensioni volute. Con la stessa tecnica viene realizzato anche il montante di collegamento tra la base del troncone e quella del pianale della sella. Nello spazio tra questo e il troncone centrale è ricavato l'alloggiamento per il serbatoio.

Su uno scasso frontale del troncone centrale viene alloggiato e incollato con resina epossidica il supporto metallico del canotto di sterzo e sulla parte inferiore, per tutta la sua lunghezza, viene ricavata una gola per il passaggio dei cavi elettrici e delle guaine.

Tramite incollaggio di vari fogli di spessa impiallacciatura di rovere, viene laminata la forma per la chiusura anteriore e inferiore del troncone per tutta la sua lunghezza. Con la stessa tecnica viene anche attuata la copertura della parte superiore della carrozzeria.

Lo scudo viene realizzato con incollaggi successivi, ad allargare, di listelli di legno di tulipè e di cedro rosso, avanzatomi della costruzione del kayak. Lo scudo finito, dopo modellatura interna ed esterna, viene laminato con tessuto di fibra di vetro e resina epossidica e contornato con un massello in faggio evaporato.

Il corpo principale viene allargato, incollando pezzi di compensato di piatto, fino a raggiungere le dimensioni desiderate. La parte posteriore è, quindi, chiusa con due paratie sagomate, che contengono le boccole per l'attacco del motore.

Il serbatoio è realizzato in lamierino saldato e trattato all'interno con composto epossidico.

Il manubrio è ottenuto, utilizzando per base, uno originale appositamente tagliato e ridimensionato, sul quale sono applicate, con resina epossidica, striscioline di cedro rosso, olivo e faggio. Le manopole e le leve del freno e frizione sono tornite in faggio, olivo e bosso.

Il parafango anteriore è formato da un base curva piatta centrale, ottenuta con la laminazione di strisce di impiellacciatura di rovere, sulla quale sono applicati, con successivi incollaggi, listelli di faggio e cedro rosso. Il tutto, alla fine, appositamente modellato.

I polmoni sono realizzati con strati di massello di tulipè appositamente sagomati, che contengono le parti piatte di listellare in cedro rosso laminato.

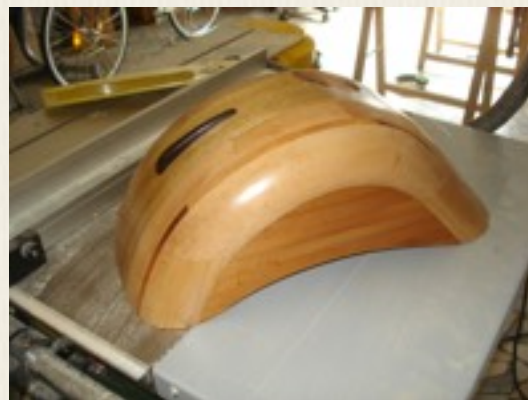
I cerchioni, di impegnativa realizzazione, sono modellati al tornio in quattro semicerchi da avvitarli assieme.



corpo centrale con forcella e scudo sagomato



telaio con parafango anteriore



Sella, tappo benzina, frontalino anteriore, portapacchi, scritte, targa, fanale posteriore, clacson, pedale freno posteriore, cavalletto ecc sono realizzati con varie essenze.

Dopo circa 750 ore di lavoro, diluite da giugno 2013 a fine ottobre 2015, e circa “solo” € 1.500 per l’acquisto dei vari materiali, ovviamente esclusa la mano d’opera del compositore, la Vespa in legno è provata, pronta e felicemente marciante. Il povero falegname Geppetto, dopo aver compiuto la sua opera, la arricchisce con un ligneo Pinocchio.

Colgo l’occasione per ringraziare tutti gli amici esperti collaboratori, che mi hanno fornito il loro prezioso contributo.

Il divertimento di questo mezzo però non sarà quello di affrontare lunghe percorrenze, ma di partecipare a vari eventi vespistici e comunque connessi con la motorizzazione d’epoca e felici esposizioni in rinomate vetrine di negozi cittadini.

Viareggio, autunno 2015

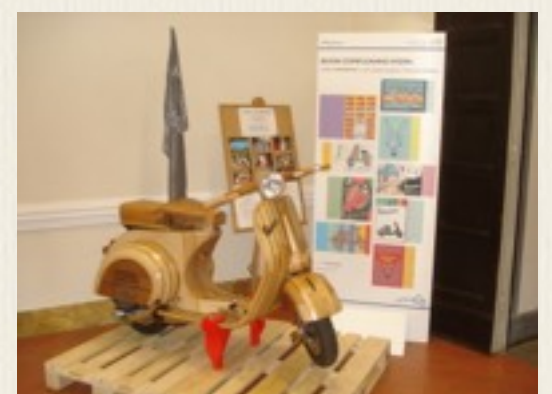
A marzo del 2016, a Pontedera, si sono tenute le celebrazioni dei 70 anni della Vespa. Nella palazzina di accoglienza dei partecipanti e delle iscrizioni, ha trovato posizione anche la Vespa di legno, che, inutile dirlo, faceva bella figura di sè. Numerosi i partecipanti incuriositi per l’unica Vespa veramente particolare; tante domande e apprezzamenti.

Nell’estate dello stesso anno c’è stata la partecipazione al famoso raduno vespistico di Carmagnola, abbinato al 1° concorso eleganza, dall’eloquente titolo “La più bella sei tu”. Inutile dire la facile affermazione, nella categoria *fantasy*, della Vespa di Geppetto, che ha raccolto, oltre a molti peperoni dell’abbinata sagra, tanto interesse e curiosità.

polmoni e motore



mobile d'arredo d'autore







RALEIGH - MOSQUITO



Durante il mio passato periodo di permanenza a Londra, invogliato e coinvolto da un amico biciclettaista italiano, acquisto due Raleigh anteguerra con freni a bacchetta. Le bici sono in buono stato di conservazione e di originalità, ma risentono del tempo trascorso dalla loro uscita di fabbrica e pertanto si rende necessario un restauro, quantomeno estetico e funzionale; unica contenuta e silenziosa attività meccanica che posso permettermi, vivendo in appartamento in pieno centro.

Con pazienza, smonto i due velocipedi pezzo pezzo e mi dedico alla sostituzione dei componenti non originali, a vari aggiustamenti meccanici e a un bel intervento cosmetico. Queste attività mi consentono di entrare nel mondo britannico degli appassionati e dei restauratori di biciclette d'epoca, che si sono dimostrati molto collaborativi e disponibili. Comunque, alla fine riesco a rimetterle in condizione di efficienza per camminare per strada in completa sicurezza.

Riesco anche a partecipare, con un amico, alla tradizionale sfilata di capodanno a Londra, formata da numerosissimi svariati club, quali quello degli allevatori di asini nani e quello dei costruttori di macchine a vapore; tra questi vi è anche il club dei ciclisti storici britannici. Quando ci presentiamo, asserendo che veniamo dall'Italia e che siamo fieri delle nostre biciclette anteguerra britanniche, l'austero e compassato responsabile del club procede ad una rapida ispezione dei nostri bicli e, convintosi dello stato dei velocipedi, ci fornisce l'autorizzazione a sfilare, con la promessa di iscriverci al club. Grande soddisfazione e divertimento girare per le principali vie della capitale, specificatamente dedicate: una specie di nobilitazione delle due bici.

Al rientro in Italia, la Raleigh del 1935 viene arricchita, come descritto nello specifico capitolo, con la replica di un sidecar d'epoca, mentre l'altra del 1928 rimane in una situazione dormiente, in attesa di un più degno futuro. Un giorno, mi trovo a disquisire con un amico sulla considerazione storica, che, dopo la guerra, la mobilità in Italia è rinata grazie a mezzi semplici, ma geniali, quali la Vespa, piccole auto e i vari motori ausiliari a rullo, che moltissimi italiani acquistarono per ottenere, a bassissimo costo, una locomozione ciclistica motopropulsa. Alla fine mi si accende una lampadina e così comincio a pensare a dotare la più vecchia Raleigh di un motore a rullo.



a colazione con i pezzi della Raleigh 1928



Londra, New year parade 2006



restauro conservativo finito

Dopo ricerche sui motori ausiliari nazionali e sulle loro caratteristiche, a me fino ad allora sconosciute e snobbate, pongo la mia attenzione sul Garelli Mosquito, considerato il capofamiglia tipico dei motori ausiliari.

Dopo l'acquisto, quindi, di un motore Mosquito 38B con frizione del 1962, inizio i lavori per la realizzazione di un nuovo rivoluzionario "velocipede con propulsione ausiliaria". Per installare un motore centrale come il mio su una bici inglese si deve modificare il freno a bacchetta posteriore, che agisce proprio sotto il mozzo dei pedali. Mi invento la modifica e dotto la bici di un nuovo freno posteriore posizionato in alto sulla forcella e comandato con un cavetto. Considerato, poi, che la Ditta Raleigh, oltre alle note biciclette, produsse anche motociclette, mi sbizzarrisco a personalizzare il mio storico ciclo con un serbatoio sottocanna di foggia, stile, insegne e filettatura di chiara ispirazione di moto dell'epoca. Il serbatoio in rame vero e proprio è contenuto in un finto più ampio serbatoio sottocanna nero di legno, che contiene anche uno scompartimento per gli attrezzi e la batteria per i fanali, che possono essere alimentati anche da una presa di corrente del motore. Per completare il tocco motociclistico del veicolo, realizzo anche un cavalletto in metallo di stile moto anni venti.

A fine lavori affronto il non facile problema amministrativo della documentazione per la circolazione, in quanto senza il libretto originale, che non possiedo, non è assolutamente agevole ottenere una nuova immatricolazione. Dopo numerose ricerche e raccolta di informazioni da vari possessori di questo mezzo, riesco a trovare un "benevolo" ufficio provinciale della motorizzazione, che accettando i miei documenti, mi rilascia il tanto sospirato valido libretto di circolazione.

Finalmente il mezzo è regolarmente dotato di documenti di circolazione e di targa e posso, quindi, circolare per strada con casco, bollo di circolazione e assicurazione obbligatori, sfiorando la folle velocità di circa 40 chilometro all'ora. Poi, se il motore si ferma, si può sempre pedalare, comunque sempre con il casco indossato. Un ingegnoso amico si rende disponibile a dotare il motore di accensione elettronica e ad intervenire sulla parte calda e sul carburatore per ottenere velocità sensibilmente maggiorate. Accontentandomi delle attuali prestazioni, non lo seguo nella proposta e decido di iscrivere il mezzo all'ASI; cosa che avviene positivamente.



... opera conclusa

nuovo serbatoio



moto-bici-carrozzetta

Meno male che quando realizzai il sidecar per la bici del 1935 con cerchioni di 26, lo resi compatibile anche per bici con quelli da 28, come la Raleigh adesso motorizzata. Con pochi interventi di carpenteria metallica, riesco ad accoppiare l'esistente *sidecar "Parma violet"* anche a questo veicolo motopropulso.

Grande il piacere di circolare per la città con questa strana motocarrozzetta, che attira l'attenzione non solo dei bambini; sorge, però, un dubbio amministrativo: il mezzo è regolamentare? Facile, basta avanzare il quesito ai Vigili Urbani, se si possa circolare con una bici con il *sidecar* anche a motore. Dopo un rapido excursus alla normativa non proprio univocamente chiara, non ho avuto risposta, anzi ho avuto la sensazione che questo problema non sia tra le priorità del Corpo. Peccato, poi, che quando la Garelli realizzò questo motore, la sensibilità ecologica e di antinquinamento non era al massimo; infatti la ditta non pensò che, in una bicicletta a motore con *sidecar*, lo scappamento sul lato destro scarica i gas vicino al passeggero. Si potrebbe posizionare il carrozzino sul lato sinistro, ma esporrebbe a rischio il passeggero in caso di uscita dalla carreggiata per effettuare un veloce sorpasso.

Viareggio, primavera 2019



manubrio ex nichelato



*particolari freno posteriore modificato
e serbatoio sottocanna*



motore





SIDECAR VESPA DI LEGNO



Un giorno, un amico malevolo, vedendo ed apprezzando la Vespa in legno marciante, di cui ho parlato in un precedente capitolo, avanza la considerazione dirompente che questo mezzo non sia esemplare unico. Infatti, almeno navigando in internet, ho trovato altri due modelli effettivamente marcianti; si può disquisire su quale sia il meglio riuscito, ma l'unicità comunque non c'è. Bisogna, quindi, fare qualcosa, in quanto è giunto il momento di rendere questa Vespa effettivamente unica al mondo; come? abbinandole un carrozzino, ovviamente in legno coordinato. L'impresa non appare meno facile della costruzione del mezzo singolo, basti pensare ai problemi del collegamento telaio - motrice, delle rotondità della navicella e della leggerezza costruttiva del *sidecar* originale, che mal consente di riprodurlo in legno sufficientemente ingrossato per renderlo resistente.

Inizia la fase di studio e di ricerca e, ricorrendo anche all'aiuto del solito amico meccanico vespista Claudio, riesco a farmi prestare un *sidecar* originale Piaggio, del periodo congruo alla mia Vespa. Adesso mi posso concretamente sbizzarrire a ricavare dimensioni tridimensionali e forme per le varie dime di riferimento per la costruzione. I lavori iniziano con la realizzazione del pianale di collegamento motrice - *sidecar*, che è l'unico componente completamente diverso dall'originale. Le linee curve dello scafo non ne consentono la realizzazione con listelli unici, tipo quella adotta per il *kayak*, cosicché la parte frontale dello scafo viene effettuata con masselli sagomati sovrapposti, con effetti cromatici che riprendano lo scudo della Vespa. Particolarmente nautica è la costruzione della parte posteriore, adottando la tecnica della laminazione con listelli di cedro rosso, utilizzata per la fabbricazione del *kayak* da mare, di cui ho parlato in un precedente capitolo e per alcune parti della Vespa stessa. Parafango, cerchioni e altri componenti sono costruiti a similitudine di quelli della Vespa. Mi dimentico di sottolineare che, a causa della mancanza del freno del *sidecar*, è bene mantenere velocità limitate.

Con una spesa limitata per l'acquisto dei materiali, ma con circa 400 ore di lavoro, il *sidecar* adesso fa bella figura con la sua motrice: motocarozzetta lignea di Vespa marciante, che mi risulta essere unica al mondo. Il nuovo mezzo, presentato in vari eventi, riceve l'incondizionato apprezzamento dei moltissimi interessati.

Il debutto in società del nuovo strano veicolo avviene all'annuale raduno del club "Versilia storica", organizzato nel pregevole scenario del cinquecentesco Palazzo Mediceo a Seravezza, fatto costruire proprio da Cosimo I dei Medici.



inizio con il pianale



telaio sagomato con ruota



presentazione navicella originale

Inutile dire quanto il mezzo, ubicato nel cortile interno, sotto la statua della trota di più di 5 chili, che si dice la nobildonna Maria Cristina Asburgo Lorena pescò nel 1603, abbia catturato l'interesse e lo stupore dei molti radunisti. Alla partenza del giro vespistico tra valli e monti apuani, la lignea motocarozzetta è stata rizzata sul carrello per tornare all'ovile.

Gli appassionati di motociclismo sanno che il calendario degli eventi dell'annuale periodo di Carnevale di Viareggio è caratterizzato anche dal consueto motorduno. Per il 2018 il pezzo forte è stata la Vespa *sidecar*, guidata dal baldo falegname Geppetto, con a bordo una fatina turchina. Una moltitudine di radunisti si avvicinava al mezzo per fare numerose foto e per creare una cornice al suo passaggio in marcia. Parcheggiato davanti ad un gruppo di Harley, il mezzo ha raccolto maggior attenzione delle elaborate e luccicanti moto americane; numerosi centauri volevano barattare la loro *bike* con la Vespa *sidecar*, ma Geppetto si è rifiutato.

UN FAMOSO CRITICO D'ARTE SCRISSE

*La visione di questo vezzoso calesse, senz'altro valida testimonianza di abilità artigiana della lavorazione del legno, fornisce anche risposta al quesito se sia anche opera d'arte. L'equilibrio cromatico, derivante dalla scelta dei colori delle varie essenze, si diffonde armonicamente per l'intero gruppo e fa sì che lo sguardo dell'osservatore vi scorra libero e scopra i vari particolari, senza mai soffermarsi eccessivamente su nessuno di essi. L'apporto a questo equilibrio generale è anche rafforzato dal movimento delle linee della più scura *Thuja picta*, che, allorquando di fine interconnessione tra essenze più chiare e quando di più importante consistenza, si dipana per tutta l'opera in maniera sinuosa e avvolgente. La trama dello scudo a verticale geometria fa da bilanciato contrappeso a quella analoga a motivo orizzontale del carrozzino, creando armonie proprie del *De Stijl* di Mondrian e delle innovative rappresentazioni prospettiche del Masaccio. Ad esse fa coro la prospera e ben affilata rotondità della prua della navicella, che si conclude addietro con le generose sinuosità della poppa e dei polmoni della motrice. Questa sintesi plastica, di Canoviana ispirazione, ne rappresenta il superamento verso più ardite e intriganti armonie. Infine l'accentuato oggetto della navicella verso l'infinito costituisce un insuperabile apporto dinamico, di futurista ispirazione, che ci fa interpretare la rotonda struttura pronta a staccarsi dal basamento, per fendere il mare come un fiero baidarka o per decollare verso azzurri cieli come un destriero alato.*

lavorazione scafo



navicella completata

motocarrozetta finita grezza



In occasione della cerimonia commemorativa dei 60 anni della Vespa a Pontedera, la mia singola è stata messa in mostra nelle sale espositive del centro di accoglienza. Il successo riscontrato è stato lusinghiero e alcuni funzionari del Museo della Ditta mi hanno chiesto se il mezzo potesse essere esposto nelle sale dedicate alla Vespa. Completata l'impresa della realizzazione della motocarrozzeria completa, sono stati presi accordi con il Museo e adesso coloro che desiderino vedere la lignea realizzazione dovranno andare a Pontedera al Museo della Piaggio, ove è in esposizione.

Viareggio, primavera 2018

DETTAGLI SULLA COSTRUZIONE

Iniziano le attività con il reperimento di una “vera” navicella, che veniva abbinata alle Vespa del tipo vacanze romane, da usare come modello.

Viene realizzato un pianale rimovibile in compensato di betulla, da applicare, con bulloni, alla parte inferiore del ponte della Vespa.

Il pianale è dimensionato in funzione della navicella, arricchito con varie essenze e sagomato per accogliere le molle e il supporto del mozzo della ruota della motocarrozzeria.

Il cerchione della ruota è realizzato in maniera analoga a quanto fatto a sua volta per quelli della motrice.

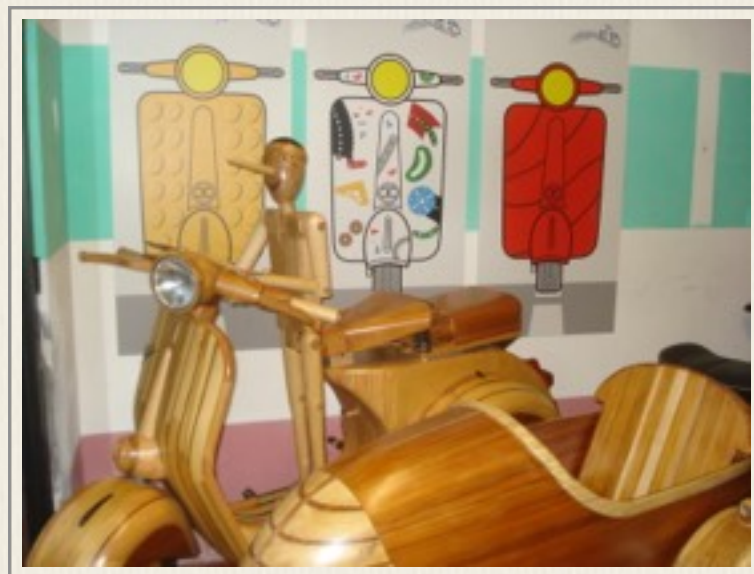
Inizia, con lavorazioni a sè stanti e indipendenti dal pianale del telaio, la costruzione della navicella, partendo dal piano della seduta e dal sistema di ancoraggio al telaio della carrozzeria.

Il corpo dello scafo è realizzato utilizzando listelli in massello per la parte frontale e listelli in cedro modellati su sagome, uniti e rinforzati con lavorazioni in materiali epossidici, a similitudine di quanto realizzato per la costruzione del kayak da mare.

Con lavorazioni a parte vengono realizzati parafango, sedile, fanalino, paraurti e altri componenti minori.



*in esposizione "rinascimentale"
sotto la trota del pozzo*







SIDECAR PER BICI D'EPOCA



Questa storia si collega con tre diversi avvenimenti: durante il mio passato periodo in Inghilterra acquisto due biciclette Raleigh *roadstar* anteguerra; scopro il libro “The sidecar; a history”, dove l’autore dedica un capitolo ai *sidecar* per bicicletta; divento nonno della bellissima nipotina Adele. All’inizio della storia c’è la mia scoperta che, negli anni anteguerra, in Inghilterra si diffondono carrozzini per bicicletta e vengo anche a conoscenza che la Ditta Watsonian, nel 1934, ne realizza uno autosnodato. La costruzione di una replica di un *sidecar* d’epoca, per portare mia nipote a giro in bicicletta diventa, quindi, una necessità e, così, eccomi a raccontare i fatti, che si concludono con il sottoscritto in sella e nipote in navicella.

Innanzitutto la scelta della bicicletta ricade sulla Raleigh del 1935, anno circa coevo a quello del *sidecar*, cui mi sono prima riferito. Avevo già restaurato l’antico velocipede a Londra ed ora è pronto a dare il meglio di sé, con l’accoppiamento di un bel carrozzino *démodé*. Scopro anche che un bizzarro ed ingegnoso appassionato Inglese si era già cimentato in questa costruzione e ciò mi aiuta a realizzare un prototipo in legno e truciolato, che supera felicemente i miei collaudi, ivi comprendendo quelli dell’interessante sistema di snodo, che consente di piegare la bicicletta in curva, mantenendo le tre ruote della bicicarozzetta sempre a terra.

Dalle positive risposte del prototipo, si deve adesso passare alla costruzione della replica del prestigioso accessorio per bicicletta. Il mio progetto presenta due problematiche costruttive: quella metallica per il telaio e lo snodo e l’altra di falegnameria per la navicella.

Per il telaio e lo snodo, reperisco tutto il materiale necessario, che taglio, mollo, foro, sagomo e faccio saldare secondo il progetto. Molto divertente la soluzione per lo snodo, che consiste in un tondino di acciaio, che è libero di ruotare in due masselli di legno di tek, essenza oleosa per cui ottima per lo scopo, affogati in due quadrelli di ferro (per ulteriori dettagli rimando alla foto). Colgo il momento opportuno di lavoro dell’amico meccanico Claudio, per fargli effettuare le necessarie saldature e così snodo e telaio sono finalmente provati e pronti.

A differenza dei modelli inglesi, visto che noi circoliamo “dall’altra” parte della carreggiata della strada, si rende necessario posizionare la navicella a destra; cosa non proprio facile per il posizionamento su quel lato del sistema catena.

una locandina inglese ispiratrice



*simulacro in legno di sidecar,
applicato sul lato sinistro della bici*

*telaio, parafrango e snodo
sul lato destro della bici*



Dopo vari tentativi, riesco, con interventi quai millimetrici, a posizionare il telaio sul lato destro, superando i vari immaginabili problemi connessi con il posizionamento di pedivella, catena e telaio dallo stesso lato. I collaudi di movimentazione con il telaio sono positivi, così come quelli di posizionarvi vari carichi.

Per lo scafo, inizio con la costruzione in legno del parafango, che simula quello originale in metallo. Forte, anche, della mia precedente esperienza di costruzione della navicella del *sidecar* della Triumph SD, mi sbizzarrisco nel realizzare un modello simile a quello della Watsonian anni trenta, ovviamente arricchito di un portellino posteriore, che chiude un bagagliaio, trasformabile anche in secondo posto di fortuna o portabottiglia di vino. Lo scafo viene bloccato sul telaio a mezzo di due molle posteriori e due ammortizzatori in gomma anteriori, di facile sconnessione per consentire, una volta rimossa la navicella e alzato il telaio, il passaggio della bici attraverso stretti pertugi. Per la colorazione non ho molto da pensare, in quanto la navicella, a similitudine di quella della Triumph, viene caratterizzata l'ormai mio classico colore di successo *Parma violet*. Una bandierina nazionale è il tocco di classe per navalizzare la bici-carrozzetta e renderla più visibile per strada.

L'opera è completamente conclusa e finalmente sono libero di pedalare per le vie della città, con o senza passeggero alloggiato nella navicella. Confesso che circolare per le strade cittadine con questo mezzo desta molta curiosità; sono molte le persone compiacenti che fermano nonno e nipote per complimentarsi per la bella coppia, ma anche per ammirare il non comune *sidecar*.

Una volta una mammetta, vedendoci sfrecciare con il nostro strano velocipede, disse alla figlia che teneva per mano: "Guarda bello il nonno che porta la sua nipotina con quella bicicletta!" Colto da un lampo di genio, mi sono fermato e ho apostrofato la signora perché si era permessa di dire che ero il nonno, anziché il padre. Dopo le sue scuse, sono ripartito subito, in quanto stavo scoppiando dalle risate; beata ingenuità di mia nipote che non si è accorta della mia beffarda risposta.

Quante mamme in meno avrei conosciuto se non avessi colorato la navicella *Parma violet*! Infatti spesso impiegavo il prestigioso veicolo anche per andare a prendere mia nipote all'asilo, riscuotendo, prima, l'interesse delle mamme e anche



inizio lavori dello scheletro navicella

*collaudo statico
della navicella finita*



*collaudo dinamico, con verifica
funzionalità dello snodo*

delle nonne in attesa dell'uscita dei bambini e poi quello irrefrenabile dei bambini stessi, attratti dell'inconsueto metodo di prelevamento e ... anche un pò gelosi, mentre mia nipote fiera si accomodava sul tre-ruote, gustandosi una caramella.

La necessità del mondo di ricercare soluzioni maggiormente ecologiche, che limitino l'uso indiscriminato delle risorse energetiche fossili, produce ripercussioni anche nel nostro settore, in quanto viene ridata nuova consolidata vitalità ai bicicarozzetta multiruolo autopropulsi. Infatti molti sono convinti che questo mezzo sia maggiormente utile, pratico e comodo di monopattini e altri mezzi elettrici. In questo contesto, si aggiunga l'enorme versatilità del progetto del mio veicolo multiuso, che, quando non utilizzato in versione trasporto passeggeri con navicella *Parma violet*, viene diffusamente impiegato anche quale porta: cane, *kayak* da gara e non, rastrello per arselle, bambole, eccetera. Abitando a Viareggio, particolarmente utile è l'utilizzo del tre-ruote per esigenze carnevalizie; dove un baldo Burlamacco con mascherina in navicella può sfrecciare tra la folla che si apre al suo passaggio.

Viareggio, primavera 2016

IL COLORE PARMA VIOLET

Al termine delle mie uscite riponevo il sidecar Triumph e la bicicletta Raleigh singola in garage l'uno accanto all'altro, vicini, vicini. In una notte invernale buia e tempestosa, sentii degli strani rumori, specie di ansimazioni e di sospiri, provenire dal garage. La mattina seguente, in una giornata luminosa, riscaldata da un ben auspicante tiepido sole, controllo cosa sia successo e scopro, con meraviglia, che miracolosamente il sidecar Parma violet della Triumph ha prolificato, generando un singolare sidecar da bicicletta per Adele. Di che colore? Parma violet naturalmente!



impiego carnevalizio







NUOVA BICI DI LEGNO



La realizzazione di un ligneo biciclo si affaccia alla mia mente, pur rimanendo nello stato dormiente, dopo aver costruito la Vespa *sidecar* di legno. Le ricerche in internet non facilitano l'individuazione di un progetto sostenibile, anche perché la quasi totalità dei numerosi tipi di bicicletta è costruita o con processi industriali o utilizzando macchinari sofisticati, che non rientrano nel mondo del fai da te, particolarmente del mio. Inoltre, quelle "artigianali", molto raramente presentano la forcella in legno, che a me piace, in quanto congrua per oggetto più omogeneo esteticamente.

Dopo aver esaminato moltissime realizzazioni, alcune delle quali meravigliose, trovo l'ispirazione iniziale nella bici di un hobbista inglese già costruttore di *kayak*, tipo il mio da mare, che aveva elaborato un progetto che mi ispira. Mi dedico a studiare le sue tecniche costruttive e a prevedere come introdurre alcune modifiche. La molla che fa scattare l'inizio dell'impresa di costruzione scatta alla mostra scambio di Imola, quando trovo due bei cerchioni di ciliegio anteguerra, che non me li lascio sfuggire: il dado è tratto.

Finalmente elaboro i seguenti più concreti requisiti, pur nella consapevolezza che la bici, alla fine, non potrà, così come costruita, essere impiegata per produrre alte prestazioni:

componenti lignei: telaio, canotti, forcella, cerchioni, parafanghi, astine parafanghi, carter, manubrio, manopole, sella, fanaleria e altri componenti minori;

componenti metallici: pipa manubrio, ralle sterzo, guarnitura centrale e del manubrio, pedivelle, mozzi, telai pedali, raggini, rocchetto e moltiplica, telaio sella, forcellini e catena;

inoltre, se si volesse, dovrà essere possibile sostituire, con quelli ciclistici originali, quei componenti in legno, che, per struttura delle essenze, limitano le prestazioni della bici, quali: forcella, sella, manubrio, pedali e cerchioni.

Dopo studi disegni e elucubrazioni mentali, le attività iniziano e si protraggono per diversi mesi, prima che la bicicletta sia sostanzialmente finita, a parte alcuni particolari non funzionali, che richiedono altro tempo.

Di seguito, anziché un cronologia dei lavori, riporto alcuni dettagli sulla costruzione dei componenti più impegnativi:

ultimo incollaggio di sagome di compensato su dime



struttura telaio finita

lavorazione forcella



telaio base: la parte strutturalmente più impegnativa; da una bicicletta da uomo, ho derivato la forma del telaio in legno, che realizzo con incollaggi, con epossidico, di successive sagome di compensato di betulla intermezziati da tessuto di lana di vetro, morsettati su dime verticali avvitate fisse su un piano di riferimento di multistrato;

tubo verticale e canotti del manubrio e del mozzo pedaliera: realizzati inserendo rulli di legno torniti o specifici blocchi di legno forati e sagomati a misura, in tubi ricavati dalla bicicletta campione;

telaio completo: composto applicando al telaio base il tubo verticale, i manufatti continenti i canotti pedaliera e manubrio e i forcellini posteriori;

manubrio e manopole: ottenuto inserendo, in una barra filettata all'uopo piegata, rullini di bosso incollati e bloccati con resina epossidica e poi sagomati a mano libera; le manopole in massello tornite e avvitate sui spezzoni della barra filettata sporgenti dal manubrio;

forcella: realizzata di inventiva, ispirandomi a quelle a parallelogramma delle moto d'epoca, per rafforzare la forcella e evitare oscillazioni e relativi inviti alla rottura; gli steli sono realizzati con incollaggi successivi di listelli di massello;

parafanghi: realizzati con incollaggi di listelli di massello, su specifiche dime.

I lavori, nonostante i necessari e scontati affinamenti, si sono svolti senza grandi inconvenienti, a parte i cerchioni, che, tutto sommato, erano stati la prima componente reperita, anche con personale soddisfazione. Tali cerchioni, che a prima vista sembravano complanari, si sono ribellati a tutti i tentativi di esperti bicicletti-sti, che non sono riusciti a centrarli. Peccato, li ho cambiati acquistandone due nuovi in frassino, peraltro molto belli; i vecchi penso facciano bella figura in casa di un amico al quale li ho regalati.

Gli altri componenti, quali sella, fanaleria, carter catena, astine parafanghi e gommini poggiapiedi pedali vengono realizzati, ad ispirazione, con tecniche di falegnameria classica. Per la scelta delle essenze, ho ricercato accostamenti cromatici contrastanti tra il chiaro della betulla dei compensati del telaio, del frassino della forcella e dei cerchioni con lo scuro del tek, di altri componenti minori e di modanature.



... appena finita



particolari pedaliera

La bicicletta, complessivamente risultata abbastanza solida, non è certo impiegabile per giri ad alte prestazioni, ma è sempre possibile, per renderla competitiva, sostituire cerchioni, sella, forcella e manubrio, con altri originali di provenienza ciclistica. Mi dedicherò a questa possibile modifica tra qualche decennio, quando deciderò di andare a Nordkapp in bici.

Un giorno, circolando in città, sono stato fermato da un Vigile, il quale, oltre a compiacersi per la non comune opera, mi ha contestato la mancanza del campanello. Le mie obiezioni che un campanello di legno non suonerebbe e che uno di metallo stonerebbe non sono state accettate e mi ha invitato a provvedere con uno scampanellante a piacere purchè ci sia. Gli artisti sono spesso degli incompresi.

Come per la Vespa di legno, maggiormente anche per la bicicletta, è valsa la considerazione di come questo mezzo non sia unico la mondo. Il provvedimento per ottenere ciò è relativamente semplice e si dovrà ricorrere all'abbinamento con un ligneo *sidecar*, che, per fortuna, avevo già costruito. La bicicletta viene, pertanto, dotata di un attacco in legno, quale accessorio per il montaggio rapido del *sidecar* ad alte prestazioni, di cui parlo in un altro capitolo. Il *sidecar* è, inoltre, stato abbellito dotandolo di un parafango della stessa forma e degli stessi colori di quelli della bicicletta.

Quali commenti devo dire che la costruzione non è stata proprio facile e non può essere affrontata con semplicità e faciloneria. Mi ha aiutato moltissimo l'esperienza, che avevo acquisito per la costruzione del *kayak* da mare e della Vespa.

Viareggio, primavera 2020



raro pezzo da collezionismo: bicicletta lignea completa con sidecar alte prestazioni







SIDECAR ALTE PRESTAZIONI



Il mondo è oggi esposto a molteplici sfide globali, tra le quali spiccano l'aumento demografico e la continua ricerca di più avanzate soluzioni tecnologiche, che riguardano anche il mondo dei *sidecar* per velocipedi. Per affrontare queste sfide, rafforzate con l'arrivo del mio secondo nipotino, si è reso necessario affiancare al mio carrozino d'epoca Raleigh monoposto, un nuovo biposto di più avanzate caratteristiche. Ho così ipotizzato un nuovo accrocchio ad alte prestazioni e con avanzate innovazioni tecnologiche, quali: possibilità di essere abbinato, almeno inizialmente, alla mia Bianchi sport degli anni 80 con cambio sul lato destro, trasformabilità in monoposto - biposto, aggancio rapido e leggerezza costruttiva; il tutto per ottenere elevate velocità. Forte di queste conclusioni e della ormai maturata esperienza costruttiva nel settore, l'impresa pende l'avvio e, dopo numerose ricerche e tentativi di vari simulacri, i requisiti teorici si trasformano lentamente in progetti veri e propri.

In particolare, la motrice deve essere equipaggiata, sul lato destro, con un nuovo sistema di aggancio, costituito da un supporto metallico di poco peso ed ingombro, tale da poter rimanere installato sulla bicicletta, anche quando impiegata come *single*. Vista la mutevolezza delle condizioni di utilizzo e delle possibilità di carico, tale sistema non deve interferire con l'impiego senza limitazioni del cambio, pur mantenendo la possibilità di un rapido aggancio e sgancio del carrozino. Facile a dirsi e laborioso da realizzarsi. Inizio con vari disegni e tentativi di sistemi di legno, che si capisce subito devono essere molto precisi e strutturalmente rinforzati, in quanto gli agganci del supporto al telaio della bici sono pochi, se si vuole mantenere la piena funzionalità del cambio. Alla fine l'oggetto misterioso, che forse costituisce la vera innovazione del veicolo, si concretizza e viene completato, rifinito e definitivamente montato. Se le persone si incuriosiscono nel vedere un nuovo veicolo tre ruote, altrettanto dicasi per gli esperti bicicletisti, che osservano la bici *single* dotata del non facilmente interpretabile sistema di aggancio. Mi diverto a dire che è un nuovo sistema per aumentare la velocità.

Il telaio metallico è realizzato in scatolato quadrato di 2 cm, caratterizzato da una staffa al lato destro filettata per ricevere il bullone della ruota da 20 e sul sinistro da due prolunghe anch'esse filettate, per avvitarvici e regolare i supporti a snodo sferico per ricevere l'asse di fissaggio al sistema di aggancio della motrice.



dettagli sistema di aggancio rapido



telaio con le staffe per la ruota e l'aggancio



nuovo veicolo completato, provato e pronto

Particolarmente laborioso è stato il dimensionamento delle due staffe di aggancio, in quanto devono assicurare il posizionamento in orizzontale del *sidecar* e il giusto spazio per consentire alla gamba di pedalare agevolmente. La problematica è stata risolta non con disegni sulla carta, ma con tentativi pratici successivi.

La navicella, da posizionare sul telaio, viene costruita con la tecnica dello *strip planking*, di chiara ispirazione e colorazione derivata dall'esistente *kayak* da mare; alla fine risulterà pesare 6 chili, senza telaio. I due posti sono in tandem, dove quello anteriore può essere regolato in altezza, in funzione del rateo di crescita del minipasseggero o rimosso per rendere l'interno più spazioso nel caso di trasporto di passeggero singolo. La parte posteriore della navicella è a "coda tronca" con comodo portapacchi, che ricorda un famoso *spider* italiano anni 70. In tempi successivi, in occasione della costruzione di una nuova bicicletta in legno, di cui dedico un capitolo, il *sidecar* è stato dotato di un vezzoso parafango, che esteticamente lo arricchisce.

Le prove su strada del nuovo veicolo hanno dimostrato che gli obiettivi progettuali sono stati raggiunti; soprattutto lo sgancio rapido si è rivelato utilissimo per il rimessaggio separato dei due componenti. Rimane il neo, forse più ideologico che pratico, della troppa pesantezza del telaio, realizzato in scatolato di ferro anziché in alluminio o materiale composito. In caso di pioggia la bicicarozzetta viene impiegata con difficoltà, per assenza di un tendalino; la soluzione è che i due nipotini possono essere trasportati con un altro vero veicolo.

Un'altra osservazione è relativa ai pneumatici della motrice troppo stretti, essendo di tipo tubolare; ciò causa, seppur contenute, oscillazioni che si ripercuotono sul manubrio ad alte velocità. Una facile soluzione è costituita dalla sostituzione dei cerchioni e dei pneumatici tipo *city bike* o addirittura *mountain bike*. Per ora l'inconveniente è superato non esprimendo velocità sostenute, anche perchè manca un parabrezza di tipo motociclistico per proteggere i due passeggeri dal vento della alta velocità prodotta. Le prove di velocità a pieno carico comunque sono andate a buon fine e sempre desiderate dai miei due passeggeri, che mi esortano ad aumentarla; la mia ricerca di altri bicisidecar per sperimentare prove di velocità comparata, non è andata a buon fine per assenza di quest'ultimi.



... dalle eleganti linee

portapacchi "coda tronca"



dotazioni di sicurezza in armonico cromatismo



A similitudine dell'altro *sidecar* Raleigh *Parma violet*, anche questo ad alte prestazioni riscuote l'interesse ed i complimenti dei tanti curiosi che lo vedono. Con mio grande piacere, quando alcuni bambini chiacchieroni chiedono ai loro accompagnatori di avere un analogo veicolo, mi diverto a rispondere loro che ciò non è possibile, in quanto non hanno nonni capaci di realizzarne uno.

Per quanto riguarda, infine le domande che mi vengono indirizzate, ci sono quelle relative al costo, al dove si compra e al costo. Alla mia risposta che il mezzo non è prodotto industrialmente, ma solo artigianalmente e che potrei realizzarne un altro al contenuto prezzo di qualche migliaia di euro, non ho mai ricevuto alcun concreto impegno.

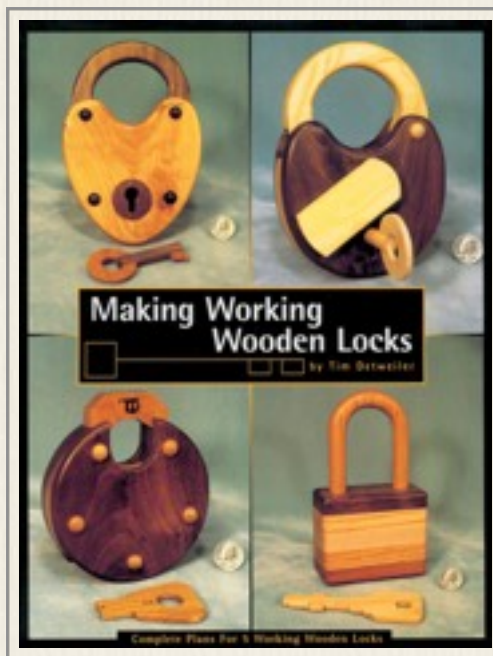
Viareggio, primavera 2019



collaudo dinamico



con bandierine e nuovo parafango





LUCCHETTI DI LEGNO



Ero indeciso se dedicare un capitolo ad un oggetto, apparentemente poco significativo, come il lucchetto; mi sono, però, convinto, visto l'interesse, che hanno suscitato i pochi doppioni regalati ad amici e appassionati di “cose vecchie”.

La storia: dopo aver costruito la Vespa di legno, realizzo che le manca un valido sistema antifurto anch'esso di legno. Faccio la solita ricerca e scopro che alcuni amanti del fai da te si sono dedicati alla realizzazione di lucchetti di legno, che hanno documentato in libri ed in filmati sulla rete. Acquisto, quindi, il libro “Making working wooden locks” dell'hobbista americano di oggettistica in legno Tim Detweiler. Il libro, oltre a descrivere le tecniche costruttive, riporta i piani e le procedure dettagliate per la realizzazione di cinque tipi di lucchetti, completamente funzionanti.

L'impresa mi appassiona e, con calma e pazienza, passo un inverno per costruire questi ingegnosi gioellini; che richiedono la realizzazione, per ogni tipo, di disegni, dime, prototipi e specifici componenti per la costruzione. Anche la ricerca delle varie essenze per ottenere un effetto cromatico interessante e contrastante, quando messi assieme, ha richiesto il suo tempo.

Per complicarmi, poi, la vita, aggiungendo un tocco personale a quelli di Tim, ho deciso di differenziarli, miniaturizzandoli in scala ridotta del 50%. Comunque, alla fine, funzionano tutti e quando si chiudono emettono un armonico *clik* di scatto. Non avendo poi un aggancio sulla Vespa dove bloccarli, ho realizzato anche una solida catena in legno, che vedete in prima pagina del capitolo.

Viareggio, inverno 2016



raccolta di alcuni pezzi, dime e componenti necessari per la costruzione



serie completa dei lucchetti

L'origine del lucchetto a “serratura protetta” risale ai tempi dell'antica Roma; durante il medioevo fu ampiamente utilizzato nei monasteri. Il lucchetto utilizza una serie di ostruzioni, per impedirne l'apertura, se non viene inserita la chiave corretta. La chiave è sagomata con tacche corrispondenti alle ostruzioni nella serratura, per permetterle di ruotare liberamente all'interno agendo sul sistema di apertura. Corpo del lucchetto in faggio e ciliegio, archetto in faggio, chiave in leccio e bosso.

La storia delle “chiusure a leva” risale a molti secoli orsono e quello nella foto è una copia di un lucchetto non databile ritrovato in Canada. Questa tipologia di chiusura utilizza una serie di leve per bloccare il chiavistellino e ogni leva deve essere sollevata ad un'altezza specifica dalla chiave affinché si muova. Corpo del lucchetto in frassino, archetto in mogano, perni in venghè, chiave in bosso e olivo.



I lucchetti con “chiave a pressione” furono largamente usati dall’800 ai primi del 900, per la solidità della tenuta della loro chiusura. Il funzionamento è del tipo a leva, ma il chiavistellino, che scorre verticalmente, è operato da una chiave a pressione che entra lateralmente. Corpo del lucchetto in frassino bruciato, archetto e perni in frassino, chiave in olivo e venghè.

Le compagnie ferroviarie impiegarono vari tipi di lucchetti per assicurare bagagli, porte, armadietti, ecc; furono impiegati diffusamente anche per bloccare gli scambi dei binari. Questo in foto, copia di uno americano di metà dell’800, è del tipo a chiusura a leva, con l’aggiunta di una copertura per il foro della chiave, utile per poter essere operato anche con cattivo tempo. Lucchetto in maggiociondolo, sportellino in faggio, perni in olivo, archetto in faggio, chiave in bosso e olivo.



La prima “serratura a combinazione” è stata ritrovata in una tomba d'epoca romana, mentre si dice che Joseph Loch abbia inventato il moderno lucchetto a combinazione intorno al 1870. Questo lucchetto si apre seguendo una sequenza di numeri, che viene inserita utilizzando il quadrante rotante, che interagisce con più dischi interagenti direttamente con il meccanismo di chiusura. A differenza dei normali lucchetti, i lucchetti a combinazione non utilizzano chiavi. Corpo del lucchetto in rovere, archetto in olivo, quadrante in radica di acero, nottolino in venghè.







LITTORINA



Per quanto sapessi, il termine Littorina si riferisce alle automotrici ferroviarie, che furono realizzate nel periodo anteguerra, così come bene evidenziato dal nome, ma veniamo alla storia. Nel 1932, Mussolini sale sulla nuovissima e avveniristica automotrice Fiat, per andare ad inaugurare la stazione di Littoria (ora Latina), la nuova cittadina al centro della Pianura Pontina, che rappresentava la conclusione della trasformazione della zona da malsana palude a fertile terreno. Un giornalista battezzò la nuova automotrice con il termine, appunto, di Littorina, che rimase attribuito a questo tipo di vettura ferroviaria.

LITTORINA FERROVIARIA

Le prime Littorine furono costruite dalla Fiat. Il mezzo, esteticamente, si presentava con forme arrotondate, una carenatura bassa e dei parafanghi bombati. Il frontale, caratterizzato dalla presenza di un visibile radiatore, era arrotondato e aerodinamico; ampie finestre davano luce all'interno, dove le sedute erano imbottite e vi erano delle piccole bagagliere; non erano presenti le ritirate, in quanto il mezzo veniva utilizzato per brevi tragitti. Il motore era a benzina e la potenza veniva trasmessa alle ruote tramite un nuovo tipo di carrello. Nel tempo, ben oltre la fine della guerra, la vettura si evolve continuamente in dimensione e in propulsione, passando a motori diesel ed elettrici. Numerosi mezzi furono venduti anche all'estero.

Per coloro che incuriositi del nostro famoso mezzo ferroviario, volessero vederlo, possono sempre andare al Museo storico delle ferrovie a Pistoia, dove sono presenti le uniche due Littorine anteguerra ancora funzionanti, datate rispettivamente 1943 e 1936.



1932 - la prima FIAT ALB 48 (Littorina) alla Stazione di Littoria

Littorina treno su Littorina bicicletta



... tre Littorine

Questa premessa per dire che casualmente scopro che, nel periodo anteguerra, furono realizzate biciclette in legno. In particolare, a fine degli anni 30, nel pieno del periodo dall'autarchia, la ditta Vianzone, esperta nella manifattura di sci e di cerchioni in legno, realizzò la bicicletta Littorina; costruita completamente in legno ed alluminio, per limitare l'impiego del ferro, diventato materiale strategico, a seguito anche delle sanzioni inflitte all'Italia dopo la conquista dell'Etiopia. Viste le immagini di questa esteticamente attraente realizzazione, mi rendo conto che la bicicletta in legno, da me già realizzata e di cui parlo in un altro capitolo, casualmente presenta alcune similitudini con questo tutto sommato raro biciclo, soprattutto nella forma del telaio base.

Un giorno vengo a sapere che nella mia città esiste un relitto di tale raro velocipede, che desta il mio interesse, perché di legno e con un telaio di attraente *design* industriale. Vengo a conoscenza del proprietario, il quale non è interessato all'argomento "cose vecchie" e si vuol liberare, del per me, attraente rottame; decido, così, di acquistare questa testimonianza del passato. La bici, considerato che è sopravvissuta al non indifferente passaggio della guerra in questo martoriato territorio, si presenta in un accettabile stato di conservazione, anche se non completa e con qualche magagna; dopo veloci trattative entro in possesso del nuovo importante ligneo velocipede.

Il telaio è sostanzialmente sano e tuttora presenta trasferibili e filettatura originali ben visibili, ma la bici, nel suo insieme, presenta alcuni componenti danneggiati, non originali o mancanti; mi riferisco a carter, manubrio, cerchioni, guarniture moltiplica, freni, sella, ecc.

Nella fase di raccolta della possibile documentazione esistente, scopro il mondo dei collezionisti e dei restauratori dei vecchi cicli. Pensavo che quello delle moto fosse vasto, ma quello delle biciclette non è di meno; basti considerare l'elevato numero di fabbriche e di artigiani che si sono sbizzarriti ad operare attorno ad un mezzo sostanzialmente semplice, facilmente realizzabile e al limite copiabile: quante fabbriche industriali o artigianali di mezzi completi e di vari componenti sono esistite ed esistono solamente in Italia?

come presa



telaio e componenti originali restaurati

*finita, accanto alla "similare"
nuova biciletta in legno*



I lavori di restauro e di messa in efficienza del velocipede iniziano con quelli di falegnameria, che riguardano la costruzione delle repliche del manubrio e del *carter* catena, impossibili da reperire originali tra i vari collezionisti e il non facile completamento di parte del parafango posteriore. In particolare il manubrio viene realizzato, come quello originale, con listelli di faggio incollati in orizzontale e poi modanati a mano; anche il carter catena viene costruito seguendo i disegni dell'originale. A questi interventi si aggiunga la fabbricazione di altri componenti minimali e un approfondito *make up* estetico di pulitura e ravvivamento.

Per quanto riguarda la componente meccanica, riesco a rifare le astine in alluminio mancanti e relativi dadi dei parafanghi e un pedale; per fortuna il canotto del manubrio, il carter del mozzo della moltiplica e le parti finali della forcella e del telaio, anch'essi in alluminio, tornano a ben presentarsi dopo approfonditi interventi manutentivi.

Le ricerche dei componenti originali mancanti vanno, tutto sommato, a buon fine; infatti riesco a trovare molti pezzi originali: i rari cerchioni in legno marcati Vianzone, i mozzi in alluminio SIAMT, i freni Balilla, la moltiplica con pedivelle SIAMT e dinamo e fanale anteriore con vetrino giallo marcati Lince. La pipa del manubrio recuperata è anteguerra e marcata Ambrosio ed è molto simile all'originale, anche se non uguale; ma fa bella e congrua figura. Completano le dotazioni una sella anteguerra italiana e una coppia di leve dei freni in alluminio, per nulla facili da reperire.

La insolita e inusuale bicicletta è finalmente completata e, nobilitata con un restauro appropriato, desta l'interesse di appassionati e non. Felice di condividere con il nuovo mezzo l'impresa del restauro, decido di portarla a Pistoia al Museo delle ferrovie per farle conoscere altre due "vere" Littorine e la mia pare abbia gradito molto la delicatezza.

I pezzi, congrui, ma non originali, saranno oggetto di ricerche ne prossimi mercatini *covid free*.

Viareggio, gennaio 2021







BICICLO RUOTA ALTA



Oggigiorno appare a tutti normale potersi muovere agevolmente e liberamente utilizzando tutta la vasta gamma disponibile di mezzi di locomozione meccanici o motorizzati. Il tutto iniziò nell'800, quando l'uomo aggiunse alla allora diffusa trazione animale, quella autopropulsa dei primi arcaici velocipedi, che tuttora destano l'interesse di collezionisti e di appassionati del settore.

Il termine velocipede è comunemente usato per indicare gli antenati dell'odierna bicicletta, molti dei quali di svariate forme e strutture; tra questi il biciclo, caratterizzato da avere i pedali solidali con la ruota anteriore. Il biciclo a ruota alta, noto anche come *penny-farthing*, nome proveniente dalle monete britanniche *penny* (più grande) e *farthing* (più piccola), fu utilizzato fino a fine ottocento, quando fu surclassato dalla bicicletta con catena, come la conosciamo oggi. La struttura era composta dal telaio in ferro, ruote in gomma piena, mozzo per i pedali, forcella con sterzo a manubrio a forma di baffi. Questo per indicare come il mezzo fosse, nella sua semplicità, relativamente robusto, ma con il risvolto negativo della notevole altezza dal suolo del conducente, che poteva comportare gravi conseguenze in caso di caduta.

La principale innovazione che comportò la fine della ruota alta fu la trasmissione a catena, che permetteva di raggiungere, toccando finalmente terra con i piedi da posizione seduta, velocità elevate anche con una ruota più piccola; la successiva invenzione dei pneumatici contribuì a rendere obsoleta la grande ruota, utile per attutire gli impatti con le asperità del terreno, allora non asfaltato. A fine ottocento questi bicicli non furono, di fatto, più prodotti; rimangono tutt'ora attivi per appassionati, collezionisti e amanti del settore.

Questa premessa per evidenziare che da tempo coltivavo l'interesse verso una ruota alta; anche l'idea di imparare la non facile tecnica di conduzione mi affascinava. In un inverno privo di progetti in cantiere, decisi che era giunto il momento di cimentarsi con una *penny farthing*; rifiutata la facile, anche se dispendiosa, possibilità di un acquisto, ho scelto la soluzione della costruzione in proprio, tecnicamente molto più impegnativa, ma anche più divertente.

Inizio le ricerche consultando libri, che non mi portano molto lontano; è, invece, proprio su internet che scopro l'esistenza di un inimmaginabile mondo, soprat-

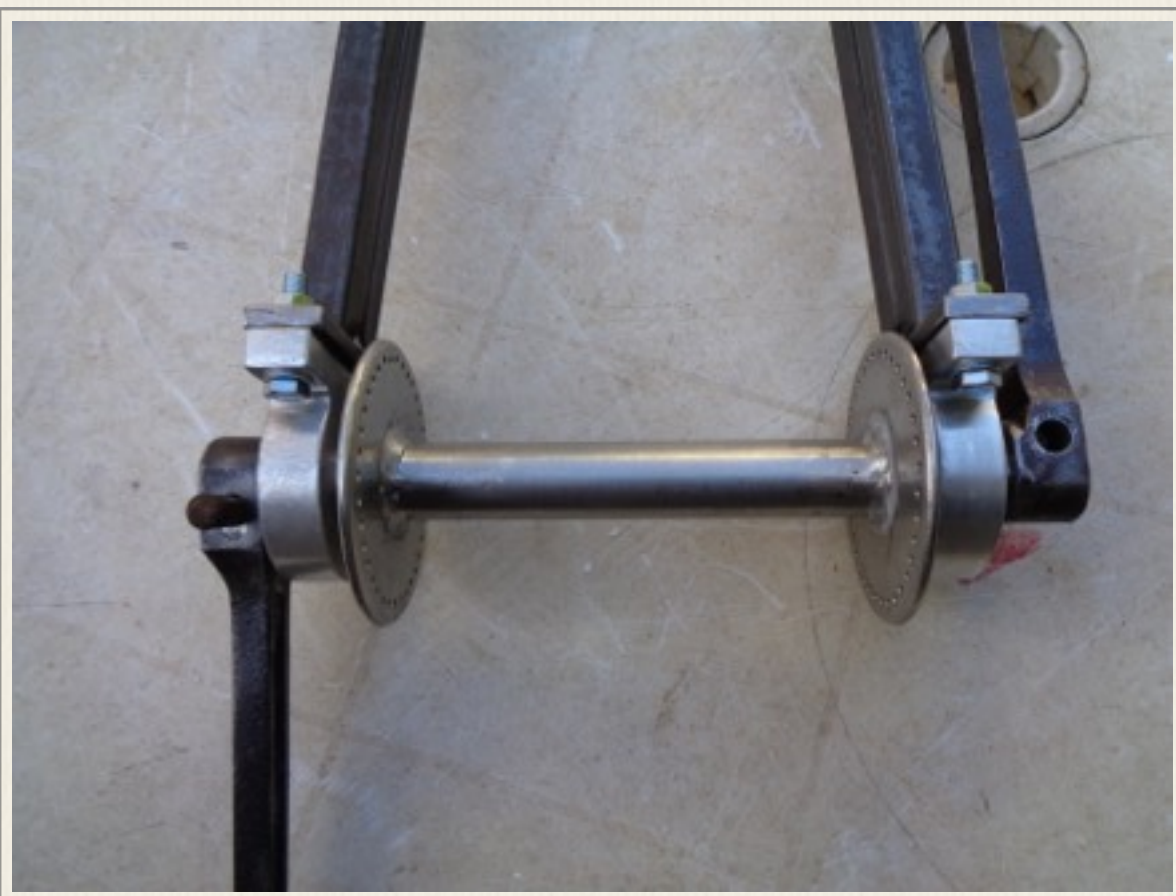


tutto anglosassone, di appassionati ed anche di costruttori artigianali e fai da te.

primi tipi di velocipede



dima e componenti forcella pronti per essere saldati



mozzo con ghiera e supporti forcella

Mi rendo conto, inoltre, che se si guarda il biciclo superficialmente, sembra molto semplice, quindi anche di facile realizzazione con le tecniche della autocostruzione, ma non è proprio così; anche perché alcuni componenti sono realizzati con misurazioni e dimensioni millimetriche. Comunque in fase di sviluppo e di definizione del progetto costruttivo, mi rendo subito conto di alcune problematiche di non facile risoluzione, quali, la realizzazione del cerchione della ruota alta e della relativa gomma, del telaio centrale, della forcella, del mozzo dei pedali e della sella. Tutte problematiche che vanno risolte una alla volta e che la non risoluzione di una sola determina il fallimento della realizzazione complessiva. Per fortuna che le ricerche aiutano.

La costruzione della ruota alta, che costituisce il nocciolo dell'impresa, viene risolta con una trovata geniale; basta prendere due esistenti cerchioni di bicicletta, tagliarli in un punto, trasformarli da cerchio a semicerchio e saldarli assieme a formare, con l'aiuto di una dima, un cerchio. In considerazione delle mie dimensioni, scelgo i cerchioni da 28 anziché da 26, che, forse erroneamente, ritengo troppo piccoli. Ovviamente non esistono i raggi di lunghezza appropriata a tale ruota, così li realizzo, utilizzando tondini inox da 2 mm per le saldature; lascio a voi pensare la risoluzione delle connesse problematiche minori, quali la filettatura per i relativi *nipples* e il sistema del loro bloccaggio alle ghiere del mozzo.

Il non semplice, da fare in casa, mozzo deve ricevere le due ghiere, che, opportunamente bucate per tenere i 72 raggi, per esservi saldate nella determinata precisa posizione. Deve anche essere dimensionato per ricevere le pedivelle e i cuscinetti, che con i loro supporti verranno imbullonati alla forcella e bloccati al mozzo. Dopo numerosi disegni e prototipi di simulacri in legno; alla fine i pezzi vengono definiti e un amico tornitore professionista me li realizza in metallo. Ci tendo a precisare che il tutto è risultato essere dimensionato millimetricamente.

Il telaio è costituito da un tubo in acciaio opportunamente curvato, con una precisa macchina piegatrice di un'officina meccanica, secondo una dima in legno da me definita, per assicurare che la parte curvata sia parallela e alla giusta distanza alla ruota. La forcella è assemblata utilizzando spezzoni di un'altra da bicicletta a cui vengono saldati, opportunamente dimensionati con altra dima di legno, quattro quadrellini di scatolato in ferro.

assemblamento ruota, canotto, manubrio e mozzo



prototipo pronto al collaudo

... eppur ci si cammina



La “gommatura” della ruota viene effettuata con un tubo di gomma per alta pressione con all’interno un tondino di acciaio da 3 mm, che viene bloccato sul cerchione tramite un utensile magico appositamente costruito. Per ultimo, sella in legno con supporto e ruotino posteriore utilizzando una ruota da bici per bambini.

Il prototipo è pronto per le prove pratiche e di affinamento dell’allestimento. Con calma e pazienza mi dedico alla progressiva acquisizione della tecnica di conduzione del mezzo, che richiede addestramento e abilità. Ci si aggrappa al manubrio da dietro e, posizionato il piede sulla staffa a sinistra del telaio, si inizia, mantenendo l’equilibrio, a far prendere velocità al veicolo spingendo con l’altra gamba da terra. Acquistata una opportuna velocità, ci si innalza in verticale sulla staffa, ci si “accomoda” sul sellino e si inizia a pedalare con il piede destro, mantenendo l’altro sulla staffa per poi lentamente prendere il pedale sinistro e iniziare la non facile pedalata. Per fermarsi bisogna rallentare con i pedali, riprendere la staffa con il piede sinistro e fare la procedura inversa. Per fortuna che nella mia strada di prova non esistono semafori, traffico o quant’altro debba farmi fermare immediatamente e scendere per poi risalire. Non è assolutamente facile e agibile condurre una *penny farthing*, ma ci si può fare anche a oltre 70 anni, soprattutto indossando tutte le protezioni possibili in caso di caduta dall’alto.

Un giorno, forse per colpa del covid, è però successo quello che non doveva accadere: un imprevisto malfunzionamento del sistema di bloccaggio del manubrio alla forcella non tiene e perdo il controllo del mezzo; cado a terra causandomi una frattura al polso. Il non auspicato evento mi costringe a un lungo periodo di inattività, con la conseguente, imposta dagli altri, decisione di non risalirci.

Dopo qualche mese decido, comunque, di finire il biciclo e mi dedico a trasformare il prototipo in mezzo completamente allestito, soprattutto per fini estetici. Oltre alla pitturazione finale, realizzo un più ortodosso manubrio; doto il mezzo di una appropriata forcella posteriore e di un ruotino con gomma piena come quella anteriore; mi sbizzarrisco nella falegnameria di omogenei sella, pedali e manopole. L’opera è completata ed apprezzata, ma deve essere riposta, con l’avvertimento ad un eventuale futuro utilizzatore di bloccare meglio il manubrio alla forcella.

Viareggio, dicembre 2021

impresa completata



dettagli manubrio

dettagli zona canotto e forcella



