



BODODICI AMARCORD

“Sembra ieri...”

ALLEGATO al <Notiziario d'informazione della Comunità MASCI BOXII “Nerino Romagnoli”>

N. 8 - DICEMBRE 2008

Cari lettori,

visto il gradimento che ha avuto su BODODICI NEWS “L’angolo del Modernariato” ho voluto fare un allegato espressamente dedicato a tutte quelle cose, quegli oggetti, quegli strumenti che in qualche modo hanno segnato la nostra storia di tutti i giorni, la nostra vita sociale e anche tante nostre imprese scoutistiche, oggetti spesso legati a simpatici ricordi e indimenticabili avventure. Sono raccolti in maniera, forse, disordinata, ma ognuno di essi rappresenta un pezzo della nostra passata storia.

La penna BIC



Chi di noi non l’ha usata.....Ha definitivamente soppresso penna e calamaio!

La **Bic** è un'azienda con sede a Clichy, Francia, fondata nel 1945 dal barone Marcel Bich, leader nella produzione di materiale di cancelleria come la classica penna a sfera. (Il nome *Bic* deriva tra l'altro dall'abbreviazione del suo cognome).

La Bic venne fondata in Francia da Marcel Bich insieme a Edouard Buffard nel 1945. I due comprarono una fabbrica e avviarono un'impresa per la produzione di matite e penne stilografiche. Nel dicembre 1950, Marcel Bich presentò la sua penna a sfera e la chiamò BIC. La "h" finale fu tolta per evitare una possibile pronuncia inappropriata in lingua inglese (Bich -> *ing.* Bitch, cagna. Epiteto offensivo equivalente a *sgualdrina*). Bich ottenne i diritti di brevetto dall'inventore argentino-ungherese László József Bíró che, come spesso accade in questi casi, morì povero, migliorando il metodo di produzione. Una penna a sfera economica ma al tempo stesso affidabile fu presentata al mondo intero a Buenos Aires, ove risiedeva il Biró. Nel settembre 2005, la BIC annunciò di aver venduto ben 100 miliardi di penne *usa e getta*, rendendola la più venduta nel mondo.

Il Galletto – Guzzi

Ve lo ricordate? Il GALLETTO: famosa moto, usata molto spesso dagli assistenti ecclesiastici che ci raggiungevano ai campi scout da impavidi centauri. Ricordo Don Guido Busi, Padre Mariano, Don Antonio Accorsi, Padre Ferrari, ecc.



Il nome scelto, scartata l'ipotesi di 'pollo' fu quelle di un animale grintoso ma anche da cortile: l'idea del 'Galletto' piacque da subito a tutti in Guzzi anche perché si abbinava ad un veicolo volutamente brillante, inconsueto e anche pretenzioso. Al salone "*International Motor Car, Motor Cycle and Cycle Show*" che si tenne dal 16 al 26 marzo 1950 a Ginevra apparve il Galletto 150. La motocicletta era stata progettata da *Carlo Guzzi* in persona, mentre le tavole della produzione in serie erano realizzate dallo staff di disegnatori meccanici formati in azienda e le quote con le tolleranze erano dettata dall'ing. *Giulio Cesare Carcano* che dettava anche le caratteristiche dei materiali per la costruzione.

La VESPA – Piaggio



La Vespa e la Lambretta (capitolo seguente) sono state inseparabili compagne delle nostre avventure giovanili: viaggi perigliosi, scappatelle amorose, riunioni di Noviziato, di Clan, allegri raduni serali, Ecc.

La **Vespa** è uno storico modello di scooter della Piaggio, brevettato il 23 aprile del 1946, su progetto dell'ingegnere aeronautico Corradino D'Ascanio. Il nome diventato famoso sembra sia nato dall'esclamazione del fondatore della Piaggio alla vista dei nuovi progetti; in effetti lo stile richiama alla memoria l'insetto omonimo con le antenne e il corpo tondeggiante.

Forse la più grande innovazione di questo modello, che contribuì al suo successo planetario, fu la presenza di una carrozzeria portante, che sostituiva il telaio e che copriva integralmente il motore e le parti meccaniche principali, con i risultati di una protezione efficace dalle intemperie e del poter

utilizzare finalmente la motocicletta con l'abbigliamento di tutti i giorni, sfatando la noia della motocicletta che imbrattava il guidatore.

La posizione del motore consentiva la trasmissione diretta dal cambio alla ruota posteriore senza catena, che faceva parte della semplicità progettuale che ha favorito il successo planetario della Vespa.

La prima Vespa aveva una cilindrata di 98 cc, motore a due tempi, tre marce, accensione a volano magnete, potenza max 3,2 cavalli a 4500 giri che consentivano una velocità massima di 60 kmh e il superamento di pendenze del 20%.

Il prezzo di 90.000 lire, che oggi fa sorridere, equivaleva a diversi mesi di lavoro di un impiegato. Nonostante ciò, la possibilità del pagamento rateizzato fu uno stimolo notevole per le vendite: la Vespa è stato il primo impulso alla motorizzazione di massa in Italia, prima ancora dell'avvento dell'altra grande protagonista, la Fiat 500.



Vespa 125 Primavera del 1968

Anche i modelli successivi avevano rigorosamente motori a 2 tempi, cioè funzionanti con miscela di benzina e olio (in una prima fase al 6% e al 5%, successivamente al 2%). Il motore era sostenuto posteriormente dalla carrozzeria portante nelle vicinanze della ruota, il serbatoio situato anch'esso posteriormente dal lato opposto del motore e, perlomeno in alcuni modelli, con la presenza anche della ruota di scorta. Il cambio a 3 o 4 marce era comandato rigorosamente dal manubrio tramite la rotazione della manopola in blocco unico con la leva di comando della frizione.

Con questo modello si inaugura la caratteristica della posizione di guida con le gambe non più separate dal serbatoio e appoggiate su una larga pedana posizionata dietro lo scudo di protezione, caratteristica precipua che si ritrova anche negli scooter odierni.

La LAMBRETTA - INNOCENTI



La **Lambretta** è uno scooter prodotto dalla industria meccanica Innocenti di Milano, nel quartiere Lambrate, dal 1947 al 1972. Il nome "*Lambretta*" deriva dal fiume Lambro, che scorre nella zona in cui sorgevano proprio gli stabilimenti^[1] del quartiere di Lambrate.

Durante la seconda guerra mondiale, la fabbrica fu bombardata e completamente distrutta. Innocenti, nell'attesa di riacquisire da parte degli Alleati gli stabilimenti di Milano, diede vita nella Capitale allo studio del prodotto che avrebbe costituito la riconversione post-bellica della fabbrica: infatti, prendendo ispirazione proprio dai motorscooters militari americani giunti in Italia durante la guerra, e comprendendo le nuove necessità di motorizzazione utili alla popolazione nell'immediato dopoguerra, decise di dedicarsi alla produzione del rivoluzionario *scooter*. Nel 1947, dopo aver

concluso la fase di progettazione e dopo aver ricostruito gli stabilimenti milanesi, inizia la produzione della Lambretta.

L'enorme successo non solo nazionale fece sì che la Lambretta, nei quasi 25 anni di produzione, venisse costruita su licenza anche in Argentina, Brasile, Cile, India e Spagna.

Come la Vespa, anche la Lambretta aveva un motore a 2 tempi funzionante a miscela di benzina e olio, 3 marce, con una cilindrata che variava dai 39 ai 198 cc.

Diversamente dalla Vespa, che è stata costruita con un telaio costituito da un solo pezzo, la Lambretta aveva una struttura tubolare più rigida su cui veniva assemblata la carrozzeria. I primi modelli prodotti presentavano la caratteristica della "carrozzeria scoperta", distinguendosi quindi totalmente dalla Vespa (totalmente carenata), diventando il tipico segno di riconoscimento dello scooter milanese. Comunque i successivi modelli prodotti, esattamente dal modello C del 1950, furono presentati anche in versione carenata; proprio questo modello, criticato dalla rivale Piaggio per la somiglianza concettuale con la Vespa, ebbe un gran successo tanto che dal 1957 in poi la lambretta fu sempre prodotta con carrozzeria "chiusa".



Alla fine degli anni '50, contestualmente alla scelta di carrozzeria solo "chiusa", la Lambretta viene rivista nella meccanica e nella carrozzeria, e passando per tre versioni (le serie LI), si arrivò nel 1962 ad ottenere il modello (LI III serie, "scooterlinea") che poi, con pochissime modifiche estetiche, arrivò ad essere prodotto fino al 1972 (Lambretta DL), anno in cui la catena di montaggio fu venduta al governo indiano. Dei modelli degli anni 60, i modelli TV (Turismo Veloce) e SX (Special X) sono generalmente i più richiesti e desiderati, un successo dovuto alle loro prestazioni maggiorate e al look raffinato.

II TRICICLO



Ma ve lo ricordate signori? Quante volte l'abbiamo usato facendo evoluzioni inenarrabili e spesso anche catastrofici ribaltamenti! Gli scout del BOXII (1960, 61, 62 e oltre...) portavano, per l'allora TIMO (successivamente Sip poi oggi Telecom), gli elenchi telefonici a tutti gli

abbonati....pedalando, pedalando, pedalando per tutta la città. Il cassone era stracolmo di fascicoli e di frequente una improvvisa frenata catapultava tutti gli elenchi in mezzo alla strada.....

La Borraccia, il Poncho, la Torcia, la Gavetta, il Badilino.....

Ve li ricordate? Quanti di noi andavano in “Piazzola” al Venerdì mattina per trovare la borraccia, la gavetta, il poncho, lo zaino, le torce dell’esercito USA, ecc. (erano tutti rigorosamente residuati bellici della Seconda Guerra Mondiale). I nostri Gruppi scout, negli anni 60, erano pieni di questi oggetti.....



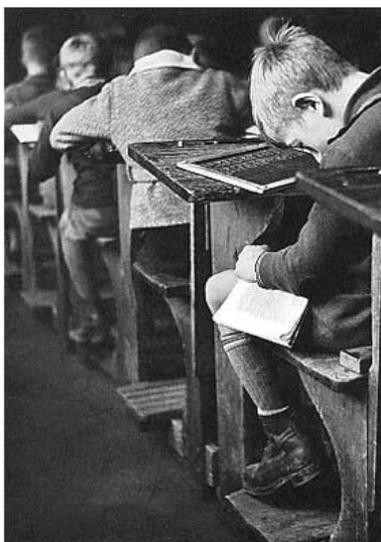
IL DIARIO VITT di Jacovitti

E' il diario che ha accompagnato intere generazioni dal 1949 come compagno scolastico della rivista IL VITTORIOSO e ne ripropone i temi cari: lealta', amicizia, fraternita', solidarieta'. Temi che nascono dalla necessita' di chiudere le ferite di una guerra che era stata anche fratricida e che aveva spaccato il Paese.



AMARCORD.... LA SCUOLA

Alcune immagini significative che non hanno assolutamente bisogno di commento....



Il Banco di legno



La Cannuccia e il pennino



La Pagella



La Cartella



Il Registratore “GELOSINO”



Questo registratore è stato il cavallo di battaglia di tantissime rappresentazioni parrocchiali e scoutistiche. Prodotti dall'italiana **Geloso**, questi magnetofoni presero rapidamente il nome di **Gelosino** date le ridotte misure (circa 30 cm di lunghezza per 20 cm di larghezza per 15 cm di altezza).

Fu il primo strumento per la registrazione su nastro magnetico che tutte le famiglie italiane potevano permettersi. Messo in vendita negli anni '60 ebbe un rapido successo sia per la sua semplicità che per l'oculata campagna pubblicitaria avviata dal patron "Jhon Geloso".

Venne ampiamente pubblicizzato come strumento per l'aiuto didattico e per lo svago. Anche su "Topolino" apparvero delle pubblicità che indicavano il Gelosino come un ottimo strumento per aiutare i figli nell'apprendimento, infatti veniva utilizzato per registrare le lezioni e poi riascoltarle comodamente a casa. Costava 45.000 lire, era venduto con una pratica valigetta di cartone duro ricoperta di plastica che permetteva di trasportarlo ovunque. Le prime versioni erano in plastica color crema, aveva quattro pulsanti colorati per le funzioni operative e due rotelle per accensione e volume del suono e registrazione. La bobina lunga circa 120 centimetri permetteva una registrazione di almeno un'ora e mezza. Purtroppo il nastro magnetico era molto sottile e andava facilmente incontro a rotture e deterioramento. Ma le bobine potevano anche essere riparate in caso

di rottura con dello scotch. Funzionava solo con la corrente elettrica, e il microfono era posizionato vicino agli speaker.

Il Cucciolo Ducati



Nel settembre 1946 , alla Fiera di Milano, la ditta Ducati di Borgo Panigale presenta il Cucciolo, un piccolo motore ausiliario per biciclette, inventato dall'avv. Aldo Farinelli e inizialmente prodotto dalla Siata di Torino. Venduto dapprima in scatola di montaggio, in seguito con un proprio telaio, capace di compiere fino a 100 chilometri con un litro di benzina, è destinato a diventare il propulsore della categoria più famoso nel mondo, con oltre 100.000 pezzi prodotti. Grazie al successo del Cucciolo e dei suoi derivati, Ducati diventa un marchio affermato anche nel settore meccanico.

Raccogliendo l’eredità naturale del primo Cucciolo, nacque il T3 che era dotato di un cambio a tre marce e di una valvola lubrificata a grasso racchiusa in un carter. Uscì poi la versione sportiva del 60, con una cilindrata di 65 cc, forcellone posteriore con sistema “monocross” e due coppie di ammortizzatori telescopici, versione che segnò l’ingresso dell’azienda nel mondo delle competizioni.

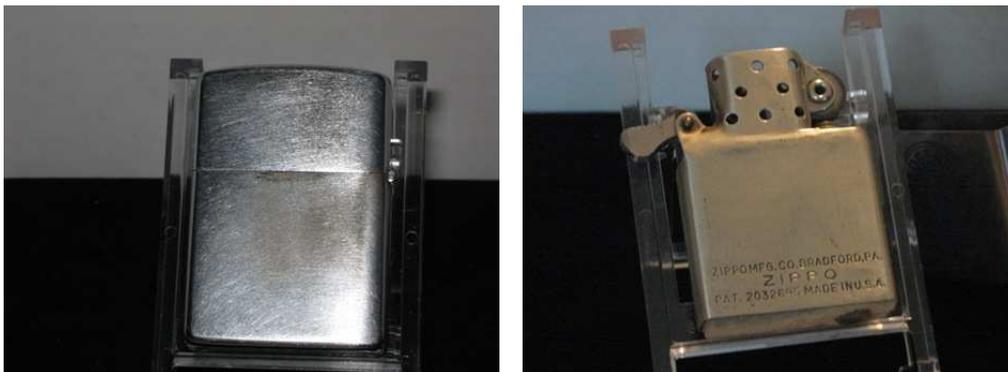
II VELOSOLEX



È incredibile pensare che per il successo di questo veicolo tra le masse di Francia si deve ringraziare l'idea di Marcel Mennesson, che montò un motore a rullo sopra la ruota anteriore di una bici da uomo "Alcyon", scrivendo così una pagina della storia del ciclomotore, volgarmente detto "motorino". Il prototipo disponeva già delle caratteristiche essenziali del futuro Solex. Mancava solo la frizione (sino al 1960), ma proprio questa lacuna permise al Velosolex di divenire il motorino "nazionale", mezzo di locomozione adatto ad ostetriche, postini e preti, persone insomma che non avevano tempo da perdere con i dettagli tecnici e alle quali anche una semplice frizione avrebbe complicato la vita. Un'immagine pubblicitaria, con un prete a cavallo di un Solex e la scritta "Viaggiate in pace", rende perfettamente l'idea di quanto questo veicolo fosse, e desiderasse, essere popolare.

È difficile immaginare quale metamorfosi abbia subito questo motorino: dal prototipo con il motore a rullo, al modello di maggior successo, il "3800", sino al modello speciale "5000". Per far sì che il motoveicolo si imponesse sui modelli concorrenti, nel 1960 Goudard e Mennesson regalarono al Solex una frizione. Un'innovazione tecnica che cambiò molto il modo di guidarlo, ma nonostante ciò il ciclomotore francese non perse il suo fascino, anzi. La guida, già di per sé estremamente confortevole, divenne ancora più piacevole, dato che da allora i conducenti di Solex non devono più pedalare per farlo ripartire a ogni semaforo.

Lo ZIPPO



La Zippo Manufacturing Company venne fondata nel 1932 da George B. Blaisdell a Bradford, in Pennsylvania, USA. Il suo celebre accendino Zippo deve il suo nome ad un altro prodotto dell'epoca che stava riscuotendo grande successo, cioè la cerniera lampo (zip).

La caratteristica principale dello Zippo è quella di aver mantenuto, dal 1932 ad oggi, una linea quasi identica; è proprio la sua forma a renderlo caratteristico e celebre. Lo Zippo è famoso per la sua praticità, e per il fatto che produce sempre la fiamma, anche quando tira vento. E' stato un nostro inseparabile amico. Lo caricavamo a benzina e talvolta anche ad alcool...funzionava sempre ed in qualunque situazione climatica e faceva tanto "figo".

Il TRAM a Bologna

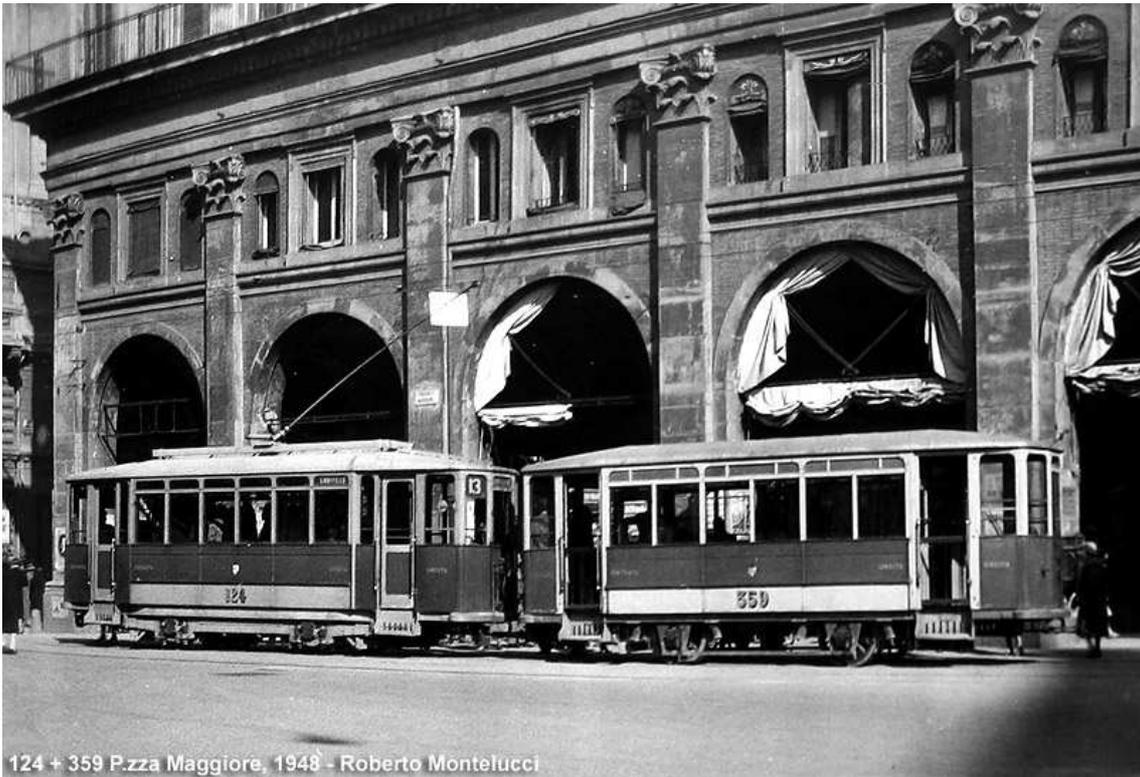
E per finire queste splendide immagini del tram a Bologna. (Foto di Paolo Gregoris e Roberto Montelucci). Il tram in Via Farini, in Via Saragozza, in Piazza Maggiore e in Piazza Minghetti, al Deposito "La Zucca" e al Bitone.



226 in via Farini, xx1063 - Roberto Montelucci



65 in via Saragozza, 1948 - Roberto Montelucci



124 + 359 P.zza Maggiore, 1948 - Roberto Montelucci



206 in P.zza Minghetti, 1963 - Roberto Montelucci



301 Dep. Zucca, 1962 - Paolo Gregoris



219 a Bitone, 1948 - Roberto Montelucci

By Gallina Ridens alias Roberto Bertacchini – Bologna 13.12.2008