

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: **Giovanni BET (Nino)**

Località: **Vittorio Veneto**

Profilo:

Insegnante di torneria a Milano (Ist. Ind. Conti) con Giovanni Barbini, e qui producevano eliche per la Movo. Successivamente ha una torneria a Vitt. Veneto. Ha prodotto motori tra il 49 ed il 53 quando è partito per il Congo

Ha spesso realizzato i motori progettati dall'Ing. Valle.

Produzione:

ha costruito un 10cc ben fatto, con la testa anodizzata oro

Zeta 3	Valle/Bet	1947	D	S	3	2,83	15	15,5	150	1			
VB 25	Valle/Bet	1951	G		2,48	2,56	14,5	15	110	1	R	FSRV	CW
W 2	Valle		D	I	2,1	2,12	16	13	152				
W 3	Valle		D	I	7,61	7,62	22	21	330				
	Valle				5								
	Bet				10								

da come nasce un motore, l'Ala 1948

Biografia:

dovrebbe esserci un figlio ma ci sono 46 Bet nell'elenco di Vittorio Veneto.

Fonti:

- **Ing. Giuseppe Sartori**

Motori al Banco

V.B. 25

Questo motore, presentato dalla Ditta Aeromicrosport di Carbonera (Treviso), è stato progettato dall'ing. Valle di Venezia e Giovanni Bet di Vittorio Veneto, due esperti veterani nel campo micromotoristico. Adesso è stata decisa la produzione in serie dati i brillanti risultati ottenuti.

In questo motore si è cercato innanzi tutto, con una nuova ed originale idea, di ridurre al minimo la sezione frontale ed è studiato appositamente per modelli da velocità. Il nuovo sistema d'attacco permette la costruzione di fusoliere con larghezza massima di 30mm.

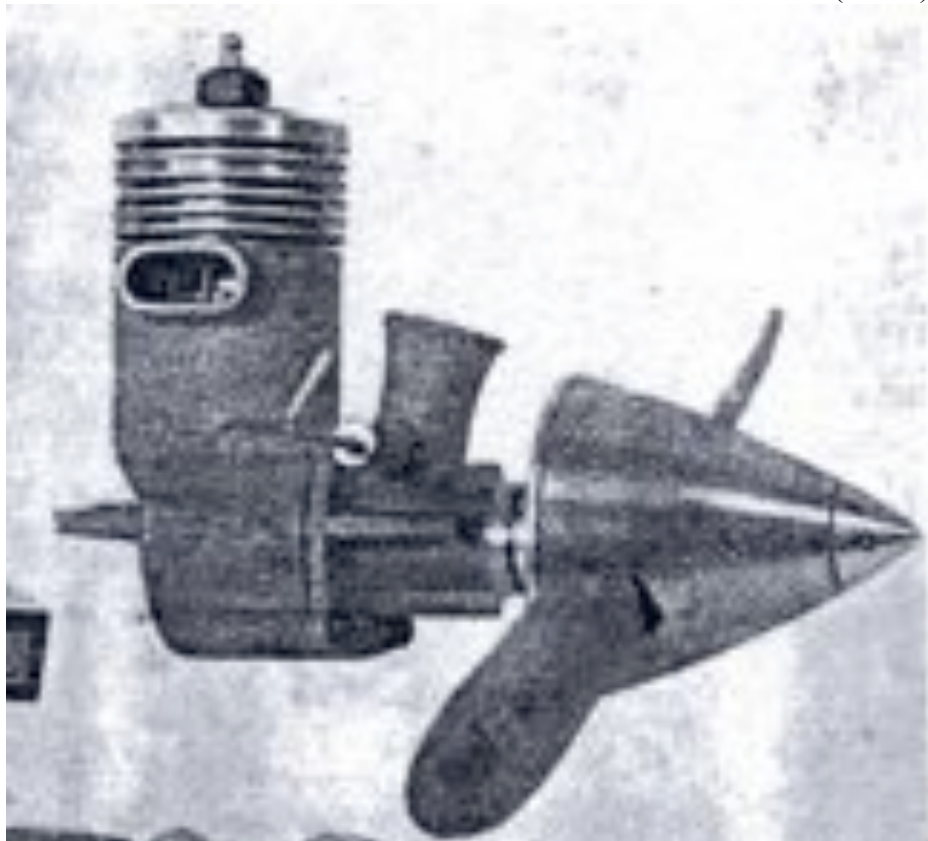
Lo spillo del carburatore nell'ultima serie (la foto illustra la prima serie) è messo in posizione inclinata in maniera di non prendersi l'elica sulle dita durante il lavoro di carburazione. E' questa una innovazione che piacerà ai motoristi in quanto permetterà loro di evitare dannosi urti.

Costruito con materiali di assoluta garanzia e qualità, ha come principali qualità la precisione e la rifinitura.

Il carter è fuso in ghisa rettificata e lappata; pistone in lega leggera con due fasce elastiche; biella in lega leggera ad alta resistenza; albero montato su un cuscinetto a sfere e bronzina; sistema di luci incrociate; valvola rotativa sull'albero. Giri motore con elica 12.000, con volano 17.000. Cilindrata cc. 2,48; Corsa 14,5; Alesaggio 15; Valvola rotativa sull'albero; Peso gr. 110.

Il prezzo di vendita è stato mantenuto accessibile a tutti, relativamente ai prezzi attuali del mercato. E' prevista tra breve anche la serie Diesel.

Pinarello Carmelo (L'Ala)



Motori al Banco

Io Z – 3 da L'Ala 1949

Questo motore presentato dall'**Aeromicrosport** di Treviso (*nel testo è scritto Aereamicrosport il che non è corretto n.d.t.*) è stato progettato fino dal 20-10-47 dall'**ing. Vittorio Valle** di Venezia. Modificato nei suoi vari organi, per la costruzione in serie, da **Giovanni Bet (Nino)** che è anche l'attuale costruttore dato che l'Aeromicrosport è solo la presentatrice commerciale.

Le modifiche sono state apportate al fine di ottenere una rapida lavorazione e conseguente minor prezzo. Si spera che la prima versione incontri il favore degli aeromodellisti, automodellisti ed altri appassionati per il suo basso peso, per l'elevato numero di giri e per la sua accuratissima lavorazione, doti queste che sono state appositamente studiate.

La foto illustra il prototipo ma il motore di serie presenta le seguenti modifiche: scarichi prolungati, tappo posteriore fisso, supporto porta albero avvitato al carter (il supporto porta incorporato un cuscinetto a sfere e la bronzina antifrizione), tappo testata avvitata.

I motori vengono costruiti sia con camicia di acciaio e pistone di ghisa che viceversa, tutto rettificato ad alta precisione. Su richiesta vengono forniti con speciale volantino e vavola rotativa anteriore. I materiali adoperati sono i migliori che si trovino in commercio.

Le principali caratteristiche sono:

❖ Cilindrata	3 cc		
❖ Corsa	15 mm	Alesaggio	15,5 mm
❖ Peso	150 g	Giri	8.000 - 11.000



Ecco la fotografia del prototipo del motore Z-3 progettato dall'ing. V. Valle e prodotto in serie, con alcune modifiche, dall'artigiano Giovanni Bet. Il motore si presenta robusto, compatto e di costruzione accurata.

- ❖ 1 cuscinetto a sfere, valvola rotativa posteriore, eliminazione della leva di compressione con l'adozione di una speciale chiavetta.
- ❖ Lunghezza fuori tutto cm 10, altezza cm 7,2 diametro testata cm 3,2 larghezza tra i fori delle longherine 3,7
- ❖ Carburatore con spillo di regolazione orizzontale e tubo miscela verticale per ottenere un perfetto raccordo con il serbatoio.