

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: Ing. Vittorio VALLE

Korostischew (Kiew, Ucraina) 27 Agosto 191

Gardone Val Trompia, 1° Giugno 1978

Profilo:

Produzione:

Valle e Bet	Ae.µsport		1947		2,83	15	15,5	150		
Valle e Bet	Ae.µsport	VB 25	1951	G	2,48	2,56	14,5	15	110	1 FSRV CW
<u>Valle Ing.</u>	Venezia	W 2		D I	2,1	2,12	16	13	152	
Valle Ing.		W 3		D I	7,61	7,62	22	21	330	
Valle Ing.					5					

Biografia:

Ing. Valle di Venezia, (info da Ing. Giuseppe Sartori)

lavorava con Nino Bet (che gli faceva i motori) il quale poi è andato in Congo.

Con Bruno Barbini insegnava torneria. Faceva le eliche per la Movo

Alla fine, lavorava alla Berretta in Valtrompia (BS). E' morto recentemente (1978).

Fonti:

- info da Ing. Giuseppe Sartori (a Milano ma di Treviso)

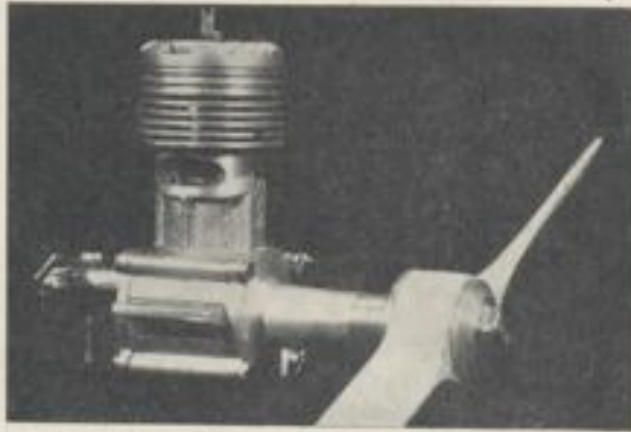
L'ALA 10/49

lo Z-3

Questo motore presentato dall'Aeromicrosport di Treviso è stato progettato dal DAIER dall'ing. Vito Vallo di Venezia.

Modificato nei suoi vari organi, per la costruzione in serie, da Giovanni Del Egli e anche l'attuale costruttore dato

d'iscolto. Integriamo fuori tutto con 22, altezza cm. 2,2, diam. basale cm. 2,2, larghezza tra i fori delle banchiere 2,1, carburatore con spillo di regola stessa orizzontale e tubo miscela verticale per riduzione in perfetto raccordo con il carburatore.



Essa la fotografia del prototipo del motore Zeta 3 progettato dall'ing. Vallo e prodotto in serie, con alcune modifiche dall'ingegnere Del Egli, motore a geometria radiale, completo e di costruzione assoluta.

che l'Aeromicrosport è solo la proprietaria commerciale.

Le modifiche sono state apportate al fine di ottenere una rapida lavorazione e consegna a basso prezzo.

Si spera che la prima versione inventata il lavoro degli aeromodellisti, antropodellati ed altri appassionati per il suo basso peso, per l'elevato numero di giri e per la sua accuratissima lavorazione, dati questi che sono state appositamente studiate.

La foto illustra il prototipo ma il motore di serie presenta le seguenti modifiche: scricchioli prolungati, tappo posteriore flesso, supporto porta albero avvitato al carter (il supporto porta l'interposto un elastico a sfere e la leva, una antistriscio), tappo basale avvitato.

I motori vengono costruiti sia con un sistema di accensione a platino di ghisa che viceversa, tutto sottile ad alta precisione.

Da richiesta vengono forniti di speciale volantino a velocità rotativa superiore. I materiali adoperati sono i migliori che si trovano in commercio.

Le principali caratteristiche sono:

Altezza 22,5 mm.; corsa 12 mm.; Cilindrata 3 cc.; Peso gr. 100; giri 8.21.000; l'assemblato a sfere, valvola rotativa per sfere, eliminazione della leva di corsa premessa con l'adattamento di una speciale

CARATTERISTICHE DI MOTORI AMERICANI

"HUMPH" - peso gr. 100 - cilindrata 3,12 cc.				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" - peso gr. 100 - cilindrata 3,12 cc.				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" - peso gr. 100 - cilindrata 3,12 cc.				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" - peso gr. 100 - cilindrata 3,12 cc.				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

"HUMPH" (con carburatore a sfere)				
Velocità	10.000	12.000	14.000	16.000
Carica	400	700	1.000	1.300
Tensione	100	400	800	1.200
Spinta	1,20	1,50	1,80	2,10

Motori al Banco

lo Z – 3 da L'Ala 10/1949

Questo motore presentato dall'Aereamicrosport di Treviso 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 che è anche l'attuale costruttore dato che l'Aereamicrosport 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.

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 risullati 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)

