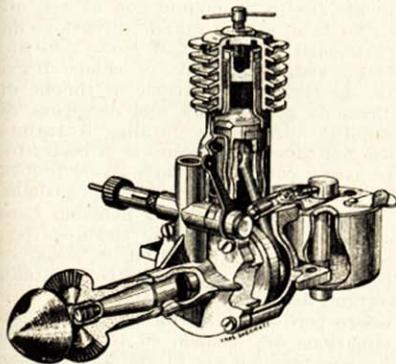


MOTORI AL BANCO

Cari lettori, questa volta ho il piacere di presentarvi, oltre al solito prodotto dell'industria micromotoristica inglese, due motori polacchi: più precisamente l'autoaccensione T.D.3 «Orkan» e l'accensione elettrica F.5. Considerate come siano scarse le notizie che ci giungono dall'Europa Orientale, penso che vi sia gradito il conoscere qualcosa sull'aeromodellismo di quei paesi.

Procedendo con ordine illustreremo prima l'autoaccensione inglese E.D. Mark III.

Questo motore è stato costruito dalla Electronic Developments Ltd. allo scopo di stabilire il primato mondiale di velocità per automodelli della classe C. La maggiore potenza è fornita a 7800 giri; infatti a questo regime di funzionamento essa raggiunge i 0,128 HP, caratteristica notevole se si pensa che il motore ha una cilindrata totale di 2,49 cc.



L'autoaccensione inglese E. D. Mark III

Per il peso i costruttori hanno cercato di mantenerlo nei limiti più ristretti e sono riusciti a realizzare il motore in 198 grammi. La corsa e l'alesaggio del Mark III sono, rispettivamente, di mm. 15,74 e di mm. 13,97. Per la sua costruzione sono stati usati i seguenti materiali:

Acciaio temperato per il cilindro. Ghisa per il pistone e il contropistone. Alluminio per la testata, la quale a sua volta è avvitata al cilindro. Alluminio per il carter. Materiale antifrizione per la bronzina di banco.

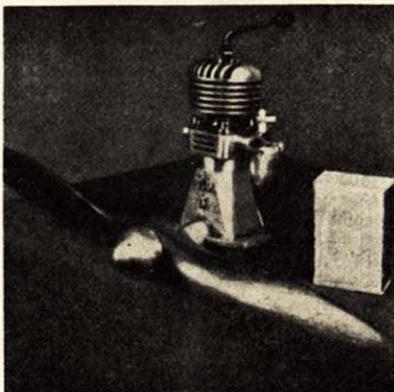
Riguardo al metodo di lavorazione si

nota la lappatura del cilindro e del pistone, oltre al fatto che il carter è ottenuto per pressofusione.

La ditta costruttrice, mentre garantisce il motore per una durata di 48 ore di funzionamento, raccomanda l'uso della seguente miscela: parti eguali di olio di ricino, paraffina e etere, più il 2% di acetato d'amile. Suggerisce inoltre l'uso di un'elica di cm. 25x12 per il volo libero e una di cm. 22x22 per il volo telecomandato. È previsto l'uso della candela ad incandescenza; questa applicazione è stata certamente suggerita per migliorare le caratteristiche del motore quando, per il lungo uso, non abbia più una tenuta perfetta. Allo scopo di completare maggiormente queste note, dirò che la Electronic Developments Ltd., ce ne dà il Mark III, completo di serbatoio, al prezzo di 4,5 sterline.

Ed ora, finalmente, con un piccolo salto, passiamo dall'Inghilterra alla novità... diciamo così polacca!

Il T.D.3 «Orkan» è un motore ad autoaccensione di 2,92 cc. Come giudizio estetico, dirò che nelle linee gene-



Il motore polacco TD.3 «Orkan».

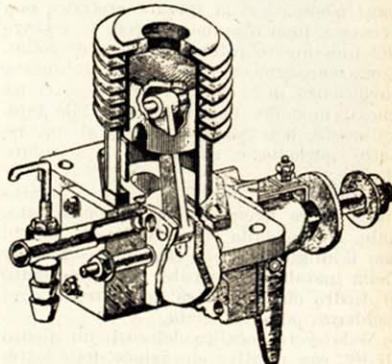
rali è un po' barocco (scusate il termine), ma è appunto quella abbondanza di particolari, così ben rifiniti, che denota una accuratezza praticata, certamente, anche nelle lavorazioni più delicate del motore, quali accoppiamenti, ecc.

Meritevole d'attenzione, nel T.D.3, è il fatto che l'ingombro frontale sia stato molto ridotto si da permettere la costruzione di fusoliere bene avviate. I materiali adoperati per la sua costruzione sono i seguenti:

Acciaio al cromo-molibdeno per il cilindro. Alluminio per il carter, che è stato ottenuto a mezzo di pressofusione. Acciaio per il pistone e il contropistone. Acciaio per lo spinotto. Alluminio per la testa, avvitata sul cilindro. Duralluminio per la biella, munita di bronzine alla testa e al piede. Acciaio al cromo-nichel per l'albero. Metallo antifrizione per la bronzina di banco.

Nella versione A, il serbatoio è in alluminio ed è fissato al carter; nella B è in plexiglass ed è unito al carburatore, similmente al nostro Movo D.2. Le caratteristiche del motore sono le seguenti:

Alesaggio mm. 15. Corsa mm. 21. Ci-



L'F. 5 è un'altro prodotto dell'industria micromotoristica polacca.

lindrata cc. 2,92. Potenza 0,3 HP. Giri al minuto 8000.

Queste due ultime caratteristiche sono notevoli e influiscono moltissimo sul grado generale di bontà del T.D.3.

L'altro motore, l'accensione elettrica F.5 è indubbiamente, a giudicare dalle caratteristiche, un motore progettato per telecomandati da velocità, ma non credo che sia riuscito in pieno dacché, nonostante la limitatissima corsa, i giri non sono più di 5000. Le moderne tendenze, nella costruzione di questo motore, sono state seguite tutte ad eccezione dell'applicazione di cuscinetti sull'albero; infatti il motore in questione ne è completamente sprovvisto.

Per ciò che riguarda i materiali, visto che essi sono gli stessi consigliati ormai dalla corrente consuetudine, non vi è nulla di eccezionale da segnalare. Le caratteristiche generali dell'F.5 sono le seguenti:

Cilindrata totale 5 cc. Alesaggio mm. 19. Corsa mm. 18. Potenza 0,1 HP. Giri al minuto 5000.

Dopo queste brevi note generali tratte da alcune riviste aeromodellistiche estere, non abbiamo notato nient'altro di interessante; perciò ripromettendoci di ritornare presto sull'argomento con numero e interessante materiale, vi saluta il

Motorista

Individuali: 1.0 class. L. 5.000; 2.0 class. L. 3.000; 3.0 class. L. 2.000; 4.0 class. L. 1.000; 5.0 class. L. 1.000.

Squadre: 1.0 class. L. 20.000; 2.0 class. L. 14.000; 3.0 class. L. 8.000; 4.0 class. L. 5.000; 5.0 class. L. 3.000.

Art. 11. — La F.A.N.I. si riserva di dotare le gare di tutti quei premi che fossero messi a sua disposizione da Enti, Autorità e da Privati Cittadini.

Art. 12. — Ai vincitori delle categorie V-E-M del Concorso Nazionale spetta ufficialmente il titolo di Campione Italiano della relativa Categoria per l'anno 1949 e sarà loro rilasciato apposito Diploma.

Art. 13. — Alla Squadra i cui concorrenti ab-

biano nelle suddette tre Categorie ottenuto complessivamente la migliore classifica spetta ufficialmente il titolo di Squadra Campione Italiana per l'anno 1949 e sarà ad essa rilasciato apposito Diploma.

Art. 14. — Alle Ditte Federate sarà rilasciato apposito diploma attestante la classifica ottenuta dai modelli muniti dei rispettivi motori nella Categoria M del Concorso Nazionale.

Art. 15. — Agli aeromodellisti classificati in ogni categoria non oltre il 5.º posto spetta il titolo di «Nazionale».

Il titolo comporta il diritto alla convocazione per le selezioni che la F.A.N.I. intendesse indire nel 1949-1950 per la partecipazione a gare estere.