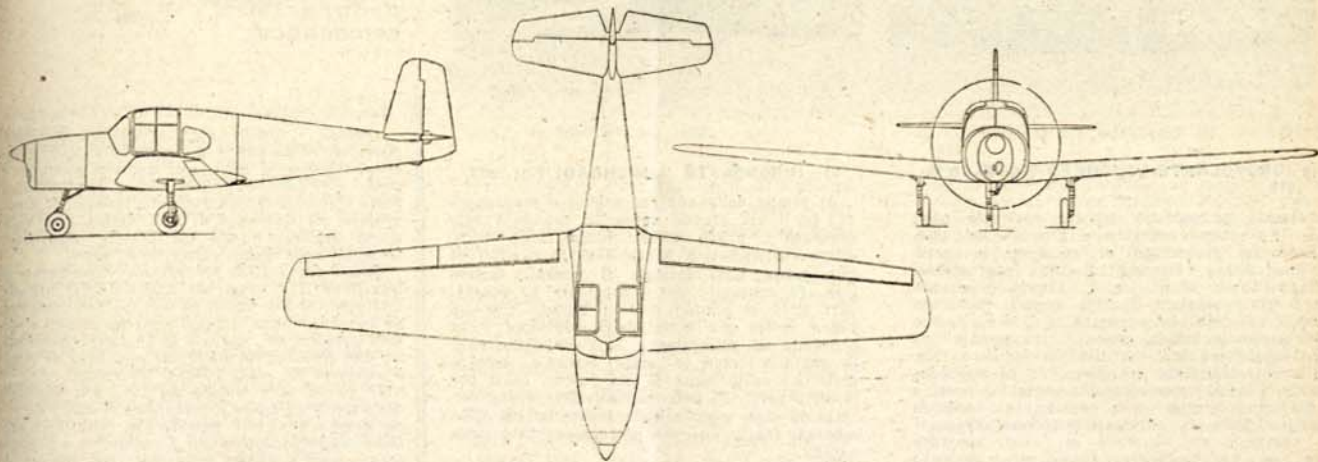


Un nuovo aereo da turismo:

il tri-quadriposto P. 110



Al Centro Volo a Vela del Politecnico di Milano è in costruzione un nuovo tri-quadriposto dell'ing. Preti: il « P. 110 ». Tale velivolo può essere considerato un diretto sviluppo del Tartuca, in quanto ne conserva, quasi intatte, le linee generali. Il motore installato è un Alfa 110-130 CV. Il velivolo è costruito interamente in legno, con rivestimento in compensato; parti mobili intelate; alettoni con comando differenziale; ipersostentatori consistenti in alettoni di curvatura. Doppio comando a volantino. Il « P. 110 » dovrebbe partecipare alla Settimana Aerea indetta dall'Aero Club d'Italia. Le caratteristiche principali del velivolo sono le seguenti:

Apertura alare m. 10,80 - Lunghezza m. 7,40. Superficie mq. 18 - Allungamento 7 - Peso a vuoto Kg. 640 - Carico utile Kg. 360 - Peso totale Kg. 1000 - Carico alare 62,5 Kg mq. - Potenza 130 CV - Carico di potenza 7,7 Kg CV - Potenza superficiale 8,13 Kg CV - Velocità max. a quota 0 Km h 245 - Vel. crociera a 1000 m., Km/h 220 - Vel. atterraggio Km/h 85 - Tangenza pratica 5500 metri - Velocità ascensionale iniziale 5 m sec.

Alfa Romeo « Alfa 115 ter »

L'Alfa Romeo sta perfezionando i motori Alfa 110 bis e Alfa 115 bis per adeguarli alle nuove necessità delle costruzioni aeronautiche attuali. I due perfezionamenti sono stati denominati Alfa 110 ter e Alfa 115 ter, i quali differenziano dai precedenti per varie modifiche effettuate allo scopo di ottenere motori che, pur conservando la medesima architettura, consentano di ottenere una maggiore potenza.

Diamo qui di seguito una breve descrizione delle modifiche apportate all'Alfa 115 ter e i suoi dati caratteristici, ripromettendoci di illustrare anche il « 110 ter » non appena ne saranno rese note le varie caratteristiche, e cioè quando tali motori avranno terminato i collaudi in volo.

Le modifiche apportate al 115 ter sono le seguenti:

Pistoni — E' stato aumentato il rapporto di compressione da 5,55:1 a 6,5:1, ciò è stato possibile in quanto è consentito l'uso di benzina a 100 ottani. Al segmento di tenuta è stato aumentato lo smusso da 1° a 4° per facilitare l'adattamento dei segmenti stessi. E' stato aggiunto un segmento raschiaolio inferiore per evitare che l'eccesso di olio passando attraverso il pistone vada ad imbrattare le candele.

Valvola di scarico — E' stata sostituita la valvola normale con un'altra con stelo cavo contenente sodio. Ciò permette una migliore evacuazione

del calore assorbito dalla valvola preservando la sede e la tenuta. E' stata allungata la guida valvola di mm. 3 per migliorare l'evacuazione del calore.

Valvola aspirazione. — E' stato aumentato il diametro del fungo da mm. 50,5 a mm. 54. Ciò permette un migliore riempimento del cilindro. E' stata di conseguenza sostituita la sede valvola con altra avente una superficie di contatto più efficiente della precedente.

Molla richiamo valvola aspirazione e scarico. — E' stato aumentato il carico della molla da Kg. 5 a Kg. 28 (a valvola aperta). Ciò per evitare lo sfarfallamento della valvola con l'aumento del numero dei giri.

Albero a camme. — Per aumentare l'alzata delle valvole è stato diminuito il raggio del cerchio di riposo della camma di mm. 0,5 per permettere di conseguenza un migliore riempimento. La parte anteriore dell'asse a camme è stata opportunamente modificata per permettere il montaggio del comando del regolatore dell'elica Hamilton.

Accensione. — E' stato schermato il circuito d'accensione applicando al magnete un coperchietto metallico, schermando completamente il distributore, proteggendo i cavi d'accensione con speciale guaina e mettendo a

massa tutto il complesso del tubo portafili.

Cuffia di raffreddamento. — E' stata aumentata la superficie della bocca d'ingresso dell'aria per effettuare un miglior raffreddamento del cilindri.

Comandi ausiliari. — E' stata montata posteriormente al motore la centralina per i comandi ausiliari (comando dinamo 600 W. depressore Ficam, compressore Zenith, pompa Magnaghi). L'adozione della centralina permette di montare i comandi ausiliari richiesti. Il montaggio della centralina comporta un aumento sul peso totale del motore di circa 4 Kg.

DATI CARATTERISTICI

Cilindri (in linea)	N.	6
Alesaggio	mm.	118
Corsa	"	140
Cilindrata tot.	lt.	9,186
Rap. compres.		6,5:1
Peso motore	Kg.	214
Pot. max. a 2440 giri/m	CV	225
Giri/min.		2250
Pot. normale	Cv	215
Consumo carb. a potenza normale	gr/CV/h	250
Consumo carbur. a 7/10 pot. normale	"	230
Consumo lubrif. a 9/10 pot. normale	Kg/h	0,9
Consumo lubrif. a regimi decrescenti	"	0,6