



SAM-Italia

Relazione della Commissione Motori
(presentata alla riunione del Direttivo, Bologna 11/3/1995)

Amato Prati
Giacomo Mauro
Giovanni (Ninetto) Ridenti
Salvatore Angeloni
Salvatore Maisano



NFFS

NOSTALGIA - ELENCO UFFICIALE DEI MOTORI VALIDI

L'elenco dei motori che segue, stilato tenendo presente i motori accettati dalla NFFS, tiene conto delle proposte della Commissione motori di SAM Italia per le gare indette secondo i suoi regolamenti, nella fase transitoria necessaria ad una revisione dei regolamenti stessi.

-Assieme ai motori dell'epoca cui si riferisce la categoria Nostalgia, per aumentare la disponibilità dei tipi di motori accettati, viene indicato anche un piccolo numero di motori, attentamente selezionati, prodotti dopo il periodo considerato. Essi saranno identificati con la sigla SE (Special Eligibility). Vengono anche indicati alcuni (ma non tutti) i motori non accettabili, come esempio e chiarificazione. Se comunque un concorrente desiderasse partecipare con un motore non compreso nell'elenco, potrà presentare al Direttore di Gara una prova inequivocabile della idoneità del motore (dépliant datato, pubblicità o articolo su rivista, ecc.) che comprovi che lo stesso era disponibile entro e non oltre il 1956. Il Direttore di Gara potrà, in base alla credibilità del documento, a sua discrezione, accettare la partecipazione del concorrente alla gara.

Le notizie così raccolte dovranno essere successivamente inoltrate alla Commissione NOS per la verifica finale e l'aggiornamento dell'elenco. La procedura è valida per qualsiasi tipo di motore.

Poiché l'onere della prova per la validità è a carico del concorrente, si raccomanda che qualsiasi argomento riguardante la validità di un motore sia da lui risolto prima di costruire il modello sul quale vuol montarlo.

ANDERSON: Tutti i modelli .045/.049/.065 Spitzys, Baby e Royal Spitfires; .60 e .65 Spitfire

ATWOOD: Tutti gli .049 e .051; cioè Wasp, Atwood, Cadet, Signature, Shriek, Triumph .049 e .051; le serie dei Champion e Super Champion .60.

COX: Per 1/4A: .010 e .020 con presa d'aria anteriore e posteriore.

Per 1/2A: solo i modelli .049 con presa d'aria posteriore di qualsiasi data di produzione (SE), sui quali è permesso usare testate/candela dei TeeDee 1/2A (SE);

Per la classe A: Sportsman .15, Olympic .15 (SE).

Non sono permessi tutti i TeeDee e Medallion con presa d'aria anteriore, ad eccezione, come già visto, quelli di cilindrata 1/4A (TeeDee .010/.020).



Nota: L'uso delle testate dei Tee Dee è limitato soltanto ai motori Cox con presa d'aria posteriore. È proibito invece l'uso o la sostituzione di qualsiasi parte dei Tee Dee diversa dalle testate sui Cox con presa d'aria posteriore. I cilindri dei Tee Dee .049 e .051 possono essere identificati facilmente dai due piccoli solchi che corrono lungo entrambi i lati dei due regolari condotti di travaso.

Anche alcuni Cox con presa d'aria posteriore hanno due condotti di travaso, ma nessuno ha i solchi descritti. Possono essere usate candele/testate Cox normali e ad alta compressione di qualsiasi tipo. Sono anche permesse le testate per i Cox prodotte dalla Dynamic e qualsiasi altra testata realizzata per l'uso delle normali candele avvitate. Non sono permesse le candele incapsulate di marca Glo-Bee.

DOOLING: Tutti i modelli dei .29 e .60.

ENYA: .049 (SE) e .060;

i modelli .09 #3001 e .09 II; i modelli .15 #3101 (15 I) e #15 II;

i modelli .19 #4001, #4002, #4003, #4004;

i modelli .29 #5001, #5002, #5103;

i modelli .35 #5001 e #6001 e .45 #6001 con albero su bronzine e testata liscia;

Il primo modello .60.

La verifica numerica del modello o della serie risulta dal carter, ed è posta, in genere sul condotto di travaso; in alcuni casi dal lato dello scarico.

Sono anche permessi i motori con il carter sabbiato prodotti anteriormente a quelli citati in precedenza, e sui quali potrebbe non essere stato usato il sistema di numerazione anzidetto. Tutti i modelli Enya usabili hanno l'albero su bronzina.

Non sono permessi: Serie III e IV, modelli .09 #4001 e #09 IV; modelli .15 serie III e IV #3303 e #3304; modelli .19 serie V #4005; modelli .29 serie IV #5224; modelli .35 serie III e IV, #5224 (di entrambe); primo modello .45 #6001 BB.

ETA: .19 Mk I; .29 Mk I e Mk IV prodotti nel 1949/56 BB.

Le candeline angolate erano al centro della testata. Le prime quattro serie differiscono visibilmente dalle ultime versioni, poiché non hanno costole verticali di irrobustimento sul carter e sotto lo scarico, o un triangolo sul lato del travaso. Inoltre le ultime serie hanno le candeline diritte. Non sono permessi: .19 MkII; .29 MkV e serie posteriori al 1956, con candeline diritte, costola verticale sul carter al di sotto dello scarico e triangolo sul lato del travaso.

FORSTER: Tutte le versioni dei modelli con presa d'aria anteriore e posteriore: .29, .301, .31, .35.

FOX: .049, .070, .09 RI, .10 FI, .15, .19, .201, .25, .29R/X/Stunt, .35 Stunt, .35 Rocket (testata Rossa o Alluminio), .35 Combat



(testata Nera), .40 Combat/Stunt (tipi con albero lungo e corto). Tutti i modelli citati sono pre-1963 e con albero su bronzina, ad eccezione del .29R BB del 1956 con presa d'aria a sezione circolare, integrale da fusione con il carter. I modelli .049, .15X, .29 e .35 prodotti dopo il 1963, molto simili ai precedenti, sono anche permessi (SE) perchè con albero su bronzine e con prese d'aria integrali (fusione) con il carter. Le varianti apportate riguardano principalmente rinforzi per poter montare silenziatori e rinforzi sul carter. Varia anche la rifinitura esterna.

Non sono permessi: I modelli .29, .35, .36, .40 con presa d'aria a sezione rettangolare, tutti prodotti dopo il 1962, con cuscinetti sia a sfere che ad aghi; il .36 ed il .40 Stunt su bronzina costruiti nel 1970 (queste serie, pur avendo la presa d'aria uguale a quella dei modelli permessi, hanno varianti di progetto); qualsiasi Fox con presa d'aria separabile (varianti di progetto) prodotti dopo il 1962.

HERKIMER, (O.K.): Per 1/4A: .025 doppio scarico;
Per 1/2A tutti i modelli da .039 sino a .049, .06, .074, .09,
Per le altre classi: .14 , .19 , .29, .35, OK Super 60.

HOLLAND: Tutti gli Holland Hornets (.49 e .051). Possono essere adattate per l'uso le testate/candeline dei Cox, ad eccezione di quelle dei Tee Dee ad alta compressione, distinguibili da perchè mostrano un anello centrale godronato sulla parte superiore. Questo si rende necessario per poter limitare la potenza dell'Hornet e nello stesso tempo fa sì che siano disponibili candele di ricambio. Le testate Cox permesse sono: H/302-1 e H/325 (numero del catalogo Cox, quasi sempre rilevabile sul package della candela. Quest'ultima è usata sugli attuali Cox con presa d'aria posteriore. Per altre notizie riguardanti sostituzione e rielaborazione di testate glow vedere l'apposito paragrafo.

HORNET: Tutti i modelli .19 e .60.

JOHNSON: .09 Bulldog (SE), tutti i modelli con albero su bronzina: .29, .32 e .35.

Non sono permessi i modelli con cuscinetti .35.

K&B: Vedi Torpedo.

Mc COY: Tutti i .049, Testor-McCoy .049 (SE).

Tutti quelli a valvola posteriore da .19 sino a .60.

Tutti i .29, .35 e .40 Testor. Tutti i Testor/McCoy Custom Series .19, .29, .35 e .40 (SE). Questi hanno frecce in rilievo sul lato del carter e testa rossa, arancione o blu.

Non sono permessi: I modelli della serie 21 Black Head con presa d'aria frontale e fasce elastiche tipo Dykes, che furono gli ultimi prodotti dalla McCoy.



MERCO: .29, .35 con albero su bronzina. Tutti quelli color alluminio con testata arancione o alluminio, prodotti prima del 1963.
Non sono permessi: Modelli con testa nera prodotti dopo il 1962.

OHLSSON, (O. & R.): Tutti i modelli da .049 a .60.

ORWICK: Tutti i modelli 23, .29, 32, 64 e .73.

O.S.: Tutti i modelli con albero su bronzina e alette del cilindro in acciaio, cioè .06, Pet .09, .19, MAX serie I, II e III nei tipi .15, .29, .29X, .35 e 35X. L'ultimo modello Pet .09 con alette di raffreddamento in alluminio (SE).

Non sono permessi: Tutti i motori con cuscinetti. Tutti i modelli con alette di raffreddamento in alluminio diversi dall'ultimo Pet.

SUPERTIGRE: Modelli pre-1957 con albero su bronzina e con cuscinetti .15, .29 e .35, con presa d'aria con asse verticale, con i tappi posteriori facenti parte integrale del carter e non separabili e senza la lettera V sul carter, (Victory). Il tipo C.35 con albero su bronzina del 1962, con rifinitura opaca scura, rondella di bloccaggio dell'elica sottile (3/16" = 5 mm) e senza nervatura al centro dello scarico.

Non sono permessi: Modelli del 1958 con presa d'aria verticale, con tappo posteriore del carter separabile, e con lettera V sul carter. G.20 e G.21 del 1960. C.35 con albero su bronzina post-1962. Questi ultimi hanno finitura leggermente opaca, una nervatura al centro dello scarico e grossa rondella di bloccaggio dell'elica. ST.46 del 1963 con albero su bronzina, pistone con segmenti e finitura opaca scura.

TORPEDO (K&B): .020 Infant per 1/4A;

Per 1/2A: .035, .049, Tornado .049 e .060. Stallion .049 (SE) e .35 (SE).

Tutti i modelli Sky Fury.

Per le altre classi: Torpedo .09, .15, .19, .201, .23, .24, .29, .29R, .29S, .32, .35, .35C, .45. Tutti hanno l'albero su bronzina e presa d'aria anteriore. Le serie Torpedo avevano sia testate in alluminio lucido, sia testate anodizzate verdi.

Non sono permessi: I motori Serie '61 e '64 con cuscinetti e presa d'aria anteriore o posteriore, post 1957.

VECO: Tutti i modelli su bronzina: .19, .29/29R, .31, .35, .35C.

Non sono permessi i modelli .19 e .45 con cuscinetti.

WEN MAC: Tutti i modelli .049 che usano candeline normali e tutti i modelli .049 "Hot shot" con candele integrali con la testata (SE).

ALTRI MOTORI GLOW PERMESSI: Tutti quelli delle marche:

ARDEN, BULLET, CAMERON, GILBERT, inoltre: FROG 500, JW FIRECRACKER, MIGHTY MIDGET, PAGCO, POGO, SUPER HURRICANE, TORPEDO Special.



AUTOACCENSIONE:

I limiti del periodo temporale considerato per questi motori sono gli stessi di quelli dei motori Glow, vale a dire 1956 per i motori con cuscinetti e 1962 per i motori con albero su bronzina. Negli Stati Uniti l'uso dei motori ad autoaccensione è stato sempre limitato, pertanto l'elenco di riferimento della NFFS non risulta esaustivo. Allo stato la stessa considera i motori più noti. Se un concorrente desidera partecipare ad una gara con un motore non compreso nell'elenco, egli deve presentare al Direttore di Gara la prova della validità del motore come sopra riportato.

Non sono permessi motori glow convertiti ad autoaccensione. Si mette in rilievo che certe recenti pubblicazioni recanti dati e notizie su motori ad autoaccensione contengono degli errori. Perciò la documentazione usata per stabilire la validità deve essere basata su libri o riviste del periodo considerato, o informazioni del produttore, sempre datate.

ALAG: X-3; X-4; X-5. Tutti 1,5 cc con albero su bronzine e presa d'aria anteriore.

ALLBON: Javelin Mk I e Mk II 1,5 cc con albero su bronzine e presa d'aria anteriore.

ALLEN MERCURY: 1 cc Testa Verde, 1,5 cc Testa Blu, 2,5 cc Testa Nera, 3,5 cc Testa Rossa, tutti con albero su bronzine e presa d'aria anteriore.

AMCO: 3,5 cc con cuscinetti e presa d'aria posteriore obliqua.

DAVIES CHARLTON : DC 350, Manxman 350. Entrambi 3,5 cc con albero su bronzine e presa d'aria anteriore.

ED: 2,46 cc BB Racer, sabbiati, testa rossa e valvola rotativa posteriore. Sono valide le tre versioni leggermente differenti, prodotte anteriormente al 1957. Il primo modello, a differenza degli altri due, non ha nervature sul supporto dell'albero. E' ammesso anche un quarto modello con caratteristiche analoghe, che mostra il supporto dell'albero senza nervature, molto spesso. Questo modello è stato prodotto sia in versione alluminio sabbiato che naturale (SE). Tutti questi motori hanno la testata con alette.

-3,46 Hunter Mk I sino a IV, con un cuscinetto e valvola rotativa posteriore. Non sono permessi: Super Fury 1,5 cc BB del 1958; il quinto modello 2,5 Racer con carter alluminio naturale, parte anteriore spessa e senza nervature, valvola rotativa posteriore, senza alette sulla testa e tappo posteriore in plastica.



ELFIN: 1,49 cc con presa d'aria anteriore, albero su bronzine e cuscinetti, 1,8 cc con presa d'aria anteriore, albero su bronzine e su cuscinetti, 2,49 cc con presa d'aria anteriore ed albero su bronzina, 2,49 cc BR Mk 1 e 2, con valvola posteriore rotativa e cuscinetti.

ENYA: .15 serie I, presa d'aria verticale unita al carter da nervature; .15 serie II (SE) quasi identico esternamente alla serie I ad eccezione della presa d'aria obliqua.

FROG: 2,49 cc BB, con presa d'aria anteriore quadrata e testata in alluminio naturale, 3,49 cc con albero su bronzine e valvola posteriore, finitura in alluminio naturale.

Non sono permessi: 2,49 cc BB, con presa d'aria anteriore quadrata e testa rossa, posteriore al 1956.

OLIVER TIGER: 1,5 cc Cub Mk I (presa d'aria rimovibile); 2,5 cc Tiger Mk I/II/III BB, anteriori al 1957.

Non sono permessi: Cub Mk II (presa d'aria integrale con il carter), Tiger Mk IV 2,5 BB. Il carter del Mk IV differisce notevolmente, poiché la parte anteriore si rastrema sino alla rondella portaelica, mentre nella serie Mk III è a forma di bulbo

PAW: 1,49 cc con albero su bronzina e venturi, (anteriore) verticale. Non sono permessi: 2,49 cc BB prodotti dopo il 1956.

SCHLOSSER: 2,5 cc con presa d'aria anteriore e testa blu anodizzata.

TAIFUN HURRIKAN : 1,5 cc BB con carburatore a lamelle (1956).

WEBRA : Mach I 2,5 cc BB, valvola posteriore, testa verde, presa d'aria piccola e grande; Winner 2,5 cc (1954); Komet 2,5 cc con albero su bronzine, presa d'aria anteriore e testa rossa; Bully 3,5 cc con albero su bronzine, presa d'aria anteriore e testa blu.

Non sono permessi: Mach II 2,5 cc BB, con presa d'aria anteriore.