

Motori Italiani d'Epoca

Progettista: **Enzo CARPINI**

Località: **Firenze**

Profilo:

Produzione:

C 1

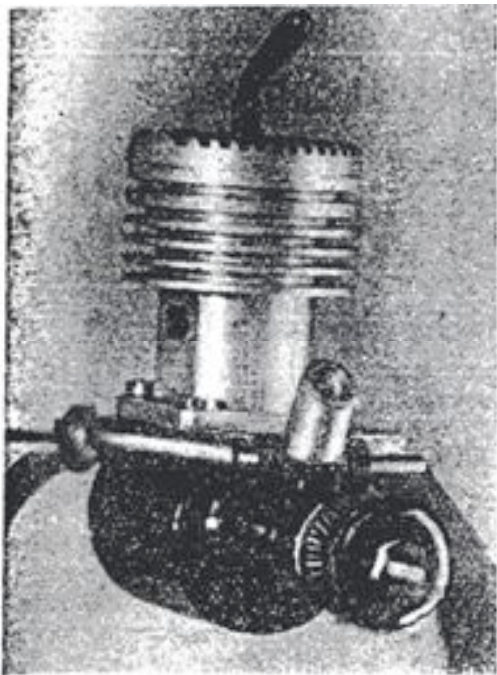
C 2

C 3 Super Tifone 1948 D S 3 2,97 14,8 16 180

Biografia:

Fonti:

- Cesare de Robertis - Annuario N. 1
- articolo su L'Ala fine 1948



MOTORI AL BANCO

il “SUPER TIFONE” 3 cc

di Enzo Carpini – Firenze
da L’Ala – fine 1948

Tre anni di esperienze e di studi, ed è nato il Super Tifone. Il C 3, o Super Tifone è stato ultimato nell’inverno 47-48 e sottoposto fino ad oggi ad un accurato periodo di controllo sperimentale.

E’ stato concepito per soddisfare gli aeromodellisti più esigenti in fatto di micromotori, infatti racchiude in se stesso doti elevatissime per il rag-giungimento dei maggiori risultati agonistici. La potenza che il Super Tifone sviluppa è assolutamente superiore a quella di un qualsiasi altro motore da 3 cc.

Chi ha assistito alle prove di detto motore può effettivamente confermare quanto è detto. Montato su qualsiasi riproduzione modellistica ha dato sempre i migliori risultati: con eliche di diametro elevato, pari a quelle usate su i 6 cc, ha girato allo stesso regime di tale tipo di motore.

Costruito in Firenze, dal sig. Enzo Carpini, in officina specializzata, attrezzata con macchine modernissime dalle quali non può uscire che una lavorazione accurata e precisa. Curato in ogni particolare, lavorato e rifinito esternamente in modo da ottenere un’ottima estetica. Come nei motori esteri la scelta dei materiali è stata fatta con perizia tecnica e lunga pratica motoristica.

Diamo alcuni ragguagli sui materiali usati e notizie tecniche che interessano il lettore.

Albero: in acciaio al nichel cromo speciale, elastico da semiassi, lavorato in un sol pezzo, rettificato nelle sue parti rotanti, contrappesato, con cono porta rondella godronata a spiroide e controrondella pure in acciaio, terminante in una filettatura per dado bloccaggio.

Cilindro: in acciaio da cementazione, cementato, rettificato esternamente e lappato internamente. La rettifica esterna da una buona aderenza al carter e quindi un’ottima tenuta, evitando perdite dannose per il travaso.

Pistone e contropistone: in ghisa perlitica, rettificati, lappati in modo da dare un perfetto accoppiamento ed una ottima resistenza all’usura. Un motore preso a caso della prima serie, già esaurita, ha girato continuamente ben 15 ore.

Biella: in avional, ricavata dal massello e completamente lavorata; porta nel suo piede una boccola in bronzo Liasa; il che assicura una durata illimitata alla bronzina stessa.

Spinotto: in acciaio al Volframio, alleggerito internamente, temperato e rinvenuto per una enorme elasticità; porta sulle sue estremità guancette in bronzo al fosforo che non permettono così allo spinotto stesso di rigare il cilindro.

Carter: fuso in alluminio di ottima qualità e diviso in 4 parti per facilitare lo smontaggio, la pulizia e la revisione anche sul campo di gara. La prima parte è composta del carter propriamente detto il quale porta una lunga bronzina di banco resa perfettamente speculare con procedimento appositamente studiato.

Dal carter nasce pure di fusione il carburatore, avendo detto motore il sistema Johnson o carburatore a valvola rotante attraverso l'albero motore. Tale tipo di carburatore è risultato il migliore che si possa esigere. Come tutti i buoni motoristi avranno potuto accertare, la carburazione è uno dei principali fattori per il buon rendimento del motore e quindi il raggiungimento di ottimi risultati. La valvola rotativa a disco conferisce una buona carburazione, ma il rendimento viene diminuito dalle rattate con conseguente scarto di velocità. Abbiamo provato di persona quanto sopra e ciò sarà confermato da tutti coloro che hanno fatto questa esperienza. Il tappo di alluminio avvitato nella parte posteriore forma la seconda parte del carter. La parte superiore del carter forma un piano che prolungandosi lateralmente forma le due alette di fissaggio. Su questo piano è fissato con flangia mediante quattro viti, il blocco portante il cilindro e la testata alettata e opportunamente alleggerita. Nel blocco sono praticati i due scarichi e i due canali di travaso fra loro contrapposti a 180° col noto sistema DKW, dando così al motore un ottimo travaso e lavaggio. Il pistone alla fine della corsa scopre una piccola fessura sulle luci di scarico in modo da far entrare nel carter aria addizionale.

Le misure d'ingombro sono:

Altezza mm 75

Larghezza mm 48

Lunghezza mm 8°

Peso 180 g circa

Le caratteristiche tecniche sono:

Cilindrata 2,27 cc

Corsa mm 14,8

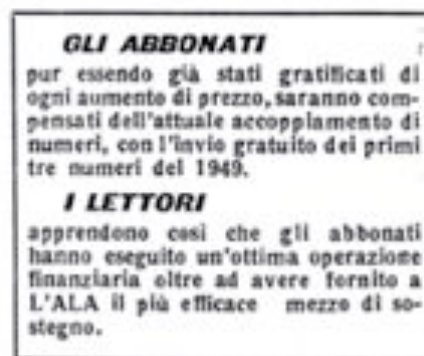
Alesaggio mm 16

Giri con elica diametro cm 32: 7000

con elica diametro cm 22 e volantino 8.000 - 10.000

con volano, 15.000

Potenza 1/5 HP a 7000 giri



Il motorista di turno