

i cilindri in temperatura, do tutta manetta. Solo pochi secondi: 4400 Rpm! Caspita! Con la Fiala 34x14 e la corretta carburazione, Toni Clark parla di 4750 rpm a terra. Le temperature si sono alzate, parecchio: 135° il destro, 115° il sinistro. Abbasso lo stick del gas al minimo pensando di far raffreddare velocemente i cilindri ed invece le temperature salgono ancora di più: 145° il sinistro e 125° il destro. Panico! Cosa faccio? Spengo? Il motore non pare avere esitazioni o soffrire nonostante sia "troppo" caldo. Prendo coraggio e provo ad aumentare un poco i giri. Dai 1200 rpm del "minimo" spingo il 170 a 2500 rpm. Le temperature scendono. Continuo a sgasare e le temperature tornano velocemente normali. Interessante... Decido di montare il barilotto, stufo di dover serrare tutte le sere i collettori (il sinistro, in particolare, si allenta in maniera pericolosa) e poi voglio sentire il sound! La prima accensione col barilotto mostra una novità interessante: il divario delle temperature si riduce. Non siamo ancora nei 20° indicati da Jiří, ma il gap è sceso sotto i 30°. Bene! Non noto particolari differenze nell'erogazione, solo il massimo ha perso qualche giro: 4250 rpm. In compenso la voce si è fatta ancor più piena; sembra di sentire un vecchio maggiolone Volkswagen ruggire al banco! Ho ormai bruciato 5 litri di miscela, in teoria il rodaggio è ampiamente finito, ma il modello per il 170 non è ancora pronto, quindi, decido di proseguire con i test a terra. Come da manuale preparo 5 litri di miscela fresca, questa volta 30:1 (Jiří mi suggerisce di fare qualche serbatoio con questo mix per poi passare definitivamente alla 33:1). La prima accensione riserva subito una bella novità: le temperature sono più basse e molto vicine, a metà stick,

(3170 rpm), il cilindro sinistro segna 111° e il destro 89°. Bene! Lo lascio girare così per circa un minuto, poi riduco al minimo: 1160 rpm, sinistra: 118°, destra: 106°. Prova a dare tutta manetta. 4500 rpm e le temperature che piano piano salgono. Arrivo quasi a contare 60 secondi prima ridurre il gas: 141° il sinistro, 128° il destro. Smanetto sullo stick e subito le temperature si abbassano. La carburazione è ancora grassa e si sente, soprattutto al minimo che risulta irregolare. Abbassando lo stick di colpo il motore tende a "rimbalzare", ovvero passando da 3000 rpm circa ad un minimo di 1100-1200 rpm, il 170 crolla fino ad 800 rpm, senza spegnersi, per poi riguadagnare giri. Per finire il serbatoio mi diverto a giocare con il trim del minimo. E' facile scendere fino a 800 rpm, partendo però da un minimo stabile. Curiosità e piccolo record: il Valach ha toccato anche i 630 rpm senza spegnersi. E' ora di stringere gli spilli. Con 7 o 8 litri alle spalle il 170 gira bene e anche le riaccensioni a caldo sono facili. Non avendo mai carburato un 4 T a benzina, decido di procedere gradualmente stringendo per prima la vite del minimo di 1/8 di giro alla volta, monitorando temperature e giri. Le istruzioni parlano di 1 giro, dopo il rodaggio, con Velocity Stack. Durante tutta la fase di rodaggio il Valach ha evidenziato un "vuoto" di erogazione tra i 2500 e i 3000 rpm. Stringendo fino ad un giro e mezzo il vuoto si attenua ed anche il minimo non rimbalza più e si è alzato di 2-300 giri. Stringendo ulteriormente il vuoto quasi sparisce, però peggiora la ripresa. Riporto a uno e mezzo. E' ancora un po' grasso, però così ho comunque un minimo stabile che mi permette di scendere anche sotto i 1000 rpm. In realtà

un minimo così non serve in volo: troppo basso, a rischio di spente e anche in atterraggio l'effetto frenante dell'elica sarebbe notevole. A 1100 rpm la ripresa è sempre pronta e lineare; direi che come minimo può andare e regolo il trim di conseguenza. Il massimo mi risulta più veloce e facile da carburare; le istruzioni parlano di un giro e mezzo. Partendo dai due giri di fabbrica, stringo di 1/8 e subito arrivo a 4620 rpm. Ottimo. Mi fermo qui, inutile cercare ulteriori giri a terra. Vedremo poi in volo come si comporta. Trovato una carburazione di massima, controllo giri e temperature. Dopo 10 litri di prove posso dire di avere un minimo stabile intorno ai 1100 rpm con temperature vicine ai 100°, un passaggio min/max fluido e pronto e un massimo di oltre 4600 rpm con temperature che si aggirano attorno ai 130°. L'ultima prova è mettere il motore sul modello e provare carburazione, giri e temperature con la naca montata. Tanti motori, chiusi nella naca, hanno bisogno di una "ingrassatina" e soffrono di alte temperature. Vedremo il Valach. La naca del mio Cap è molto grande, quindi è bene predisporre dei condotti che convogliano l'aria in ingresso direttamente sui cilindri. Io li ho realizzati in fibra di vetro, con una sezione di 7x9 cm. Nella parte inferiore è stata ricavata una generosa finestra (circa il triplo come superficie rispetto alle prese d'aria) e per i condotti di scarico del barilotto e per far fuoriuscire l'aria calda. Fatto il pieno con miscela fresca 33:1 accendo il 170 con qualche timore: come andranno le temperature? Grande sorpresa: il motore parte senza esitazioni e anche la carburazione non pare risentire della naca. Ragionandoci poi, credo di aver capito: il carburatore posizionato dietro al motore rimane "nascosto" dal castello motore,

pescando così sempre aria calma, con o senza naca. Ora le temperature: 30 secondi a 3500 rpm dovrebbero bastare: 128° il destro, 117° il sinistro! Sono soddisfatto, i convogliatori funzionano molto bene! Spengo e per accelerare il raffreddamento sfrutto delle ventoline da PC posizionate davanti ai cilindri. In 10 minuti il motore è a 35°. Riaccendo. Altri 30 secondi a 3500 rpm: 115° e 97°. Ottimo! Può sembrare strano che alla seconda accensione le temperature siano più basse, ma è un comportamento che ho riscontrato per tutti i 10 litri di prove al banco. Il motore al primo serbatoio della giornata gira bene, fluido, pronto, cattivo, ma al secondo serbatoio, gira meglio: minimo più stabile, passaggio più pronto, temperature più basse. Ultimo controllo a collettori, valvole, candele prima di montare il 170 sul modello. Togliendo i coprivalvole finalmente i residui d'olio sono simili per entrambi i cilindri. Questa volta devo registrare, anche se di poco, tutte e quattro le valvole e ripulire per bene le candele. La destra ha una buona quantità di residui secchi e polverosi, decisamente più magra rispetto alla sinistra. Il modello che accoglierà il Valach è un Cap 232 da 3,2 m per 19 Kg al decollo, disegnato dal mio amico Luca Altieri e interamente autocostruito in legno e rivestito in Oracover. Purtroppo il volo di collaudo del Valach e del modello è stato breve. Per un errore nella programmazione della radio ho dovuto fare un atterraggio, in emergenza, fuori pista. Motore salvo, ma modello da incrociatore. Peccato! Pochi tre minuti per fare un resoconto esatto del 170 in volo, però qualche informazione ve la posso dare: la carburazione, buona a terra, si è dimostrata molto grassa in volo. Le temperature erano le più basse che ho mai registrato con la naca: 112° il destro,