

Fig. 2 Ram pressure in relation to aircraft speed

Машины серии L 1700, L 2000 и L 2400 ЕВ охлаждаются воздухом. Для безопасной работы требуется система капота и баффа. Воздух, поступающий в отверстия (А), должен направляться через рёбра как цилиндров, так и головок цилиндров. Нагретый воздух затем выходит из капота (Е). Выходное отверстие должно быть примерно вдвое больше, чем входное отверстие. Двигателю требуется воздух со скоростью примерно 1000

литров в секунду при перепаде давления около 200 мм и 300 мм воды (0,02, 0,03 атм; стандарт при атмосферном давлении; 10 м = 1 атм). Баффы (В) должны быть установлены правильно, чтобы достичь оптимальной производительности охлаждения. Уплотнения должны касаться ребер охлаждения двигателя и должны быть герметично закрыты (S) от кожуха и двигателя. Получить правильное согласования с пропеллером сложно и его нужно добиваться с осторожностью. Открытые кольца размером с ладонь в этой области снижают эффективность охлаждения. Двигатель разработан для охлаждения нисходящим потоком. Не используйте черновое охлаждение

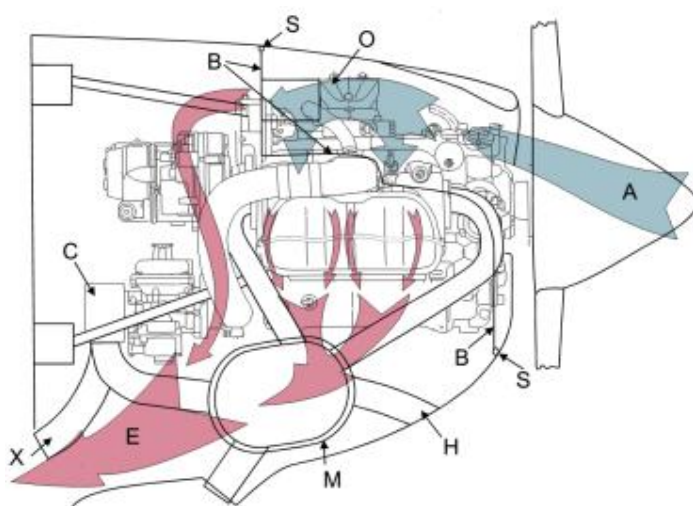


Fig. 3-1 Typical Engine Installation

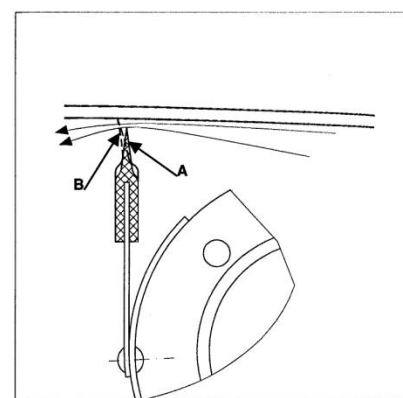


Fig. 3 Effect of a badly seated sealing strip

Typical pressure losses in the cooling system are between 1500 - 3000 Pa. The ram pressure at 80 km/h is, however, only 300 Pa, as shown in Fig. 2. Control of the cooling can only be achieved if all of the other conditions, like the energy of the propeller slipstream and the pressure differences along the fuselage, are utilized.

Типичные потери давления в системе охлаждения находятся в пределах 1500-3000 Па. Давление набегающего потока при 80 км / ч составляет, однако, всего 300 Па. Управление охлаждением может быть достигнуто только в том случае, если используются и все другие условия, такие как энергия потока вращения пропеллера и перепады давления вдоль фюзеляжа.