

## 7. РАБОТА ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ

- а. Установленные режимы работы двигателя смотри в инструкциях фирмы-изготовителя самолета.
- б. Процесс обеднения топливной смеси

Применение несоответствующей топливовоздушной смеси является причиной многих проблем с двигателем, в частности, на режимах взлетной мощности и набора высоты. Описанные в данном Руководстве процессы позволяют обеспечить соответствующую топливовоздушную смесь при применении этого процесса для двигателей фирмы "Авко Лайкоминг". Они подтвердили свою экономичность и дали практические результаты по снижению чрезмерного расхода топлива и уменьшению замен поврежденных деталей. В связи с этим эксплуатантам всех авиационных силовых установок фирмы "Авко Лайкоминг" рекомендуется пользоваться инструкциями, приведенными в данном издании, при любой регулировке топливовоздушной смеси в полете.

Контроль за обеднением смеси при ручном управлении осуществляется по показаниям температуры газа за турбиной, расхода топлива и наблюдением за оборотами двигателя и/или воздушной скорости. Однако, какие бы приборы ни использовались для контроля смеси, эксплуатант авиационных двигателей фирмы "Авко Лайкоминг" должен соблюдать следующие общие правила.

## ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Никогда не превышайте максимальный температурный предел для головок цилиндров, обозначенных красной линией.

Для обеспечения максимального срока службы необходимо поддерживать температуру головок цилиндров ниже  $435^{\circ}\text{F}$  ( $224^{\circ}\text{C}$ ) при мощности двигателя для полета с большой крейсерской скоростью и ниже  $400^{\circ}\text{F}$  ( $205^{\circ}\text{C}$ ) — для экономичного крейсерского режима.

Не производите обеднение смеси вручную на двигателях с автоматически управляемой топливной системой.

Держите регулятор состава топливной смеси в положении "Полн. обогащ." при номинальной взлетной мощности, мощности при наборе высоты и максимальной крейсерской мощности (приблизительно выше