

75 %). Однако при взлете с аэропортов, расположенных высоко над уровнем моря, или во время набора высоты, вследствие переобогащения, может наблюдаться беспокойная работа двигателя или потеря мощности. В этом случае отрегулируйте положение регулятора топливной смеси таким образом, чтобы обеспечить ровную работу двигателя, а не для экономии. Ведите наблюдение за приборами на случай повышения температуры. Для карбюраторных двигателей беспокойная работа вследствие переобогащения топливовоздушной смеси наиболее вероятна на высоте более 5000 футов. >1500 м

Перед увеличением мощности всегда возвращайте регулятор состава топливной смеси в положение "Полн. обогащ."

Эксплуатируйте двигатель на смеси, обеспечивающей максимальную мощность, для полета с большой крейсерской скоростью, и на смеси, обеспечивающей наибольшую экономичность, для экономичного крейсерского режима, если нет специальных указаний по этому поводу в Руководстве владельцев самолетов.

Для обеспечения ровной работы некомпенсированных карбюраторных двигателей или двигателей с впрыском топлива при снижении с крейсерской высоты необходимо ручное управление обеднением смеси.

I. ОБЕДНЕНИЕ ТОПЛИВНОЙ СМЕСИ С УЧЕТОМ ПОКАЗАНИЙ ИНДИКАТОРА ТЕМПЕРАТУРЫ ГАЗОВ ЗА ТУРБИНОЙ

а. Двигатели с форсунками или некомпенсированными карбюраторами с естественным засосом воздуха.

- (1) Крейсирование на максимальной мощности (приблизительно, на 75 % мощности). При процессе обеднения смеси следите за тем, чтобы не выйти за предел 150°F для максимальной температуры газов за турбиной при обогащенной смеси, при условии, что в Руководстве эксплуатанта самолета нет специальных указаний по этому поводу. Следите за температурой головок цилиндров.
- (2) Экономический крейсерский режим (приблизительно на 75 % мощности и меньшей мощности). Действуйте при максимальной температуре газов за турбиной, при желании можно спуститься ниже на 50°F от максимальной температуры газов за турбиной при работе на обогащенной смеси.