



Praca: silnik pracuje równomiernie do 4800 — 5200 obrotów na minutę. Przy dalszym wzroście obrotów, drgania silnika powodują zmianę ustawienia igły gaźnika, co z kolei zakłóca regularny dopływ paliwa.

Moc: załączony wykres pokazuje wyniki pomiarów silników SiM-1 (0,6 cm³), SiM-2 i SiM-2b. Charakterystyka silnika SiM-2b jest przeciętną dla jego klasy. Punkt na krzywej SiM-2b oznacza najwygodniejsze warunki pracy silnika (wahania ± 300 obrotów na minutę nie wprowadzają istotnych zmian).

Stosunek: $\frac{\text{moc}}{\text{ciężar}} = 0,82 — 0,88 \text{ KM/kg};$

$\frac{\text{moc}}{\text{pojemność}} = 50 — 53,5 \text{ KM/l};$

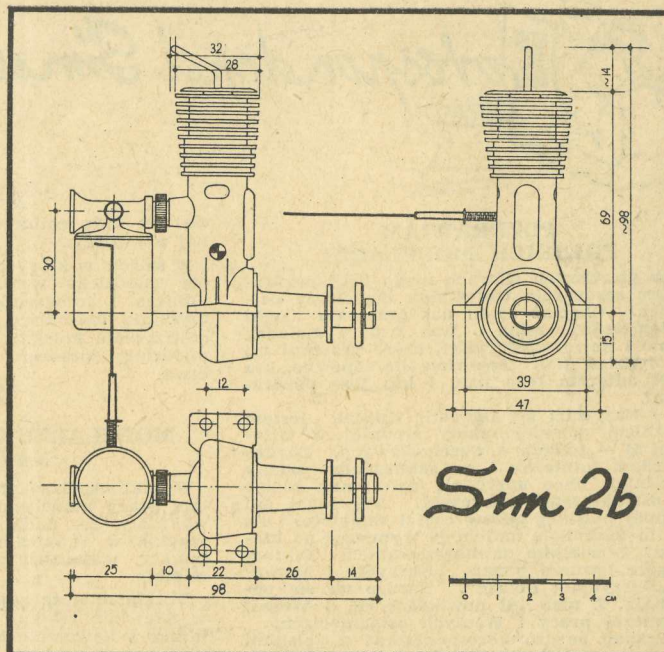
$\frac{\text{ciężar}}{\text{moc}} = 1,18 — 1,12 \text{ kg/KM};$

Zużycie paliwa: zależy przede wszystkim od składu mieszanki i wynosi w przybliżeniu:

Paliwo	zużycie na 1 min. pracy	ciężar 1 cm ³	zużycie na 1 godz. pracy
nr 1	ok. 2,3 cm ³	ok. 0,89 g	ok. 138 cm ³
nr 2	ok. 2,5 cm ³	ok. 0,81 g	ok. 150 cm ³
nr 3	ok. 3,8 cm ³	ok. 0,70 g	ok. 228 cm ³

Żywotność: w czasie prób silnik SiM-2b pracował bez przerwy 1 godzinę 20 minut, nie wykazując przy tym

Dokładnie zwymiarowany silniczek SiM-2b pomoże naszym modelarzom do odpowiedniego zabudowania silnika w modelu. Oprócz wymiarów zasadniczych można posługiwać się podaną obok skalą linową.



żadnych wad strukturalnych. Przybliżony okres pracy silnika wynosi 15 godzin.

Uwaga: silnik pracuje również na paliwie bezeterowym — na benzynie. Obsługa silnika jest wówczas następująca: należy napełnić zbiornik benzyną lotniczą, wlać do karteru 1,5 — 2 cm³ oleju silnikowego i dokręcić zupełnie

śrubę regulującą sprężanie przy prawie całkowitym zamknięciu przepustnicy gaźnika.

Silnik zaskakuje dość łatwo i rozwija duże obroty. Należy zwrócić uwagę na odpowiednie chłodzenie i nieprzełanie silnika benzyną. Pojemność zbiornika paliwa pozwala na 3 — 5 minutową pracę silnika.