



## Correlación del banco de pruebas para PT6A-67F

United Turbine está en el proceso de correlación de su banco de pruebas para correr el poderoso PT6A-67F, unos de los últimos modelos de la Pratt & Whitney Canada. Este motor se usa en el Air Tractor 802, con 1700 shp a 1700 rpm de hélice. Este avión se usa en operaciones contra incendios. Desciende con sus flotadores sobre el agua y mientras sigue su carrera llena los tanques de agua, ganando presencia en la operación. Esperamos la correlación de P&WC antes de fin de año. Nuestro banco tiene una capacidad de 2200 shp desde 1500 hasta 6600 rpm.



PT6A Small

### Come to see us in 2011:

- NBAA Annual Convention, October 10<sup>th</sup>-12<sup>th</sup>, Las Vegas, NV
- NAAA Annual Convention, December 5<sup>th</sup>-8<sup>th</sup>, Las Vegas, NV

## United Turbine es miembro de National Agricultural Aviation Association

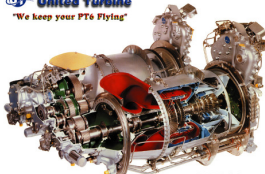
Estaremos exhibiendo en la 45 convención y exposición de la NAAA en el Centro de Convenciones del hotel Hilton en Las Vegas, NV entre los días 5 y 8 de diciembre, 2011.

## Arranques calientes, enemigo de los motores PT6

Los arranques calientes son unos de los mayores problemas de los motores PT6, y por supuesto, uno de sus grandes costes de operación. Los manuales de P&WC dan instrucciones para el arranque: "Mínima Ng para un arranque satisfactorio es 12%". Si analizamos los eventos al 12% Ng entenderemos porqué ese es un número hipotético, no ideal para el arranque a causa de la bomba de combustible. Veamos porqué.

La bomba a altas rpm no presenta problemas ya que entrega más del doble del combustible necesitado. El bypass del FCU retorna a la entrada de la bomba el exceso. A bajas rpm la situación es diferente: a 810 rpm de la bomba, ligeramente por encima del 12% Ng, la bomba debe suministrar combustible a 75 psi de presión. Las bombas sufren desgaste normal y con frecuencia no dan las 75 psi. La válvula de presurización mínima del FCU o SFC abre a 75 psi y si no tenemos la presión, el arranque va a ser tardío e irregular, pudiendo ser caliente o colgado.

Nuestra solución recomendada es: "Mínima Ng estabilizada para iniciar un arranque satisfactorio es 18%, manteniendo el arranque hasta que se llegue a Idle" Este procedimiento reducirá los arranques calientes e incrementará la vida del motor a la vez que mantendrá los costos de reparación bajos.



PT6T Turbo-Prop



PT6A Large