

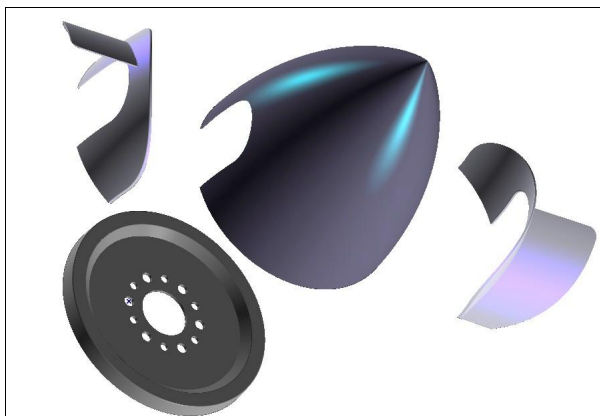
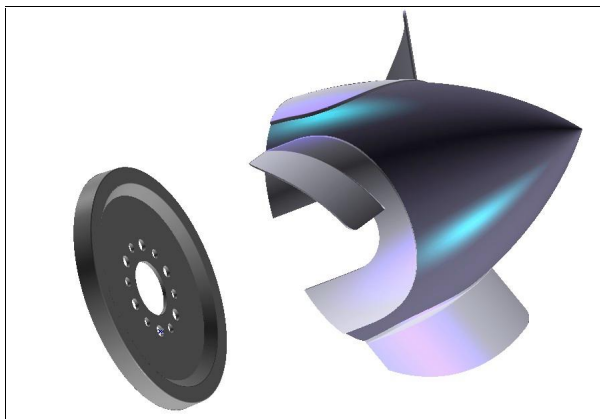
CONE TURBO DUC ø210mm



Réalisé entièrement en fibres de carbone, le cône turbo DUC ø210mm a été étudié et développé pour favoriser le refroidissement du moteur.

Très adapté dans le cas de moteurs à refroidissement à air, il limite les variations de température moteur entre le décollage à plein régime et le vol en croisière mais également en statique ou sur un taxiway.

LE CONE TURBO DUC PRESERVE
LA DUREE DE VIE DE VOTRE MOTEUR



En version **bipale** ou **tripale**, les oreilles en fibres de carbone ont été disposées autour de chaque pied de pale pour permettre une admission d'air dans les entrées du capot moteur en *statique* et en *dynamique*.

Ces déflecteurs s'adaptent parfaitement sur le nouveau cône DUC ø210mm standard. La platine de fixation du cône, en fibres de carbone également, est réalisée avec le procédé CARBONE FORGE® pour une résistance mécanique supérieure.

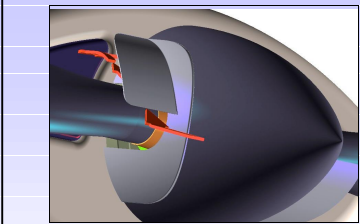
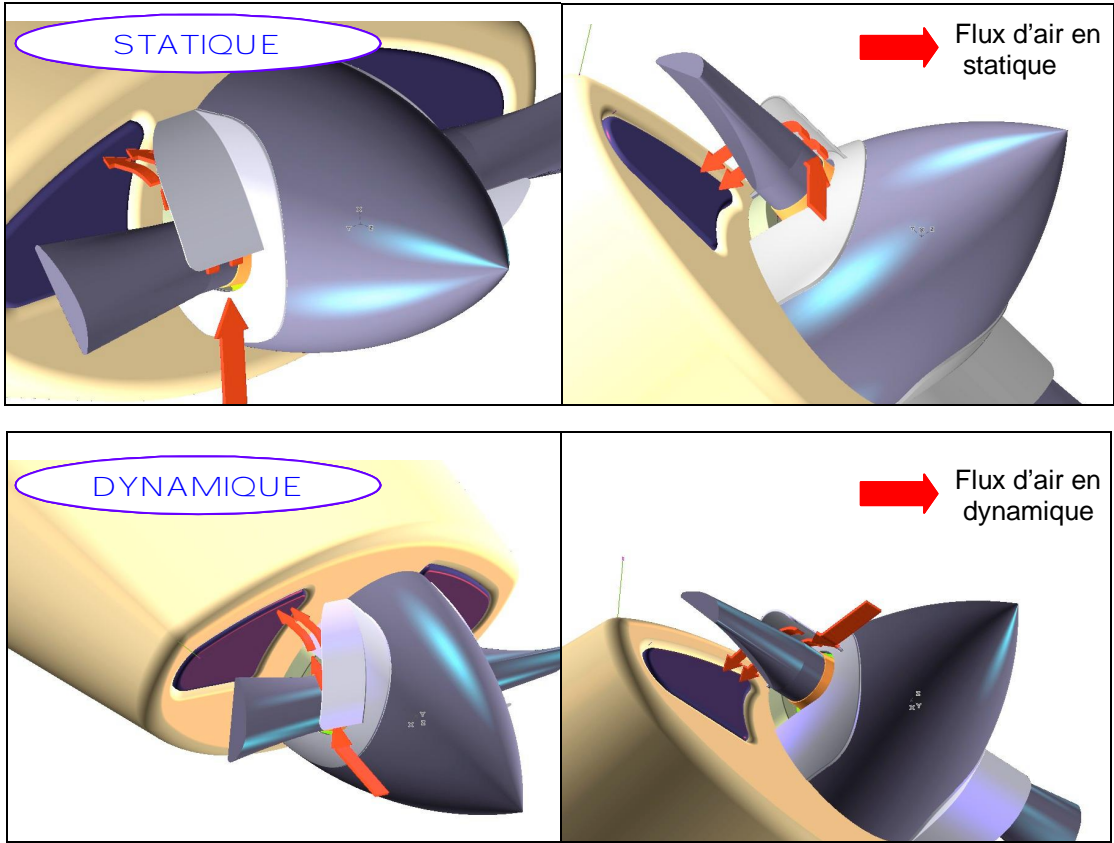
Références :

- § Cône turbo DUC bipale : 01-70-010
- § Cône turbo DUC tripale : 01-70-011

- § Platine de montage bipale : 01-70-003
- § Platine de montage tripale : 01-70-004

- § Oreille turbo : 01-70-009

REFROIDISSEMENT EN STATIQUE ET EN DYNAMIQUE



Le déflecteur est décalé vers l'arrière par rapport à l'axe de la pale pour favoriser l'entrée d'air en dynamique.

Les oreilles sont disposées à l'arrière des pales d'hélice de manière à ne pas avoir d'augmentation de traînée. Leur géométrie a été étudiée pour permettre un refroidissement en statique comme en dynamique. Leur positionnement a été optimisé de manière à obtenir le meilleur compromis suivant l'orientation du flux d'air.

EFFET VENTURI:

Afin d'optimiser la ventilation, le débit d'air généré par le déflecteur est optimisé grâce à un effet VENTURI du à une variation de sections de passage à l'arrière de la pale.

Quelques résultats indicatifs :

TEST REALISE SUR MOTEUR JABIRU 2200.*

	CONE STANDARD		CONE TURBO DUC	
	T°C cylindre	T°C huile	T°C cylindre	T°C huile
Montée 800 ft/min	200	95	165	90
A plat 2600 Tr/min	150	90	150	85

De ce test comparatif, la variation de température cylindre passe de 50°C à 15°C montrant l'intérêt du cône turbo DUC en terme de refroidissement moteur en vol et sur le taxiway, la température cylindre n'a pas excédé 100°C.

* test réalisé sur avion STORCH JABIRU le 20/03/04.