

Classe do motor segundo o fabricante: **B6-0** Fabricante: Bandeirante Fabricação: Jan/2015

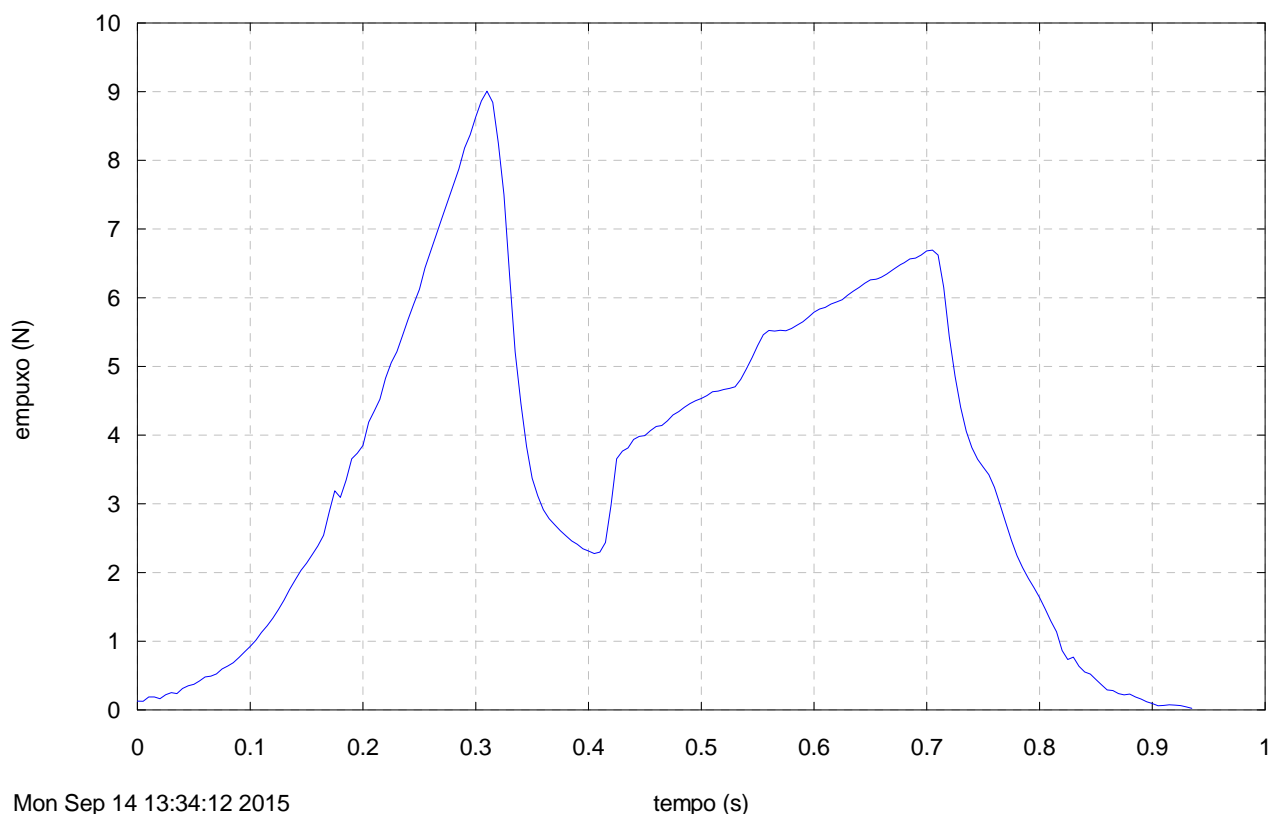
Classe do motor segundo o GFCS/UFPR: **B4-0** Data dos testes: 19 Ago 2015

Número de motores testados: 3

Número de motores com mal funcionamento: 0

PARÂMETRO	Mínimo real	MÉDIA	Máximo real	Unidade
<b>Impulso total (It)</b>	3,11	<b>3,23</b>	3,35	Ns
<b>Empuxo médio (Emed)</b>	3,30	<b>3,51</b>	3,72	N
Tempo de queima da carga propulsora (tqp)	0,84	<b>0,92</b>	1,02	s
Tempo de queima da carga temporizadora (tqt)	sem	<b>sem</b>	sem	s
Tempo de ejeção (tej = tqp + tqt)	sem	<b>sem</b>	sem	s
Massa inicial do motor (Mo)	17,83	<b>18,62</b>	19,26	g
Massa final do motor (Mf)	12,69	<b>13,51</b>	13,99	g
Massa de propelente (Mp = Mo - Mf)	4,91	<b>5,11</b>	5,27	g
Impulso específico (Is)	64,6	<b>65,1</b>	65,8	s
Velocidade de ejeção efetiva média dos gases (c)	633	<b>638</b>	646	m/s
Empuxo máximo (Emax)	7,43	<b>9,01</b>	10,58	N
Fluxo de massa (fm)	5,19	<b>5,52</b>	5,88	g/s
Diâmetro externo (De)	16,30	<b>16,99</b>	17,39	mm
Comprimento total (Lt)	70,07	<b>70,11</b>	70,15	mm

Motor U3, TE 19 Ago 2015, Curva Empuxo 2.1



**Motor com o impulso total (3,32) mais próximo do impulso total médio (3,23)Ns.**

#### Observações:

- $M_p = M_o - M_f$ ;  $M_f$  inclui a massa de resíduos da queima. Portanto, o valor real de  $M_p$  deve ser maior do que o apresentado acima.
- Como  $I_s$  e  $c$  dependem inversamente de  $M_p$ , seus valores reais devem ser menores do que os apresentados acima.
- Como  $f_m$  depende diretamente de  $M_p$ , seu valor real deve ser maior do que o apresentado acima.