

รายการอ้างอิง

1. เอกสารเผยแพร่ก้าชธรรมชาติสำหรับยานยนต์. โครงการก้าชธรรมชาติสำหรับยานยนต์ การป้องกันและรักษาสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย, กันยายน 2544: 1-9.
2. Sher, E. Handbook of air pollution from internal combustion engines pollutant formation and control. The United States of America: Academic press ltd, 1998.
3. Owen, K. and Coley, T. Automotive fuel reference book. 2nd edition, The United States of America: Society of automotive engineer, 1995.
4. Liss, W.E. and Thrasher, W.H. Natural gas as stationary engine and vehicular fuel. SAE paper 931828, 1993.
5. Ly, H. Effects of natural gas composition variations on the operation, performance and exhaust emission of natural gas-powered vehicles. IANGV, Dec. 2002.
6. Heywood, J.B. Internal combustion engine fundamental. Singapore: McGraw-Hill, 1988.
7. American Society for Testing and Materials. Standard method of calculating calorific value and specific gravity gaseous fuels. 1980 annual book of ASTM standards/American Society for Testing and Materials 1980: 187-190.
8. Klimstra, J. Interchangeability of gaseous fuels-the importance of the wobbe-index. SAE paper 861578, 1987.
9. Greene, A.B. and Lucus, G.G. Testing of internal combustion engines 2nd edition. Great Britain: The English University Press, 1969.
10. The standards association of Australia. AS2789.1-1985 North Sydney: 1985.
11. Kubesh, J. King, R.S. and Liss, E.W. Effect of gas composition on octane number of natural gas fuels. SAE paper 922359, 1992.
12. Plint, M. and Martyr, A. Engine testing theory and practice 2nd edition. Oxford: Butterworth Heinemann, 1999.



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก

มาตรฐาน AS 2789.1-1985 ที่เกี่ยวข้องกับการทดสอบ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มาตรฐาน AS 2789.1-1985 ที่เกี่ยวข้องกับการทดสอบ

International Combustion Engines - Performance

Part 1 - Engines for land, rail-traction and marine use - Standard reference conditions and declamations of power, fuel consumption and lubricating oil consumption

1. Scope

This report of ISO 3046 specifies the standard reference conditions and the methods of declaring of power, fuel consumption and lubricating oil consumption for reciprocating internal combustion engines using liquid or gaseous for particular engine applications.

2. Field of application

This part of ISO 3046 covers reciprocating internal combustion engines for land, rail-traction and marine use, excluding engines to propel agricultural tractors, road vehicles and aircraft.

This part of ISO 3046 may be applied to engines used to proper road construction and earth-moving machines, industrial trucks and for other applications where no suitable International Standard for these engines exist.

3. References

ISO1000, SI units and recommendation for the use of their multiples and of certain other units.

ISO 1204, Reciprocating internal combustion engines - Designation of the direction of rotation.

ISO 1205, Reciprocating internal combustion engines - Designation of the direction of cylinders.

ISO 1585, Road vehicles - Engine test code - Net power.

ISO 2534, Road vehicles - Engine test code - Gross power.

ISO 2710, Reciprocating internal combustion engines - General definitions.

ISO 3046/2, Reciprocating internal combustion engines - Performance - Part 2 : Engine tests.

ISO 3046/4, Reciprocating internal combustion engines - Performance - Part 4 : Speed governing.

ISO 3046/6, Reciprocating internal combustion engines - Performance - Part 6 : Overspeed protection

4. Units and terms

4.1 The units used are those of the International System of Units (SI Unit) described in ISO 1000.

4.2 The general engine terms used are as defined in ISO 2710.

5. Standard reference conditions

For the purpose of determining the power and fuel consumption of engines, the following standard reference conditions shall be used :

Total barometric pressure :

$$P_r = 100 \text{ kPa}$$

Air temperature :

$$T_r = 300 \text{ K} (27^\circ\text{C})$$

Relative humidity :

$$\phi_r = 60 \%$$

Charge air coolant temperature :

$$T_{cr} = 300 \text{ K} (27^\circ\text{C})$$

If other reference conditions are chosen, these shall be stated.

NOTES

1. Relative humidity of 60% corresponds to a water vapor pressure of 2.133 kPa (16 mmHg) at a temperature of 300 K.
2. The air density at the standard reference conditions is equivalent to that at 98 kPa (736 mmHg) and 20 °C and to that at 101 kPa (760 mmHg) and 30 °C
3. For automotive type inboard and outboard marine propulsion engines, the standard reference conditions in ISO 1585 and ISO 2534 may be applied but they shall be stated.

6. Auxiliaries

6.1 Introduction

In order to show alertly the conditions under which a power is determined, it is necessary to distinguish those auxiliaries which affect the final shaft output of the engine and also those which are necessary for the continuous or repeated use of the engine.

Items of equipment fixed to the engine and without which the engine could not in any circumstance operate at its declared power are considered to be engine components and are not therefore, classed as auxiliaries.

(Such as fuel injection pump, exhaust turbocharger and charge air cooler are in this category of engine components.)

6.2 dependent auxiliary : Item of equipment, the presence or absence of which affects the final shaft output of the engine.

6.3 independent auxiliary : Item of equipment which uses power supplied from a source other than the engine.

6.4 essential auxiliary : Item of equipment which is essential for the continued or repeated operation of the engine.

6.5 non-essential auxiliary : Item of equipment which is not essential for the continued or repeated operation of the engine.

7. Declarations of power

7.1 Introduction

7.1.1 Purpose of statement of power

Statements of power are required for two main purposes :

- a) the declaration by a manufacturer of the value of the power which his engine will deliver under a given set of circumstances. This declared value is known as the "rated power".

b) the verification by measurement that the engine delivers the power which has been declared in a), under the same set of circumstances or after proper allowance has been made for any difference in circumstance.

To specify the set of circumstances under which the declared value of a power would be achieved, the declaration shall state :

- a) the kind of statement of power (see 7.4) and of necessary, the ambient and operating condition (see 7.4.2).
- b) the kind of power output (see 7.3).
- c) the kind of power (see 7.3).
- d) the corresponding engine speed.

NOTE

1. The term used in a) to c) may be combined, for example, continuous net brake fuel stop power.
2. Where appropriate to the engine application and the method of manufacture, the power achieved may be subject to a tolerance on the declared power. The existence of and its magnitude shall be stated by the manufacturer.
3. Measurement of the powers referred to in this International Standard shall be determined in accordance with ISO 3046/2.

7.1.2 Unit of power

Power shall be expressed in kilowatts (kW). The addition of the equivalent metric or imperial "horsepower" is permitted for a transitional period.

7.1.3 Power and torque

For engines delivering power by a shaft or shafts, any power in this International Standard is a quantity proportional to the mean torque, calculated for shafts transmitting this torque.

For engines delivering power other than by a shaft or shafts, reference shall be made to the appropriate International Standard for the driven for the driven machine.

7.1.4 Engine speed

The speed of an engine is the mean rotational speed of its crankshaft or crankshatts in revolution per minute, except in the case of "free piston" engines where the speed is the number of cycles per minute of the reciprocating components.

7.1.5 Engine with integral gearing

When stating the power of an engine fitted with an integral (built-in) speed increasing or reducing device, the speed of the driving shaft extremist shall also be given at the declared engine speed.

7.2 Kinds of power

7.2.1 Indicated power

The total power developed in the working cylinders by the gases on the combustion side of the working pistons.

7.2.2 Brake power

The power of the sum of the powers measured at the extremity of the engine driving shaft or shafts.

7.2.2.1 Any statement of brake powers shall be supported by the following list of auxiliaries :

- a) essential dependent auxiliaries as defined in 6.2 and 6.4;
- b) essential independent as define in 6.3 and 6.4;
- c) non-essential dependent auxiliaries as defined in 6.2 and 6.5.

The power absorbed by the independent and the non-essential dependent auxiliaries may be significant, in such cases, their power requirement shall be declared.

Note - Examples of typical auxiliaries are listed in annex A for guidance purposes. These lists are not necessary complete.

7.2.3 Net brake power

The brake power measured when the engine is using only the auxiliaries listed in 7.2.2 a).

7.3 Kinds of power output

7.3.1 continuous power

Power which an engine is capable of delivering continuous, between the normal maintenance intervals stated by the manufacturer, at stated speed and under stated ambient conditions, the maintenance prescribed by the manufacturer being carried out.

7.3.1 Overload power

Power which an engine may be permitted to deliver, at stated ambient conditions, immediately after working at the continuous power.

The duration and frequency of use of overload power which is permitted will depend on the service application but adequate allowance shall be made in setting the engine fuel stop permit the overload power shall be expressed as a percentage of the continuous power, together with the duration and frequency permitted and the appropriate engine speed.

Unless otherwise stated an overload power of 110% of the continuous power at a speed corresponding to the engine application is permitted for a period of 12 hours of operation.

NOTES

1. The power of marine main propulsion engines is normally limited to continuous power, so that the overload power cannot be given in service. However, for special applications, marine main propulsion engines may develop overload power in service.
2. If the engine application is not determined, the engine manufacturer shall specify the overload power and the corresponding engine speed.

7.3.2 Fuel stop power

Power which an engine is capable of delivering during a stated period corresponding to its application, and at stated speed and under stated ambient conditions, with the fuel limit so that the fuel stop power cannot be exceeded.

7.4 Kinds of statements of power

7.4.1 ISO powers

7.4.1.1 ISO power

Power determined under the operating conditions of the manufacturer's test bed and adjusted to the standard reference conditions in clause 5.

7.4.1.2 ISO standard power

The name given of the continuous net brake power which the engine manufacturer declares that an engine is capable of delivering continuously, between the normal maintenance intervals stated by the manufacturer, and under the following conditions :

- a) at a stated speed under the operating conditions of the engine manufacturer's test bed;
- b) with the declared power adjusted to the standard reference conditions given in clause 5;
- c) the maintenance prescribed by the engine manufacturer being carried out.

7.4.2 Service power

Power determined under the ambient and operating conditions of an engine application.

To establish service power, the following conditions shall be taken into account :

- a) the ambient conditions, or any nominal ambient conditions according to the special requirements of inspecting and/or legislative authorities and/or classification societies, as specified by the customer (see clause 12);
- b) the normal duty of the engine;
- c) the expected interval between maintenance periods;
- d) the nature and amount of the supervision required;
- e) all information relevant to the operation of the engine in service (see clauses 12 and 13).

8. Declarations of fuel consumption

8.1 Definitions

8.1.1 Fuel consumption

The quantity of fuel consumed by an engine per unit of time at a state power and under stated conditions.

The quantity of liquid fuels shall be expressed in mass units (kg).

The quantity of gaseous fuels shall be expressed in energy units (J).

8.1.2 Specific fuel consumption

The fuel consumption per unit of power.

8.1.3 ISO specific fuel consumption

The name given in the specific fuel consumption at the ISO standard power.

If not otherwise specified by the manufacturer, a declared specific fuel consumption shall be considered to be the ISO specific fuel consumption.

8.2 Reference calorific value of fuels

8.2.1 Liquid fuel engines

The declared specific fuel consumption of a liquid fuel engine shall be related to a reference lower calorific value of 42,000 kJ/kg (10,030 kcal/kg).

8.2.2 Gas engines

The declared specific fuel consumption of a gas engines shall be related to a stated lower calorific value the gas. The type of gas shall be declared.

8.2.3 Specific fuel consumption declarations

The specific fuel consumption of an engine shall be declared at :

- a) the ISO standard power;
- b) (if required by special agreement) at any other declared powers and at specific engine speeds appropriate to the particular engine application.

Unless otherwise states, a deviation of +5% is permitted for the specific fuel consumption for the declared power.

9. Declarations of lubricating oil consumption 1 Lubricating oil consumption

9.1 Lubricating oil consumption

The quantity of lubricating oil consumed by an engine per unit of time. This quantity is used for guidance. It shall be expressed in litres or kilograms per engine operating hour at the declared power and engine speed.

9.2 The lubricating oil consumption after a stated period of running-in shall be declared.

9.3 The oil discarded during an engine oil change shall be not included in the lubricating oil consumption declaration.

10. Adjustment of net brake power for ambient conditions

10.1 When it is required to operate the engine under conditions difference from the standard reference conditions given in clause 5, the net brake power output shall be adjusted to or from the standard reference conditions by the following formulae (see note 1) :

$$P_x = \alpha P_r \quad (1)$$

$$\alpha = k - 0.7(1-k) \left(\frac{1}{\eta_m} - 1 \right) \quad (\text{see note 2}) \quad (2)$$

$$k = \left(\frac{p_x - a\phi_x p_{sx}}{p_r - a\phi_r p_{sr}} \right)^m \left(\frac{T_r}{T_x} \right)^n \left(\frac{T_{cr}}{T_{c\alpha}} \right)^q \quad (3)$$

10.2 In the case of turbocharged engines in which the limits of turbocharger speed and turbocharger turbine inlet temperature have not been reached at the declared power under standard reference conditions, the manufacturer may declare substitute reference conditions to or from which power adjustments is to be made.

The following formulae (4) and (5) will then be used instead of formula (3)

$$k = \left(\frac{p_x}{p_r} \right)^m \left(\frac{T_r}{T_x} \right)^n \left(\frac{T_{cr}}{T_{c\alpha}} \right)^q \quad (4)$$

$$p_{ra} = P_r \times \left(\frac{\pi_r}{\pi_{max}} \right) \quad (5)$$

Where :

P_r is the brake power;

p_r is the standard reference total barometric pressure;

p_{sr} is the saturation vapour pressure under standard reference conditions;

ϕ_r is the standard reference relative humidity;

T_r is the standard reference absolute air temperature;

T_{cr} is the standard reference absolute charge or coolant temperature;

P_{ra} is the substitute reference total barometric pressure given by formula (5);

T_{ra} is the substitute reference absolute air temperature to be stated by the manufacturer;

π_r is the boost pressure ratio at declared power under standard reference conditions to be stated by the manufacturer;

π_{max} is the maximum available boost pressure ratio to be stated by the manufacturer;

α is the power adjustment factor;

k is the ratio of indicated power;

η_m is the mechanical efficiency (see note 4);

P_x is the brake power under the conditions being considered;

p_x is the total barometric pressure condition being considered;

p_{sx} is the saturation vapour pressure under pressure the conditions being considered;

ϕ_x is the relative humidity condition being considered;

T_x is the absolute air temperature being considered;

T_{cr} is the absolute charge air coolant temperature at charge air cooler inlet being considered.

The factor a and exponent m , n , and q have the numerical value given in table 1 (see note 5).

NOTES

- For the convenience of users of these formulae, reference may be made to tables and nomograms in annexes B to O, which also include numerical examples.

2. When the ambient conditions are more favourable than the standard reference conditions, the declared power under the ambient conditions may be limited by the manufacturer to the declared power at the standard reference conditions.

3. If the relative humidity is not known, a value of 60% should be assumed in formulae references A, E and G in table 1.

For all other formulae references the power adjustment is independent of humidity ($a = 0$).

4. The value of mechanical efficiency shall be stated by the engine manufacturer. In the absence of any such statement, the value of $\eta_m = 0.80$ will be assumed.

5. When declaring the ISO standard power the engine manufacturer shall state which of the formulae references in table 1 is applicable.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Table 1 - Numerical values for power adjustment

Engine type	Condition	Fomula reference	Factor	Exponents			
			a	m	n	q	
Compression ignition oil engine and dual-fuel engines	Non - turbocharged	Power limited by air excess	A	1	1	0.75	0
		Power limited by thermal reason	B	0	1	1	0
	Turbocarged without charge air cooling	Low and medium speed	C	0	0.7	2	0
			D	0	0.7	1.2	1
Spark ignition engines using gaseous fuel	Non - turbocharged		E	1	0.86	0.56	0
	Turbocharged with charge air cooling	Low and medium speed four-speed engine	F	0	0.57	0.55	1.75
Spark ignition engines using liquid fuel	Naturally aspirated		G	1	1	0.5	0

NOTE - The factors and exponents given in table 1 have been established by tests on a number of engines to be generally representative and shall be used in the absence of any other specific information; for example in formula reference D, for an engine with the charge air cooled by engine jacket water, the value for exponent q could be zero. At present, they apply only to the type of engines specified but table 1 will be extended to include other types when sufficient are available.

11. Adjustment of fuel consumption for ambient conditions

11.1 When it is required to operate the engine under conditions different from the standard reference conditions given in clause 5, the fuel consumption will differ from

that declared for the standard reference conditions and shall be adjusted to or from the standard reference conditions.

The following formulae shall be used if other methods are not declared by the engine manufacturers :

$$b_x = \beta b_r \quad (6)$$

where $\beta = k/\alpha$ (7)

where :

b is the specific fuel consumption

β is the fuel consumption adjustment factor

α is the power adjustment factor (see 10.1)

k is the ratio of indicated power (see 10.1)

Subscript r corresponds to values under the standard reference conditions.

Subscript x corresponds to values the conditions being considered.

NOTE - For the convenience of users of these formulae, reference may be made to the tables and nomograms in annexes B to 0, which also include numerical examples.

12. Information to be supplied by the customer

The customer shall supply the following information concerning the required power :

- a) The application and the power required from the engine and details arising therefrom.
- b) The expected frequency and duration of the required powered and the corresponding engine speeds.
- c) Site conditions
 - 1) Site barometric pressure (highest and lowest reading available; if no pressure data are available the altitude above sea level).
 - 2) The monthly mean minimum and maximum air temperatures during the hottest and coldest months of the year.
 - 3) The highest and lowest ambient air temperatures around the engine.

- 4) The relative humidity (or alternatively the water vapour pressure or the wet and dry bulb temperature) ruling at the maximum temperature conditions.
- 5) The maximum and minimum temperature of the cooling water available.
- d) The specification and lower calorific value of the fuel available.
- e) Whether the engine is to comply with the requirements of any classification society or with special requirements.
- f) The probable period for which the engine will be running continuously, and the duration of maximum and minimum load.
- g) Any other information appropriate to the particular engine application.

13. Information to supplied by the engine manufacturer

The engine manufacturer shall supply the following information :

- a) The declared powers.
- b) The corresponding crankshaft and output shaft speeds.

NOTE - For certain applications of variable engines it is common practice to supply a power/speed diagram covering the ranges of power over which the engine can be used in continuous and in short period operation.

- c) The direction of rotation (see ISO 1204).
- d) The number and arrangement of cylinders (see ISO 1205).
- e) Whether the engine is two-stroke or four-stroke, naturally aspirated, mechanically pressure charge or turbocaharged and whether with or without charge air cooler.
- f) The quantity of air required for the operation of the engine for :
 - 1) combustion and scavenging;
 - 2) cooling and ventilation.
- g) The method of starting, apparatus supplied and additional apparatus required.
- h) The type and grade of lubricating oil(s) recommended.

- j) The type of governing, with speed droop of required (see ISO 3046/4 and ISO 3046/6).

If for variable speed duties, the working speed range and the idling speed.

If necessary, the critical speed range shall be indicated.

- k) The method of cooling and the capacity of the cooling system with the rates of circulation of the cooling fluids.

- m) (From air cooled engines only.) Whether hot air discharge ducting can be fitted.

- n) A schedule recommended maintenance and overhaul periods.

- p) Specifications and lower calorific values of fuels recommended.

- q) Maximum permissible back-pressure in the exhaust system and the maximum permissible intake depression.

- r) Any other information appropriate to the particular engine application.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Annex A

Examples of auxiliaries which may be fitted

NOTE - These lists are given for guidance purposes only and are not necessary complete.

LIST A - Essential dependent auxiliaries (see 6.2 and 6.4)

- 1) Engine-driven lubricating oil pressure pump.
- 2) Engine-driven lubricating oil scavenge pump for dry-sump engines.
- 3) Engine-driven engine cooling water pump.
- 4) Engine-driven raw water pump.
- 5) Engine-driven radiator cooling fan.
- 6) Engine-driven engine cooling fan for air-cooled engines.
- 7) Engine-driven gaseous fuel pump.
- 8) Engine-driven fuel feed pump.
- 9) Engine-driven fuel pressure pump for common rail or servo-injection system.
- 10) Engine-driven generator, air compressor or hydraulic pump when supplying power to items in lists B.
- 11) Engine-driven cylinder lubricating pump.
- 12) Air cleaner or air silencer (normal or special).
- 13) Exhaust silencer (normal or special).

LIST B - Essential independent auxiliaries (see 6.3 and 6.4)

- 1) Separately driven lubricating oil pressure pump.
- 2) Separately driven lubricating oil scavenge pump for dry-sump engines.
- 3) Separately driven engine cooling water pump.
- 4) Separately driven raw water pump.
- 5) Separately driven radiator cooling fan.
- 6) Separately driven engine cooling fan for air-cooled engines.
- 7) Separately driven gaseous fuel compressor.
- 8) Separately driven fuel feed pump.
- 9) Separately driven scavenge air blower and/or charge air blower.
- 10) Separately driven scavenge air blower and or charge air blower.

- 11) Separately driven crankcase extractor fan.
- 12) Separately driven cylinder lubricating pump.
- 13) Governing or control system using power from fan an external source.

LIST C - Non-essential dependent auxiliaries (see 6.2 and 6.5)

- 1) engine-driven starting air compressor.
- 2) Engine-driven generator, air compressor or hydraulic pump when supplying power to items not in list B.
- 3) Engine-driven bilge pump.
- 4) Engine-driven fire pump.
- 5) Engine-driven ventilation fan.
- 6) Engine-driven fuel transfer pump.
- 7) Engine-driven thrust bearing.

ศูนย์วิทยบรังษยการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Annex B
Determination of the power adjustment factor (α)

The table below gives values of the power adjustment factor (α) for known values of the ratio of indicated power (k) and mechanical efficiency (η_m).

The value of k can be determined from annex D.

The value of η_m is stated by the manufacturer (see clause 10, note 4).

k	α					
	0 . 70	0 . 75	0 . 8	0 . 85	0 . 9	0 . 95
0 . 50	0 . 350	0 . 383	0 . 413	0 . 438	0 . 461	0 . 482
0 . 52	0 . 376	0 . 408	0 . 436	0 . 461	0 . 483	0 . 502
0 . 54	0 . 402	0 . 433	0 . 460	0 . 483	0 . 504	0 . 523
0 . 56	0 . 428	0 . 457	0 . 483	0 . 506	0 . 526	0 . 544
0 . 58	0 . 454	0 . 482	0 . 507	0 . 528	0 . 547	0 . 565
0 . 60	0 . 480	0 . 507	0 . 530	0 . 551	0 . 569	0 . 585
0 . 62	0 . 506	0 . 531	0 . 554	0 . 573	0 . 590	0 . 606
0 . 64	0 . 532	0 . 556	0 . 577	0 . 596	0 . 612	0 . 627
0 . 66	0 . 558	0 . 581	0 . 601	0 . 618	0 . 634	0 . 647
0 . 68	0 . 584	0 . 605	0 . 624	0 . 641	0 . 655	0 . 668
0 . 70	0 . 610	0 . 630	0 . 648	0 . 663	0 . 677	0 . 689
0 . 72	0 . 636	0 . 655	0 . 671	0 . 686	0 . 698	0 . 709
0 . 74	0 . 662	0 . 679	0 . 695	0 . 708	0 . 720	0 . 730
0 . 76	0 . 688	0 . 704	0 . 718	0 . 730	0 . 741	0 . 751
0 . 78	0 . 714	0 . 729	0 . 742	0 . 753	0 . 763	0 . 772
0 . 80	0 . 740	0 . 753	0 . 765	0 . 775	0 . 784	0 . 793
0 . 82	0 . 766	0 . 778	0 . 789	0 . 798	0 . 806	0 . 813
0 . 84	0 . 792	0 . 803	0 . 812	0 . 820	0 . 827	0 . 834
0 . 86	0 . 818	0 . 827	0 . 836	0 . 843	0 . 849	0 . 855
0 . 88	0 . 844	0 . 852	0 . 859	0 . 865	0 . 870	0 . 876
0 . 90	0 . 870	0 . 877	0 . 883	0 . 888	0 . 892	0 . 896
0 . 92	0 . 896	0 . 901	0 . 906	0 . 910	0 . 913	0 . 917
0 . 94	0 . 922	0 . 926	0 . 930	0 . 933	0 . 935	0 . 938
0 . 96	0 . 948	0 . 951	0 . 955	0 . 955	0 . 957	0 . 959
0 . 98	0 . 974	0 . 975	0 . 978	0 . 978	0 . 978	0 . 979
1 . 00	1 . 000	1 . 000	1 . 000	1 . 000	1 . 000	1 . 000
1 . 02	1 . 026	1 . 025	1 . 024	1 . 023	1 . 023	1 . 021
1 . 04	1 . 052	1 . 049	1 . 047	1 . 045	1 . 045	1 . 042
1 . 06	1 . 078	1 . 074	1 . 071	1 . 067	1 . 067	1 . 062
1 . 08	1 . 104	1 . 099	1 . 094	1 . 090	1 . 090	1 . 083
1 . 10	1 . 130	1 . 123	1 . 118	1 . 112	1 . 112	1 . 104
1 . 12	1 . 156	1 . 148	1 . 141	1 . 135	1 . 135	1 . 124
1 . 14	1 . 182	1 . 173	1 . 165	1 . 157	1 . 157	1 . 145
1 . 16	1 . 208	1 . 197	1 . 188	1 . 180	1 . 180	1 . 166
1 . 18	1 . 234	1 . 222	1 . 212	1 . 202	1 . 202	1 . 187
1 . 20	1 . 260	1 . 247	1 . 235	1 . 225	1 . 225	1 . 207

Annex C

Determination the fuel consumption adjustment factor (β)

The table below gives values of the fuel consumption adjustment factor (f_3) for known values of the ratio of indicated power (k) and mechanical efficiency (η_m)

The value of k can be determined from annex D.

The value of η_m is stated by the manufacturer (see clause 10, note 4).

k	β					
	η_m					
	0.70	0.75	0.8	0.85	0.9	0.95
0.50	1.429	1.304	1.212	1.141	1.084	1.038
0.52	1.383	1.275	1.193	1.129	1.077	1.035
0.54	1.343	1.248	1.175	1.118	1.071	1.032
0.56	1.308	1.225	1.159	1.108	1.065	1.030
0.58	1.278	1.203	1.145	1.098	1.060	1.027
0.60	1.250	1.184	1.132	1.090	1.055	1.025
0.62	1.225	1.167	1.120	1.082	1.050	1.023
0.64	1.203	1.151	1.109	1.075	1.046	1.021
0.66	1.184	1.137	1.099	1.068	1.042	1.019
0.68	1.164	1.123	1.090	1.062	1.038	1.018
0.70	1.148	1.111	1.081	1.056	1.035	1.016
0.72	1.132	1.100	1.073	1.051	1.031	1.015
0.74	1.118	1.089	1.066	1.045	1.028	1.013
0.76	1.105	1.080	1.059	1.041	1.025	1.012
0.78	1.092	1.070	1.052	1.035	1.022	1.011
0.80	1.081	1.062	1.046	1.032	1.020	1.009
0.82	1.071	1.054	1.040	1.028	1.017	1.008
0.84	1.061	1.047	1.035	1.024	1.015	1.007
0.86	1.051	1.040	1.029	1.021	1.013	1.006
0.88	1.043	1.033	1.024	1.017	1.011	1.005
0.90	1.035	1.027	1.020	1.014	1.009	1.004
0.92	1.027	1.021	1.016	1.011	1.007	1.003
0.94	1.020	1.015	1.011	1.008	1.005	1.002
0.96	1.013	1.010	1.007	1.005	1.003	1.002
0.98	1.006	1.005	1.004	1.003	1.002	1.001
1.00	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
1.02	0.994	0.995	0.997	0.998	0.999	0.999
1.04	0.989	0.991	0.993	0.995	0.997	0.999
1.06	0.983	0.987	0.990	0.993	0.996	0.998
1.08	0.978	0.983	0.987	0.991	0.996	0.997
1.10	0.974	0.979	0.984	0.989	0.993	0.997
1.12	0.969	0.976	0.982	0.987	0.992	0.996
1.14	0.965	0.972	0.979	0.985	0.991	0.996
1.16	0.960	0.969	0.976	0.983	0.989	0.995
1.18	0.956	0.966	0.974	0.982	0.988	0.994
1.20	0.952	0.963	0.972	0.980	0.987	0.994

Annex D
Determination of the ratio of indicated power (k)

Formula (3) or (4) can be written as : $k = (R_1)^{y_1} (R_2)^{y_2} (R_3)^{y_3}$ (3)

Where

$$R_1 = \left(\frac{p_x - a\phi_x p_{sx}}{p_r - a\phi_r p_{sr}} \right) \text{ or } \left(\frac{p_x}{p_r} \right)$$

$$R_2 = \frac{T_r}{T_x} \text{ or } \frac{T_{ra}}{T_x} \quad R_3 = \frac{T_{cr}}{T_{cx}}$$

and $y_1 = m$ $y_2 = n$ $y_3 = q$

The value of $R_1 = \left(\frac{p_x - a\phi_x p_{sx}}{p_r - a\phi_r p_{sr}} \right)$ can be obtained from annex E and other values of R can be calculated.

The value of m, n, q are obtained from table 1.

The table below then gives values of R^y for known ratios R and known factors y.

The value of k is then obtained by multiplying together the appropriate values of R^y .

**ศูนย์วิทยบรังษยการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย**

R	R ^y									
	0.50	0.55	0.57	0.70	0.75	0.86	1.20	1.75	2.00	y
0.60	0.775	0.755	0.747	0.699	0.682	0.645	0.542	0.409	0.360	
0.62	0.787	0.769	0.762	0.716	0.699	0.663	0.564	0.433	0.384	
0.64	0.800	0.782	0.775	0.732	0.716	0.681	0.585	0.458	0.410	
0.66	0.812	0.796	0.789	0.748	0.732	0.700	0.607	0.483	0.436	
0.68	0.825	0.809	0.803	0.763	0.749	0.718	0.630	0.509	0.462	
0.70	0.837	0.822	0.816	0.779	0.765	0.736	0.652	0.536	0.490	
0.72	0.849	0.835	0.829	0.795	0.782	0.754	0.674	0.593	0.518	
0.74	0.860	0.847	0.842	0.810	0.798	0.772	0.697	0.590	0.548	
0.76	0.872	0.860	0.855	0.825	0.814	0.790	0.719	0.619	0.578	
0.78	0.883	0.872	0.868	0.840	0.830	0.808	0.742	0.647	0.608	
0.80	0.894	0.885	0.881	0.855	0.846	0.825	0.765	0.677	0.640	
0.82	0.906	0.897	0.893	0.870	0.862	0.843	0.788	0.707	0.672	
0.84	0.917	0.909	0.905	0.885	0.877	0.861	0.811	0.737	0.706	
0.86	0.927	0.920	0.918	0.900	0.893	0.878	0.834	0.768	0.740	
0.88	0.938	0.932	0.930	0.914	0.909	0.896	0.858	0.800	0.774	
0.90	0.949	0.944	0.942	0.929	0.924	0.913	0.881	0.832	0.810	
0.92	0.959	0.955	0.954	0.943	0.939	0.931	0.905	0.864	0.846	
0.94	0.970	0.967	0.965	0.958	0.955	0.948	0.928	0.597	0.884	
0.96	0.980	0.978	0.977	0.972	0.970	0.966	0.952	0.931	0.922	
0.98	0.990	0.989	0.989	0.986	0.985	0.983	0.976	0.965	0.960	
1.00	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
1.02	1.010	1.011	1.011	1.014	1.015	1.017	1.024	1.035	1.040	
1.04	1.020	1.022	1.023	1.028	1.030	1.034	1.048	1.071	1.082	
1.06	1.030	1.033	1.034	1.042	1.045	1.051	1.072	1.107	1.124	
1.08	1.038	1.043	1.045	1.055	1.059	1.068	1.097	1.144	1.166	
1.10	1.049	1.054	1.056	1.069	1.074	1.085	1.121	1.182	1.210	
1.12	1.058	1.064	1.067	1.083	1.089	1.102	1.146	1.219	1.254	
1.14	1.068	1.075	1.078	1.096	1.103	1.119	1.170	1.258	1.300	
1.16	1.077	1.085	1.068	1.110	1.118	1.136	1.195	1.297	1.346	
1.18	1.086	1.095	1.099	1.123	1.132	1.153	1.220	1.336	1.392	
1.20	1.095	1.106	1.110	1.135	1.147	1.170	1.245	1.376	1.440	



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Annex E
Determination dry air pressure ratio

The dry air pressure ratio $\left(\frac{p_x - a\phi_x p_{sx}}{p_r - a\phi_r p_{sr}} \right)$ used in formula (3) given in the table below for the value of $\alpha = 1$ of formula references A, E and G and for different values of total barometric pressure (ϕ_x) and water vapor pressure ($\phi_x p_{sx}$).

If the water vapour pressure is not known it can be obtained from the air temperature and relative humidity by the use of annex F.


**ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย**

Altitude m	Total barometric pressure Pa, kPa	$p_x - a\phi_x p_{sx}$													
		$p_r - a\phi_r p_{sr}$													
		$\phi_x p_{sx} \text{ (kPa)}$													
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
0	101.3	1.04	1.02	1.01	1.00	0.99	0.98	0.97	0.96	0.95	0.94	0.93	0.92	0.91	0.90
100	100.0	1.02	1.01	1.00	0.99	0.98	0.97	0.96	0.95	0.94	0.93	0.92	0.91	0.90	0.89
200	98.9	1.01	1.00	0.99	0.98	0.97	0.96	0.95	0.94	0.93	0.92	0.91	0.90	0.89	0.88
400	96.7	0.99	0.98	0.97	0.96	0.95	0.94	0.93	0.92	0.91	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86
600	94.4	0.96	0.95	0.94	0.93	0.92	0.91	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.85	0.84	0.83
800	92.1	0.94	0.93	0.92	0.91	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.85	0.84	0.83	0.82	0.81
1000	89.9	0.92	0.91	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.85	0.84	0.83	0.82	0.81	0.80	0.79
1200	87.7	0.90	0.89	0.88	0.87	0.86	0.85	0.84	0.82	0.81	0.80	0.79	0.78	0.77	0.76
1400	85.6	0.87	0.86	0.85	0.84	0.83	0.82	0.81	0.80	0.79	0.78	0.77	0.76	0.75	0.74
1600	83.5	0.85	0.84	0.83	0.82	0.81	0.80	0.79	0.78	0.77	0.76	0.75	0.74	0.73	0.72
1800	81.5	0.83	0.82	0.81	0.80	0.79	0.78	0.77	0.76	0.75	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70
2000	79.5	0.81	0.80	0.79	0.78	0.77	0.76	0.75	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70	0.69	0.68
2200	77.6	0.79	0.78	0.77	0.76	0.75	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70	0.69	0.68	0.67	0.66
2400	75.6	0.77	0.76	0.75	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70	0.69	0.68	0.67	0.66	0.65	0.64
2600	73.7	0.75	0.74	0.73	0.72	0.71	0.70	0.69	0.68	0.67	0.66	0.65	0.64	0.63	0.62
2800	71.9	0.73	0.72	0.71	0.70	0.69	0.68	0.67	0.66	0.65	0.64	0.63	0.62	0.61	0.60
3000	70.1	0.72	0.71	0.70	0.69	0.68	0.67	0.66	0.64	0.63	0.62	0.61	0.60	0.59	0.58
3200	68.4	0.70	0.69	0.68	0.67	0.66	0.65	0.64	0.63	0.62	0.61	0.60	0.59	0.58	0.57
3400	66.7	0.68	0.67	0.66	0.65	0.64	0.63	0.62	0.61	0.60	0.59	0.58	0.57	0.56	0.55
3600	64.9	0.66	0.65	0.64	0.63	0.62	0.61	0.60	0.59	0.58	0.57	0.56	0.55	0.54	0.53
3800	63.2	0.65	0.64	0.63	0.62	0.60	0.59	0.58	0.57	0.56	0.55	0.54	0.53	0.52	0.51
4000	61.5	0.63	0.62	0.61	0.60	0.59	0.58	0.57	0.56	0.56	0.54	0.53	0.52	0.51	0.50
4200	60.1	0.61	0.60	0.59	0.58	0.57	0.56	0.55	0.54	0.53	0.52	0.51	0.50	0.49	0.48
4400	58.5	0.60	0.59	0.58	0.57	0.56	0.55	0.54	0.53	0.52	0.51	0.50	0.49	0.48	0.47
4600	56.9	0.58	0.57	0.56	0.55	0.54	0.53	0.52	0.51	0.52	0.49	0.48	0.47	0.46	0.45
4800	55.3	0.57	0.55	0.54	0.53	0.52	0.51	0.50	0.49	0.50	0.47	0.46	0.45	0.44	0.43
5000	54.1	0.55	0.54	0.53	0.52	0.51	0.50	0.49	0.48	0.49	0.46	0.45	0.44	0.43	0.42

Annex F
Determination of water vapour pressure

The water vapour pressure ($\phi_x p_{sx}$) is given in the table below in units of kPa for different values of the air temperature in degrees Celsius and relative humidity ϕ_x .

T_x (°C)	$\phi_x p_{sx}$ (kPa)				
	ϕ_x				
	1	0.8	0.6	0.4	0.2
-10	0.3	0.2	0.2	0.1	0.1
-5	0.4	0.3	0.2	0.2	0.1
0	0.6	0.5	0.4	0.2	0.1
5	0.9	0.7	0.5	0.4	0.2
10	1.2	1	0.7	0.5	0.2
15	1.7	1.4	1	0.7	0.5
20	2.3	1.9	1.4	0.9	0.5
25	3.2	2.5	1.9	1.3	0.6
27	3.6	2.9	2.1	1.4	0.7
30	4.2	3.4	2.5	1.7	0.9
32	4.8	3.8	2.9	1.9	1
34	5.3	4.3	3.2	2.1	1.1
36	6	4.8	3.6	2.6	1.2
38	6.6	5.3	4	2.7	1.3
40	7.4	5.9	4.4	3	1.5
42	8.2	6.6	4.9	3.3	1.6
44	9.1	7.3	5.5	3.6	1.8
46	10.1	8.1	6.1	4	2
48	11.2	8.9	6.7	4.5	2.2
50	12.3	9.9	7.4	4.9	2.5



ภาคผนวก ๖

คุณสมบัติทางทฤษฎีของแก๊สผงสม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คุณสมบัติทางทฤษฎีของแก๊สผสม

คุณสมบัติของแก๊สสามารถหาได้จากคุณสมบัติของสารประกอบแต่ละชนิดโดยกำหนด
ความสัมพันธ์ดังนี้

1. เชษส่วนโมล (mole fraction, x_i)

เป็นอัตราส่วนระหว่างจำนวนโมลของสารประกอบแต่ละส่วน (N_i) กับจำนวนโมลทั้งหมด
ของสารผสม (N) หรือเป็นอัตราส่วนระหว่างความเข้มข้นโดยโมลของสารประกอบ (g) กับความ
เข้มข้นโดยโมลของสารผสมทั้งหมด (g) และสามารถหาความสัมพันธ์ระหว่างเชษส่วนมวลกับ
เชษส่วนโมลได้

$$x_i = \frac{N_i}{N} = \frac{n_i}{n} \quad \text{ดังนั้น} \quad x_i = \frac{M y_i}{M_i}$$

2. น้ำหนักโมเลกุล (Molecular weight, M)

การหาน้ำหนักโมเลกุลของแก๊สผสม หาได้จาก

$$M = \sum x_i M_i = x_1 M_1 + x_2 M_2 + \dots + x_n M_n$$

เมื่อ x_1, x_2, \dots, x_n = เชษส่วนโมลของแก๊สแต่ละชนิดในแก๊สผสม

3. ค่าความร้อน (heating value, H)

การหาค่าความร้อนของแก๊สผสม หาได้จาก

$$H = \sum x_i H_i = x_1 H_1 + x_2 H_2 + \dots + x_n H_n$$

โดยคุณสมบัติของแก๊สผสมซึ่งในการศึกษานี้ คือ แก๊สธรรมชาติหาได้จากตารางแสดง
คุณสมบัติของสารประกอบไปโดยรวมของแก๊สเฉี่ยวดังแสดงในตารางที่ ๔-๑

4. ขีดจำกัดการติดไฟ (Flammability limit, FL)

เป็นสภาวะที่ส่วนผสมของอากาศต่อเชื้อเพลิงสูงสุดที่ยังสามารถทำให้เกิดการเผาไหม้ได้
โดยมีสมการในการคำนวณหาขีดจำกัดการติดไฟของเชื้อเพลิงแก๊สผสม Le chatilier's
modification of mixture law ดังนี้

$$FL = \frac{100}{\frac{P_1}{FL_1} + \frac{P_2}{FL_2} + \dots + \frac{P_n}{FL_n}}$$

โดย FL = limit of flammability of mixture

P_1 = เปอร์เซ็นต์ของเชื้อเพลิงชนิดแรก

P_2 = เปอร์เซ็นต์ของเชื้อเพลิงชนิดที่สอง

P_n = เปอร์เซ็นต์ของเชื้อเพลิงชนิดที่ n

- FL_1 = limit of flammability ของเชื้อเพลิงชนิดแรก
 FL_2 = limit of flammability ของเชื้อเพลิงชนิดที่สอง
 FL_n = limit of flammability ของเชื้อเพลิงชนิดที่ n

ตารางที่ ข-1 แสดงคุณสมบัติของสารประกอบไฮโดรคาร์บอนและแก๊สเจือย [7]

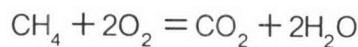
Compound	Molecular Weight, M_i	Higher heating value, HHV (Btu/ft ³)	Lower heating value, LHV (Btu/ft ³)	Lower Flammability limit, LFL (%vol)	Higher Flammability limit, HFL (%vol)
Methane (CH_4)	16.043	1012.0	911.2	5.0	15.0
Ethane (C_2H_6)	30.070	1772.9	1621.6	2.9	13.0
Propane (C_3H_8)	44.097	2523.0	2321.4	2.0	9.5
Isobutane ($i-C_3H_{10}$)	58.123	3260.1	3008.0	1.8	8.5
n-Butane ($n-C_3H_{10}$)	58.123	3269.6	3017.5	1.5	9.0
Isopentane ($i-C_5H_{12}$)	72.150	4009.4	3716.0	1.3	8.0
n-Pentane ($n-C_5H_{12}$)	72.150	4018.5	3711.0	1.4	8.3
Hexanes (C_6H_{14})	86.177	4758.0	4405.0	1.1	7.7
Carbon dioxide (CO_2)	44.010	-	-	-	-
Nitrogen (N_2)	28.0134	-	-	-	-

5. อัตราส่วนอากาศต่อเชื้อเพลิงทางทฤษฎี

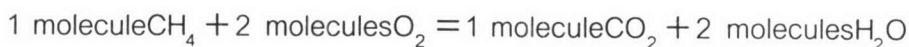
ในการปล่อยความร้อนจากเชื้อเพลิงนั้นจำเป็นต้องใช้ปริมาณอากาศที่เพียงพอการที่อากาศไม่เพียงพอนั้นจะทำให้เกิดการสูญเสียความร้อนเนื่องจากการเผาไหม้ไม่สมบูรณ์ ในกรณีที่อากาศเกินนั้นจะทำให้สูญเสียความร้อนสัมผัส (Sensible Heat) การทราบปริมาณความต้องการ

อากาศทางทฤษฎี หรือ Stoichiometric หรืออัตราส่วนของอากาศต่อแก๊สที่เป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้ทราบถึงการเผาไหม้ที่สมบูรณ์

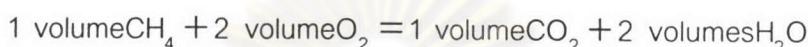
พิจารณาสมการเผาไหม้ของมีเทน



จากกฎของ Avogadro กล่าวว่าภายในได้สภาวะอุณหภูมิและความดันเดียวกันแก๊สที่มีปริมาณเท่ากัน จะมีจำนวนโมเลกุลเท่ากัน กล่าวคือ



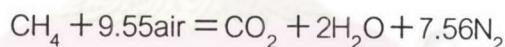
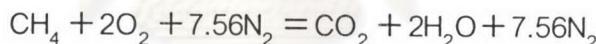
ดังนั้น



(สมมติว่าแก๊สมีพฤติกรรมเป็นแก๊สอุดมคติ)

เนื่องจากองค์ประกอบของแก๊สแสดงในรูปของเบอร์เช่นต์โดยปริมาตรซึ่งนำไปสู่การคำนวณการเผาไหม้ที่ง่ายขึ้น

สำหรับเชื้อเพลิงแก๊สสมการการเผาไหม้ที่สำคัญแสดงไว้ในตารางที่ ๑-๒ เนื่องจากอากาศประกอบด้วยออกซิเจน 20.95 เบอร์เช่นต์ โดยปริมาตร ปริมาณความต้องการอากาศสำหรับแต่ละเชื้อเพลิงแก๊สจะกำหนดโดยความต้องการออกซิเจนคูณด้วย 100/20.95 เช่น แต่ละปริมาตรของออกซิเจนจะมาพร้อมกับไนโตรเจนอีก 3.78 ปริมาตร ซึ่งประกอบเป็นอากาศ 4.78 ปริมาตร ดังตัวอย่าง



ตารางที่ ๑-๒ แสดงสมการการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงแก๊ส

(1) Gas	(2) Equation	(3) Stoichiometric O_2 per unit volume of gas	(4) Stoichiometric Air per unit Volume of gas, m_a
CH_4	$\text{CH}_4 + 2\text{O}_2 = \text{CO}_2 + 2\text{H}_2\text{O}$	2.0	9.55
C_2H_6	$\text{C}_2\text{H}_6 + 3\text{O}_2 = 2\text{CO}_2 + 3\text{H}_2\text{O}$	3.5	16.71
C_3H_8	$\text{C}_3\text{H}_8 + 5\text{O}_2 = 3\text{CO}_2 + 4\text{H}_2\text{O}$	5.0	23.87
C_4H_{10}	$\text{C}_4\text{H}_{10} + 6\frac{1}{2}\text{O}_2 = 4\text{CO}_2 + 5\text{H}_2\text{O}$	6.5	31.03
C_5H_{12}	$\text{C}_5\text{H}_{12} + 8\text{O}_2 = 5\text{CO}_2 + 6\text{H}_2\text{O}$	8.0	38.24
C_6H_{14}	$\text{C}_6\text{H}_{14} + 9.5\text{O}_2 = 6\text{CO}_2 + 7\text{H}_2\text{O}$	9.5	45.41

ในการหาอัตราส่วนผสมอากาศต่อเชื้อเพลิงทางทฤษฎีของเชื้อเพลิงแก๊สผสม หาได้จาก

$$(A/F)_s = \frac{\dot{m}_a}{\dot{m}_f}$$

เมื่อ	\dot{m}_a	= ผลรวมของมวลอากาศทั้งหมดที่ต้องการใช้ในการเผาไหม้กับเชื้อเพลิงแต่ละตัวได้สมบูรณ์
	$= [\sum m_a x_i] \cdot M_{air}$	$= 28.96 \cdot [\sum m_a x_i]$
m_a	=	Stoichiometric air per unit volume of gas (ดูได้จากตารางที่ ข-2)
x	=	เศษส่วนมิลลิ
M_{air}	=	น้ำหนักโมเลกุลของอากาศ เท่ากับ 28.96
\dot{m}_f	=	มวลของเชื้อเพลิง 1 หน่วยที่ใช้ในการเผาไหม้กับอากาศได้สมบูรณ์
	$= 1 \text{ (mol of fuel)} \cdot M_{fuel}$	
M_{fuel}	=	น้ำหนักโมเลกุลของเชื้อเพลิงแก๊สผสม

6. เลขออกเทน

King และ Liss [11] ได้ทดสอบและหาความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของแก๊สธรรมชาติกับ Motor octane number (MON) ในรูปของสมการเชิงเส้นดังนี้

$$MON = a \cdot CH_4 + b \cdot C_2H_6 + c \cdot C_3H_8 + d \cdot C_4H_{10} + e \cdot CO_2 + f \cdot N_2$$

เมื่อ	$CH_4, C_2H_6, C_3H_8, C_4H_{10}, CO_2, N_2$	= เศษส่วนมิลขององค์ประกอบแต่ละแก๊ส
a	=	137.780 (สัมประสิทธิ์สำหรับองค์ประกอบของ CH_4)
b	=	29.948 (สัมประสิทธิ์สำหรับองค์ประกอบของ C_2H_6)
c	=	-18.193 (สัมประสิทธิ์สำหรับองค์ประกอบของ C_3H_8)
d	=	-167.062 (สัมประสิทธิ์สำหรับองค์ประกอบของ C_4H_{10})
e	=	181.233 (สัมประสิทธิ์สำหรับองค์ประกอบของ CO_2)
f	=	26.994 (สัมประสิทธิ์สำหรับองค์ประกอบของ N_2)

จากความสัมพันธ์ดังกล่าวจะเห็นว่า หากมีองค์ประกอบของ C_3H_8 และ C_4H_{10} ในแก๊สผสมซึ่งมีสัมประสิทธิ์เป็นลบ จะเป็นตัวลดความด้านทานการน็อกของเชื้อเพลิง เนื่องจากองค์ประกอบทั้งสองโดยเฉพาะ C_4H_{10} มีความด้านทานการน็อกต่ำกว่ามีเทน ส่วนขององค์ประกอบของแก๊สอื่นๆ ได้แก่ CO_2 และ N_2 ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวจีดึงส่วนผสมเชื้อเพลิงกับอากาศ และลดอุณหภูมิการเผาไหม้ลง จะเป็นตัวเพิ่มความด้านทานการน็อกของเชื้อเพลิง

ในการศึกษานี้ทำการประเมินความด้านทานการน็อกของเชื้อเพลิงแก๊สธรรมชาติเท่านั้น เนื่องจากเงื่อนไขการใช้ความสัมพันธ์ดังกล่าว คือ

1. ความสัมพันธ์ดังกล่าวไม่ควรใช้กับแก๊สผสมที่มีองค์ประกอบของแก๊สเฉื่อยเกิน 5 % โดยปริมาตร
2. หากมีองค์ประกอบของสารไฮโดรคาร์บอนหนัก อาทิ C_5H_{10} และ C_6H_{12} ในแก๊สผสม ไม่สามารถนำมาคิดความต้านทานการน็อกได้



ภาคผนวก ค

การวัดอัตราการบริโภคอาหารและเชื้อเพลิง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การวัดการบริโภคอากาศและเชื้อเพลิง

ค.1 การวัดการบริโภคอากาศ

ปริมาณอากาศที่ผ่านกับเชื้อเพลิงเพื่อให้เกิดการเผาไหม้ ขึ้นอยู่กับรอบและการการทำงานของเครื่องยนต์ ในการศึกษานี้ใช้วิธีการวัดอัตราการไหลของอากาศที่ไหลเข้าเครื่องยนต์แบบ Orifice air flow meter ดังแสดงในรูปที่ ค-1 ประกอบไปด้วยเครื่องมือวัดความดันต่อกำลัง (Pressure drop) ระหว่างบรรยายอากาศกับแผ่นอริฟิส (Orifice plate) และถังพักที่ต้องมีขนาดใหญ่พอจะลดการระเพื่อมของอากาศ ซึ่งขนาดของปริมาตรถังพักที่น้อยที่สุดคำนวนได้จากสมการ [9]

$$V_{\text{Tank}} = \frac{4.57 \times 10^6 \times d^4 E^2}{N_{\text{min}}^2 n V_d} \quad (\text{ค-1})$$

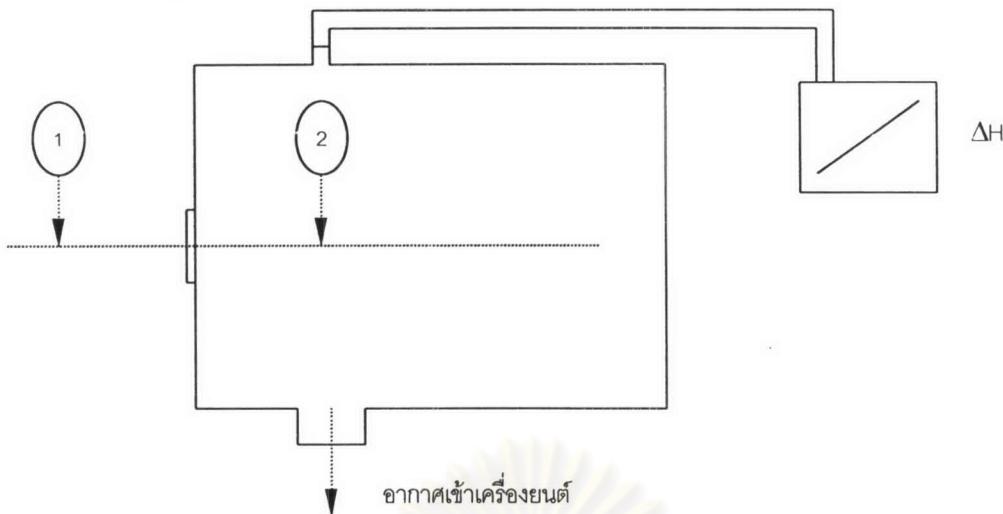
โดย	d	=	ขนาดผ่านศูนย์กลางของแผ่นอริฟิส (m)
	E	=	ค่าคงที่มีค่าเป็น 1 ในเครื่องยนต์ 2 จังหวะและเท่ากับ 2 ในเครื่องยนต์ 4 จังหวะ
	n	=	จำนวนกระบวนการสูบของเครื่องยนต์
	V_d	=	ปริมาตรแทนที่ (Displacement volume) ของเครื่องยนต์ทั้งหมด (m^3)
	N_{min}	=	ความเร็วรอบเพลาข้อเหวี่ยงที่ต่ำสุด (rad/sec)

การคำนวนหาปริมาณอากาศที่ไหลเข้าเครื่องยนต์สามารถหาได้จากสมการดังนี้

$$\dot{m}_{\text{air}} = \rho_{\text{air}} Q_{\text{air}} \quad (\text{ค-2})$$

โดย	\dot{m}	=	อัตราการไหลเขิงมวลของอากาศ (kg/sec.)
	ρ_{air}	=	ความหนาแน่นของอากาศ (kg/m^3)
	Q_{air}	=	อัตราการไหลเขิงปริมาตรของอากาศ ($\text{m}^3/\text{sec.}$)

การไหลผ่านอริฟิสของอากาศให้คิดเป็นการไหลแบบอัดตัวไม่ได้ (Incompressible flow) ซึ่งมีข้อตอนในการหาปริมาณอากาศดังนี้



รูปที่ ค-1 แสดง Orifice flow meter

จากรูปที่ ค-1 ที่สภาวะการไหลของอากาศ 1 ไป 2 จากสมการ Bernoulli จะได้ว่า

$$\frac{P_1}{\gamma_{\text{air}}} + \frac{v_1^2}{2g} + z_1 = \frac{P_2}{\gamma_{\text{air}}} + \frac{v_2^2}{2g} + z_2 \quad (\text{ค-3})$$

โดย P_1, P_2 = ความดันที่สภาวะที่ 1 และ 2 ตามลำดับ (N/m^2)

v_1, v_2 = ความเร็วที่สภาวะที่ 1 และ 2 ตามลำดับ (m/sec)

z_1, z_2 = ระดับของสภาวะที่ 1 และ 2 ตามลำดับ เทียบกับระดับข้างอิง (m)

γ_{air} = Specific weight ของอากาศ ($\text{kg/m}^2 \cdot \text{sec}^2$)
เท่ากับ ρg

g = ความเร่งเนื่องจากแรงโน้มถ่วงของโลก (m/sec^2) = 9.81 m/sec^2

โดยกำหนดสมมติฐาน คือ

1. ที่สภาวะ 1 กำหนดให้มวลอากาศมีความเร็วต่ำโดยให้ค่าเป็นศูนย์
2. กำหนดให้สภาวะทั้ง 1 และ 2 อยู่ในระดับเดียวกันนั่นคือ $z_1 = z_2$

จากสมการ (ค-2) จะได้ว่า

$$\frac{P_1}{\gamma_{\text{air}}} + z_1 = \frac{P_2}{\gamma_{\text{air}}} + \frac{v_2^2}{2g} + z_2$$

$$v_2^2 = 2g \frac{(P_1 - P_2)}{\gamma_{\text{air}}}$$

เมื่อ $\gamma_{air} = \rho_{air} g$ จะได้

$$v_2^2 = 2g \frac{\Delta P}{\rho_{air} g} = \frac{2\Delta P}{\rho_{air}}$$

$$v_2 = \sqrt{\frac{2\Delta P}{\rho_{air}}} \quad (\text{ค-4})$$

เมื่อพิจารณาเป็นการไหลแบบคงตัว จะได้ว่า

$$\begin{aligned} Q_{air} &= AV \\ &= \frac{\pi d^2}{4} v_2 \end{aligned} \quad (\text{ค-5})$$

โดย A = พื้นที่หน้าตัดของแผ่นอิฐ (m²)

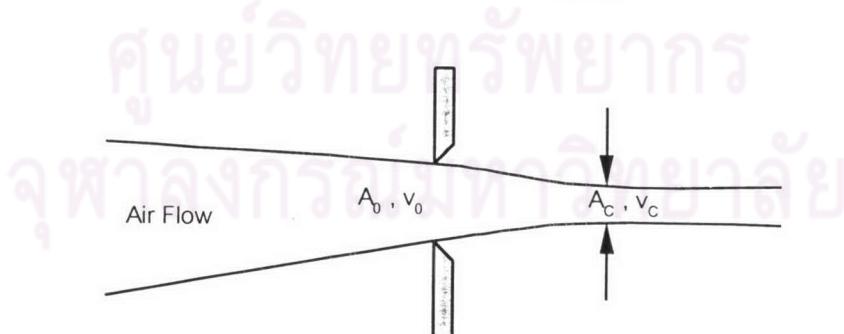
V = ความเร็วที่ down stream เท่ากับ v_2 (m/sec)

d = ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของอิฐ (m)

เมื่อพิจารณาการไหลผ่านอิฐ พบว่าจะเกิดปรากฏการณ์ที่เรียกว่า Vena contracta ซึ่งจะทำให้ค่าการไหลตามความเป็นจริงมีค่าน้อยกว่า หรืออีกนัยหนึ่งคือ เนื่องจากอากาศเป็นของไหลที่สามารถอัดตัวได้ เมื่อไหลผ่านอิฐจะเกิดการหดตัวของของไหลในช่องที่ไหลผ่านนั้นคือของไหลไม่ได้ไหลผ่านพื้นที่ทั้งหมดของอิฐดังรูป ค-2 และเนื่องจากของไหลมีค่าความหนืด ดังนั้นความเร็วจริงที่ไหลผ่านจะลดลง ดังนั้นจึงเกิดสัมประสิทธิ์ขึ้นมาเรียก Coefficient of discharge (C_D) โดยทั่วไปสามารถใช้ค่า $C_D = 0.6$ [12]

ดังนั้น

$$Q_{actual} = C_D \times Q_{theory}$$



รูปที่ ค-2 แสดงปรากฏการณ์ Vena contracta

จากสมการ (ค-4) และ (ค-5) จะได้ว่า

$$Q_{air} = C_D \frac{\pi d^2}{4} \sqrt{\frac{2\Delta P}{\rho_{air}}}$$

เนื่องจากในการทดสอบมีการเปลี่ยนแปลงสภาวะของอากาศ จึงจำเป็นต้องคิดผลกระทบดังกล่าวต่อปริมาณอากาศที่เข้าสู่เครื่องยนต์ โดยที่

$$\rho_{air} = \frac{P_a}{RT_a}$$

โดยที่ P_a = ความดันบรรยากาศ (Pa)

R = Gas constant ของอากาศ เท่ากับ 287 J·kg/K

T_a = อุณหภูมิอากาศภายในถังพักอากาศ (K)

ค่า ΔP หาได้จากการวัดผลต่างความดันด้วยเมนอมิเตอร์ซึ่งมีค่าเทียบเท่ากับ h มีหน่วยเป็น mmH₂O
ดังนั้น

$$Q_{air} = C_D \frac{\pi d^2}{4} \sqrt{\frac{2 \times 9.81 h \times RT_a}{P_a}} \quad (\text{ค-6})$$

จาก (ค-2) และ (ค-6) จะได้อัตราการไหลเชิงมวลของอากาศ

$$\dot{m}_{air} = \rho_{air} Q_{air} = \frac{P_a Q}{RT_a} \quad (\text{ค-7})$$

$$\dot{m}_{air} = C_D \frac{\pi d^2}{4} \sqrt{\frac{2 \times 9.81 h \times P_a}{RT_a}} \quad .. \quad (\text{ค-8})$$

ตัวอย่างการคำนวนอัตราการบริโภคอากาศของเครื่องยนต์

สำหรับการคำนวนการบริโภคอากาศของเครื่องยนต์ (\dot{m}_{air}). ในการศึกษานี้สามารถหาได้จากสมการ (ค-8) ดังตัวอย่างต่อไปนี้

หากอัตราการไหลเชิงมวลของอากาศเข้าสู่เครื่องยนต์ทำงานที่ตำแหน่ง WOT และความเร็วรอบ 1500 rev/min กำหนดให้

$$C_D = 0.6$$

$$d = 0.0379 \text{ m}$$

$$h = 8.90 \text{ mm H}_2\text{O}$$

$$\begin{aligned} T_a &= 32.6^{\circ}\text{C} \quad (305.6 \text{ K}) \\ P_a &= 100 \text{ kPa} \\ \text{จะได้ } \dot{m}_{\text{air}} &= 0.00955 \text{ kg/sec} \quad (9.55 \text{ g/sec}) \end{aligned}$$

ค.2 การวัดการบริโภคเชื้อเพลิงแก๊ส

ในการศึกษานี้ใช้แก๊สมิเตอร์ซึ่งวัดปริมาตรการไหลของแก๊สที่ไหลผ่าน สามารถอ่านค่าได้จาก การหมุนของเข็มบนหน้าปัดในแต่ละรอบพัร้อมทั้งจับเวลาในช่วงที่เครื่องยนต์ทำงานในสภาพ เสถียรภาพ โดยปริมาตรของแก๊สมิเตอร์ที่วัดต่อรอบมีค่า 1 ลูกบาศก์ฟุตหรือเท่ากับ 0.0283 m^3 ดัง แสดงในรูปที่ 3-15 ซึ่งอัตราการบริโภคเชื้อเพลิงของเครื่องยนต์หาได้จากการสมการ

$$Q_f = \frac{V_f}{t} \quad (\text{ค-9})$$

เมื่อ Q_f = อัตราการไหลเชิงปริมาตรของเชื้อเพลิง (m^3/sec)
 V_f = ปริมาตรของแก๊สที่ทำการวัดผ่านแก๊สมิเตอร์ในการศึกษานี้เท่ากับ 0.0283 m^3 ซึ่งเท่ากับเข็มบนหน้าปัดแก๊สมิเตอร์หมุนครบ 1 รอบ
 t = เวลาเฉลี่ยที่อ่านค่าได้จากการหมุนของเข็มบนหน้าปัดแก๊สมิเตอร์ครบ 1 รอบ (sec)

โดยที่อัตราการไหลเชิงมวลของเชื้อเพลิง (\dot{m}_f) หาได้จาก

$$\dot{m}_f = \rho_f Q_f \quad (\text{ค-10})$$

เมื่อ ρ_f = ความหนาแน่นของเชื้อเพลิง (m^3/kg)

การหาความหนาแน่น (density) ของแก๊สสมจาก Equation of state

$$\frac{P_g}{\rho} = \frac{\bar{R}}{M} T_g$$

$$\rho = \frac{P_g M}{\bar{R} T_g} \quad (\text{ค-11})$$

เมื่อ P_g = ความดันสัมบูรณ์ของแก๊สขาเข้าอุปกรณ์วัดการบริโภคเชื้อเพลิงแก๊ส (kPa)
 M = น้ำหนักโมเลกุลของแก๊สสม
 \bar{R} = Universal gas constant = $8.314 \text{ J/(mol}\cdot\text{K)}$
 T_g = อุณหภูมิของแก๊สขาเข้าอุปกรณ์วัดการบริโภคเชื้อเพลิงแก๊ส (K)

ตัวอย่างการคำนวณการบริโภคเชื้อเพลิงแก๊สของเครื่องยนต์

สำหรับการคำนวณการบริโภคเชื้อเพลิงแก๊สของเครื่องยนต์ (\dot{m}_f). ในการศึกษานี้สามารถหาได้จากสมการ (ค-10) ดังตัวอย่างต่อไปนี้

หากอัตราการไหลเชิงมวลของอากาศเข้าสู่เครื่องยนต์ทำงานที่ตำแหน่ง WOT และความเร็วรอบ 1500 rev/min กำหนดให้

ΔP_g = ความดันแก๊สขาเข้าอุปกรณ์วัดการบริโภคเชื้อเพลิงแก๊สที่วัดได้จาก
เมนอมิเตอร์ ซึ่งเป็นความดันแตกต่างเทียบกับบรรยากาศ มีหน่วยเป็น
 $\text{inch H}_2\text{O}$. ในตัวอย่างนี้กำหนดให้เป็น $-0.5 \text{ inch H}_2\text{O}$

$$P_g = P_{\text{atm}} + \Delta P_g = 401.46 - 0.5$$

$$= 400.96 \text{ inch H}_2\text{O} (99.84 \text{ kPa})$$

$$M = 22.55$$

$$T_g = 29.8 \text{ }^{\circ}\text{C} (302.8 \text{ K})$$

$$t = 32.88 \text{ sec}$$

จาก (ค-9) จะได้อัตราการไหลเชิงปริมาตรของเชื้อเพลิงแก๊ส

$$Q_f = 0.0008607 \text{ m}^3/\text{sec}$$

จาก (ค-11) จะได้ความหนาแน่นของเชื้อเพลิงแก๊ส

$$\rho_f = 0.894 \text{ kg/m}^3$$

จาก (ค-10) จะได้อัตราการไหลเชิงมวลของเชื้อเพลิงแก๊ส

$$\dot{m}_f = 0.00077 \text{ kg/sec} (0.77 \text{ g/sec})$$

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ๙

ตารางแสดงข้อมูลองค์ประกอบแก้สธรมชาติอ่าวไทยและพม่า



ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ง-1 แสดงข้อมูลสัดส่วนองค์ประกอบโดยปริมาตรของแก๊สธรรมชาติจากอ่าวไทย ที่ใช้เป็น
เชื้อเพลิงทดสอบ

Compound	27/11/03	3/12/03	16/12/03	15/1/04
C1	71.72	73.35	71.11	72.47
C2	7.19	7.07	7.40	6.62
C3	2.29	1.91	2.73	1.91
i-C4	0.52	0.42	0.62	0.41
n-C4	0.47	0.38	0.57	0.36
i-C5	0.15	0.11	0.17	0.10
n-C5	0.10	0.07	0.11	0.06
C6+	0.09	0.05	0.10	0.04
N2	2.74	2.33	2.45	2.75
CO2	14.73	14.30	14.72	15.27
S.G.	0.79	0.78	0.80	0.79

ตารางที่ ง-2 แสดงข้อมูลสัดส่วนองค์ประกอบโดยปริมาตรแก๊สธรรมชาติจากแหล่งพม่าที่ใช้เป็น
เชื้อเพลิงทดสอบ

Compound	14/10/03	15/10/03	7/11/03	13/11/03	14/11/03	17/11/03	18/11/03
C1	71.78	71.74	71.70	71.68	71.73	71.89	71.89
C2	2.93	2.94	2.93	2.94	2.93	3.06	2.95
C3	0.86	0.86	0.85	0.86	0.86	0.89	0.87
i-C4	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
n-C4	0.20	0.19	0.19	0.20	0.19	0.20	0.20
i-C5	0.07	0.07	0.07	0.08	0.07	0.08	0.07
n-C5	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
C6+	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07
N2	18.21	18.14	18.17	18.10	18.17	17.73	18.15
CO2	5.67	5.79	5.81	5.87	5.77	5.87	5.59
S.G.	0.717	0.718	0.718	0.718	0.718	0.717	0.716

ตารางที่ ง-2 (ต่อ) แสดงข้อมูลสัดส่วนองค์ประกอบโดยปริมาตรแก๊สรวมชาติจากแหล่งพม่าที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงทดแทน

Compound	19/11/03	20/11/03	25/11/03	26/11/03	27/11/03	24/12/03	25/12/03
C1	71.82	71.78	71.71	71.76	71.72	71.83	72.00
C2	2.95	2.93	2.95	2.95	7.19	3.01	2.92
C3	0.86	0.85	0.86	0.86	2.29	0.88	0.82
i-C4	0.17	0.17	0.17	0.16	0.52	0.17	0.15
n-C4	0.19	0.19	0.19	0.19	0.47	0.19	0.17
i-C5	0.07	0.07	0.07	0.07	0.15	0.07	0.06
n-C5	0.04	0.04	0.04	0.04	0.10	0.04	0.03
C6+	0.07	0.06	0.07	0.07	0.09	0.07	0.07
N2	18.12	18.18	18.11	18.13	2.74	17.87	17.87
CO2	5.71	5.73	5.83	5.77	14.73	5.81	5.85
S.G.	0.717	0.717	0.718	0.717	0.788	0.717	0.716

Compound	29/12/03	29/1/04	7/1/04	8/1/04	9/1/04	12/1/04	13/1/04
C1	71.70	71.83	71.69	71.69	71.70	71.92	71.80
C2	2.90	2.90	2.90	2.90	2.90	3.05	2.96
C3	0.86	0.83	0.86	0.86	0.86	0.91	0.87
i-C4	0.17	0.16	0.16	0.17	0.17	0.18	0.17
n-C4	0.19	0.18	0.20	0.20	0.19	0.20	0.19
i-C5	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.08	0.07
n-C5	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04
C6+	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.07	0.06
N2	18.29	17.96	18.28	18.29	18.29	17.76	18.07
CO2	5.70	5.95	5.72	5.70	5.70	5.80	5.77
S.G.	0.717	0.718	0.718	0.717	0.717	0.717	0.717



ภาคผนวก จ

ตารางแสดงข้อมูลการทดสอบและข้อมูลที่แก้ไข



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ จ-1 แสดงข้อมูลการทดสอบความเร็วเปลวไฟ เมื่อใช้มีเทนเป็นเชื้อเพลิง

Indicated CH ₄ (cm)	CH ₄ flow (10 ⁻³ m ³ /sec)	Indicated air flow (cm)	Air flow (10 ⁻³ m ³ /sec)	Time (sec)					Flame speed (m/sec)	A/F (by vol.)	ϕ
				t ₁	t ₂	t ₃	t ₄	t _{avg}			
10	0.072	28	0.545	8.5	8.5	8.8	8.6	8.6	0.355	7.57	1.266
9	0.066	28	0.545	5.5	5.4	5.6	5.5	5.5	0.555	8.26	1.160
8	0.06	28	0.545	3.5	4.5	4.0	4.0	4	0.763	9.08	1.055
7	0.055	28	0.545	3.8	4.2	4.0	3.8	3.95	0.772	9.91	0.967
6	0.047	28	0.545	4.8	4.8	4.7	4.8	4.76	0.641	11.60	0.826
5	0.043	28	0.545	5.9	6.1	6.0	6.0	6	0.508	12.67	0.756
4	0.036	28	0.545	10.0	9.5	10.3	10.2	10	0.305	15.14	0.633

ตารางที่ จ-2 แสดงข้อมูลการทดสอบความเร็วเปลวไฟ เมื่อใช้เชื้อเพลิงแก๊สผสมที่มีมีเทนและ CO₂ เป็นองค์ประกอบหลัก (แก๊สธรรมชาติจากอ่าวไทย)

Indicated Thai gulf NG flow (cm)	Thai gulf NG corrected flow (10 ⁻³ m ³ /sec)	Indicated air flow (cm)	Air flow (10 ⁻³ m ³ /sec)	Time (sec)				Flame speed (m/s)	A/F (by vol.)	ϕ
				t ₁	t ₂	t ₃	t _{avg}			
11	0.066	26	0.51	4.53	4.57	4.54	4.547	0.671	7.76	1.139
10	0.061	27	0.53	4.10	4.13	4.09	4.107	0.743	8.73	1.012
9.5	0.058	27	0.53	4.16	4.16	4.12	4.147	0.736	9.11	0.970
9	0.056	27	0.53	4.32	4.31	4.28	4.303	0.709	9.53	0.928
8	0.051	27	0.53	4.78	4.78	4.75	4.770	0.639	10.48	0.843
7	0.046	27	0.53	5.66	5.69	5.56	5.637	0.541	11.43	0.773

ตารางที่ จ-3 แสดงข้อมูลการทดสอบความเร็วเปลวไฟ เมื่อใช้เชื้อเพลิงแก๊สผสมที่มีมีเทนและ N₂ เป็นองค์ประกอบหลัก (แก๊สธรรมชาติจากแหล่งพม่า)

Indicated Myanmar NG (cm)	Myanmar NG corrected flow (10 ⁻³ m ³ /sec)	Indicated air flow (cm)	Air flow (10 ⁻³ m ³ /sec)	Time (sec)				Flame speed (m/s)	A/F (by vol.)	ϕ
				t ₁	t ₂	t ₃	t _{avg}			
11	0.068	24	0.465	4.81	4.81	4.85	4.823	0.632	6.79	1.141
11	0.068	25	0.485	4.40	4.44	4.47	4.437	0.687	7.08	1.094
11	0.068	26	0.51	4.44	4.41	4.41	4.420	0.690	7.45	1.040
10.4	0.066	26	0.51	4.44	4.43	4.47	4.447	0.686	7.77	0.998
9.5	0.061	27	0.53	5.03	5.10	5.06	5.063	0.602	8.70	0.891
9	0.058	27	0.53	5.47	5.47	5.37	5.437	0.561	9.15	0.847
8.5	0.056	27	0.53	5.62	5.69	5.84	5.717	0.534	9.52	0.814

ตารางที่ จ-4 เมตรผิดการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย carburetor หัวบ่ต่างๆ โดยใช้ลมแรงและอุณหภูมิ 91 องศาเซลเซียสเพลิงปรับ Spark
timing ที่ MBT ตามเมทริกซ์ทดสอบปฏิทิน 3-21

speed (rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 53 cc/sec)	θ_s	T _b (kg)	Ambient (°C)	T _a (°C)	T _{exhaust} (inH2O)	T _{in} (°C)	T _{out} (°C)	Cooling (°C)	corrected (g/sec)	Pb (KW)	bmp (kPa)	$\eta_{th}(\%)$	T _b (N-E)	P _{v,table}	k	α											
1500	18	198.06	197.47	199.31	198.28	20	2.85	31.3	754.7	225	0.3	78	84	89	2.68	0.21	13.8	1.061	10.8	1.69	247.0	18.66	448	0.20	9.9	2.7498	0.9288	0.9163	
1500	21	1.10	164.50	165.94	165.53	165.32	18	3.95	31.0	756.7	244	0.4	75	83	89	3.37	0.25	14.4	1.015	14.8	2.32	339.0	21.53	388	0.23	13.7	2.7033	0.9363	0.9251
1500	24	1.50	140.16	141.65	143.28	141.70	18	4.90	32.6	753.3	262	1.0	75	83	93	3.92	0.30	14.4	1.017	19.0	2.99	437.2	23.03	363	0.27	16.9	2.9595	0.9064	0.8900
1500	26	3.20	121.34	121.53	121.40	121.42	12	6.05	33.3	755.5	312	2.0	76	83	93	5.72	0.35	18.0	0.813	23.8	3.73	545.5	24.41	342	0.32	20.9	3.0780	0.8884	0.8806
1500	27	4.40	113.83	114.47	115.53	114.61	12	6.63	32.8	755.0	320	2.0	80	84	93	6.71	0.37	19.9	0.734	25.8	4.05	592.3	25.21	331	0.34	22.9	2.9929	0.9054	0.8889
1500	28	5.70	100.71	99.87	100.10	100.23	10	7.58	31.6	755.8	329	3.5	79	85	94	7.66	0.42	19.8	0.736	28.7	4.51	659.8	25.10	333	0.39	26.2	2.7970	0.9253	0.9122
1500	29.75	12.30	57.06	57.53	57.54	57.38	10	8.98	33.1	756.0	313	3.5	76	84	97	11.22	0.75	16.6	0.878	35.1	5.51	805.7	17.11	488	0.67	31.1	3.0437	0.9021	0.8849
1800	18	1.20	154.31	153.50	156.55	154.79	16	3.28	30.9	757.0	260	0.6	77	83	93	3.52	0.27	14.1	1.038	12.2	2.31	280.8	20.08	416	0.25	11.3	2.6879	0.9383	0.9275
1800	21	1.70	126.07	127.69	127.91	127.22	18	4.23	31.3	756.8	284	2.0	73	82	93	4.18	0.33	13.8	1.061	15.9	3.00	365.3	21.31	392	0.30	14.6	2.7498	0.9314	0.9194
1800	24	2.90	105.41	104.06	104.56	104.68	18	5.38	32.2	754.7	300	2.0	79	84	96	5.46	0.40	14.8	0.989	20.7	3.90	475.0	22.38	373	0.37	18.6	2.8935	0.9144	0.8994
1800	26	4.60	97.15	98.34	96.80	97.43	15	6.23	35.5	755.5	329	2.5	70	82	98	6.83	0.46	17.2	0.848	25.5	4.82	586.6	24.38	343	0.40	21.5	3.4777	0.8666	0.8432
1800	27	6.10	93.16	93.56	92.59	93.10	12	6.88	32.5	756.5	354	3.4	71	82	97	7.91	0.46	19.0	0.767	26.5	5.00	609.4	25.47	328	0.42	23.8	2.9429	0.9119	0.8965
1800	28	7.60	73.38	73.25	72.22	72.95	12	7.90	32.8	755.8	348	4.0	78	85	97	8.82	0.59	16.6	0.878	30.7	5.79	704.8	22.94	364	0.53	27.3	2.9929	0.9064	0.8900
1800	29.7	19.20	43.91	43.97	44.09	43.99	12	9.25	34.0	756.4	347	5.0	74	83	99	14.00	0.99	15.9	0.917	36.8	6.93	844.6	16.26	514	0.88	32.0	3.2006	0.8890	0.8696

ตารางที่ ๔-(ต่อ) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547cc ด้วย carburetor ที่รุ่นปัจจุบัน ๙๑ แบบเชือกเพลิง ปรับ
Spark timing ที่ MBT และรักษาห้องเผาไว้ที่ ๓-๒๑

speed (rev/min)	MAP (inHg)	Fuel consumption 55 cc/sec			θ_s	T_b (kg)	Ambient P_a (mm Hg)	T_d^o ($^{\circ}$ C)	Cooling $T_{exhaust}^o$ ($^{\circ}$ C)	T_m^o ($^{\circ}$ C)	T_o^o ($^{\circ}$ C)	P exhaust (inH2O)	P exhaust (inHg)	Air/Fuel ratio	ϕ	T_b corrected (N-m)	Pb (kW)	bsfc (g/KWh)	η_{in} (%)	$P_{v,table}$	K	α							
		t_1	t_2	t_3																									
2100	18	1.65	128.34	129.09	130.03	129.15	20	3.43	31.5	756.8	288	0.3	75	83	97	4.12	0.32	13.8	1.062	13.0	2.85	297.4	20.48	408	0.30	11.9	2.7812	0.9282	0.9156
2100	21	2.30	107.06	106.41	106.82	106.76	20	4.43	31.4	756.8	301	0.8	68	82	97	4.87	0.39	13.4	1.088	16.7	3.67	383.4	21.86	382	0.36	15.3	2.7654	0.9298	0.9175
2100	24	3.80	93.63	93.22	93.65	93.50	18	5.40	36.2	755.4	340	1.0	72	83	100	6.20	0.48	15.0	0.974	22.4	4.94	515.5	23.72	352	0.41	18.7	3.6139	0.8568	0.8318
2100	26	7.30	87.28	87.65	87.53	87.49	18	6.50	35.0	755.5	358	2.0	71	82	100	8.62	0.51	19.5	0.749	26.4	5.81	606.1	26.61	314	0.44	22.5	3.3831	0.8736	0.8515
2100	27	10.20	70.19	69.03	70.87	70.03	14	7.60	33.0	756.6	380	2.5	67	82	101	10.22	0.61	18.5	0.789	29.6	6.51	679.9	24.73	338	0.55	26.3	3.0267	0.9043	0.8876
2100	28	11.65	59.00	59.16	59.59	59.25	12	8.50	35.0	755.8	383	2.5	80	85	98	10.89	0.75	16.7	0.876	34.5	7.59	792.3	23.56	354	0.65	29.4	3.3831	0.8740	0.8519
2100	29.65	23.40	38.43	38.56	38.81	38.60	12	10.10	34.0	756.4	367	5.5	79	85	101	15.45	1.13	15.4	0.947	40.2	8.83	922.2	18.18	460	1.00	34.9	3.2006	0.8890	0.8696
2400	18	1.95	113.94	113.31	113.50	113.58	21	3.53	31.5	756.8	297	0.2	79	84	99	4.48	0.37	13.1	1.110	13.3	3.35	306.1	21.18	394	0.34	12.2	2.7812	0.9282	0.9156
2400	21	3.10	94.84	94.41	95.31	94.85	20	4.43	32.0	756.8	329	0.9	77	84	100	5.64	0.44	13.8	1.055	16.9	4.25	388.2	22.24	376	0.41	15.3	2.8610	0.9202	0.9062
2400	24	5.20	85.97	86.00	85.84	85.94	18	5.63	34.0	753.3	366	1.0	82	86	94	7.28	0.51	16.2	0.902	22.5	5.65	516.6	25.80	324	0.45	19.5	3.2006	0.8853	0.8653
2400	26	10.10	70.06	70.78	69.88	70.24	18	6.75	34.7	755.5	378	1.4	76	84	101	10.14	0.63	18.4	0.793	27.3	6.85	625.8	25.33	330	0.55	23.3	3.3225	0.8779	0.8565
2400	27	13.20	56.34	56.90	56.65	56.72	14	7.73	34.5	754.5	391	2.0	79	84	106	11.60	0.78	17.0	0.860	31.1	7.83	715.0	23.39	357	0.68	26.7	3.2908	0.8795	0.8584
2400	28	15.10	47.71	47.69	47.72	47.71	12	8.80	35.3	755.9	400	2.0	73	83	104	12.39	0.93	15.3	0.956	35.9	9.03	824.9	22.47	372	0.81	30.4	3.4396	0.8698	0.8471
2400	29.75	25.30	37.47	37.78	37.68	37.78	12	10.60	35.8	755.7	421	5.5	78	84	107	16.02	1.19	15.6	0.936	43.7	10.99	1003.6	21.41	390	1.03	36.7	3.5355	0.8627	0.8386

ตารางที่ ๔ (ต่อก) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547cc ด้วย carburetor หัวฉีด สำหรับ MBT และการจุดระเบิดสอดคล้องกับที่ ๓-๒๑
Spark timing ที่ MBT เมล็ดเชื้อเพลิง ปริมาณแก๊สในกระบอกเท่านั้น ๙๑ เท่านี้เป็นเพียง ปริมาณแก๊สในกระบอกเท่านั้น ๙๑

Spark timing ที่ MBT เมล็ดเชื้อเพลิง ปริมาณแก๊สในกระบอกเท่านั้น ๙๑

speed(rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 53 cc(sec)				Ambient		Cooling		Exhaust (inH2O)		m _a (g/sec)	Air/Fuel ratio	T _b _{corrected} (N·m)	Pb (kW)	bmed (kPa)	L ₁ (%)	bsfc (g/kWh-h)	P _{v,abs} (N-m)	T _b (N-m)	K	α							
		t ₁	t ₂	t ₃	t _{avg}	T _b (kg)	T _{d_b} (°C)	P _a (mmHg)	T _{d_a} (°C)	T _m (°C)	T _{out} (°C)																		
2700	18	2.60	98.55	99.28	99.57	99.13	21	3.50	32.9	756.8	329	0.8	75	82	101	5.16	0.43	13.2	1.104	13.6	3.85	312.4	20.72	403	0.39	12.1	3.0098	0.9060	0.8896
2700	21	4.20	82.47	83.00	82.93	83.31	20	4.60	33.2	756.9	364	1.5	77	84	103	6.55	0.52	14.0	1.039	18.0	5.09	413.0	22.80	366	0.47	15.9	3.0608	0.9017	0.8844
2700	24	6.50	75.50	75.94	75.22	75.55	20	5.58	36.2	756.4	383	1.2	70	82	105	8.11	0.60	15.8	0.921	23.2	6.56	532.7	25.46	328	0.51	19.3	3.6139	0.8568	0.8318
2700	26	12.30	58.69	58.69	58.53	58.53	16	7.00	35.4	756.0	396	1.7	78	84	107	11.18	0.76	16.9	0.863	28.6	8.09	657.3	24.68	338	0.66	24.2	3.4586	0.8686	0.8456
2700	27	15.20	49.07	49.88	49.90	49.62	14	7.73	35.3	754.5	414	0.8	77	83	107	12.43	0.90	15.9	0.916	31.6	8.94	726.3	23.10	362	0.78	26.7	3.4396	0.8681	0.8450
2700	28	19.40	39.09	39.31	39.16	39.19	14	8.85	35.5	755.9	412	1.5	73	83	106	14.04	1.14	14.2	1.027	36.3	10.25	832.8	20.89	400	0.99	30.6	3.4777	0.8671	0.8438
2700	29.65	27.20	34.58	35.15	35.00	34.91	12	10.63	35.6	755.5	440	4.0	79	84	110	16.62	1.28	15.0	0.974	43.7	12.35	1002.9	22.37	373	1.11	36.8	3.4969	0.8652	0.8416
3300	21	5.80	74.85	74.78	74.80	74.78	24	4.40	34.5	756.9	393	3.0	76	83	108	7.69	0.59	14.9	0.982	17.7	6.10	405.4	24.15	346	0.52	15.2	3.2908	0.8824	0.8618
3300	24	8.10	64.75	64.78	64.72	64.75	20	5.40	36.8	755.5	420	0.1	77	84	111	9.05	0.70	15.1	0.964	22.7	7.85	521.3	25.86	323	0.60	18.7	3.7344	0.8489	0.8224
3300	26	14.10	48.16	48.84	48.31	48.44	15	6.88	36.3	756.0	438	2.5	77	84	107	11.95	0.93	15.0	0.976	28.6	9.89	657.4	24.60	339	0.80	23.8	3.6338	0.8562	0.8310
3300	27	20.10	39.37	39.37	39.97	39.57	15	7.83	36.3	757.0	432	4.2	78	84	111	14.27	1.14	14.6	1.001	32.5	11.24	746.9	22.87	365	0.98	27.1	3.6338	0.8574	0.8324
3300	28	28.60	28.87	29.03	29.00	28.97	18	8.85	35.4	756.2	420	6.0	75	83	111	17.04	1.54	12.8	1.144	36.2	12.50	830.8	18.87	443	1.34	30.6	3.4586	0.8688	0.8458
3300	29.25	37.50	25.47	25.66	25.65	25.59	16	10.40	36.6	755.0	446	6.0	81	85	115	19.48	1.78	12.9	1.133	43.6	15.07	1001.1	19.68	424	1.51	36.0	3.6938	0.8510	0.8249
3900	24	11.70	52.13	52.39	52.28	52.27	20	5.30	37.2	755.5	470	3.8	77	84	112	10.87	0.88	14.7	0.994	22.5	9.17	515.6	24.25	344	0.74	18.3	3.8166	0.8436	0.8162
3900	26	19.00	39.94	40.28	40.09	40.10	17	6.65	36.8	756.0	461	3.5	79	85	107	13.86	1.14	14.4	1.016	27.9	11.41	641.5	23.31	358	0.96	23.0	3.7344	0.8495	0.8231
3900	27	27.80	31.43	31.18	31.28	31.30	17	7.53	36.3	757.0	442	5.5	77	84	115	16.78	1.44	13.6	1.076	31.3	12.78	718.3	20.56	406	1.24	26.0	3.6338	0.8574	0.8324
3900	28	39.50	25.43	25.52	25.62	25.65	18	8.60	36.3	756.5	440	7.0	79	85	116	20.00	1.77	13.2	1.107	35.8	14.60	821.0	19.15	436	1.52	29.7	3.6338	0.8568	0.8317
3900	29.2	52.00	21.21	21.40	21.31	21.18	16	10.10	36.8	755.0	456	9.0	75	85	116	22.93	2.14	12.6	1.156	42.5	17.36	975.9	18.81	444	1.82	34.9	3.7344	0.8483	0.8218

ตารางที่ จ-4 (ต่อก) เสด็จผลการทดสอบเบร์ยงบันธ์ Daihatsu รุ่น AB 547cc ด้วย carburetor หัวฉีดต่าง ๆ โดยใช้น้ำมันแก๊สoline ขนาด 91 เป็นเครื่องเพลิง ปรับ
Spark timing ที่ MBT เมทริกซ์ทดสอบบัญชี 3-21

speed (rev/min)	MAP (inHg)	Fuel consumption 53 cc/sec)			θ_s	T_b (kg)	T_d^e ($^{\circ}$ C)	Ambient	T_d^a ($^{\circ}$ C)	T_d^m ($^{\circ}$ C)	T_d^o ($^{\circ}$ C)	T_d^i ($^{\circ}$ C)	Cooling	$T_{exhaust}$ ($^{\circ}$ C)	$P_{exhaust}$ (inHg)	P _b (mm H ₂ O)	Airfuel ratio	ϕ	P _b (kW)	P _{corrected} (N·m)	bsfc (g/KW·h)	η_i (%)	\bar{m}_f (g/sec)	P_{valve}	k	α			
		t_1	t_2	t_3																									
1500	18	0.50	195.00	195.97	194.00	194.99	16	2.33	30.8	758.0	230	0.3	77	80	83	2.27	0.21	11.4	1.276	8.7	1.36	198.7	14.96	558	0.20	8.1	2.6726	0.9412	0.9310
1500	21	0.90	160.97	159.43	162.00	160.80	14	3.65	31.4	758.0	267	0.9	74	78	86	3.04	0.26	12.6	1.154	13.7	2.16	315.3	19.37	431	0.24	12.6	2.7654	0.9313	0.9193
1500	24	1.80	126.75	127.97	126.81	127.18	12	5.13	32.6	757.8	297	1.6	72	77	87	4.30	0.33	14.1	1.034	19.8	3.11	454.4	21.62	386	0.30	17.7	2.9595	0.9119	0.8965
1500	26	3.40	122.22	122.25	122.50	122.32	14	5.85	32.4	757.5	288	1.7	78	83	93	5.91	0.34	18.7	0.782	21.7	3.41	498.5	23.56	354	0.32	20.2	2.9429	0.9420	0.9319
1500	27	4.40	125.85	125.63	125.16	125.55	14	6.00	32.2	757.6	290	2.1	78	82	94	6.72	0.34	21.8	0.670	23.0	3.61	527.5	24.93	335	0.31	20.7	2.8935	0.9175	0.9031
1500	28	6.60	102.03	102.32	102.22	102.19	10	7.35	32.2	757.8	321	2.6	78	84	93	8.23	0.41	21.7	0.672	28.1	4.42	645.6	24.85	336	0.38	25.4	2.8935	0.9182	0.9039
1500	29.8	12.80	61.07	61.15	61.10	61.0	10	8.85	32.2	757.8	303	2.5	75	80	89	11.46	0.69	18.1	0.807	33.9	5.32	777.4	17.89	467	0.63	30.6	2.8935	0.9182	0.9039
1800	18	1.20	151.22	152.10	152.03	18	2.45	32.4	756.5	275	0.5	73	77	84	3.51	0.28	13.8	1.059	9.4	1.78	216.6	14.81	564	0.25	8.5	2.9429	0.9133	0.8982	
1800	21	1.80	124.72	125.50	124.00	124.74	16	3.85	33.9	756.4	292	1.9	69	73	89	4.29	0.35	13.8	1.056	15.3	2.88	350.8	19.18	435	0.31	13.3	3.1829	0.8906	0.8714
1800	24	2.80	103.44	103.44	104.00	103.63	16	5.18	33.6	756.5	313	2.4	72	76	90	5.35	0.42	14.3	1.019	20.4	3.85	469.1	21.42	390	0.37	17.9	3.1301	0.8951	0.8788
1800	26	5.30	104.23	103.66	103.69	103.86	16	5.90	33.6	756.4	337	3.1	73	78	92	7.36	0.42	19.8	0.739	23.3	4.39	534.4	24.45	342	0.37	20.4	3.1301	0.8950	0.8766
1800	27	7.20	92.72	93.81	93.43	93.75	16	6.73	34.8	756.4	353	3.0	71	77	95	8.56	0.47	20.7	0.706	27.2	5.12	624.3	25.19	332	0.41	23.3	3.3459	0.8775	0.8560
1800	28	8.30	76.72	76.46	76.88	14	7.93	34.8	756.4	360	3.8	73	79	96	9.19	0.58	18.2	0.802	32.0	6.04	735.6	24.37	343	0.50	27.4	3.3459	0.8775	0.8560	
1800	29.7	19.20	50.00	50.66	50.25	14	9.13	36.1	756.2	359	3.8	70	76	96	13.95	0.90	18.1	0.806	37.8	7.13	868.7	18.46	452	0.77	31.6	3.5942	0.8591	0.8345	

ตารางที่ 4-4 (ต่อ) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547cc ด้วย carburetor หัววิบากต่างๆ โดยที่น้ำมันแก๊สโซลินออกเทน 91 เป็นเชื้อเพลิง ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ในการทดสอบคือ 3.21

Spark timing ที่ MBT เมทริกซ์ทดสอบ หน้าที่ 3-21

speed (rev/min)	MAP (inHg)	Fuel consumption 53 cc/sec)			Ambient			Cooling			Airfuel ratio	ϕ	Pb (kW)	bmep (kPa)	η_{in} (%)	bsfc (g/KW-h)	mf (g/sec)	P _{v,late}	k	α									
		t ₁	t ₂	t ₃	T _b (kg)	T _a (°C)	T _d (°C)	T _{exhaust} (°C)	T _{out} (°C)	T _{in} (°C)																			
2100	18	1.40	129.21	129.56	130.65	129.81	20	2.63	33.6	756.0	285	0.5	68	72	89	3.78	0.33	12.7	1.151	10.4	2.28	238.4	15.90	525	0.30	9.1	3.1301	0.8945	0.8761
2100	21	2.40	107.28	107.97	105.94	107.06	18	3.95	33.9	756.4	317	0.8	71	75	92	4.95	0.41	13.7	1.066	15.7	3.45	359.9	19.71	424	0.36	13.7	3.1829	0.8906	0.8714
2100	24	4.40	97.18	97.28	97.98	97.48	18	5.18	35.7	753.0	345	0.9	71	76	96	6.68	0.46	16.8	0.867	21.4	4.71	491.7	23.70	352	0.40	17.9	3.5162	0.8608	0.8365
2100	26	8.20	89.90	90.94	91.53	90.79	18	6.00	35.5	756.4	361	1.2	72	76	96	9.12	0.49	21.4	0.682	24.6	5.40	564.1	25.52	327	0.43	20.7	3.4777	0.8676	0.8445
2100	27	10.60	73.10	74.63	74.57	74.10	16	7.23	35.7	756.4	384	1.8	73	79	99	10.37	0.60	19.9	0.735	29.7	6.54	682.4	25.12	333	0.52	25.0	3.5162	0.8649	0.8412
2100	28	12.20	63.25	62.75	63.72	63.24	14	8.30	37.0	756.4	387	2.5	72	79	100	11.10	0.72	18.1	0.804	35.0	7.69	803.2	24.72	338	0.61	28.7	3.7753	0.8473	0.8206
2100	29.7	24.50	41.25	41.44	41.37	41.73	14	9.73	36.7	756.4	372	4.4	68	74	99	15.74	1.10	16.8	0.867	40.8	8.97	936.4	18.94	441	0.94	33.6	3.7344	0.8511	0.8250
2400	18	2.20	110.28	110.16	110.00	110.15	18	2.73	34.4	756.6	322	0.4	74	77	93	4.73	0.40	13.5	1.083	10.9	2.75	251.1	16.04	521	0.35	9.4	3.2726	0.8835	0.8631
2400	21	3.20	92.40	91.59	92.15	92.05	16	4.23	35.0	756.6	348	0.7	70	74	96	5.70	0.48	13.6	1.076	17.1	4.31	393.7	20.81	401	0.42	14.6	3.3831	0.8749	0.8530
2400	24	6.20	82.53	82.78	82.69	82.67	16	5.40	35.8	756.6	377	1.1	73	77	98	7.93	0.54	16.9	0.862	22.2	5.59	510.5	23.93	349	0.47	18.7	3.5355	0.8637	0.8399
2400	26	11.20	69.66	69.97	69.25	69.63	14	6.73	37.5	756.5	404	0.8	71	76	102	10.63	0.66	19.1	0.763	28.6	7.19	657.3	25.26	331	0.56	23.3	3.8792	0.8408	0.8130
2400	27	14.00	55.50	56.00	55.47	55.66	12	7.68	36.4	756.5	408	2.0	73	79	101	11.91	0.81	17.1	0.852	32.0	8.04	734.6	22.96	364	0.70	26.6	3.6537	0.8554	0.8301
2400	28	16.00	42.65	42.72	42.78	42.72	12	8.83	36.6	756.5	409	3.0	71	76	101	12.72	1.06	14.0	1.039	36.9	9.28	847.8	20.27	412	0.91	30.5	3.6398	0.8527	0.8270
2400	29.6	24.80	38.78	38.66	38.54	38.66	12	10.68	37.0	756.5	438	2.5	73	80	103	15.83	1.18	15.8	0.923	45.0	11.31	1033.3	22.22	376	1.00	36.9	3.7753	0.8474	0.8207

ตารางที่ ๔-๔ (ต่อ) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย carburetor หัวฉีดแบบปรับเร็ว ไบค์เนติกชุดสองชั้น ๙๑ บีบเน็ติกเพลิง บีบวู๊ด

Spark timing ที่ MBT เมทริกชุดสองชั้น ๓-๒๑

speed (rev/min)	MAP (inHg)	Fuel consumption 53 cc/sec				θ_s	T_b (kg)	Ambient T_a (°C)	$T_{exhaust}$ (°C)	$T_{exhaust}$ (°C)	T_a (°C)	T_m (°C)	T_o (°C)	T_b corrected (Z-m)	ϕ	Air/Fuel ratio	Pb (kW)	bsfc (g/KWh)	η_{th} (%)	$P_v,table$	T_D (Z-m)	κ	α						
		t_1	t_2	t_3	t_{avg}																								
2700	18	2.60	98.55	99.28	99.57	99.13	21	3.50	32.9	756.8	329	0.8	75	82	101	5.16	0.43	13.2	1.104	13.6	3.85	312.4	20.72	403	0.39	12.1	3.0098	0.9060	0.8896
2700	21	4.20	82.47	83.00	83.31	82.93	20	4.60	33.2	756.9	364	1.5	77	84	103	6.55	0.52	14.0	1.039	18.0	5.09	413.0	22.80	366	0.47	15.9	3.0608	0.9017	0.8844
2700	24	6.50	75.50	75.94	75.22	75.55	20	5.58	36.2	755.4	383	1.2	70	82	105	8.11	0.60	15.8	0.921	23.2	6.56	532.7	25.46	328	0.51	19.3	3.6139	0.8568	0.8318
2700	26	12.30	58.69	58.69	58.22	58.53	16	7.00	35.4	756.0	396	1.7	78	84	107	11.18	0.76	16.9	0.863	28.6	8.09	657.3	24.68	338	0.66	24.2	3.4586	0.8686	0.8456
2700	27	15.20	49.07	49.88	49.90	49.62	14	7.73	35.3	754.5	414	0.8	77	83	107	12.43	0.90	15.9	0.916	31.6	8.94	726.3	23.10	362	0.78	26.7	3.4396	0.8681	0.8450
2700	28	19.40	39.09	39.31	39.19	39.19	14	8.85	35.5	755.9	412	1.5	73	83	106	14.04	1.14	14.2	1.027	36.3	10.25	832.8	20.89	400	0.99	30.6	3.4777	0.8671	0.8438
2700	29.65	27.20	34.58	35.15	35.00	34.91	12	10.63	35.6	756.5	440	4.0	79	84	110	16.62	1.28	15.0	0.974	43.7	12.35	1002.9	22.37	373	1.11	36.8	3.4969	0.8652	0.8416
3300	21	5.80	74.85	74.78	74.78	74.80	24	4.40	34.5	756.9	393	3.0	76	83	108	7.69	0.59	14.9	0.982	17.7	6.10	405.4	24.15	346	0.52	15.2	3.2908	0.8824	0.8618
3300	24	8.10	64.75	64.78	64.72	64.75	20	5.40	36.8	755.5	420	0.1	77	84	111	9.05	0.70	15.1	0.964	22.7	7.85	521.3	25.86	323	0.60	18.7	3.7344	0.8489	0.8224
3300	26	14.10	48.16	48.84	48.31	48.44	15	6.88	36.3	756.0	438	2.5	77	84	107	11.95	0.93	15.0	0.976	28.6	9.89	657.4	24.60	339	0.80	23.8	3.6338	0.8562	0.8310
3300	27	20.10	39.37	39.37	39.97	39.57	15	7.83	36.3	757.0	432	4.2	78	84	111	14.27	1.14	14.6	1.001	32.5	11.24	746.9	22.87	365	0.98	27.1	3.6338	0.8574	0.8324
3300	28	28.60	28.87	29.03	29.00	28.97	18	8.85	35.4	756.2	420	6.0	75	83	111	17.04	1.54	12.8	1.144	36.2	12.50	830.8	18.87	443	1.34	30.6	3.4586	0.8688	0.8458
3300	29.25	37.50	25.47	25.66	25.65	25.59	16	10.40	36.6	755.0	446	6.0	81	85	115	19.48	1.78	12.9	1.133	43.6	15.07	1001.1	19.68	424	1.51	36.0	3.6938	0.8510	0.8249
3900	24	11.70	52.13	52.39	52.28	52.27	20	5.30	37.2	755.5	470	3.8	77	84	112	10.87	0.88	14.7	0.994	22.5	9.17	515.6	24.25	344	0.74	18.3	3.8166	0.8436	0.8162
3900	26	19.00	39.94	40.28	40.09	40.10	17	6.65	36.8	756.0	461	3.5	79	85	107	13.86	1.14	14.4	1.016	27.9	11.41	641.5	23.31	358	0.96	23.0	3.7344	0.8495	0.8231
3900	27	27.80	31.43	31.18	31.28	31.30	17	7.53	36.3	757.0	442	5.5	77	84	115	16.78	1.44	13.6	1.076	31.3	12.78	718.3	20.56	406	1.24	26.0	3.6338	0.8574	0.8324
3900	28	39.50	25.43	25.50	25.62	25.52	18	8.60	36.3	756.5	440	7.0	79	85	116	20.00	1.77	13.2	1.107	35.8	14.60	821.0	19.15	436	1.52	29.7	3.6338	0.8568	0.8317
3900	29.2	52.00	21.21	21.31	21.40	21.31	16	10.10	36.8	755.0	456	9.0	75	85	116	22.93	2.14	12.6	1.156	42.5	17.36	975.9	18.81	444	1.82	34.9	3.7344	0.8493	0.8218

ຕາງານທີ່ ຈ-5 ແສດ ຜັດກາຮາຫດສອບເຄື່ອງຍິນດໍ Daihatsu ຖຸ້ນ AB 547CC ຕ້ວຍ gas mixer ຫົດສາມຄອບກັບ carburetor ທີ່ກອບຕ່າງ ພຶດໃຫ້ເຊື້ອພົມແກ້ສັຜສະໜີມ
ໄປໜ່າຍແລະ CO₂ ເປັນອົງຄໍ ກະບອນບໍລິກ (ແກ້ສົກຮອນຫຼາຍຕິຈາກອ່າງໄກຍ) ປັບ Spark timing ທີ່ MBT ແລ້ວອົກຫຼາດສອບງຽດທີ່ 3-22

speed(rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			Ambient T _b (kg)	T _b (°C)	T _a (°C)	T _b (mm Hg)	T _a (°C)	T _b (°C)	T _a (°C)	P _b (inH2O)	P _a (inH2O)	P _b (KPa)	P _a (KPa)	Air/fuel ratio	m _f (g/sec)	T _b corrected (Z-m)	T _b corrected (Z-m)	gas density(kg/m ³)	bsfc(g/KW-h)	gas density(kg/m ³)	T _b (Z-m)	P _{v,table}	k	α						
		t ₁	t ₂	t ₃																												
1500	24	1.80	73.81	73.84	22	2.58	30.2	757.8	220	0.8	73	76	87	27.6	-0.3	4.31	0.37	12.4	0.932	9.6	1.50	219.3	12.14	887	0.910	0.35	8.9	2.5825	0.9439	0.9341		
1500	25	2.30	65.87	65.81	65.93	65.87	18	3.13	30.2	757.8	239	0.9	79	82	86	27.4	-0.3	4.87	0.41	12.5	0.925	11.6	1.82	266.0	13.13	820	0.910	0.39	10.8	2.5825	0.9439	0.9341
1500	26	3.00	57.00	57.07	56.98	57.02	14	4.03	30.6	757.9	250	1.2	80	83	86	26.6	-0.3	5.56	0.48	12.3	0.939	15.1	2.36	345.7	14.61	737	0.913	0.45	13.9	2.6423	0.9367	0.9256
1500	27	3.90	49.06	49.09	49.13	49.09	14	5.03	31.6	757.8	273	1.9	79	83	87	26.3	-0.3	6.33	0.57	12.0	0.959	19.2	3.02	441.6	15.75	684	0.914	0.53	17.4	2.7970	0.9186	0.9044
1500	28	4.90	41.94	41.97	42.00	41.97	14	6.10	31.4	757.7	287	2.3	82	83	97	26.2	-0.4	7.10	0.67	11.5	1.000	23.2	3.65	533.2	16.31	660	0.914	0.62	21.1	2.7654	0.9220	0.9084
1500	29.3	9.40	32.94	32.91	33.03	32.96	14	7.05	30.0	757.7	302	1.7	82	89	90	26.3	-0.5	9.86	0.83	12.6	0.917	26.0	4.08	596.5	14.74	730	0.913	0.78	24.4	2.5531	0.9477	0.9385
1800	24	2.70	56.50	56.56	56.52	56.52	22	2.98	29.8	759.5	262	1.3	76	79	90	26.2	-0.3	5.29	0.48	11.5	0.998	10.9	2.05	250.3	12.80	841	0.914	0.46	10.3	2.5239	0.9534	0.9452
1800	25	3.50	51.88	51.82	51.81	51.84	20	3.58	29.6	759.5	270	1.4	75	79	92	25.6	-0.3	6.02	0.52	12.0	0.957	13.0	2.46	299.3	14.06	766	0.916	0.50	12.4	2.4951	0.9572	0.9498
1800	26	4.60	46.27	46.25	46.28	46.27	16	4.38	29.1	759.5	292	1.6	75	79	93	25	-0.4	6.91	0.58	12.3	0.937	15.8	2.97	361.8	15.30	704	0.918	0.56	15.1	2.4242	0.9670	0.9612
1800	27	5.80	39.37	39.38	39.40	39.38	14	5.43	30.3	759.5	322	1.9	74	79	93	24.4	-0.4	7.74	0.70	11.7	0.984	20.1	3.79	461.6	16.18	665	0.919	0.66	18.8	2.5974	0.9439	0.9341
1800	28	7.00	33.75	33.75	33.78	33.76	14	6.43	29.9	759.5	338	2.1	76	81	90	24.2	-0.5	8.51	0.81	11.0	1.045	23.6	4.44	541.4	16.39	657	0.920	0.77	22.2	2.5385	0.9515	0.9430
1800	29	9.40	28.21	28.25	28.23	28.21	14	7.10	29.8	759.5	345	2.5	70	76	81	24.7	-0.5	9.86	0.97	10.7	1.076	26.0	4.90	596.4	15.16	710	0.918	0.92	24.6	2.5239	0.9534	0.9452
2100	24	4.00	47.28	47.25	47.22	47.25	24	3.28	32.2	757.7	285	0.6	75	79	95	26.7	-0.4	6.41	0.60	11.7	0.983	12.7	2.80	292.0	13.89	775	0.912	0.55	11.3	2.8935	0.9081	0.8920
2100	25	5.40	42.03	41.97	41.94	41.98	20	4.00	33.0	757.7	306	0.8	75	79	97	27.8	-0.4	7.43	0.69	12.1	0.950	15.8	3.47	362.5	15.15	711	0.909	0.61	13.8	3.0267	0.8947	0.8763
2100	26	7.20	36.66	36.69	36.68	36.68	18	4.93	33.6	757.7	328	1.0	74	80	99	29.6	-0.4	8.58	0.79	12.3	0.937	19.7	4.34	452.7	16.45	654	0.903	0.70	17.0	3.1301	0.8849	0.8648
2100	27	9.20	31.38	31.40	31.47	31.42	14	6.03	33.7	757.7	363	1.2	74	80	100	30	-0.5	9.69	0.92	11.9	0.966	24.2	5.32	555.1	17.27	623	0.902	0.81	20.9	3.1829	0.8830	0.8625
2100	28	10.60	27.32	27.35	27.34	27.34	14	6.78	33.3	757.7	371	1.6	77	83	99	29.8	-0.6	10.41	1.05	11.1	1.034	26.9	5.92	618.5	16.86	639	0.902	0.93	23.4	3.0780	0.8898	0.8705
2100	28.7	12.00	24.53	24.53	24.56	24.54	14	7.35	33.0	757.7	375	1.6	76	81	93	29.6	-0.7	11.08	1.16	10.6	1.083	29.0	6.38	666.0	16.38	657	0.903	1.04	25.4	3.0267	0.8947	0.8763

ตารางที่ จ-5 (ต่อ)

ทดสอบการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดสองครึ่งกับ carburetor ที่รอบต่าง ๆ โดยใช้เพลิงแก๊สธรรมชาติและ CO_2 ในการปรับอากาศ (แก๊สธรรมชาติจากไทร) บันทึกเวลา MBT และรัฐชุดspark timing ที่ MBT เมื่อเทียบกับค่าปกติ 3-22

speed (rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1# (sec)			Ambient			Gas cond.			ϕ	tb corrected (N-m)	Pb (kW)	η_{in} (%)	gas density(kg/m ³)	DSC (g/KW-h)	P _{v,table}	k	α													
		t ₁	t ₂	t ₃	T _b (kg)	T _a (°C)	T _b (°C)	T _m (°C)	T _{exhaust} (°C)	T _{exhaust} (inH2O)																						
2400	24	5.40	39.84	39.84	20	3.43	30.6	760.0	347.0	5.7	79	99	-0.4	7.46	0.70	11.3	1.024	12.8	293.4	13.58	786	0.927	0.66	11.9	2.6423	0.9390	0.9283					
2400	25	7.40	35.56	35.56	35.63	18	4.30	30.6	760.0	363.0	9.7	81	100	-24.5	-0.5	8.74	0.79	11.8	0.981	16.0	4.03	367.8	15.18	703	0.928	0.74	14.9	2.6423	0.9390	0.9283		
2400	26	9.60	30.97	30.97	31.00	30.98	16	5.15	30.6	760.0	395.0	1.2	79	83	101	24.1	-0.6	9.95	0.90	11.7	0.991	19.2	4.82	440.5	15.81	675	0.929	0.85	17.8	2.6423	0.9390	0.9283
2400	27	11.60	26.50	26.50	26.53	26.51	16	6.00	31.0	760.0	405.0	1.5	76	81	100	23.6	-0.6	10.93	1.07	11.0	1.056	22.6	5.67	518.0	15.76	677	0.931	0.99	20.7	2.7033	0.9317	0.9197
2400	28	14.20	22.78	22.78	22.72	22.76	16	6.80	30.8	760.0	414.0	7.7	75	80	95	23.8	-0.8	12.10	1.24	10.5	1.110	25.4	6.40	584.3	15.34	696	0.930	1.16	23.5	2.6726	0.9353	0.9240
2400	28.3	14.70	22.25	22.25	22.25	22.25	16	6.93	30.1	760.2	417.0	1.5	79	83	86	24.8	-0.8	12.33	1.24	10.5	1.110	25.5	6.41	585.9	15.30	698	0.926	1.18	24.0	2.5974	0.9482	0.9392
2700	24	6.20	35.85	35.85	35.88	35.86	22	3.63	32.3	758.0	346.0	1.2	74	78	102	27.7	-0.5	7.98	0.79	11.1	1.037	14.1	3.99	323.7	15.06	715	0.909	0.72	12.6	2.9099	0.9067	0.8904
2700	25	8.00	32.28	32.28	32.25	32.27	20	4.30	32.8	758.1	365.0	1.3	79	83	104	26.9	-0.5	9.05	0.89	11.3	1.018	16.9	4.77	387.7	16.04	671	0.911	0.80	14.9	2.9929	0.8984	0.8806
2700	26	10.40	28.88	28.88	28.87	28.88	18	5.13	33.5	758.1	386.0	1.6	76	81	106	25.4	-0.6	10.31	1.01	11.5	1.003	20.5	5.78	469.7	17.08	630	0.916	0.90	17.7	3.1126	0.8869	0.8671
2700	27	13.80	24.16	24.16	24.18	24.17	16	6.18	32.7	758.2	407.0	1.9	77	82	104	24.7	-0.7	11.89	1.19	11.1	1.042	24.2	6.85	555.9	17.14	628	0.918	1.08	21.4	2.9762	0.9002	0.8827
2700	28	17.20	20.66	20.66	20.66	20.66	16	6.98	32.7	758.2	404.0	2.5	79	83	93	26	-0.8	13.28	1.39	10.6	1.086	27.3	7.73	627.9	16.62	648	0.913	1.25	24.1	2.9762	0.9002	0.8827
3000	24	6.80	32.16	32.13	32.15	32.15	22	3.63	31.3	759.6	365.0	2.1	79	82	106	24.8	-0.5	8.37	0.87	10.4	1.113	13.8	4.32	315.7	14.80	728	0.918	0.81	12.6	2.7498	0.9259	0.9129
3000	25	8.60	29.35	29.35	29.38	29.36	20	4.28	31.5	759.6	388.0	2.1	80	84	108	23.9	-0.6	9.41	0.96	10.6	1.087	16.3	5.12	374.0	15.90	677	0.920	0.89	14.8	2.7812	0.9223	0.9087
3000	26	11.80	25.41	25.40	25.40	25.40	20	5.35	32.6	759.7	418.0	2.6	80	85	110	22.8	-0.7	11.00	1.14	10.7	1.078	20.9	6.56	479.2	17.20	626	0.924	1.03	18.5	2.9595	0.9035	0.8866
3000	27	15.60	21.78	21.84	21.80	18	6.23	32.3	759.7	434.0	3.1	80	85	107	22.2	-0.8	12.65	1.32	10.5	1.094	24.1	7.58	554.2	17.14	628	0.925	1.20	21.5	2.9099	0.9085	0.8925	
3000	27.7	18.60	19.31	19.31	19.31	18	6.80	32.3	759.7	426.0	4.0	78	82	97	23.1	-0.9	13.81	1.49	10.2	1.128	26.3	8.26	603.6	16.62	648	0.922	1.35	23.5	2.7033	0.9102	0.8945	

ຕາງ່າທີ ຈ-5 (ຕົກ) ແສດຜູລກາວຫຼາດສອບເຄື່ອງຍິນຕີ Daihatsu ຢຸນ AB 547CC ດ້ວຍ gas mixer ຂັດສວມຂາຍບັນ carburetor ທີ່ກຳປົກຕ່າງ ພ ໂດຍເຕື່ອເຄື່ອງເລີໃນເກົ່າສັແສນທີ່
ມີນາທຳແນະເຮັດ CO₂ ເປົນອາກປະກາບແລ້ວ (ເນື້ອສຽງຮູນທີ່ຈາກອ່າງໄຫຍ້) ປັບ Spark timing ທີ່ MBT ໂມວິກັດດອຍບູນກັບທີ່ 3-22

speed(rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			Ambient			Gas cond.			Air/fuel ratio	Pb (kW)	Tb Durecied (N-m)	gas density(kgm ⁻³)	mf(g/sec)	Tb (N-m)	P _{v,late}	k	α															
		t ₁	t ₂	t ₃	T _b (kg)	T _{dp} (°C)	T _b (°C)	T _{in} (°C)	T _{out} (°C)	T _g (°C)																								
3300	24	8.00	29.60	29.59	29.60	26	3.70	32.0	759.8	368	1.7	80	84	109	23.4	-0.5	9.06	0.97	10.3	1.121	14.2	4.92	326.9	15.24	706	0.922	0.88	12.8	2.8610	0.9138	0.8987			
3300	25	9.80	26.63	26.63	26.64	24	4.38	31.3	759.8	389	1.9	80	83	109	21.9	-0.6	10.04	1.06	10.2	1.130	16.6	5.73	380.9	16.12	668	0.927	0.99	15.1	2.7498	0.9261	0.9131			
3300	26	13.20	23.40	23.41	23.41	20	5.30	32.5	759.8	425	2.3	79	83	112	20	-0.7	11.63	1.25	10.3	1.117	20.6	7.13	473.6	17.11	629	0.932	1.13	18.3	2.9429	0.9052	0.8887			
3300	27	17.50	20.06	20.06	20.06	20	6.23	31.8	759.8	442	2.2	80	85	109	19.1	-0.8	13.41	1.44	10.2	1.134	23.9	8.25	547.9	17.14	628	0.935	1.32	21.5	2.8289	0.9173	0.9028			
3300	27.5	20.40	18.56	18.56	18.55	18	6.55	31.8	759.8	451	2.2	80	84	99	20.1	-0.9	14.48	1.55	10.2	1.131	25.1	8.67	576.1	16.73	644	0.932	1.42	22.7	2.8289	0.9173	0.9028			
3600	25	11.10	24.53	24.53	24.54	24	4.25	36.0	758.4	425	2.0	77	81	113	21.6	-0.6	10.61	1.26	9.9	1.162	17.9	6.74	410.4	15.98	674	0.928	1.07	14.7	3.5746	0.8487	0.8222			
3600	26	14.80	21.41	21.41	21.42	20	5.20	36.4	758.4	460	3.1	80	85	113	20.6	-0.8	12.24	1.46	10.0	1.157	22.1	8.31	506.4	17.04	632	0.930	1.23	18.0	3.6537	0.8429	0.8154			
3600	27	19.20	18.71	18.71	18.72	20	5.98	36.3	758.0	473	3.6	82	86	112	20	-0.9	13.94	1.67	9.9	1.164	25.3	9.55	581.4	17.09	630	0.932	1.41	20.7	3.6338	0.8440	0.8167			
3600	27.5	21.80	17.59	17.60	17.59	20	6.33	33.7	758.0	473	4.4	83	85	103	23.5	-1	14.92	1.68	10.1	1.144	25.4	9.56	582.5	17.05	632	0.921	1.48	21.9	3.1829	0.8833	0.8629			
3900	25	12.80	22.90	22.91	22.88	22	4.23	36.3	757.6	440	3.1	81	85	116	20.3	-0.8	11.39	1.37	9.9	1.165	17.9	7.32	411.5	16.03	672	0.931	1.15	14.6	3.6338	0.8436	0.8162			
3900	26	16.60	20.43	20.43	20.47	20	4.47	20.46	22	5.23	36.0	757.6	471	4.0	80	85	116	18.1	-0.9	12.97	1.53	10.0	1.153	22.0	8.99	505.6	17.56	613	0.938	1.30	18.1	3.5746	0.8479	0.8213
3900	27	21.60	18.00	18.03	18.00	18.01	22	6.15	36.2	757.3	482	5.4	76	81	114	17.5	-1	14.79	1.75	10.0	1.151	26.0	10.62	597.3	18.16	593	0.940	1.48	21.3	3.6139	0.8447	0.8175		
3900	27.4	23.80	17.28	17.31	17.32	17.30	22	6.38	33.1	757.3	484	6.3	80	84	104	21.1	-1	15.61	1.70	10.3	1.121	25.2	10.31	579.7	18.12	594	0.928	1.52	22.1	3.0437	0.8926	0.8738		

ตารางที่ จ-5 (ต่อ) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu ใน AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดส่วนผสมกับ CO₂ ปั๊มน้ำและ CO₂ ปั๊มน้ำคู่ประกอบหลัก (แก๊สธรรมชาติจากอุ่นไทย) ปรับ Spark timing ที่ MBT เมื่อวิธีทดสอบของ 3-22

speed (rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			Ambient			Gas cond.			P _b (kW)	TD _{corrected} (N·m)	gas density(kg/m ³)	bsfc (g/KWh)	P _{vapour}	k	α															
		P _{diff} (mm H ₂ O)	t ₁	t ₂	t ₃	t ₄	θ _a	T _b (kg)	T _{d_b} (°C)	T _{d_c} (°C)	T _{d_a} (°C)	T _{d_b} (°C)	T _{d_c} (°C)	T _{d_a} (°C)	maf ratio	bmep (kPa)	η _{th} (%)															
1500	24	1.50	71.84	71.90	71.94	71.89	22	2.53	30.9	757.5	224	0.8	74	77	85	27.9	-0.2	3.93	0.38	11.2	1.042	9.5	1.50	218.7	11.81	908	0.891	0.35	8.7	2.6879	0.9308	0.9187
1500	25	2.00	65.93	65.94	65.87	65.91	18	3.05	31.2	757.5	238	1.0	73	77	87	27.7	-0.2	4.54	0.41	11.8	0.985	11.7	1.83	268.1	13.18	813	0.892	0.38	10.7	2.7342	0.9254	0.9123
1500	26	2.80	58.82	58.80	58.88	58.83	16	3.80	31.2	757.5	253	1.1	76	81	89	26.6	-0.3	5.37	0.47	12.5	0.936	14.4	2.26	330.7	14.47	741	0.895	0.43	13.1	2.7342	0.9254	0.9123
1500	27	3.60	49.53	49.53	49.47	49.51	14	4.83	31.4	757.5	278	1.2	76	78	90	25.4	-0.3	6.09	0.56	11.8	0.986	18.4	2.89	422.3	15.42	695	0.899	0.51	16.7	2.7654	0.9218	0.9081
1500	28	5.00	41.25	41.34	41.28	41.4	6.03	31.2	757.5	306	1.4	71	77	89	24.9	-0.4	7.18	0.67	11.6	1.004	22.9	3.59	524.8	16.02	669	0.900	0.62	20.9	2.7342	0.9254	0.9123	
1500	29.3	9.00	32.04	32.00	32.06	32.03	14	6.95	31.2	757.5	312	1.8	74	79	80	25.8	-0.4	9.63	0.86	12.1	0.961	26.3	4.14	604.9	14.37	746	0.897	0.79	24.0	2.7342	0.9254	0.9123
1500	29.2	8.90	32.88	32.88	32.88	32.88	14	7.10	32.6	757.8	355	1.2	78	85	99	29.8	-0.5	9.55	0.85	12.4	0.913	27.8	4.36	637.6	15.54	705	0.894	0.77	24.6	2.9595	0.9014	0.8841
1800	24	2.50	57.81	57.81	57.78	57.80	22	2.83	31.8	757.8	264	1.4	73	77	90	27.4	-0.3	5.07	0.48	11.6	1.007	10.9	2.05	249.6	12.76	840	0.893	0.44	9.8	2.8289	0.9151	0.9002
1800	25	3.30	52.28	52.25	52.29	52.27	20	3.43	32.2	757.8	277	1.6	71	75	92	27.3	-0.3	5.82	0.53	12.0	0.970	13.3	2.51	305.3	14.01	765	0.893	0.48	11.9	2.8935	0.9082	0.8921
1800	26	4.50	46.00	46.03	46.10	46.04	16	4.30	32.2	757.8	300	2.0	74	79	94	26.4	-0.3	6.80	0.61	12.3	0.946	16.7	3.14	382.7	15.42	695	0.896	0.55	14.9	2.8935	0.9082	0.8921
1800	27	5.60	39.72	39.78	39.81	39.77	14	5.23	32.6	757.8	325	2.6	73	79	93	25.5	-0.4	7.58	0.71	11.8	0.985	20.5	3.86	469.7	16.18	662	0.898	0.64	18.1	2.9535	0.9014	0.8841
1800	28	6.80	33.53	33.56	33.63	33.57	14	6.08	32.6	757.8	346	3.1	71	78	90	25.6	-0.4	8.35	0.84	11.0	1.059	23.8	4.48	546.0	15.88	675	0.898	0.76	21.0	2.9595	0.9014	0.8841
1800	29.05	9.00	28.25	28.25	28.31	28.27	14	6.85	31.2	757.8	342	3.1	72	78	73	26.5	-0.5	9.63	0.97	10.7	1.087	26.0	4.89	596.0	15.04	713	0.895	0.90	23.7	2.7342	0.9257	0.9126
1800	29	9.40	26.63	26.63	26.72	26.66	12	7.43	33.6	757.3	356	2.8	92	99	94	28.7	-0.2	9.80	1.08	10.2	1.130	29.7	5.60	682.6	15.41	695	0.901	0.96	25.7	3.1301	0.8845	0.8643
2100	24	3.90	47.09	47.00	47.13	47.07	22	3.30	32.5	757.4	292	0.8	75	80	96	29.3	-0.4	6.32	0.59	11.9	0.985	12.9	2.83	295.8	14.27	751	0.887	0.53	11.4	2.9429	0.9027	0.8857
2100	25	5.40	42.16	42.15	42.06	42.12	20	4.03	33.6	757.4	313	0.9	75	80	98	28.9	-0.5	7.43	0.67	12.4	0.938	16.1	3.55	370.2	15.64	685	0.888	0.60	13.9	3.1301	0.8846	0.8644
2100	26	7.20	36.94	36.84	36.87	36.81	18	4.93	33.6	757.5	333	2.7	77	81	98	28.3	-0.5	8.58	0.77	12.6	0.930	19.7	4.34	452.8	16.72	641	0.890	0.68	17.0	3.1301	0.8847	0.8645
2100	27	9.00	31.50	31.53	31.56	31.51	16	5.85	34.4	757.5	351	1.6	75	81	98	28	-0.6	9.58	0.92	12.0	0.974	23.8	5.24	546.7	17.00	630	0.890	0.80	20.2	3.2726	0.8720	0.8496
2100	28	10.60	27.12	27.13	27.15	27.13	16	6.63	33.4	757.9	362	2.4	74	80	95	27.6	-0.7	10.41	1.05	11.2	1.043	26.4	5.80	605.9	16.50	650	0.891	0.93	22.9	3.0953	0.8883	0.8688
2100	28.7	12.00	24.47	24.46	24.50	24.48	16	7.18	32.0	758.0	367	1.7	74	79	88	28.1	-0.8	11.10	1.13	10.8	1.082	27.7	6.09	636.0	16.07	667	0.890	1.03	24.8	2.8610	0.9119	0.8965
2100	28.6	12.20	23.81	23.78	23.79	14	7.55	34.3	757.3	380	4.5	79	83	101	28.2	-0.2	11.15	1.23	10.4	1.115	30.7	6.75	704.3	16.31	657	0.903	1.07	26.1	3.2545	0.8733	0.8512	

ตารางที่ จ-5 (ต่อ) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดสองมอร์กัปเปิล carburetor หัวขับต่างๆ โดยใช้เครื่องมือแบบสูญญากาศและ CO₂ เป็นองค์ประกอบหลัก (แก๊สธรรมชาติจากถังใหญ่) ปรับ Spark timing ที่ MBT เท่ากับทุกดีไซน์บูร์กี้ 3-22

speed (rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			Ambient			Cooling			Gas cond.			Airfuel ratio			Pb (kW)			bmeep (kPa)			η _η (%)			gas density(kg/m ³)			P _{v,table}			η		
		t ₁	t ₂	t ₃	t _{avg}	θ _s	P _a (mmHg)	T _a (°C)	P _{exhaust} (inH2O)	T _m (°C)	T _{out} (°C)	T _g (°C)	P _g (inH2O)	ma (g/sec)	maf corrected (g/sec)	ϕ	T _b corrected (N-m)	Pd (kW)	bsfc (g/KW-h)	η _η	T _b (Z-m)	P _v (sec)	η _η	T _b (Z-m)	P _v (sec)	η _η	T _b (Z-m)	P _v (sec)	η _η	T _b (Z-m)	P _v (sec)	η _η		
2400	24	5.70	40.31	40.25	40.29	22	3.43	30.8	758.7	350	0.6	75	97	26.8	-0.4	7.67	0.69	11.8	0.980	12.9	3.23	205.3	13.83	772	0.921	0.65	11.9	2.6726	0.9339	0.9223				
2400	25	7.40	36.22	36.21	36.22	18	4.13	31.2	758.7	367	0.8	77	81	26.4	-0.4	8.73	0.78	12.1	0.959	15.6	3.93	358.8	14.97	713	0.922	0.72	14.3	2.7342	0.9267	0.9139				
2400	26	9.60	31.15	31.15	31.16	16	5.15	32.0	758.8	397	1.2	79	84	102	25.9	-0.5	9.93	0.92	11.8	0.982	19.8	4.99	455.6	16.08	664	0.924	0.84	17.8	2.8610	0.9127	0.8975			
2400	27	11.80	26.38	26.38	26.40	16	6.03	33.2	758.8	412	1.6	75	80	101	24.7	-0.6	10.99	1.11	11.0	1.051	23.9	6.00	548.0	15.96	669	0.927	0.99	20.9	3.0608	0.8925	0.8737			
2400	28	14.00	22.97	22.97	22.94	16	6.78	32.5	758.8	423	2.0	75	81	100	25.5	-0.7	11.98	1.26	10.5	1.105	26.4	6.64	606.6	15.62	684	0.924	1.14	23.4	2.9429	0.9042	0.8874			
2400	28.3	14.80	22.03	22.03	22.04	16	6.93	32.0	758.8	423	2.0	79	84	91	25.5	-0.7	12.33	1.30	10.4	1.119	26.7	6.71	613.1	15.29	698	0.924	1.19	24.0	2.8610	0.9127	0.8975			
2400	28.4	14.70	21.88	21.87	21.86	14	7.40	35.5	757.3	399	1.5	75	80	101	27.8	-0.3	12.22	1.37	10.4	1.109	30.8	7.75	708.3	16.84	636	0.904	1.17	25.6	3.4777	0.8550	0.8296			
2700	24	5.80	36.09	36.06	36.10	22	3.63	32.6	759.3	350	0.8	75	79	102	24.5	-0.5	7.71	0.78	10.9	1.070	14.2	4.01	325.3	15.23	704	0.901	0.71	12.6	2.9595	0.9030	0.8861			
2700	25	7.90	32.75	32.75	32.75	18	4.30	33.1	759.3	375	0.9	77	81	104	23.1	-0.5	8.99	0.87	11.5	1.016	17.0	4.80	389.6	16.33	656	0.905	0.78	14.9	3.0437	0.8947	0.8763			
2700	26	10.40	28.62	28.62	28.63	18	5.20	32.6	759.1	395	1.0	79	84	105	22.4	-0.6	10.32	0.99	11.5	1.014	20.3	5.74	466.1	17.19	623	0.907	0.90	18.0	2.9595	0.9028	0.8858			
2700	27	13.90	23.69	23.69	23.72	16	6.08	31.6	759.0	405	1.5	78	83	101	21.9	-0.7	11.96	1.18	11.0	1.060	23.2	6.56	532.9	16.56	647	0.909	1.09	21.0	2.7970	0.9199	0.9059			
2700	28	17.40	20.56	20.57	20.53	16	6.90	31.6	759.0	406	2.1	77	81	90	23.9	-0.8	13.38	1.35	10.8	1.084	26.3	7.45	604.8	16.41	653	0.902	1.24	23.9	2.7970	0.9199	0.9059			
2700	28	16.70	20.62	20.62	20.66	16	7.20	35.4	757.3	410	1.9	76	80	102	27.6	-0.3	13.02	1.45	10.5	1.101	29.9	8.47	687.7	17.41	615	0.905	1.24	24.9	3.4566	0.8565	0.8314			
3000	24	6.60	32.50	32.50	32.50	22	3.55	34.0	757.9	373	2.0	75	80	105	25.1	-0.5	8.21	0.89	10.5	1.114	14.3	4.50	328.7	15.02	714	0.899	0.78	12.3	3.2006	0.8787	0.8574			
3000	25	8.60	29.00	29.00	29.03	20	4.35	34.5	757.9	399	2.3	75	79	107	23.8	-0.6	9.36	1.01	10.6	1.099	17.7	5.57	407.2	16.39	654	0.903	0.88	15.0	3.2908	0.8708	0.8482			
3000	26	11.60	25.32	25.34	25.38	20	5.30	34.9	758.0	419	2.6	77	82	108	22.3	-0.7	10.86	1.17	10.7	1.089	21.8	6.85	500.3	17.39	616	0.907	1.01	18.3	3.3645	0.8648	0.8411			
3000	27	15.50	21.59	21.66	21.69	20	6.10	33.7	758.0	426	2.9	78	84	104	22.3	-0.8	12.58	1.34	10.6	1.101	24.4	7.68	561.3	17.02	630	0.907	1.19	21.1	3.1829	0.8833	0.8629			
3000	28	18.60	19.09	19.09	19.09	20	6.58	33.7	758.0	430	3.3	79	83	96	24	-0.9	13.78	1.51	10.3	1.132	26.4	8.28	605.5	16.29	658	0.902	1.34	22.8	3.1829	0.8833	0.8629			
3000	27.8	18.60	19.25	19.25	19.21	18	7.03	36.0	757.3	443	1.5	77	81	104	27.7	-0.3	13.73	1.57	10.3	1.122	29.6	9.30	680.0	17.63	608	0.904	1.33	24.3	3.5746	0.8476	0.8209			

ตารางที่ จ-5 (ต่อ) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดส่วนครอปบัน carburetor ที่รอบต่างๆ โดยใช้เครื่องเพลิงแก๊สผสมที่มีมลพิษและ CO_2 เป็นคงค่าวัสดุหลัก (แก๊สธรรมชาติจากอ่าวไทย) ปรับ Spark timing ที่ MBT เมล็ดข้าวต่อรอบที่ 3-22

speed(rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			Ambient T _b (°C)	P _a (mmHg)	θ_s	t ₁ t ₂ t ₃ t _{avg}	P _{dif} (mm H2O)	Cooling			Gas cond. ma(g/sec)	m _{air} (g/sec)	P _b (kW)	T _{displaced} (N-m)	bmed(kPa)	η _{th} (%)	gas density(kg/m ³)	T _b (Z-m)	μ _{table}	k	α									
		T _b (°C)	T _a (°C)	T _{exhaust} (inH2O)						T _a (°C)	T _b (°C)	T _{exhaust} (inH2O)																				
3300	24	7.70	29.72	28.75	29.73	22	3.63	30.2	758.9	366	3.4	75	79	106	19.2	-0.6	8.92	0.95	9.9	1.171	13.4	4.64	308.1	14.44	739	0.945	0.90	12.6	2.5825	0.9452	0.9356	
3300	25	9.80	26.59	26.59	26.59	22	4.43	30.2	759.0	390	3.8	75	80	109	16.8	-0.6	10.06	1.07	9.9	1.170	16.4	5.66	375.9	15.64	683	0.952	1.01	15.3	2.5825	0.9453	0.9357	
3300	26	13.40	23.09	23.09	23.09	18	5.43	31.2	759.0	437	4.4	77	81	110	14.6	-0.7	11.75	1.27	10.0	1.163	20.5	7.10	471.6	16.58	644	0.959	1.18	18.8	2.7342	0.9270	0.9142	
3300	27	17.60	20.94	20.97	20.97	18	6.23	30.6	759.0	448	4.9	77	82	108	13.8	-0.9	13.48	1.39	10.4	1.119	23.2	8.03	533.6	17.19	621	0.962	1.30	21.5	2.6423	0.9379	0.9270	
3300	27.5	20.00	18.91	18.88	18.90	18	6.75	30.2	759.0	480	4.9	77	81	99	18.1	-0.9	14.37	1.50	10.1	1.147	24.9	8.62	572.8	17.02	627	0.947	1.42	23.3	2.5825	0.9453	0.9358	
3300	27.6	20.00	18.18	18.25	18.20	18	6.80	36.9	757.5	449	2.6	79	82	106	27.7	-0.3	14.22	1.68	10.1	1.145	29.2	10.08	669.9	17.81	602	0.904	1.41	23.5	3.7548	0.8349	0.8060	
3600	25	11.00	24.47	24.47	24.50	24.48	24	4.40	35.7	758.0	420	2.7	75	79	112	24.6	-0.7	10.57	1.22	10.1	1.150	18.4	6.94	422.5	16.91	634	0.900	1.04	15.2	3.5162	0.8528	0.8270
3600	26	14.80	21.22	21.22	21.19	21.21	20	5.33	36.0	758.0	456	3.7	77	82	113	23.3	-0.8	12.25	1.42	10.1	1.150	22.4	8.46	515.0	17.69	606	0.904	1.21	18.4	3.5746	0.8483	0.8218
3600	27	19.60	18.31	18.31	18.32	18.31	20	6.13	35.8	758.0	468	4.4	77	82	112	23.1	-1	14.10	1.64	10.1	1.157	25.7	9.68	589.8	17.55	611	0.904	1.40	21.2	3.5355	0.8512	0.8252
3600	27.4	21.80	17.22	17.22	17.19	17.21	20	6.40	34.0	758.0	471	4.9	76	81	102	24.8	-1	14.91	1.68	10.1	1.157	25.8	9.73	592.6	17.21	623	0.899	1.48	22.1	3.2006	0.8788	0.8576
3600	27.45	22.10	17.31	17.34	17.34	18	6.63	36.8	757.5	472	4.5	80	84	110	28.1	-0.4	14.95	1.76	10.1	1.141	28.4	10.70	651.8	18.07	593	0.903	1.47	22.9	3.7344	0.8363	0.8076	
3900	25	13.00	22.12	22.13	22.13	22.13	24	4.40	36.1	759.0	445	3.5	75	79	114	26.2	-0.8	11.48	1.35	10.0	1.165	18.5	7.57	425.4	16.67	643	0.895	1.15	15.2	3.5942	0.8478	0.8212
3900	26	16.90	19.75	19.75	19.78	19.76	22	5.38	36.8	758.9	472	3.8	76	81	116	25.1	-1	13.07	1.54	10.2	1.149	23.0	9.39	527.9	18.19	589	0.898	1.29	18.6	3.7344	0.8376	0.8092
3900	27	21.80	17.44	17.44	17.44	17.44	22	6.10	36.5	758.6	482	5.1	76	82	116	24.5	-1	14.85	1.74	10.2	1.148	26.9	10.58	595.1	18.15	590	0.900	1.46	21.1	3.6737	0.8417	0.8140
3900	27.2	23.80	16.78	16.78	16.81	16.79	22	6.23	36.5	758.5	473	5.2	77	81	103	25.6	-1.1	15.52	1.79	10.3	1.137	26.3	10.75	604.2	17.90	599	0.896	1.51	21.5	3.1126	0.8457	0.8187
3900	27.3	23.60	17.00	16.94	16.94	16.96	20	6.40	38.0	757.5	479	5.0	80	83	113	28.6	-0.4	15.42	1.84	10.2	1.129	28.1	11.47	644.9	18.59	576	0.901	1.50	22.1	3.9856	0.8196	0.7880

ตารางที่ จ-6 แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดสวยงามกับ carburetor ที่รับประปา ฯ โดยใช้เครื่องเพลิงแก๊สและก๊าซหุงต้ม

เมืองและ N₂ เป็นของปรับอากาศหลัก (แก๊สธรรมชาติจากแหล่งพ่น) ปรับ Spark timing ที่ MBT เมตริกทุกดูบров่า 3-22

speed (rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			Ambient			Cooling			Gas cond.			Air:fuel ratio m:fuel (g/sec)	Pb (kW)	TD corrective (N-m)	bsep (kPa)	η (%)	bsfc (g/KWh)	gas density(kg/m ³)	Td (N-m)	P _v able	k	α								
		t ₁	t ₂	t ₃	t _{4g}	θ _a	T _b (°C)	P _a (mm Hg)	T _m (°C)	T _n (°C)	T _o (°C)	T _p (inH2O)	T _{exhaust} (°C)	ma (g/sec)																		
1500	24	1.60	67.60	67.71	67.63	67.65	28	1.58	29.3	760.0	252	0.1	72	74	79	28.6	-0.3	4.07	0.36	11.2	0.961	5.7	0.90	131.0	7.89	1456	0.834	0.35	5.5	2.4523	0.9637	0.9573
1500	25	2.10	61.25	61.16	61.19	61.20	28	2.73	29.6	759.9	260	0.2	72	77	84	28.6	-0.4	4.66	0.40	11.6	0.934	9.9	1.56	228.1	12.35	930	0.834	0.39	9.4	2.4951	0.9577	0.9503
1500	26	3.00	54.56	54.56	54.53	54.55	22	3.60	29.6	759.7	276	0.3	76	80	85	28.5	-0.4	5.57	0.45	12.3	0.877	13.1	2.06	300.9	14.51	791	0.835	0.43	12.4	2.4951	0.9575	0.9500
1500	27	3.80	46.25	46.25	46.19	46.23	16	4.60	30.1	759.7	304	0.7	76	79	87	28.3	-0.4	6.27	0.54	11.6	0.930	16.9	2.66	389.1	15.74	730	0.835	0.51	15.9	2.5678	0.9479	0.9388
1500	28	5.00	39.75	39.75	39.78	39.76	16	5.63	30.1	759.6	324	1.4	75	80	87	28.5	-0.5	7.19	0.63	11.5	0.942	20.7	3.26	476.2	16.58	693	0.834	0.59	19.5	2.5678	0.9479	0.9387
1500	29.2	9.30	32.31	32.31	32.31	32.31	14	7.23	30.1	759.6	369	1.8	78	83	80	28.2	-0.6	9.80	0.77	12.7	0.851	26.6	4.18	611.5	17.29	664	0.835	0.73	25.0	2.5678	0.9479	0.9387
1800	24	2.60	54.85	54.87	54.84	54.85	28	2.25	29.6	761.0	289	0.6	76	79	88	28.7	-0.4	5.19	0.45	11.6	0.935	8.2	1.54	187.7	10.95	1049	0.834	0.43	7.8	2.4951	0.9590	0.9518
1800	25	3.80	48.37	48.34	48.41	48.37	26	3.10	30.0	760.9	298	0.7	76	79	88	28.7	-0.4	6.27	0.51	12.2	0.885	11.4	2.14	261.1	13.32	862	0.834	0.49	10.7	2.5531	0.9512	0.9426
1800	26	5.00	42.60	42.63	42.62	42.62	20	3.93	31.4	760.9	324	1.6	73	77	91	28.5	-0.4	7.17	0.60	12.0	0.902	14.9	2.81	342.0	14.95	768	0.835	0.55	13.6	2.7654	0.9254	0.9124
1800	27	6.00	37.10	37.16	37.15	37.18	18	4.90	31.7	760.8	343	2.5	76	80	94	28.5	-0.5	7.85	0.69	11.4	0.951	18.7	3.52	429.4	16.27	706	0.834	0.64	16.9	2.8129	0.9201	0.9061
1800	28	6.90	32.00	32.00	32.10	32.03	16	6.03	32.3	760.8	372	3.4	73	78	95	28.7	-0.6	8.41	0.81	10.4	1.040	23.3	4.40	535.7	17.32	663	0.834	0.74	20.9	2.9099	0.9097	0.8938
1800	29	9.20	27.91	27.91	27.78	27.87	16	7.18	32.3	760.8	400	3.6	81	87	92	28.9	-0.6	9.72	0.93	10.4	1.034	27.8	5.24	637.8	17.95	640	0.833	0.85	24.8	2.9099	0.9097	0.8938
1800	29	9.00	25.50	25.40	25.53	25.48	14	7.20	33.3	755.7	336	4.5	78	83	101	29.7	-0.5	9.59	1.04	10.4	1.041	28.7	5.41	658.7	16.57	692	0.830	0.92	24.9	3.0780	0.8876	0.8680
2100	24	4.20	43.78	43.78	43.79	43.78	28	2.65	31.3	760.2	326	0.7	72	75	90	28.8	-0.4	6.58	0.58	11.3	0.956	10.0	2.21	230.3	12.09	950	0.834	0.54	9.2	2.7498	0.9285	0.9136
2100	25	5.90	38.97	38.97	38.94	38.96	24	3.53	31.8	760.1	341	0.8	72	76	93	28.8	-0.4	7.79	0.66	11.8	0.916	13.5	2.97	310.3	14.36	800	0.834	0.61	12.2	2.8289	0.9176	0.9032
2100	26	7.40	34.31	34.34	34.32	34.32	20	4.33	30.6	760.0	360	1.2	75	79	95	28.7	-0.5	8.74	0.73	11.9	0.906	16.1	3.55	370.4	15.45	744	0.834	0.69	15.0	2.6423	0.9390	0.9283
2100	27	8.80	30.03	30.06	30.04	30.04	18	5.33	31.2	760.0	388	1.5	77	82	96	29.0	-0.5	9.52	0.85	11.2	0.960	20.1	4.43	462.3	16.70	688	0.833	0.79	18.4	2.7342	0.9280	0.9154
2100	28	10.50	26.43	26.41	26.44	26.43	16	6.45	32.2	760.0	422	2.0	74	79	96	28.3	-0.6	10.38	0.98	10.6	1.022	24.9	5.48	572.3	17.80	645	0.835	0.89	22.3	2.8935	0.9105	0.8949
2100	29	11.20	23.87	23.91	23.99	23.92	18	7.25	34.8	756.5	378	3.2	78	84	101	32.1	-0.7	10.68	1.13	11.0	0.986	29.8	6.55	684.4	17.47	619	0.824	0.97	25.1	3.3459	0.8848	0.8411

ตารางที่ จ-6 (ต่อ) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดส่วนผสมกับ carburetor ที่รอบต่างๆ โดยใช้เครื่องมือพิสัยแบบน้ำที่ 3-22
ในท่านและ N_2 เป็นองค์ประกอบหลัก (แก๊สธรรมชาติจากแหล่งฟู๊ดสโภร์) ปรับ Spark timing ที่ MBT เมล็ดรากฟู๊ดสโภร์ที่ 3-22

speed (rev/min)	MAP(inHg)	P diff (mm H2O)	Fuel consumption 1 hr ³ (sec)			Ambient T_a (°C)	P_a (mHg)	Exhaust T_{exh} (inH2O)	T_m (°C)	T_o (°C)	Gas cond. T_g (°C)	Gas cond. T_g (°C)	Airfuel ratio	ϕ	Pd (kW)	η_{th} (%)	gas density(kg/m ³)	P _{v,table}	K	α												
			t_1	t_2	t_3																											
2400	24	5.40	37.82	37.81	37.86	37.83	30	2.93	32.7	759.0	319	0.4	72	76	94	30.9	-0.5	7.44	0.69	10.8	0.998	11.5	2.88	263.3	13.40	857	0.825	0.62	10.1	2.9762	0.9010	0.8837
2400	25	7.20	33.81	33.91	33.88	33.91	24	3.58	33.0	759.0	333	0.5	73	77	96	30.9	-0.5	8.59	0.77	11.1	0.971	14.1	3.54	323.8	14.67	782	0.825	0.69	12.4	3.0267	0.8960	0.8779
2400	26	9.40	29.12	29.12	29.13	29.12	20	4.58	35.3	759.0	356	0.5	71	76	99	31.0	-0.6	9.77	0.93	10.5	1.034	19.0	4.77	435.4	16.28	705	0.825	0.80	15.8	3.4396	0.8597	0.8352
2400	27	11.80	25.38	25.37	25.35	25.35	18	5.70	35.3	759.0	390	1.3	73	79	102	31.0	-0.6	10.95	1.07	10.2	1.059	23.6	5.93	541.9	17.65	650	0.825	0.92	19.7	3.4396	0.8597	0.8352
2400	28	13.40	22.59	22.59	22.59	22.59	16	6.73	34.5	758.5	420	1.3	75	81	102	30.8	-0.7	11.68	1.19	9.8	1.100	27.4	6.89	629.4	18.50	620	0.825	1.03	23.3	3.2908	0.8715	0.8490
2400	28.3	14.50	21.65	21.66	21.72	21.68	16	7.15	34.5	758.5	424	1.4	75	81	99	30.2	-0.8	12.15	1.24	9.8	1.104	29.1	7.32	668.7	18.83	610	0.827	1.08	24.7	3.2908	0.8715	0.8490
2400	28.5	14.00	21.66	21.66	21.76	21.69	18	7.20	36.5	756.7	403	2.5	76	83	104	33	-0.7	11.90	1.28	11.1	0.972	30.7	7.71	704.3	18.15	596	0.821	1.07	24.9	3.6737	0.8397	0.8117
2700	24	6.00	33.41	33.41	33.41	33.41	30	3.03	33.0	758.8	339	1.0	71	75	98	30.1	-0.5	7.84	0.78	10.0	1.082	11.9	3.38	274.2	13.74	835	0.828	0.70	10.5	3.0267	0.8958	0.8775
2700	25	8.00	30.18	30.16	30.15	30.16	28	3.73	33.4	758.8	355	1.0	72	76	99	29.6	-0.6	9.04	0.87	10.3	1.048	14.8	4.19	340.5	15.27	751	0.829	0.78	12.9	3.0953	0.8892	0.8698
2700	26	10.60	26.62	26.62	26.62	26.62	20	4.60	33.8	758.8	389	1.1	72	76	102	28.9	-0.6	10.40	1.00	10.4	1.042	18.4	5.22	423.6	16.61	691	0.831	0.88	15.9	3.1652	0.8828	0.8623
2700	27	13.90	22.56	22.56	22.56	22.56	20	5.80	34.5	758.9	421	1.3	75	81	103	28.5	-0.7	11.90	1.20	9.9	1.089	23.6	6.68	542.1	17.79	645	0.832	1.04	20.1	3.2908	0.8719	0.8495
2700	28	16.80	20.09	20.03	19.97	20.03	18	6.95	34.5	758.9	444	1.5	75	81	98	28.7	-1	13.08	1.35	9.7	1.115	28.3	8.00	649.6	18.94	606	0.830	1.17	24.0	3.2908	0.8719	0.8495
2700	28.1	16.50	20.25	20.25	20.25	20.25	20	7.03	37.5	756.8	422	2.1	75	80	105	32.6	-0.8	12.90	1.39	11.2	0.962	30.6	8.64	701.9	18.66	580	0.822	1.15	24.3	3.8792	0.8257	0.7952
3000	25	8.70	27.44	27.44	27.47	27.45	26	3.83	33.0	759.1	372	1.7	74	78	104	30.0	-0.6	9.44	0.95	9.9	1.093	15.1	4.74	346.4	15.86	724	0.828	0.85	13.2	3.0267	0.8962	0.8780
3000	26	11.80	24.25	24.25	24.28	24.26	22	4.63	34.0	758.8	407	2.0	75	80	107	28.9	-0.7	10.97	1.10	10.0	1.088	18.6	5.86	428.2	16.95	677	0.831	0.97	16.0	3.2006	0.8796	0.8586
3000	27	15.60	20.72	20.72	20.71	20.72	20	5.98	34.2	758.9	446	2.5	78	83	108	27.6	-0.9	12.61	1.30	9.7	1.116	24.2	7.60	555.4	18.63	616	0.834	1.14	20.7	3.2364	0.8766	0.8550
3000	27.8	18.40	19.03	19.06	19.15	19.08	20	6.63	34.0	758.9	461	2.8	78	83	103	27.7	-0.9	13.70	1.41	9.7	1.111	26.7	8.39	613.1	19.02	603	0.833	1.24	22.9	3.2006	0.8797	0.8587
3000	27.8	18.20	18.78	18.78	18.77	18.77	20	6.83	37.5	756.8	449	3.4	76	81	108	32.5	-0.9	13.55	1.50	10.9	0.988	29.7	9.33	682.0	18.67	579	0.822	1.24	23.6	3.8792	0.8257	0.7952

ตารางที่ จ-6 (ต่อ) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดส่วนผสมกับ carburetor ที่รอบต่างๆ โดยใช้เครื่องเพิ่งแก๊สผสมที่มีความแรง N₂ เป็นของเหลวและลม (แก๊สธรรมชาติจากแหล่งฟู๊ก) ปรับ Spark timing ที่ MBT เมล็ดข้าวทดสอบรอบที่ 3-22

speed (rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1ft ³ (sec)		Ambient		Cooling		Gas cond.		Air/fuel ratio ma (g/sec)	ϕ	Pb (kW)	bmeep (kPa)	η_{th} (%)	gas density(kg/m ³)	TD (N·m)	P _{v,table}	k													
		t ₁	t ₂	t ₃	t _{avg}	T _b (kg)	T _a (°C)	T _{exhaust} (°C)	T _{extaus} (inH2O)																						
3300	25	10.00	24.56	24.56	24.56	28	3.85	35.0	759.0	390	1.3	72	75	105	31.3	-0.7	10.08	1.10	9.2	1.185	15.8	5.47	363.7	15.79	725	0.826	0.95	13.3	3.3831	0.8643	
3300	26	13.40	21.75	21.75	21.71	21.74	4.80	35.0	759.2	416	1.7	73	78	107	31.0	-0.8	11.67	1.25	9.4	1.158	19.7	6.82	453.3	17.41	657	0.826	1.08	16.6	3.3831	0.8645	
3300	27	17.50	18.81	18.82	18.84	18.82	22	6.00	35.0	759.2	455	2.4	75	81	110	30.7	-0.9	13.34	1.44	9.3	1.171	24.7	8.53	566.6	18.83	608	0.827	1.24	20.7	3.3831	0.8645
3300	27.6	20.00	18.59	18.59	18.56	18.58	22	6.50	34.0	759.0	468	2.5	77	83	104	29.9	-1	14.29	1.44	9.9	1.091	26.2	9.04	601.0	20.01	572	0.829	1.26	22.5	3.2006	0.8798
3300	27.4	19.60	17.66	17.65	17.66	17.66	22	6.55	38.0	756.8	449	2.5	76	81	109	32.8	-0.9	14.05	1.61	10.7	1.012	28.8	9.94	660.7	18.58	582	0.821	1.32	22.7	3.9856	0.8188
3600	26	15.20	20.10	20.15	20.00	20.08	24	4.73	35.7	759.3	448	2.3	75	80	112	29.5	-0.9	12.42	1.37	9.1	1.198	19.7	7.44	453.3	17.25	663	0.830	1.17	16.4	3.5162	0.8540
3600	27	19.40	17.72	17.72	17.72	17.72	24	5.83	35.6	759.3	479	2.8	77	82	113	29.2	-1.1	14.03	1.55	9.0	1.200	24.3	9.15	557.6	18.74	610	0.831	1.33	20.2	3.4969	0.8555
3600	27.4	21.60	16.88	16.78	16.80	16.82	22	6.25	35.6	759.3	488	3.4	78	83	107	29.4	-1.1	14.81	1.63	9.1	1.197	26.0	9.81	597.7	19.09	599	0.830	1.40	21.6	3.4969	0.8556
3600	27.4	21.20	16.22	16.18	16.22	16.21	22	6.60	36.5	755.7	454	4.8	82	85	113	31.8	-1.1	14.66	1.71	10.2	1.063	28.2	10.61	646.4	19.72	582	0.823	1.44	22.8	3.6537	0.8389
3900	26	17.00	18.84	18.84	18.84	18.82	24	4.63	35.5	759.5	457	3.3	72	77	113	29.5	-0.9	13.14	1.46	9.0	1.204	19.2	7.86	441.7	17.13	668	0.830	1.25	16.0	3.4777	0.8572
3900	27	22.20	16.72	16.78	16.74	16.74	24	5.70	34.6	759.5	487	4.5	75	79	115	28.6	-1.1	15.04	1.62	9.3	1.167	23.2	9.49	533.6	18.65	613	0.833	1.41	19.7	3.3275	0.8708
3900	27.2	23.50	16.53	16.53	16.56	16.54	24	5.90	34.6	759.5	493	4.7	76	81	110	28.1	-1.1	15.47	1.64	9.4	1.150	24.1	9.82	552.3	19.04	601	0.834	1.43	20.4	3.3275	0.8708
3900	27.2	23.30	15.84	15.81	15.81	15.82	24	6.38	37.0	755.7	475	4.6	78	82	115	32.0	-1.2	15.34	1.77	10.4	1.038	27.5	11.23	631.5	20.21	567	0.823	1.47	22.1	3.7753	0.8316

ตารางที่ จ-6 (ต่อ) เสศดังผลการทดสอบเบรนเตอร์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดรวมครบทั้ง carburetor ที่ขับต่าง ๆ โดยใช้เครื่องเพลิงแก๊สธรรมชาติ บีบีเทนและ N₂ เป็นของประภากอน舶ถ้า (แก๊สธรรมชาติจะแทนฟองน้ำ) ปรับ Spark timing ที่ MBT และรีทูดส่วนรูปที่ 3-22

speed(rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			Ambient T _b ($^{\circ}$ C)	Cooling T _a ($^{\circ}$ C)	Gas cond. P _{exhaust} (inH2O)	Air/fuel ratio ma(g/sec)	T _b corrected(N-m)	Pb(kW)	bsfc(g/KW-h)	η _{th} (%)	gas density(kg/m ³)	TD(N-m)	P _v able	k	α															
		t ₁	t ₂	t ₃																												
1500	25	2.00	61.91	61.98	61.96	61.95	28	2.13	31.4	756.5	225	1.0	71	74	93	30.8	-0.3	4.54	0.41	12.0	0.905	8.1	1.28	186.5	9.87	1158	0.827	0.38	7.4	2.7654	0.9207	0.9068
1500	26	2.60	54.81	54.85	54.78	54.81	24	3.28	31.8	756.5	233	1.0	74	77	82	31.0	-0.3	5.17	0.47	12.1	0.897	12.6	1.98	289.8	13.47	848	0.826	0.43	11.3	2.8289	0.9137	0.8986
1500	27	3.60	47.88	47.78	47.84	47.83	20	4.28	31.5	756.8	246	1.5	76	79	78	30.6	-0.3	6.09	0.53	12.4	0.874	16.4	2.57	375.5	15.30	747	0.827	0.49	14.8	2.7812	0.9193	0.9051
1500	28	4.60	40.50	40.53	40.50	40.51	20	5.33	32.3	756.7	271	2.0	71	77	88	31.0	-0.4	6.87	0.64	11.9	0.913	20.7	3.26	476.2	16.21	705	0.826	0.58	18.4	2.9099	0.9054	0.8888
1500	29.3	8.60	32.84	32.85	32.84	32.84	14	7.18	31.5	756.6	308	2.7	78	84	81	30.9	-0.5	9.41	0.77	13.2	0.822	27.4	4.31	630.0	17.65	647	0.826	0.71	24.8	2.7812	0.9191	0.9049
1800	24	2.60	54.30	54.56	54.40	54.42	28	1.98	32.9	756.8	258	1.7	75	77	89	31.8	-0.4	5.16	0.48	12.0	0.905	7.8	1.47	179.3	9.71	1174	0.826	0.43	6.8	3.0098	0.8953	0.8770
1800	25	3.50	48.56	48.56	48.56	48.57	28	3.05	32.9	756.8	263	1.8	77	80	91	31.9	-0.4	5.99	0.54	12.4	0.874	12.0	2.27	276.1	13.36	854	0.826	0.48	10.5	3.0098	0.8953	0.8770
1800	26	4.50	43.62	43.72	43.69	43.68	22	3.80	33.9	756.8	275	1.9	73	77	93	32.1	-0.4	6.78	0.61	12.7	0.858	15.3	2.89	351.7	15.03	759	0.825	0.53	13.1	3.1829	0.8791	0.8580
1800	27	5.60	38.03	37.94	37.97	37.98	22	4.63	34.0	756.7	292	2.4	76	79	93	32.0	-0.5	7.56	0.70	12.3	0.885	18.7	3.53	429.5	15.93	716	0.825	0.62	16.0	3.2006	0.8774	0.8560
1800	28	7.40	30.84	30.85	30.87	30.85	20	6.05	34.8	756.5	329	3.2	73	79	96	32.0	-0.6	8.68	0.88	11.5	0.948	24.9	4.69	571.1	16.97	672	0.825	0.76	20.9	3.3459	0.8648	0.8411
1800	29	8.60	27.94	27.97	28.00	27.97	16	7.08	34.0	756.5	357	4.2	81	87	95	31.5	-0.6	9.37	0.95	11.2	0.971	28.6	5.39	656.9	17.92	637	0.826	0.84	24.5	3.2006	0.8772	0.8557
2100	24	4.10	43.33	43.37	43.41	43.37	28	2.48	33.6	756.3	286	1.0	72	75	9	32.2	-0.4	6.47	0.61	12.0	0.904	9.9	2.19	228.2	11.36	1004	0.825	0.54	8.6	3.1301	0.8834	0.8630
2100	25	5.50	38.85	38.81	38.72	38.79	24	3.33	34.0	756.3	294	1.2	71	75	91	31.9	-0.4	7.49	0.69	12.4	0.874	13.5	2.96	309.1	13.65	836	0.826	0.60	11.5	3.2006	0.8770	0.8555
2100	26	7.20	34.59	34.56	34.58	34.58	22	4.28	33.9	756.0	305	1.4	75	79	95	31.6	-0.5	8.57	0.77	12.7	0.858	17.3	3.80	396.5	15.62	730	0.826	0.68	14.8	3.1629	0.8783	0.8571
2100	27	8.80	30.47	30.41	30.44	30.44	20	5.25	33.9	755.9	330	1.9	76	81	95	31.5	-0.6	9.48	0.88	12.3	0.882	21.2	4.66	486.5	16.87	676	0.826	0.77	18.2	3.1829	0.8782	0.8569
2100	28	10.00	26.53	26.56	26.50	26.53	18	6.38	34.5	755.9	359	2.2	73	78	93	31.1	-0.7	10.09	1.02	11.4	0.951	26.1	5.74	598.9	17.88	638	0.827	0.88	22.1	3.2908	0.8668	0.8459
2100	29	11.40	23.97	23.91	24.00	23.96	18	7.05	33.2	755.9	366	2.1	75	80	82	30.7	-0.7	10.80	1.10	11.0	0.985	28.0	6.16	643.3	17.74	643	0.828	0.98	24.4	3.0608	0.8895	0.8702

ตารางที่ จ-6 (ต่อ) แสดงผลการทดสอบเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดสองมารยาบกับ carburetor ที่รอบต่างๆ โดยใช้ตัวอย่างแก๊สผสมที่ น้ำมันเหลวและ N_2 เป็นองค์ประกอบหลัก (แก๊สธรรมชาติจากแหล่งฟู๊ดฟั่งน้ำ) ปรับ Spark timing ที่ MBT เมทริกซ์ทดสอบปัจจุบันที่ 3-22

speed(rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			θ_s	T _b (kg)	Ambient T _a ($^{\circ}$ C)	Gas cond. T _m ($^{\circ}$ C)	Cooling T _{out} ($^{\circ}$ C)	Exhaust T _{in} ($^{\circ}$ C)	P _{exhaust} (inH2O)	P _a (inHg)	Airfuel ratio ma(g/sec)	ϕ	P _D (kW) F _{corrected} (N-m)	bmep(kPa)	η_{th} (%)	bsfc(g/kW-h)	gas density(kg/m ³)	m _f (g/sec)	TD(N-m)	P _{v,table}	k	α								
		t ₁	t ₂	t ₃																												
2400	24	43.12	43.03	42.97	43.04	30	2.78	34.0	757.2	309	0.7	72	75	95	31.4	-0.4	7.14	0.62	13.1	0.823	11.2	2.82	257.7	14.52	791	0.827	0.54	9.6	3.2006	0.8779	0.8566	
2400	25	43.12	43.03	42.97	43.04	30	2.78	34.0	757.2	309	0.7	72	75	96	31.6	-0.4	8.34	0.73	12.8	0.843	13.9	3.50	319.8	15.20	756	0.826	0.65	12.0	3.1301	0.8843	0.8641	
2400	25	43.12	43.03	42.97	43.04	30	2.78	34.0	757.2	315	0.9	78	81	96	31.6	-0.4	8.34	0.73	12.8	0.843	13.9	3.50	319.8	15.20	756	0.826	0.65	12.0	3.1301	0.8843	0.8641	
2400	26	43.12	43.03	42.97	43.04	30	2.78	34.0	757.2	339	1.2	75	80	99	32.3	-0.5	9.57	0.87	12.6	0.855	18.2	4.57	417.8	16.69	688	0.824	0.76	15.3	3.3459	0.8655	0.8419	
2400	27	43.12	43.03	42.97	43.04	30	2.78	34.0	757.2	372	1.5	74	79	101	31.6	-0.6	10.76	1.03	12.2	0.885	23.2	5.82	531.9	18.09	635	0.826	0.88	19.3	3.4396	0.8579	0.8330	
2400	28	43.12	43.03	42.97	43.04	30	2.78	34.0	757.2	400	2.1	75	81	101	30.7	-0.6	11.49	1.18	11.3	0.955	27.9	7.01	640.3	18.91	607	0.828	1.02	23.3	3.4396	0.8592	0.8346	
2400	28.5	43.12	43.03	42.97	43.04	30	2.78	34.0	757.2	431	2.7	76	81	98	30.2	-0.7	11.79	1.20	11.1	0.976	28.7	7.22	659.7	19.15	600	0.830	1.06	24.8	3.1301	0.8844	0.8641	
2700	24	5.60	34.84	34.84	34.85	30	2.70	34.0	755.9	329	1.0	78	81	99	32.5	-0.5	7.56	0.76	11.3	0.958	10.9	3.09	250.7	12.88	890	0.823	0.67	9.3	3.2006	0.8767	0.8551	
2700	25	7.70	30.94	30.94	30.97	30.95	28	3.58	34.7	755.8	337	1.1	76	80	101	32.8	-0.5	8.85	0.87	11.8	0.920	14.7	4.16	337.6	15.22	753	0.822	0.75	12.4	3.3275	0.8656	0.8421
2700	26	10.30	27.43	27.53	27.60	27.52	22	4.38	34.1	758.0	367	1.3	76	80	102	32.0	-0.6	10.25	0.97	12.1	0.894	17.7	5.00	406.4	16.53	695	0.824	0.85	15.1	3.2185	0.8772	0.8558
2700	27	13.40	23.34	23.35	23.35	23.35	20	5.68	33.8	758.0	394	1.7	78	83	100	31.5	-0.7	11.70	1.13	11.7	0.925	22.8	6.45	523.6	18.13	633	0.825	1.00	19.6	3.1652	0.8820	0.8614
2700	28	16.60	20.25	20.25	20.25	20.25	18	6.80	32.3	758.0	419	2.3	77	82	91	30.5	-0.8	13.05	1.28	11.3	0.959	26.4	7.47	606.4	18.67	615	0.828	1.16	23.5	2.9099	0.9067	0.8904
3000	25	8.40	28.15	28.16	28.16	28.16	26	3.50	35.6	757.0	367	2.2	71	74	100	32.5	-0.6	9.23	0.97	11.1	0.968	14.6	4.59	335.8	15.12	761	0.824	0.83	12.1	3.4969	0.8532	0.8276
3000	26	11.40	24.59	24.59	24.59	24.59	22	4.43	35.3	757.0	392	4.1	71	76	102	31.6	-0.7	10.76	1.11	11.3	0.954	18.4	5.78	422.4	16.64	691	0.826	0.95	15.3	3.4396	0.8577	0.8328
3000	27	14.80	21.28	21.28	21.28	21.28	18	5.60	34.4	757.0	432	3.9	71	76	103	31.0	-0.8	12.28	1.26	11.2	0.967	22.8	7.17	523.7	18.12	635	0.827	1.10	19.4	3.2726	0.8715	0.8490
3000	27.8	18.00	18.91	18.91	18.91	18.91	18	6.58	32.8	757.0	444	4.3	78	82	91	30.5	-0.9	13.58	1.38	10.9	0.986	25.9	8.13	594.2	18.78	612	0.829	1.24	22.8	2.9929	0.8973	0.8793

ตารางที่ จ-6 (ต่อ) แสดงผลการทดลองของเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดสองมารยาบกับ carburetor ห้องปั๊งฯ โดยใช้เครื่องมือแบบสอดคล้องที่
น้ำเทียนและ N_2 จำลองค่าร่องรอยหลัก (แก้ไขรวมมาติดๆ กันให้หลังพ่น) ปรับ Spark timing ที่ MBT เมทริกซ์ทดสอบรูปที่ 3-22

speed(rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			θ _s	T _b (kg)	Ambient T _a ($^{\circ}$ C)	P _d (mm Hg)	T _m ($^{\circ}$ C)	T _{out} ($^{\circ}$ C)	T _{exhaust} ($^{\circ}$ C)	Cooling P _{exhause} (inH2O)	Gas cond. T _o ($^{\circ}$ C)	ma(g/sec)	m _{corrected} (g/sec)	Air/fuel ratio	ϕ	P _b (kW)	bmep(kPa)	η _{in} (%)	gas density(kg/m ³)	bsfc(g/kW-h)	P _{v,table} (N-m)	TD(N-m)	k	α						
		t ₁	t ₂	t ₃																												
3300	25	9.80	27.75	27.75	27.75	28	3.53	36.0	758.5	374	1.7	71	102	33.6	-0.7	9.97	0.99	11.9	0.906	14.8	5.13	340.8	16.61	692	0.821	0.84	12.2	3.5746	0.8488	0.8224		
3300	26	13.00	22.75	22.68	22.72	24	4.53	35.3	758.5	401	2.0	72	105	32.5	-0.8	11.49	1.19	11.2	0.964	18.8	6.49	431.0	17.34	663	0.823	1.03	15.7	3.4396	0.8592	0.8346		
3300	27	17.20	19.44	19.44	19.45	22	5.80	34.2	758.5	436	2.6	75	80	106	31.3	-0.9	13.24	1.37	11.0	0.980	23.5	8.11	538.9	18.87	609	0.826	1.20	20.1	3.2364	0.8762	0.8545	
3300	27.6	19.80	18.13	18.09	18.12	22	6.60	32.0	758.5	444	2.8	76	80	90	29.9	-0.6	14.26	1.42	11.0	0.983	25.4	8.79	584.2	19.73	583	0.831	1.30	22.8	2.8610	0.9124	0.8971	
3600	26	14.70	20.54	20.53	20.53	26	4.70	33.9	759.3	418	3.2	75	78	109	32.4	-0.9	12.25	1.29	10.8	1.002	18.9	7.12	433.4	17.63	651	0.823	1.14	16.3	3.1829	0.8817	0.8610	
3600	27	19.20	17.97	17.94	17.97	24	5.78	33.4	759.5	449	4.2	77	81	108	30.6	-1	14.01	1.47	10.7	1.007	23.0	8.65	527.1	18.83	610	0.828	1.31	20.0	3.0953	0.8900	0.8707	
3600	27.4	21.60	16.97	16.97	16.97	24	6.28	31.6	759.5	456	5.2	77	81	99	28.7	-1.1	14.90	1.51	10.7	1.008	24.0	9.03	560.1	19.08	602	0.833	1.39	21.7	2.7970	0.9204	0.9065	
3900	26	16.60	19.15	19.15	19.19	19.16	26	4.43	34.2	758.5	431	3.8	72	76	109	31.5	-0.9	13.01	1.39	10.7	1.013	17.9	7.32	411.6	16.77	685	0.826	1.22	15.3	3.2364	0.8762	0.8545
3900	27	22.00	17.25	17.22	17.25	17.24	24	5.48	33.9	758.7	457	4.7	72	76	109	30.3	-1.1	14.98	1.55	11.0	0.981	22.0	9.00	505.8	18.58	619	0.829	1.36	18.9	3.1829	0.8811	0.8603
3900	27.3	24.00	16.47	16.44	16.46	16.46	22	5.68	32.7	758.7	458	5.3	75	79	102	29.4	-1.1	15.68	1.59	11.0	0.985	22.2	9.08	510.6	18.25	630	0.832	1.43	19.6	2.9762	0.9007	0.8833

ตารางที่ จ-7 แสดงผลการทดสอบของปรับอากาศในการเปลี่ยนตัวแบบของเครื่องยนต์ Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดส่วนครุภัติ กับ carburetor เมื่อใช้แก๊สเหลวและแก๊สธรรมชาติในคงที่ WOT

speed (rev/min)	MAP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ /sec)			Ambient			Cooling			Gas cond.			Pb (kW)			gas density(g/m ³)			P _{v,table}			k			α			Test date				
		t ₁	t ₂	t ₃	t _{ea}	θ _s	T _b (kg)	P _a (mmHg)	T _m (°C)	T _{m'} (°C)	T _{m''} (°C)	T _{m'''} (°C)	T _{m''''} (°C)	T _{m'''''} (°C)	T _{m'''''} (°C)	T _{m''''''} (°C)	T _{b,corrected} (N-m)	Alfule ratio	ma (g/sec)	ϕ	T _b (N-m)	mf (g/sec)	gas density(g/m ³)	bsfc (g/kW-h)	η _{th} (%)								
3900	27.2	23.70	16.59	16.56	16.66	16.60	22	5.88	35.8	759.2	537	0.9	79	85	116	29.5	-1.2	15.51	1.66	11.0	0.986	24.6	10.05	564.8	19.30	595	0.830	1.42	20.3	3.5355	0.8524	0.8266	05/01/04
3600	27.4	21.20	17.18	17.22	17.28	17.23	22	6.25	36.3	759.2	535	0.3	79	85	119	30.2	-1.1	14.65	1.61	10.8	1.004	26.4	9.96	606.6	19.72	582	0.828	1.36	21.6	3.6338	0.8452	0.8181	05/01/04
3600	27.4	21.40	17.16	17.16	17.19	17.17	20	6.23	36.3	759.2	541	0.1	78	84	118	30.4	-1.1	14.72	1.62	10.8	1.002	26.3	9.93	604.7	19.61	586	0.828	1.37	21.5	3.6338	0.8451	0.8180	05/01/04
3300	27.6	19.80	17.87	17.87	17.88	17.87	22	6.53	36.8	759.2	519	0.3	79	84	116	30.7	-1	14.15	1.56	10.8	1.001	27.9	9.64	640.5	19.66	584	0.827	1.31	22.6	3.7344	0.8379	0.8095	05/01/04
3300	27.6	19.70	17.84	17.85	17.82	17.84	20	6.50	36.8	759.2	525	0.2	78	84	115	31	-1	14.11	1.57	10.8	1.004	27.8	9.59	637.5	19.55	588	0.827	1.31	22.5	3.7344	0.8379	0.8095	05/01/04
3000	27.8	18.30	18.87	18.88	18.90	18.88	20	6.80	37.2	759.2	509	0.3	78	85	114	31.7	-0.9	13.59	1.49	11.0	0.983	29.3	9.20	672.3	19.75	581	0.825	1.24	23.5	3.7959	0.8324	0.8031	05/01/04
3000	27.8	18.30	18.90	18.90	18.85	18.88	18	6.75	37.0	759.2	523	0.2	78	84	114	32.1	-0.9	13.60	1.48	11.0	0.981	29.0	9.10	664.8	19.62	585	0.824	1.24	23.3	3.7753	0.8351	0.8062	05/01/04
2700	28	16.60	20.19	20.15	20.28	20.21	18	7.03	37.1	759.2	492	0.2	76	82	110	32.1	-0.8	12.95	1.38	11.2	0.963	30.2	8.54	693.8	19.68	584	0.824	1.15	24.3	3.7959	0.8337	0.8045	05/01/04
2700	28	16.70	20.16	20.09	20.13	20.13	16	6.95	37.2	759.2	54	0.2	75	82	109	32.2	-0.8	12.99	1.39	11.2	0.964	29.9	8.46	687.2	19.39	592	0.824	1.16	24.0	3.7959	0.8324	0.8031	05/01/04
2400	28.3	14.20	21.59	21.59	21.66	21.61	18	7.20	36.5	759.2	467	0.2	78	84	117	32.4	-0.8	11.99	1.28	11.1	0.972	30.6	7.68	701.8	19.14	600	0.823	1.08	24.9	3.6737	0.8422	0.8146	05/01/04
2400	28.3	14.20	21.72	21.72	21.75	21.73	16	7.15	36.5	759.2	473	0.2	79	85	107	32.3	-0.8	11.99	1.27	11.2	0.967	30.4	7.63	696.9	19.10	601	0.823	1.07	24.7	3.6737	0.8422	0.8146	05/01/04
3900	27.2	23.90	17.00	17.03	16.97	17.00	24	5.70	33.0	759.7	519	4.2	79	84	103	29.8	-1.1	15.64	1.54	11.3	0.954	22.4	9.16	515.1	18.97	606	0.830	1.38	19.7	3.0267	0.8968	0.8787	06/01/04
3900	27.2	23.40	16.94	16.93	17.06	16.98	22	5.80	35.3	759.7	535	4.6	79	84	116	30	-1.1	15.42	1.61	11.1	0.969	24.0	9.80	550.9	19.45	591	0.829	1.38	20.1	3.4396	0.8605	0.8360	06/01/04
3600	27.4	21.40	17.35	17.31	17.31	17.28	22	6.20	36.4	759.6	537	4.1	78	84	117	30.9	-1	14.72	1.60	10.9	0.992	26.2	9.90	602.7	19.71	583	0.827	1.35	21.4	3.6557	0.8441	0.8168	06/01/04
3600	27.4	21.40	17.34	17.31	17.34	17.33	20	6.18	36.4	759.5	542	4.0	78	84	117	31.2	-1	14.72	1.60	10.9	0.990	26.2	9.86	600.8	19.69	584	0.826	1.35	21.4	3.6537	0.8440	0.8167	06/01/04
3300	27.6	19.90	18.25	18.19	18.19	18.21	22	6.43	36.9	759.0	520	3.2	78	84	116	31.2	-1	14.18	1.54	11.0	0.978	27.5	9.51	632.1	19.76	581	0.826	1.28	22.2	3.7548	0.8363	0.8077	06/01/04
3300	27.6	19.60	18.25	18.25	18.18	18.23	20	6.40	36.9	759.0	525	3.2	78	84	114	31.6	-1	14.08	1.53	11.0	0.983	27.4	9.47	629.2	19.72	583	0.825	1.28	22.1	3.7548	0.8363	0.8077	06/01/04
3000	27.7	18.00	19.15	19.15	19.21	19.19	20	6.73	35.3	759.2	515	2.8	78	84	113	32.2	-0.9	13.52	1.41	11.1	0.970	27.9	8.75	639.6	19.76	581	0.824	1.22	23.3	3.4396	0.8599	0.8354	06/01/04
3000	27.7	18.00	19.22	19.15	19.25	19.21	18	6.68	35.3	759.2	521	2.8	78	84	113	32.4	-0.9	13.52	1.41	11.1	0.969	27.6	8.69	634.9	19.64	585	0.823	1.21	23.1	3.4396	0.8599	0.8354	06/01/04
2700	28	16.40	20.28	20.25	20.34	20.29	18	6.90	36.4	759.2	497	1.3	76	82	110	32.6	-0.8	12.89	1.36	11.2	0.962	29.2	8.26	671.1	19.38	593	0.823	1.15	23.9	3.6537	0.8437	0.8164	06/01/04
2700	28	16.40	20.31	20.31	20.37	20.33	16	6.83	36.0	759.0	503	1.3	76	83	109	32.5	-0.8	12.89	1.35	11.3	0.960	28.7	8.11	659.0	19.19	599	0.823	1.15	23.6	3.5746	0.8493	0.8230	06/01/04
2400	28.3	14.40	21.94	21.94	21.94	21.94	18	7.08	35.4	759.0	469	1.0	78	84	108	32.8	-0.8	12.09	1.24	11.4	0.948	29.4	7.38	674.5	19.06	603	0.822	1.06	24.5	3.4586	0.8582	0.8334	06/01/04
2400	28.4	14.40	21.94	21.94	21.94	21.94	16	7.05	35.4	759.0	469	1.2	78	84	108	32.8	-0.8	12.09	1.24	11.4	0.948	29.3	7.35	671.7	18.96	606	0.822	1.06	24.4	3.4586	0.8582	0.8334	06/01/04

ตารางที่ จ-7 (ต่อ) แสดงผลการทดสอบกราฟจากเครื่องบิน Daihatsu รุ่น AB 547CC ท้าย gas mixer ชนิดสองรูม
ของขับกับ carburetor เมื่อใช้รีดอากาศและแก๊สธรรมชาติในค่าคงที่และแก้ไขโดยที่ WOT

speed(rev/min)	MP(inHg)	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)			Ambient			Gas cond.			P _D (kW)	T _D corrected (N-m)	ma (g/sec)	mf corrected (g/sec)	gas density(kg/m ³)	μ _f (N-m)	P _v able	k	α	Test date													
		t ₁	t ₂	t ₃	θ _s	P _a (kg)	T _a (°C)	T _m (°C)	T _{in} (°C)	T _g (°C)																							
3900	27.2	23.90	16.53	16.53	16.59	16.55	22	5.78	36.5	759.5	529	4.7	79	84	111	29.4	-1.1	15.55	1.69	10.9	0.987	24.5	10.02	563.1	18.97	607	0.831	1.42	20.0	3.6737	0.8426	0.8150	07/01/04
3600	27.4	21.40	16.91	16.93	16.92	22	6.20	36.5	759.5	530	4.0	78	84	116	29.6	-1	14.72	1.65	10.6	1.020	26.3	9.92	604.0	19.21	599	0.831	1.39	21.4	3.6737	0.8426	0.8150	07/01/04	
3600	27.4	21.40	16.88	16.88	16.88	20	6.18	36.5	759.5	536	4.0	78	84	117	30.3	-1	14.72	1.65	10.6	1.020	26.2	9.89	602.1	19.15	601	0.829	1.39	21.4	3.6737	0.8426	0.8150	07/01/04	
3300	27.6	19.90	17.91	17.84	17.94	17.90	22	6.48	36.0	759.5	511	3.4	78	84	115	30.9	-1	14.20	1.54	10.9	0.995	27.2	9.40	624.8	19.51	590	0.827	1.31	22.4	3.5746	0.8498	0.8236	07/01/04
3300	27.6	19.90	17.78	17.85	17.79	17.81	20	6.45	36.0	759.5	515	3.5	78	84	115	31.7	-1	14.20	1.54	10.8	0.998	27.1	9.36	621.9	19.38	594	0.825	1.31	22.3	3.5746	0.8498	0.8236	07/01/04
3000	27.7	18.20	18.69	18.69	18.72	18.70	20	6.73	35.1	759.5	506	2.8	78	84	113	32	-0.9	13.60	1.45	10.9	0.991	27.7	8.71	636.7	19.25	598	0.824	1.25	23.3	3.4019	0.8633	0.8394	07/01/04
3000	27.7	18.40	18.59	18.59	18.60	18.59	18	6.68	35.1	759.7	517	3.0	78	85	113	32.4	-0.9	13.68	1.45	10.9	0.990	27.5	8.64	631.7	19.02	605	0.823	1.25	23.1	3.4019	0.8635	0.8396	07/01/04
2700	28	16.70	19.94	19.94	19.94	19.94	18	6.98	35.6	759.7	491	2.0	76	82	111	32.7	-0.8	13.02	1.36	11.1	0.969	29.1	8.22	667.1	19.24	598	0.823	1.17	24.1	3.4969	0.8560	0.8307	07/01/04
2700	28	16.70	20.22	20.13	19.94	20.10	16	6.93	35.6	759.7	492	1.9	76	83	109	32.8	-0.8	13.02	1.35	11.2	0.961	28.8	8.16	662.4	19.25	598	0.822	1.16	24.0	3.4969	0.8560	0.8307	07/01/04
3000	27.7	18.30	18.94	18.94	18.94	18.94	20	6.60	35.4	759.1	510	2.9	78	84	109	30.2	-0.9	13.63	1.44	11.0	0.982	27.4	8.60	628.7	19.00	604	0.829	1.24	22.8	3.4586	0.8683	0.8335	08/01/04
3000	27.7	18.30	18.94	18.91	18.94	18.93	18	6.55	35.4	759.1	505	2.9	78	85	111	30.5	-0.9	13.63	1.44	11.0	0.981	27.2	8.54	623.9	18.87	609	0.828	1.24	22.7	3.4586	0.8683	0.8336	08/01/04
2700	28	17.00	20.15	20.19	20.18	18	6.85	35.3	759.1	487	1.8	76	83	109	30.9	-0.8	13.14	1.35	11.3	0.954	28.4	8.02	651.1	18.94	606	0.827	1.16	23.7	3.4396	0.8598	0.8353	08/01/04	
2700	28	17.00	20.16	20.16	20.09	20.14	16	6.70	35.8	759.1	499	1.8	76	82	108	31	-0.8	13.13	1.36	11.3	0.956	28.0	7.93	643.6	18.53	620	0.827	1.16	23.2	3.5355	0.8524	0.8265	08/01/04
2400	28.4	14.40	21.78	21.81	21.79	18	7.03	36.5	759.3	467	2.3	78	84	107	31.3	-0.7	12.07	1.27	11.2	0.961	29.8	7.50	685.1	18.77	612	0.826	1.07	24.3	3.6737	0.8423	0.8147	08/01/04	
2400	28.4	14.40	21.75	21.75	21.76	16	7.00	35.7	759.3	467	2.2	78	85	107	31.6	-0.7	12.09	1.26	11.3	0.960	29.2	7.34	670.8	18.62	617	0.825	1.07	24.2	3.5162	0.8541	0.8285	08/01/04	
2100	28.7	11.60	24.28	24.28	24.31	24.29	18	7.10	35.5	759.3	427	2.8	78	85	106	31.5	-0.7	10.85	1.12	11.3	0.953	29.5	6.49	677.6	18.43	623	0.826	0.96	24.6	3.4777	0.8570	0.8320	08/01/04
2100	28.7	11.50	24.31	24.31	24.28	24.28	16	7.08	35.7	759.3	424	2.5	78	85	105	31.7	-0.7	10.80	1.13	11.2	0.961	29.5	6.50	678.5	18.41	624	0.825	0.96	24.5	3.5162	0.8541	0.8285	08/01/04
1800	29	9.00	27.90	27.90	27.91	27.91	16	7.03	35.3	759.5	391	3.0	78	86	103	31.7	-0.6	9.56	0.97	11.4	0.946	29.1	5.48	667.9	17.96	639	0.825	0.84	24.3	3.4396	0.8602	0.8358	08/01/04
1800	29	9.00	27.87	27.87	27.87	27.87	14	7.03	34.7	759.5	395	3.0	78	85	102	31.8	-0.6	9.57	0.96	11.4	0.946	28.7	5.41	659.4	17.90	641	0.825	0.84	24.3	3.3275	0.8694	0.8465	08/01/04
1500	29.3	9.10	32.59	32.59	32.57	14	6.98	34.4	759.5	362	1.1	78	85	99	31.5	-0.5	9.63	0.82	13.4	0.805	28.3	4.45	649.9	17.27	665	0.826	0.72	24.1	3.1829	0.8748	0.8528	08/01/04	

ตารางที่ ๔-๗ (ต่อก) แสดงผลการทดสอบของเครื่องจักรก่อสร้างแบบปรับอากาศที่ได้รับมาตรฐาน Daihatsu รุ่น AB 547CC ด้วย gas mixer ชนิดสอง
เครื่องกับ carburetor เมื่อใช้เครื่องเพลิงผสมผ้าผันผืนของค่ายและแก๊สโซฮอล์ที่ WOT

speed(rev/min)	MAP(inHg)	P diff(mm H2O)	T _d (°C)	T _b (kg)	θ _i	l ₂	l ₃	l ₄	Fuel consumption 1 ft ³ (sec)	Ambient	Gas cond.			Airfuel ratio	P _b (kW)	P _{bmepl} (kPa)	η _{ηL} (%)	P _{v,table} (N-m)	k	α	Test date												
											T _a (°C)	T _m (°C)	T _{out} (°C)	T _{exhaust} (°C)	T _b (inH2O)																		
3000	27.7	18.70	19.06	19.03	20	6.50	34.8	758.8	511	2.9	78	84	104	30.4	-0.9	13.80	1.42	11.2	0.965	26.6	8.37	611.6	18.78	612	0.828	1.23	22.5	3.3459	0.8672	0.8439	09/01/04		
3000	27.7	18.70	19.06	19.03	19.03	19.05	18	6.43	34.7	758.8	515	3.0	78	84	109	30.2	-0.9	13.80	1.42	11.2	0.964	26.3	8.26	603.7	18.57	618	0.829	1.23	22.2	3.3275	0.8687	0.8457	09/01/04
2700	28	16.90	20.12	20.13	20.09	20.11	18	6.80	35.3	758.8	495	2.1	76	82	109	30.9	-0.8	13.10	1.35	11.3	0.960	28.2	7.96	646.7	18.75	613	0.827	1.16	23.5	3.4396	0.8595	0.8350	09/01/04
2700	28	16.80	20.19	20.22	20.25	20.22	16	6.73	35.5	758.9	500	2.1	76	82	108	30.9	-0.8	13.06	1.35	11.3	0.958	28.0	7.91	642.7	18.67	615	0.827	1.16	23.3	3.4777	0.8566	0.8315	09/01/04
2400	28.4	14.50	21.66	21.69	21.70	18	7.00	35.5	758.9	465	2.4	78	84	107	31.1	-0.8	12.13	1.26	11.2	0.960	29.1	7.32	668.4	18.53	620	0.827	1.08	24.2	3.4777	0.8566	0.8315	09/01/04	
2400	28.4	14.50	21.69	21.72	21.75	21.72	16	6.93	35.3	758.9	471	2.4	78	84	107	31.1	-0.8	12.14	1.25	11.3	0.959	28.7	7.21	658.9	18.35	626	0.827	1.08	24.0	3.4396	0.8596	0.8351	09/01/04
1800	29	9.00	27.94	27.90	27.88	27.91	16	7.03	34.4	758.9	390	2.8	78	85	103	31.8	-0.6	9.58	0.96	11.4	0.944	28.6	5.38	655.7	17.91	641	0.825	0.84	24.3	3.2726	0.8734	0.8512	09/01/04
1800	29	9.00	27.97	27.82	27.90	27.90	14	7.00	34.4	758.9	397	3.1	78	85	102	31.7	-0.6	9.58	0.96	11.4	0.945	28.4	5.36	652.9	17.82	644	0.825	0.84	24.2	3.2726	0.8734	0.8512	09/01/04
1500	29.3	9.00	32.53	32.56	32.54	32.54	14	6.98	34.4	758.9	357	1.2	78	85	99	31.8	-0.5	9.58	0.82	13.3	0.810	28.4	4.45	651.0	17.28	665	0.825	0.72	24.1	3.2726	0.8734	0.8513	09/01/04
3900	27.2	23.20	17.37	17.40	17.35	17.37	22	5.75	34.1	758.4	57	3.6	79	84	115	27.3	-1.2	15.38	1.55	11.3	0.959	23.2	9.49	533.3	19.46	589	0.826	1.36	19.9	3.2364	0.8775	0.8561	13/01/04
3600	27.4	21.40	17.60	17.59	17.56	17.58	22	6.13	34.5	758.6	528	3.1	78	83	117	28.7	-1.1	14.76	1.54	11.0	0.983	25.0	9.41	573.2	19.49	588	0.832	1.34	21.2	3.2908	0.8716	0.8491	13/01/04
3600	27.4	21.20	17.50	17.50	17.47	17.49	20	6.08	34.5	758.4	532	3.4	78	84	116	29.3	-1.1	14.70	1.54	10.9	0.991	24.8	9.34	568.7	19.27	595	0.831	1.34	21.0	3.2908	0.8714	0.8489	13/01/04
3600	27.6	19.60	18.38	18.38	18.31	18.36	22	6.40	34.5	758.3	511	3.3	78	84	114	29.6	-1	14.13	1.47	11.0	0.981	26.1	9.01	598.7	19.53	587	0.830	1.28	22.1	3.2908	0.8713	0.8488	13/01/04
3300	27.6	19.50	18.41	18.40	18.35	18.39	20	6.38	34.7	758.3	516	3.3	78	84	113	30	-1	14.13	1.47	11.1	0.979	26.1	9.02	599.4	19.54	587	0.829	1.28	22.1	3.3275	0.8682	0.8451	13/01/04
3000	27.7	18.30	19.41	19.41	19.37	19.40	20	6.68	34.5	758.3	506	2.8	78	84	112	30.2	-1	13.65	1.39	11.3	0.959	27.2	8.55	624.9	19.62	584	0.828	1.21	23.1	3.2908	0.8713	0.8488	13/01/04
3000	27.7	18.20	19.19	19.19	19.15	19.18	18	6.63	34.3	758.3	511	2.6	78	84	112	30.7	-1	13.62	1.40	11.2	0.971	26.9	8.45	617.6	19.27	595	0.827	1.22	22.9	3.2545	0.8744	0.8524	13/01/04
2700	28	16.60	20.41	20.41	20.44	20.42	18	6.90	34.3	758.3	492	1.4	76	82	109	31.1	-0.8	13.01	1.31	11.4	0.954	28.0	7.91	642.7	19.24	596	0.826	1.15	23.9	3.2545	0.8744	0.8524	13/01/04
2700	28	16.60	20.40	20.40	20.34	20.38	16	6.78	34.3	758.3	503	1.3	76	82	108	31.3	-0.8	13.01	1.31	11.3	0.955	27.5	7.78	631.5	18.88	607	0.826	1.15	23.4	3.2545	0.8744	0.8524	13/01/04
2400	28.3	14.30	22.16	22.06	22.00	22.07	18	7.08	34.1	758.3	463	1.5	78	84	106	31.2	-0.8	12.08	1.21	11.4	0.950	28.6	7.19	656.8	18.96	605	0.826	1.06	24.5	3.2364	0.8774	0.8560	13/01/04
2400	28.4	14.20	22.06	22.06	22.09	22.07	16	7.03	33.2	758.3	466	1.4	75	84	106	31.5	-0.8	12.05	1.19	11.4	0.951	27.8	7.00	639.3	18.78	611	0.825	1.06	24.3	3.0608	0.8920	0.8731	13/01/04

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายวิสุทธิ์ กวยรักษा เกิดเมื่อวันที่ 24 เดือนกุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2523 ที่จังหวัดนครปฐม สำเร็จการศึกษาปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ จامعةวิทยาลัยนิดล เมื่อปีการศึกษา 2542 เข้าศึกษาในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2543



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย