

Het aanzetten van den motor.

Vóór het aanzetten moet de gloeikop van den motor tot op donkerroode gloeihtte verwarmd worden, waarvoor ongeveer 4 minuten noodig zijn.

De motoren tot en met 26—30 P. K. worden met de hand aangezet, waarvoor in het vliegwiel een pen is aangebracht. Men brengt de kruk in den laagsten stand, geeft met de hand een paar inspuitingen door middel van het handel dat de plunger van de brandstofpomp beweegt en beweegt haar vervolgens met kracht op en neer, geeft dan bij den hoogsten krukstand met de hand weer een inspuiting totdat de olie ontbrandt, waarop de motor begint te draaien.

Slaat hij echter in verkeerde richting aan, d.w.z. loopt hij achteruit dan schakelt men even de brandstofpomp door middel van het handel uit en wacht tot de motor bijna weer stilstaat, geeft dan juist als de kruk weer ongeveer haar hoogsten stand bereikt heeft een inspuiting en de motor begint in de goede richting te draaien.

Wanneer de motor door een of andere oorzaak (b.v. door een nog te koude verbrandingskamer) niet direct opneemt, is het noodig om het twee of meer malen te probeeren, telkens eerst de onafgewerkte gassen uit den cilinder te spoelen, door den motor enkele malen met de hand rond te draaien. Er moet dan echter voor gezorgd worden, dat de brandstofpomp geen olie geeft.

De lamp kan nu bij de één cilinder-motoren worden gedoofd. Bij die, met twee of meer cilinders, is het noodig ze aan te houden, totdat met den motor geregeld volle kracht gedraaid wordt en de vergassers goed heet zijn. Bij grootere motoren, die met lucht worden aangezet worden één of meer luchtketels geplaatst.

Wanneer hierin geen druk aanwezig is wordt een der luchtketels met de bijgevoegde handpomp tot ca. 7 Atm.

opgepompt. Men plaatst dan vervolgens de kruk even voorbij haar doode punt, dus iets naar voren wijzend.

Wanneer nu de gloeikop op de hiervoor omschreven wijze is verwarmd, geeft men federen cilinder een paar inspuitingen, opent de kraan aan den luchtketel en vervolgens die, welke aan den cilinder is aangebracht.

Deze moet slechts even worden geopend en direct wanneer de kruk omlaag gaat snel worden gesloten. De motor neemt nu direct de goede draairichting aan.

Het eerste werk is nu, toe te zien dat alle deelen worden gesmeerd en de koelwaterpomp voldoende water geeft, hetgeen het best aan de uitlaat overboord is na te gaan, wat gedurende de vaart van tijd tot tijd moet worden herhaald.

Compressor. Alle twee- en meer cilinder motoren, alsmede de één-cilindermotor van 45—50 P. K. en hooger worden voorzien van een luchtcompressor, terwijl de één-cilinder motoren 32—35 P. K. en 36—40 P. K. met een z.g. kogelklepkast worden uitgerust, door welke de luchtketel gevuld wordt met verbrandingsgas van hoogen druk.

De compressor werkt, zoodra de kraan aan den hoofdketel wordt geopend en beide ketels vult met samengeperste lucht dienstig voor het aanzetten, voor de fluit en voor de snelverhitters.

Moet de motor geruimen tijd onbelast loopen, dan sluit men de in het spoelkanaal aanwezige klep, opdat geen koude luchtstromingen den vergasser te veel afkoelen, daar de olie dan niet regelmatig ontbrandt, waardoor de motor onregelmatig gaat werken en ten slotte stopt.

Die klep wordt weer direct na het in werking stellen van den schroef geopend. Wanneer deze enkele minuten gedraaid heeft, moet er op worden gelet dat de vergasser (de gloeikop) niet te warm wordt. Een donkerroode kleur geeft een goede verbranding van de olie. De temperatuur kan worden geregeld door invoering van zuiver water, waartoe het reguleerkraantje H in fig. 6 aangegeven, is aangebracht.