

**TECHNICKÝ POPIS
A NÁVOD K OBSLUZE**

přenosné motorové stříkačky

PS - 8



0. VŠEOBECNĚ.

0.1 ÚVOD.

Protipožární služba klade na požární sbory stále větší požadavky, úměrně s rostoucím technickým rozvojem. Jsme svědky nezištných a obětavých zásahů protipožárníků v případech, kdy se zdají být již beznadějně. Jejich statečnost právem zaslouhuje, aby byli stále vybavováni modernějším protipožárním zařízením.

Naš národní podnik se řadí svoji vyspělou technickou úrovní mezi podniky světové úrovně. Protipožárním oborům je věnována všestranná péče a pozornost. Výrobní zařízení, které je stále modernisováno, a zkušební pracovníci jsou zárukou dobré jakosti a spolehlivosti každého stroje.

Dodáváme Vám zařízení všeobecně známé svou spolehlivostí, výkonnem a jednoduchostí. Je proto nutné, aby bylo také pečlivě ošetřováno a obsluhováno. Mějte na paměti, že jakýkoliv zařízení nejdokonalější konstrukce, bezvadné jakosti materiálu a přesného provedení nezaručuje splnění požadavků, není-li spolehlivě obsluhováno a opatrováno. Také jeho životnost závisí na obsluze.

Je naším přáním, abychom udrželi starou tradici. V naší práci spatříme svůj podíl na velkém budování vlastní tlm, že přispíváme k ochraně velkých hodnot národního majetku. Jsme přesvědčeni, že i Vám bude přenosná motorová stříkačka PS 8 dobrým pomocníkem v odpovědné službě.

TOVARNY NA HASICÍ ZARÍZENÍ,
národní podnik,
VYSOKÉ MÝTO.

- 8,04 Motor se při běhu hlí - značně kouří - palivo z karburátoru přetéká 23
- 8,05 Motor příliš kouří 24
- 8,06 Svíčky po spuštění a vyšroubování jsou úplně suché 24
- 8,07 Svíčky jsou příliš vlhké 24
- 8,08 Teplý motor nenaskočí, spuštění selhává 24
- 8,09 Motor se při chodu zastavuje a stíří 24
- 8,10 Motor běží na volnoběh, při přidání plynu zhasne 24
- 8,11 Motor běží na vysoké obrátky, při přesunutí páčky na volnoběh, až do krajní polohy, se zastaví 24
- 8,12 Po delší práci (na plný plyn) motor za chodu stíří 24
- 8,13 Za vlhkeho počasi nebo v zimě motor nenaskočí 25

9. VYOBRAZENÍ PŘENOSNÉ MOTOROVÉ STRÍKAČKY PS 8.

- 10,01 Pohled ze strany obsluhy .
- 10,02 Pohled na zadní stranu.
- 10,03 Pohled ze strany natáčení.
- 10,04 Pohled na plynovou vývěvu.
- 10,05 Čerpadlo H 800.
- 10,06 Rozdělovací kohouti.

OSVĚDČENÍ O VÝKONU A JAKOSTI

přenosné motorové stríkačky
PS 8 - ČSN 38 9312.

Výrobní číslo: 048

I. Zkouška sání na sucho.

Číslo zkoušky	Podtlak		
	docílený m v. s.	po uplynutí 1 min. m v. s.	
1	2	3	
1	8	7,8	

II. Zkouška výkonu čerpadla.

Číslo zkoušky	Počet otáček hřídele čerpadla n/min.	Průměr hubice mm	Pretlak m v. s.	Průtok l/min.
1	2	3	4	5
1	280	21	87	878

Docílený maximální tlak při uzavřených výtláčných ventilech a při největších dosažitelných otáčkách hřídele čerpadla

n = 1600 /min. 160 m v. s.

20. X. 1959

Vys. Mýto dne

Trubing
OTK

DIAGRAM ČERPADLA „H 800“

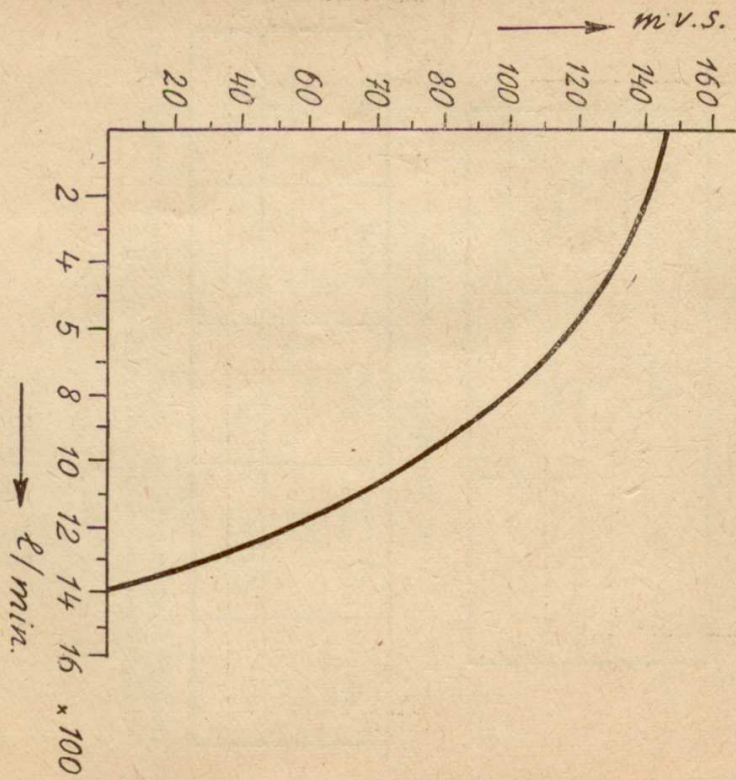
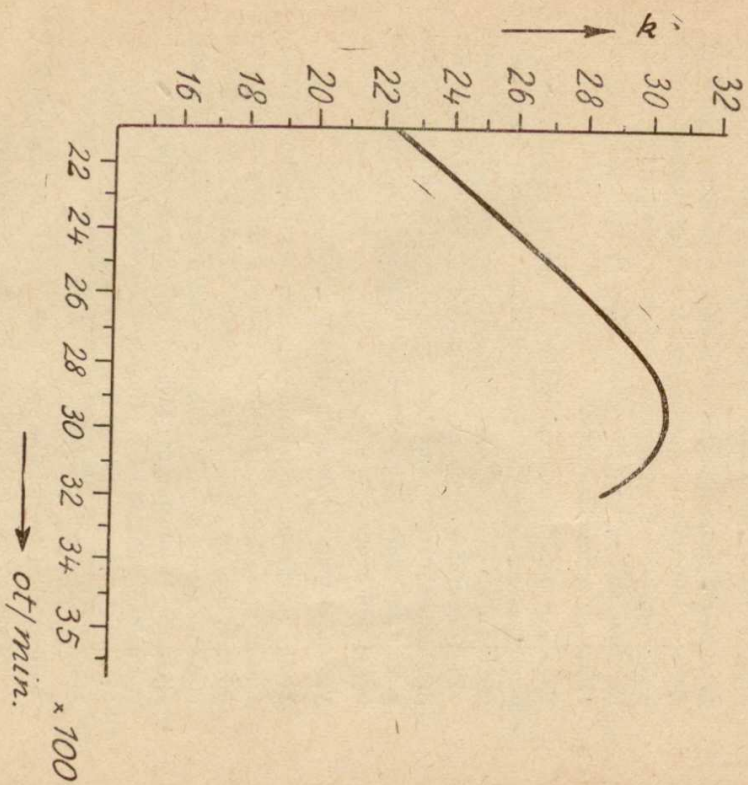


DIAGRAM MOTORU „SM 31“



0.3 ZÁRUČNÍ PODMÍNKY.

Vztahují se na celé zařízení dle technických záručních podmínek ZPD 7 ode dne, kdy bylo zařízení odesláno nebo odebráno z podniku. Záruka končí po uplynutí stanovené doby i v případě, že zařízení v této době nebylo použito.

Za součásti a přístroje, které nevyvrábíme a do zařízení nakupujeme, ručíme v rámci záruky, kterou nám poskytne výrobce.

Ze záruky vyjímáme součásti podléhající přirozenému opotřebení, měřící a kontrolní přístroje, skleněné součásti, veškeré těsnění, izolace atp. Rovněž neručíme za poškození způsobené vyšší mocí. Neručíme také za jakékoliv škody, které by vznikly zákazníkovi vyřazením zařízení z provozu.

V záruční době odstraníme na vlastní náklad všechny závady, vzniklé prokazatelně vadným materiálem, chybou konstrukce, nebo výrobní chybou. Zákazník je povinen zaslat zařízení k provedení záručních oprav na svůj náklad do závodu našeho národního podniku, v němž bylo vyrobeno. Provádíme-li záruční práce u zákazníka, je povinen hradit veškeré výlohy vzniklé cestou za účelem opravy.

Vyměněné součásti zůstávají našim majetkem.

Záruka zaniká ihned, jakmile zákazník bez předchozí dohody s námi provedl nebo dá provést změny či opravy na dodaném zařízení. Účty za takové opravy a změny nebudou uznány. Byla-li ujednána záruka na určitý výkon, provádějí se zkoušky na náklad zákazníka. Nejsou pro nás závazné, byly-li provedeny mimo závod našeho podniku a bez přítomnosti našeho zástupce.

Záruční doba na provedené opravy v záruce končí současně se záruční dobou celého zařízení.

Záruka zaniká i v tom případě, jestliže zákazník manipuluje se zařízením, aniž by měl k tomu patřičné znalosti.

TOVARNY NA HASICI ZARIZENI,
národní podnik,
VYSOKÉ MÝTO.

1. POPIS PŘENOSNÉ MOTOROVÉ STRÍKAČKY:

Stríkačka je vyrobena dle ČSN 38 9322. Její vybavení je určeno ČSN 38 9311.

1.01 MOTOR (obr. 10.01, 10.02, 10.03, 10.04, 10.05).

Typové označení „SM-31“.
Je to dvoudobý, dvouválcový, řadový motor, chlazený vodou přímo z čerpadla.
Jeho klikový hřídel a ojnice jsou uloženy ve válečkových a kulíkových ložiskách.
Spouštění motoru provádí se natáčecí pákou 13.

1.02 TECHNICKÁ DATA MOTORU:

vrtání válců	92 mm
zdvih válců	85 mm
obsah válců	1.143 cm ³
počet otáček	3.000/min.
výkon motoru	31 k s
palivo	směs benzínu s olejem

1.03 POJMENOVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ MOTORU.

(obr. 10.01, 10.02, 10.03).

- 1 nádrž na palivo,
- 2 uzavírací kohout,
- 3 karburátor,
- 4 plynová vývěva,
- 10 skříň náhonu magnetu,
- 11 výpusťný kohout,
- 13 natáčecí páka,
- 24 zapalovací svíčky.

1.04 MAGNET. (obr. 10.08).

Stríkačka jest opatřena magnetem Pal. Dejte pozor při natáčení na vypínací páčku, kterou se zapalování zapíná nebo vypíná — dle označení. Nedoporučujeme neodborné seřizování předstihu (je již ze závodu seřizen), aby nenastávalo zpětné otáčení motoru. Při obráceném běhu motoru má stríkačka malý výkon. Směr točení kontrolujte dle označení na skříňní rozvodu.

1.05 ZAPALOVACÍ SVÍČKY. 24.

Používají se značky PAL 175.
Závít M 14 × 1,25.

1.06 KARBURÁTOR. 3.

Typ JIKOV 30 LOH-O-33.

Jeho seřízení sleduje nejvyšší výkon při nejnižší spotřebě paliva. Vlastní konstrukce je velmi jednoduchá, ošetřování a čištění snadné. Hlavní tryska je upravena na spodku plovákové komory a uvolňuje se klíčem O. K. 14. Plovák je přístupný po uvolnění dvou šroubů O. K. 10 na tělese karburátoru a po sejmutí víčka plovákové komory. Tryska pro běh na prázdnno je přístupna svrchu, O. K. 8. Škrtilí klapka se obsluhuje páčkou po pravé straně karburátoru.

Posunováním páčky směrem k motoru se škrtilí klapka otevírá (zvysňuje se otáčky motoru).

Seřízení škrtilí klapky je provedeno šroubkem, zajištěným pružinou již v továrně. Jakákoliv manipulace s ním omezuje správný chod motoru na volnoběh.

Totéž platí i o regulačním šroubku pro nastavení bohatosti směsi volnoběhu, který je umístěn na spodku u přípojovacího hrdla. Karburátor je opatřen sytíčem pro spouštění studeného motoru.

1.07 DEKOMPRESNÍ KOHOUBY.

Slouží k odvodušnění spalovacího prostoru. Jsou umístěny na hlavě válců.

1.08 VÝPUSTNÉ KOHOUBY. 11.

Slouží k odvodušnění prostoru klikové skříně a k vypouštění nahromaděného oleje. Jsou umístěny v nejnižší části klikové skříně.

1.09 NADRŽ PALIVA. 1.

Celkový obsah přibližně 26 litrů.

1.10 UZÁVĚR HRDLA NADRŽE. (obr. 10.01).

Uzávěr má malý otvor, spojující prostor vnitřní s prostorem vnějším. Otvor nesmí být nikdy u c p a n, aby nebyl ztěžován přítok paliva do karburátoru.

1.11 UZAVÍRACÍ KOHOUBY. 2. (obr. 10.01).

Ve výpustném hrdle nádrže paliva je našroubován uzavírací kohout, který přerušuje přítok paliva do karburátoru. Je opatřen hustým sítkem a skleněným víčkem k zachycení nečistot. Při ucpání sítka lze víčko sejmout uvolněním těmenu a sítko vyčistit.

1.12 PLYNOVÁ VÝVĚVA. 4. (obr. 10.01, 10.02, 10.06, 10.05).

Vývěva je upravena na hlavě válců. V činnosti je uváděna pákou 5 rozdělovacího kohoutu 30. Prostor vývěvy je spojen

trubkou s prostorem čerpadla. Při vysávání je přerušeno zapalování druhého válce a nespálená směs paliva a vzduchu prochází uzavíracím kuželem přes zpětný ventil 25 do vysávacího zařízení.

Zde se vytvoří potřebný podtlak. Vnější tlakem vzduchu je voda hnána savicemi do čerpadla. Při vysávání se současně uzavírá klapkou i výfukový otvor druhého válce. Nejvyšší dosažitelný podtlak plynové vývěvy je 8 m vodního sloupce (m v. s.).

1.13 ČERPADLO. (obr. 10.01, 10.02, 10.06 a 10.07).

Typové označení „H 800“. Jeho oběžná kola 39 jsou nastavena na silném hřídeli 40 a stažena maticí 46. Hřídel je uložen na sací straně v bronzovém ložisku a druhý konec přírubou připojen přímo na setrvačník.

1.14 TECHNICKÁ DATA ČERPADLA „H 800“. Dle ČSN 38 9322.

1.15 POJMENOVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ ČERPADLA:

5	páka rozdělovacího kohoutu	35	síto
6	mano-vacuometr	36	plášť čerpadla
7	manometr	37	chladičí komora
12	výfukový ventil	38	převáděcí kotouč
17	sací hrdlo	39	oběžný kotouč
19	vypouštěcí zátka	40	hřídel čerpadla
30	rozdělovací kohout	41	matice ucpávky
31	těsnící kroužek	42	těsnění ucpávky
32	talíř ventilu	43	těsnící kruh
33	nálevka	44	maznice ložiska
34	zátká nálevky	45	ložisko
		46	matice oběžného kotouče

1.16 UCPÁVKA. (obr. 10.06).

Obezpíná hřídel a utěsňuje prostor čerpadla. Má 5 těsnících kroužků 42. Dotahují se dle potřeby ucpávkovým kroužkem a ucpávkovou maticí 41.

1.17 MANO-VACUOMETR. 6.

Udává podtlak na sací straně v m v. s. při sání z volného zdroje nebo udává tlak při sání z tlakového zdroje v m v. s. (10 m v. s. = 1 atp).

1.18 MANOMETR. 7.

Udává přetlak na výfukové straně, rovněž m v. s.

1.19 VÝTLAČNÉ VENTILY 12. (obr. 10.06).

Ve většiny výtláčného ventilu jsou posuvně uloženy uzavírací talíře. Na sedla ventilů jsou přitlačovány pružinou. Většina ventilů prochází těsnícními kroužky 31.

1.20 ROZDĚLOVACÍ KOHOUIT. 30. (obr. 10.06 a 10.07).

Je umístěn mezi výtláčnými ventily. Jeho pákou 5 se uvádí v činnost vývěva 4 a zapojuje chlazení motoru.

1.21 ZAVODŇOVACÍ NÁLEVKA. 33.

Nálevka je umístěna na sacím hrdle čerpadla. Používá se tehdy, není-li vývěva schopna činnosti. Odšroubováním zátky 34 záleje se čerpadlo a saviče vodou.

1.22 VYPOUŠTĚCÍ ZÁTKA. 19.

Slouží k odvodnění čerpadla po skončení provozu.

1.23 NOSÍTKA. 8. (obr. 10.01).

Nosítka tvoří rám k upevnění motoru a čerpadla a slouží k přenášení stríkačky. Nosítka mají vysouvateľné rukojeti 9.

2. PALIVO A MAZACÍ LÁTKY.

2.01 PALIVO.

Nádrž musí být naplněna vždy palivem předepsané jakosti. Palivem je směs benzínu s olejem. Používá se normálního benzínu, jako pro pohon automobilů.

Nalévání paliva do nádrže se provádí zásadně přes síto nebo přes vložku z husté látky. Tím se zabráni vniknutí jemných nečistot do nádrže.

Benzín se mísí s automobilním olejem značky DT. (Po dobu záběhu doporučujeme olej D.).

Olej kupujte jen v zaplombovaných konvicích s označením výrobni firmy a jakostí oleje. Jedině tak máte záruku, že jste obdrželi správný olej, na němž spočívá spolehlivost a pohotovost stroje.

2.02 PŘÍPRAVA PALIVA.

Mísící nádoba musí být před přípravou paliva řádně vyčištěna.

Podle zkušenosti doporučujeme promíchat olej nejčistive s menším množstvím benzínu. Teprve pak dolejeme zbývající benzín a ještě jednou řádně promícháme.

2.03 SPRÁVNÝ SMĚŠOVACÍ POMĚR S BENZINEM.

U nového motoru, který není ještě dostatečně zaběhnut, mísí se benzín s olejem v poměru 1:20, tj. jeden litr předepsaného

oleje s 20 litry benzínu. Po záběhu, tj. po 25 až 30 provozních hodinách, může motor již pracovat na plný plyn. Po této záběhové době můžeme olej s benzinem v poměru 1:25, tj. na litr oleje 25 litrů benzínu. Menší nebo větší množství oleje v benzínu způsobuje poruchy motoru (zaolejování svíček apod.). Je proto nutné poměr směsi dodržovat.

2.04 MAZÁNÍ MOTORU.

Motor mažeme automobilním olejem DT nebo jiným olejem, doporučeným pro dvoutaktní motory (viz katalog fy Benzinol str. 20), namíchaným přímo do benzínu.

Součástí náhonu magnetu je mazáno olejem jako motor. Nalévá se do skříně otvorem opatřeným šroubem červeně označeným. Hladina olejové lázně se sleduje otvorem s kontrolního šroubku, červeně označeného, (u natáčecího kolečka).

2.05 MAZÁNÍ ČERPADLA.

Čerpadlo mažeme mazacím tukem „3“ (viz katalog fy Benzinol str. 46) tlakovou maznicí na sacím hrdle.

Mazání rozdělovačho kohoutu se provádí několika kapkami oleje vpraveného po stlačením obrátle do tělesa kohoutu. Obrátel vývěvy se po vyjmutí promáže směsí loje a grafitu.

3. SPOUŠTĚNÍ PŘENOSNÉ MOTOROVÉ STRÍKAČKY.

3.01 POKYNY PRO ZÁBĚH.

Požární sbory si mohou dokončit záběh motoru při svých pravidelných cvičeních, při nichž stroj nepracuje na plný výkon. Těchto příležitostí využijí členové sboru k nacvičení správné obsluhy. Nejlépe prospěje stroji, je-li obsluhován vždy týmž členem, buď strojnistrém nebo jeho zástupcem. Jedna a táž osoba, která je zodpovědná za stroj, věnuje mu opravdu největší péči. To se odráží i v jeho výkonu. Pracuje velmi dobře, takže prakticky nedochází k žádným poruchám, které jsou při požárech tak nevídané.

3.02 POKYNY PRO PRVNÍ SPOUŠTĚNÍ.

Po spuštění motoru se musí ihned nasát voda, aby se motor řádně chladil. Při dlouhém vysávání je nebezpečí přehřátí motoru a jeho poškození nasátou chladicí vodou. Dbejme proto, aby bylo vždy čerpadlo i sací zařízení v bezvadném pořádku.

3.03 POKYNY PŘED SPOUŠTĚNÍM STUDENÉHO MOTORU.

Po spuštění motoru musí se ihned nasát voda, aby se motor nepřehřál, protože není chlazen. Po nasátí vody udržíte motor po určitou dobu v malých obrátkách. Nepracuje-li totiž motor

delší dobu, jsou třecí plochy pístů a ložisek zasklepe nebo zbravené oleje (olejového filmu). Je proto nutné, aby byl motor řádně promazán a prohlédnuto při nízkých obrátkách, nežli bude plně zatížen. Toto je zvláště důležité v zimě.

3.04 ODBĚR VODY.

Nasávaná voda má být pokud možno čistá. Tím se zabrání ucpaní kanálu pro chlazení motoru.

3.05 PŘÍPRAVA ČERPADLA PŘED SPOUŠTĚNÍM.

- Na sací hrdlo se uperní savice se sacím košem. Šroubení savice musí být čisté, řádně klíčem dotaženo.
- Na výtlačný ventil se připojí hadice. Jejich spojky jsou klíčem řádně zaklesnuty.
- Výtlačné ventily jsou uzavřeny. Odvodňovací zátky je dobře dotažena.
- Páka rozdělovacího kohoutu se dá na označení „Provoz I“.
- Primaže se ložisko hřídele na sacím víku čerpadla.

3.06 PŘÍPRAVA MOTORU PŘED SPOUŠTĚNÍM.

- Nádrž paliva I musí být naplněna palivem.
 - Dekompresní kohouty, vypustné kohouty I1 a vypustný kohout chladicího pláště motoru, vpravo pod karburátorem, jsou uzavřeny.
 - Spojovací kabel od zapalovací svíčky druhého válce má řádný dotek s kontaktem na plynové vývěvě.
 - Prekontroluje se stav olejové lázně ve skříní náhonu magnetu uvolněním červeně označeného šroubu. Olej musí vytékat!
 - Páčka skřítčí klapky zůstane v poloze „Zavřeno“ (Volnoběh).
 - Páčku sytiče přesuneme do polohy „Otevřeno“.
- ### 3.07 SPOUŠTĚNÍ STUDENÉHO MOTORU.
- Natáčecí páka se natáhne tak, aby byla v záběru s malým ozubeným kolečkem, které je nasazeno na hřídeli motoru. Nyní se motor asi 2 krát otočí přes mrtvou polohu pístu. Při každém otočení se vyčká, až se úplně zastaví a pak teprve se natáhne znovu. Po spuštění motoru se nesmí páka vracet zpět. Zůstane oprávněna o natáčení.
 - Při natáčení se zajistí nejvýhodnější poloha natáčecí páky (motor pruží), z níž se pak prudkým tchnutím natočí. Jakmile je motor natočen, přesuneme páčku sytiče do polohy „zavřeno“ a současně páčkou skřítčí klapky upravíme otáčky motoru.

- Na skříní rozvodu se zjistí, zda se motor otáčí ve směru šípky. U dvoudobých motorů se při spuštění často stává, že motor naskočí v obráceném směru.

- Za provozu motoru se ponechá páčka sytiče v poloze „zavřeno“.

4. PŘENOSNÁ MOTOROVÁ STRÍKAČKA V PROVOZU.

4.01 DODÁVKA VODY.

- Páka 5 rozváděcího kohoutu se přesune na označení „Vysávání“, nacež se zvýší otáčky motoru. Jakmile manometr ukáže tlak, je čerpadlo zavodněno.
- Nato se pozvolna otevře některý výtlačný ventil a voda začne plnit připojenou hadici.
- Páčkou skřítčí klapky se současně sníží obrátky motoru.
- Páka rozváděcího kohoutu se pak přesune ihned do polohy označené „Provoz I“.
- Páka rozdělovacího kohoutu se přemístí do polohy „Provoz II“ (jen při odběru vody z volného vodního zdroje).
- Obrátky motoru se seřídí podle potřebného výkonu.

4.02 PŘECHODNÉ PŘERUŠENÍ DODÁVKY VODY.

Pokud je nutné za provozu přerušit dodávku vody, nemusí se motor docela zastavovat. Páčkou skřítčí klapky stačí jen snížit otáčky tak, aby tlak na čerpadle zůstal asi 20 až 30 m v. s. (2 — 3 atp.). Tím je umožněna cirkulace chladicí vody. V případě, že by přerušení trvalo delší dobu a voda se v čerpadle ohřívá, přepne se rozdělovací kohout do polohy „Provoz I“. Chladicí voda odtéká pak ven.

4.03 PŘECHODNÉ ZASTAVENÍ MOTORU.

Páčkou skřítčí klapky sníží se otáčky motoru až na volnoběh („Zavřeno“), a vypne se zapalování páčkou na magnetu.

4.04 PŘEPLAVENÝ MOTOR.

Špatnou obsluhou při spuštění může se motor přeplavit, takže ho nelze natočit, anebo se po rozběhnutí zastaví.

Tento případ nastane:

- při dlouhodobém otevření páčky sytiče,
- při netěsnosti uzavírací jehly karburátoru,
- při spuštění zahřátého motoru podle 3.07,
- při dlouhém běhu naprázdno a neseříženém karburátoru.

4.05 SPOUŠTĚNÍ PŘEPLAVENÉHO MOTORU.

Uzavírací kohout nádrže paliva se uzavře.

Kohouty na klikové skřini se otevrou, aby z ní vyteklo přebytečné (přeplavené) palivo (olej - benzín).

Dekompresní kohouty na hlavě válců se otevrou.

Páčka škrticí klapky karburátoru se otevře.

Startovací pákou se motor asi 10 – 12 krát protlačí, aby se profoukl vzduchem.

Potom se dekompresní kohouty na klikové skřini uzavřou.

Další postup podle 3.07. (Spouštění studeného motoru).

V každém případě se však nechá kohout nádrže paliva uzavřen, jakmile motor přejde do otáček, otevře se.

4.06 SPOUŠTĚNÍ TEPLÉHO MOTORU.

Páčka škrticí klapky karburátoru zůstane na označení „Zavřeno“ (tj. volnoběhu). Při správném původním seřízení naskočí motor při prvním trhnutí startovací páky. Jestliže nenaskočí, mírně se pootočí škrticí klapka karburátoru. Je-li motor teplý, nesmí se palivo nasát několikerým protáčením, jak tomu bylo u motoru studeného. Přeplavil by se a nenaskočil by. Stane-li se tak, je třeba postupovat podle 4.04 a 4.05. Po spuštění zvýší se podle potřeby otáčky a je-li nasáto (čerpadlo zaplaveno), otevře se pozvolna některý výtláčový ventil. Přebíhá se chlazení motoru.

4.07 ZASTAVENÍ MOTORU PO PŮŽÁRU.

Motor zastavíte tím způsobem, že uzavřete kohout nádrže paliva. Tím se vysaje všechno palivo z karburátoru a usazování oleje po odpaření lehkých frakcí je tak znemožněno.

4.08 SPOUŠTĚNÍ MOTORU V ZIMĚ.

Páčku sytiče otevřete. Po naskočení motoru páčku sytiče pozvolna uzavíráte. Když je motor prohřátý, zavřete ji úplně.

Dbejte, aby nebyl motor vystaven mrazu!

Přípravte pozorně a správně směs paliva (olej řádně promíchat).

Skříně náhonu magnetu naplňte zimním olejem. Starý olej vypusťte! Čerstvé palivo z nastříkovací konvice vstříknete do válců (otevřenými dekompresními kohouty).

Motor při otevřených dekompresních kohoutech vícekrát protáhněte a nastříkání opakujte!

Dekompresní kohouty uzavřete a motor natočte! Začne-li motor zapalovat, vstříknete ještě asi třikrát palivo do válců, pak provedte natočení motoru podle 3.06 a 3.07.

4.09 ODVODNĚNÍ ČERPADLA A MOTORU.

Po skončení provozu se musí čerpadlo i motor řádně odvodnit otevřením vypouštěcí zátky a vypusťného kohoutu na mo-

toru, aby se přešlo připravenému poškození stroje zamrznutím. Po odvodnění se nastříkne trochu oleje do dekompresních kohoutů, aby písty motoru byly dobře promazány a stroj tak připraven pro příští potřebu.

5. PŘENOSNÁ MOTOROVÁ STRÍKAČKA MIMO PROVOZ:

5.01 UDRŽOVÁNÍ.

Stríkačka v nejlépeším pořádku a pohotovosti je všeobecnou povinností strojníka. I pečlivě sestavená stríkačka vyžaduje po určité době řádného prohlédnutí všech součástí, které se za provozu teplenými a mechanickými vlivy uvolňují nebo stríkačku znečišťují.

Je proto třeba, aby obsluha byla svěřena spolehlivě a za cvičené osobě, aby v době mrazu byl stroj řádně odvodněn, aby bylo při těžších poruchách vyžadováno vysvětlení od výrobce.

5.02 POGOTOVOST MOTORU.

Kontrolní spouštění motoru na jeho pohotovost se provádí tak, že alespoň jednou týdně se spustí ve zbrojnici na krátkou dobu bez vody za účelem kontroly, je-li stroj v naprostém pořádku a pohotovosti.

Abyste motor dobře promazal, je nutno jednou až dvakrát měsíčně pracovat se stríkačkou u vody, aby se olejová vrstva na třecích plochách motoru znovu obnovila.

6. PŘENOSNÁ MOTOROVÁ STRÍKAČKA V ZIMĚ.

6.01 VŠEOBECNĚ.

Před mrazem se musí stríkačka zvlášť pečlivě ošetřit. Samotné vypuštění vody z čerpadla nestačí, neboť části mají úzké mezery, mezi kterými se tvoří povlak ledu. Ten znemožní otáčení čerpadla.

Ochrana stríkačky před mrazem se musí provést svědomitě.

Postup je následující:

6.02 ODVODNĚNÍ MOTORU.

Provede se otevřením výpusťného kohoutu na bloku válců (vedle karburátoru).

6.03 ODVODNĚNÍ ČERPADLA.

Provede se po uvolnění zátky, umístěné na spodku čerpadla. Při odvodnění je nutné čerpadlo odzdušnit nadzvednutím talířů výtláčových ventilů nebo odšroubováním víčka na sacím hrdle. Po odvodnění se spustí motor, aby voda odsítkala z oběžných kotoučů. Motor se nechá běžet asi 30 vteřin. (Dělejte, motor není chlazen!) Po zastavení se ještě nechá odtéci voda. Nato se pak vypouštěcí zátka našroubuje zpět.

6.04 ZAZIMOVÁNÍ ČERPADLA.

Provede se litem na pálení, ke kterému lze přimíchat čistý strojní olej (konzervační účinek). Pořtebným množstvím jsou asi 4 litry litru a 1/2 litru oleje. Směs se naleje nalévacím hrdlem na sacím víčku do čerpadla. Jeden z vytláčených ventilů se přitom otevře, aby směs dosáhla horního okraje vnitřku čerpadla. Taktéž ventily se současně rukou nadzvedne, aby mohl uniknout vzduch z čerpadla.

Tim je čerpadlo naplněno konzervační směsí a chráněno dokonce před mrazem. Taktéž ošetřená přenosná motorová stříkačka je schopna kdykoliv provozu — bez předehřívání. Konzervační směs lze pak vždy před použitím stříkačky vypustit do nádoby.

7. OŠETŘOVÁNÍ PŘENOSNÉ MOTOROVÉ STŘÍKAČKY. 7.01 UCPÁVKA ČERPADLA.

Obeprná hřídel čerpadla a utěsňuje vnitřní prostor čerpadla od prostoru vnějšího. Skládá se z pěti speciálních kroužků pro vysoké tlaky. Ty jsou ve spoji k sobě kolmo seřiznuty a vzájemně pootočený tak, aby bylo zabráněno prolínání vody. Ucpávka se přitahuje volně rukou (ne klíčem). Voda z ní musí volně odkapávat. Tim je současně chlazena a přimazávána. Pevně dotážená ucpávka se silně zahřívá a pálí. Tento stav se dalším dotahováním ještě zhoršuje. Taktéž znehodnocená ucpávka může samozřejmě poškodit i hřídel. Je proto třeba dbát uvedeného postupu při výměně ucpávky na místě.

7.02 TĚSNOST ČERPADLA.

Aby byla vždy zajištěna pohotovost stříkačky, je nutno zvláště po dlouhé nečinnosti přezkoušet těsnost čerpadla.

Postup:

Výtláčné ventily se uzavřou.

Sací víčko se nasadí na sací hrdlo.

Spustí se motor a jeho běh se seřídí na vysávání.

Páka rozvážečního kohoutu se přesune na označení „Vysávání“.

Když manovacuometr ukáže 8 m v. sl., přesune se rychle do polohy „Provoz II“.

Motor se zastaví.

Ručička manovacuometru nesmí klesat. Klesá-li, je čerpadlo netěsné. Odstranit příčinu netěsnosti.

7.03 TĚSNĚNÍ HLAVY VÁLČŮ A VÝFUKOVÉHO POTRUBÍ.

K utěsnění hlavy na válcích se používá speciálního těsnění. Doporučujeme přezkoušení, zda hlava válců je řádně šrouby

dotazena. Matice šroubů dotahuje vždy křížem, počínaje středními šrouby. Rovněž neopomeňte přitáhnout matice šroubů přírub výfukového potrubí.

7.04 ČIŠTĚNÍ KARBURÁTORU.

Znečištění a ucpání karburátoru se v prvé řadě zamezí tím, že se před každým zastavením motoru uzavře kohout nádrže paliva a motor se nechá doběhnout. Tim se odsaje všechno palivo z plovákové komory. I přes toto opatření je nutno asi po 25 hodinách provozu vyčistit karburátor. Demontráž se provede tak, že se uvolní dva šrouby na horní části plovákové komory. Plovák se opatrně vyjme a položí na čistý hadřík. Komora se vyčistí a propláche benzínem.

Tryska se jen profonkne vzduchem. Pak se očištěné části zase složí. Jestliže po složení vyteká palivo z karburátoru při otevření kohoutu nádrže paliva, nepostačí jej znovu vyčistit, nýbrž je nutná odborná prohlídka. Seřizování karburátoru je provedeno závodem! Jakékoliv jiné seřizování není dovoleno a vede k poruchám.

7.05 KONTROLA SVÍČEK.

Svíčky se vyšroubují vhodným klíčem. Pod svíčkou musí být nepoškozovaný těsnící kroužek. Správná vzdálenost elektrod svíčky je 0,4 — 0,5 mm a kontroluje se měrkou. Jazyček měrky se musí dát těsně protáhnout. Menší nebo větší vzdálenost způsobuje špatné spuštění motoru. Svíčky musí být v hlavě dostatečně zatíženy. Asi po 100 hodinách se vyměňují.

7.06 KONTROLA JISKŘENÍ SVÍČEK.

Při kontrole jiskření musí být kabel k vyšroubované zapalovací svíče správně připojen. Svíčka se přidrží šestihranem na hlavě válce. Při protáčení motoru má mezi elektrodami proskakovat silná jiskra. Nejisti-li svíčky, prohlédnou se kontakty přerušovače u magnetu, nejsou-li znečištěny. Kladívko přerušovače se nadzvedne a zkontroluje se, není-li mezi kontakty olej nebo jiná nečistota. Čištění se provede kouskem papíru. Jsou-li kontakty opáleny (světla místa), musí se několikrát přetáhnout speciálním plínčkem.

Jestliže ani po tomto zásahu jiskra u svíčky nepřeskoci, kontroluje se zdvih přerušovače. Vzdálenost kontaktů má být 0,3 — 0,4 mm. Přezkouší se měrkou. Správnou vzdálenost lze nastavit přestavením kontaktu, pojištěného matič. Přezkouší se rovněž, není-li uvolněno raménko přerušovače zapalování, neboť

tim by byl vznik jiskry znemožněn. Továrnu předepsané a provedené nastavení kontaktů přerušovače a bodu předstihu musí být bezpodmínečně dodrženo. Jakékoliv změny snížení okamžitou pohotovost stroje. Používá-li se syntetického benzínu, je třeba svíčku asi po 20 hodinách provozu vyjmout a očistit kontakty drátěným kartáčkem (je v příslušenství). Na svíčkách se usazuje povlak bílého prášku, který takéž znemožňuje přeskocení jiskry.

Pokud se s motorem pracuje jen kratší dobu při cvičeních atp., usazuje se na zapalovacích svíčkách více karbonu. Svíčka se tak nevytáhne jako při trvalém provozu. Musí se proto občas vyjmout a kartáčkem dle potřeby pročistit. Před nasrbováním svíček zkontrolujte vzdálenost elektrod měrkou. Seřízení na správnou vzdálenost 0,4 — 0,5 mm provedte přiklepnutím vhodným nářadím.

8. PORUCHY PŘENOSNÉ MOTOROVÉ STRÍKAČKY.

8,01 Čerpadlo nelze zavodnit.

PŘÍČINY:

Netěsnost čerpadla, povolená odvodňovací zátky, otevřený výtláčový ventil, nedotažená zátky nálevky na sacím hrdle, netěsné savice, nedotažené šroubení, sací koš není úplně ponořen ve vodě, netěsnost v sacím koši, příliš velká sací výška.

8,02 ČERPADLO ZTRATÍ VODU.

PŘÍČINY:

Čerpadlo nasálo vzduch, sací koš se vynořil z vody, uvolněné šroubení savic, sací výška překročila dovolenou hranici, překážka v přívodu vody do čerpadla, porušená savice, ucpaní sacího hrdla nebo sacího koše nečistotou z vody.

8,03 MOTOR NELZE SPUSTIT.

PŘÍČINY:

Páčka magnetu je v poloze vypnuté. Přívod paliva do karburátoru je ucpaný.

ODSTRANĚNÍ:

Páčku přesunout do polohy zapnuté. Zkontrolovat, zda je nádrž naplněna. Odvzduš. otvor v závěru hrdla pročistit.

Karburátor je naplněn palivem, avšak trysky jsou ucpaný.

Karburátor je naplněn palivem, dlouhým uskladněním se palivo rozložilo nebo se odpařením změnil poměr.

Na svíčkách motoru nepřeskakují jiskry.

Velká vzdálenost elektrod svíčky. Elektrody se dotýkají, takže se nevoří jiskry.

Staré svíčky, izolace poškozena.

Kabely zapalování jsou poškozeny.

Motor nezapálí, zapalování nefunguje. Vypínací páčka magnetu vzprícena.

Na svíčkách jiskry nepřeskakují. Zapal. nefunguje.

Isolovaný kontakt přerušovače je probit na kostru.

Probití kontaktu vzniká při velké vzdálenosti elektrod na svíčkách.

Uzavřít přtok paliva, trysky postupně vyčistit a pak znovu namontovat.

Vypustit palivo z nádrže, vypláchnout a znovu naplnit správným palivem.

Překoušet svíčky. Namontovat nové.

Překontrolovat vzdálenost a seříditi dle měřky.

Svíčku vyčistiti, překoušet, nevyhovuje-li, vyměnit.

Překontrolovat a vyměnit.

Překoušet, zda se páčka lehce pohybuje a zda nezpůsobuje krátké spojení.

V magnetu je voda. Překoušet v odbočné dílně.

Vyměnit poškozený kontakt.

Seříditi vzdálenost elektrod svíčky.

8,04 MOTOR SE PŘI BĚHU HLTI — ZNACNĚ KOUŘÍ — PALIVO V KARBURÁTORU PŘETĚKA.

Plovák je zaseknut, přičí se.

Plovák je netěsný, je proražen.

Tryska v karburátoru není řádně dotažena.

Netěsná uzavírací jehla plov. komory.

Otevřený sytič.

Překoušet, rozebrat karburátor.

Vyměnit plovák. Překontrolovat, dotáhnout.

Vyčistit.

Sytič uzavřít.

8,05 MOTOR PŘILÍŠ KOURÍ.

Palivo příliš bohaté na olej.
Nevhodný olej.
Modrý a černý kouř.

Nádrž vypustit a naplnit
správným palivem.

8,06 SVÍČKY PO SPUŠTĚNÍ A VYŠROUBOVÁNÍ JSOU ÚPLNĚ SUCHÉ.

Žádné palivo.

Doplnit nádrž palivem.

8,07 SVÍČKY JSOU PŘILÍŠ VLNKÉ.

Příliš mnoho paliva.

Motor odzdušnit dle 4,05.
Vyčistit svíčky dle 7,05 a
7,06.

8,08 TEPLÝ MOTOR NENASKOČÍ, SPOUŠTĚNÍ SELHÁVÁ.

Příliš bohatá směs, mnoho
paliva.

Odzdušnit dle 4,05, viz
4,06.

8,09 MOTOR SE PŘI CHODU ZASTAVUJE A STRÍLÍ.

Ucpaná tryska,
špatný přítok paliva.

viz 7,04.

8,10 MOTOR BĚŽÍ NA VOLNOBĚH, PŘI PŘIDÁNÍ PLYNU ZHASNĚ.

Hlavní tryska je ucpaná.

Trysku vyčistit.

8,11 MOTOR BĚŽÍ NA VYSOKÉ OBRÁTKY, PŘI PŘESUNUTÍ PÁČKY NA VOLNOBĚH AŽ DO KRAJNÍ POLOHY SE ZASTAVÍ.

Ucpaná tryska volnoběhu.
Seřizovací šroubek volnobě-
hu je nesprávně nastaven.

Trysku vyčistit.
Šroubek seřadit.

8,12 PO DELŠÍ PRÁCI (NA PLNÝ VÝKON) MOTOR ZA CHODU STRÍLÍ.

Nesprávné svíčky, špatné te-
pelné hodnoty.

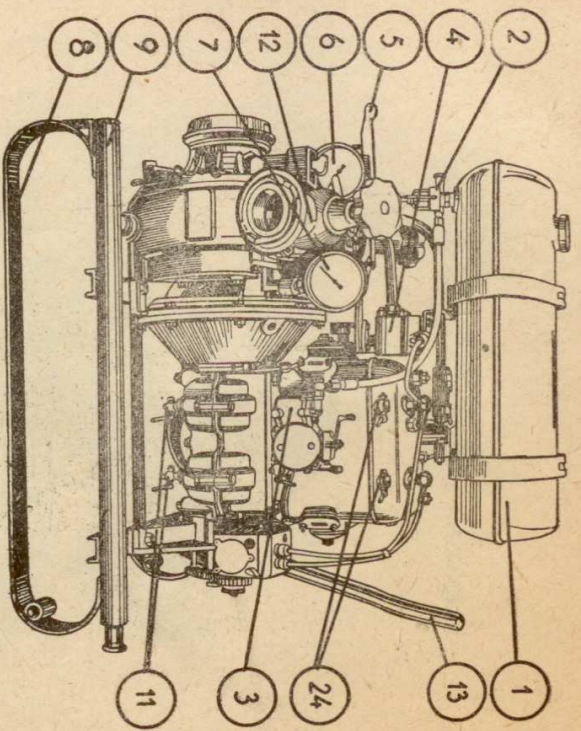
Použití správné svíčky, jak
je předepsáno.

8,13 ZA VLNKÉHO POČASÍ NEBO V ZIMĚ MOTOR NENA- SKOČÍ.

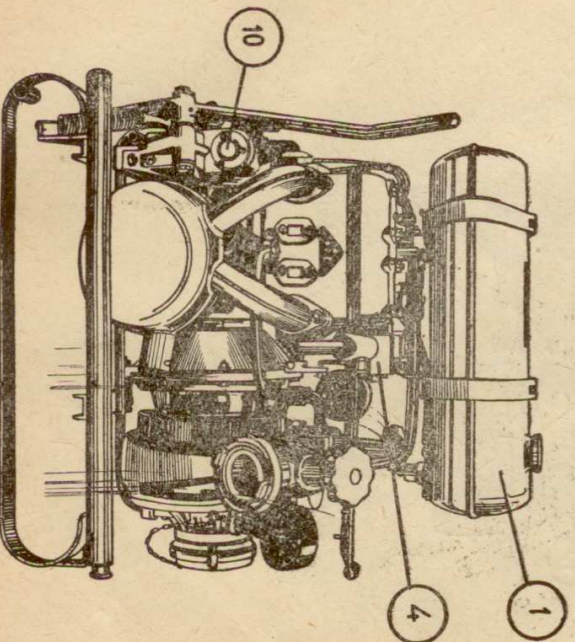
Při značné vlhkosti nebo
nízké teplotě, srazil-li se při
zkomprimování ve válci vod-
ní páry na kontakty svíčky,
způsobí krátké spojení, tak-
že proud prochází, avšak
svíčka nejiskří, nezapaluje.

Vyjmout svíčky, vyčistit, ben-
zinem opláchnout, znovu
nasadit a motor natočit.
Tato závada může se něko-
likrát opakovat.

PŘENOSNÁ MOTOROVÁ STRÍKAČKA PS 8

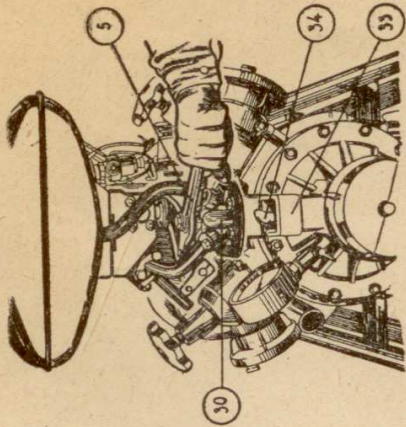


10,01 Pohled ze strany obsluhy.

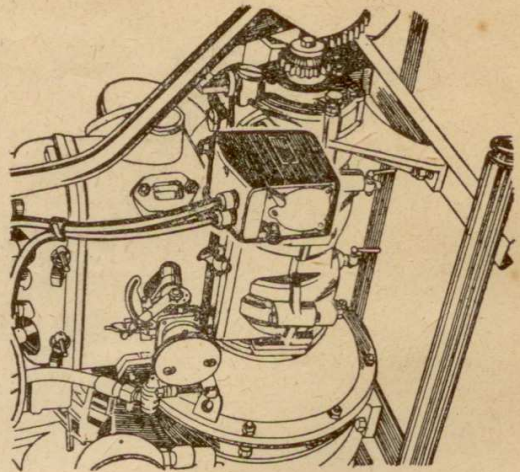


10,02 Pohled na zadní stranu.

ROZDĚLOVACÍ KOHOÚT

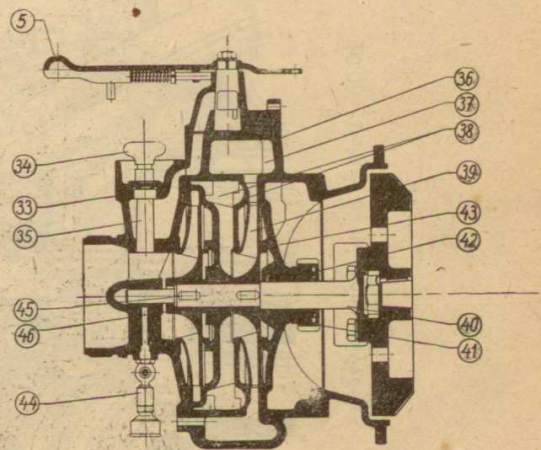
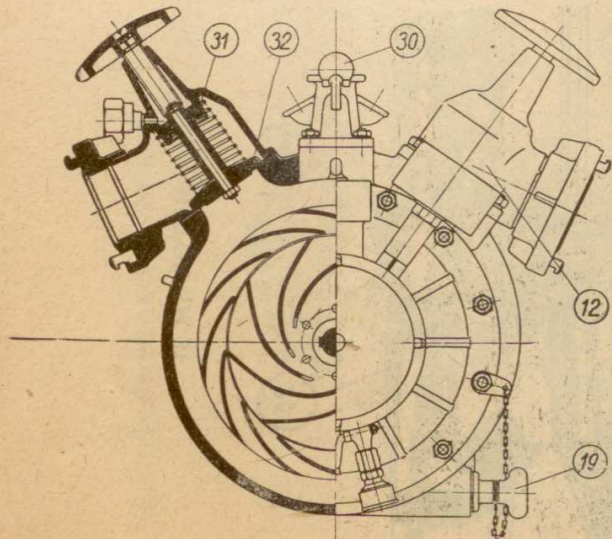


10,07 Postavení páky (5) při vysávání.



10,08 MAGNET Pal

ČERPADLO H.800



10,06 REZ