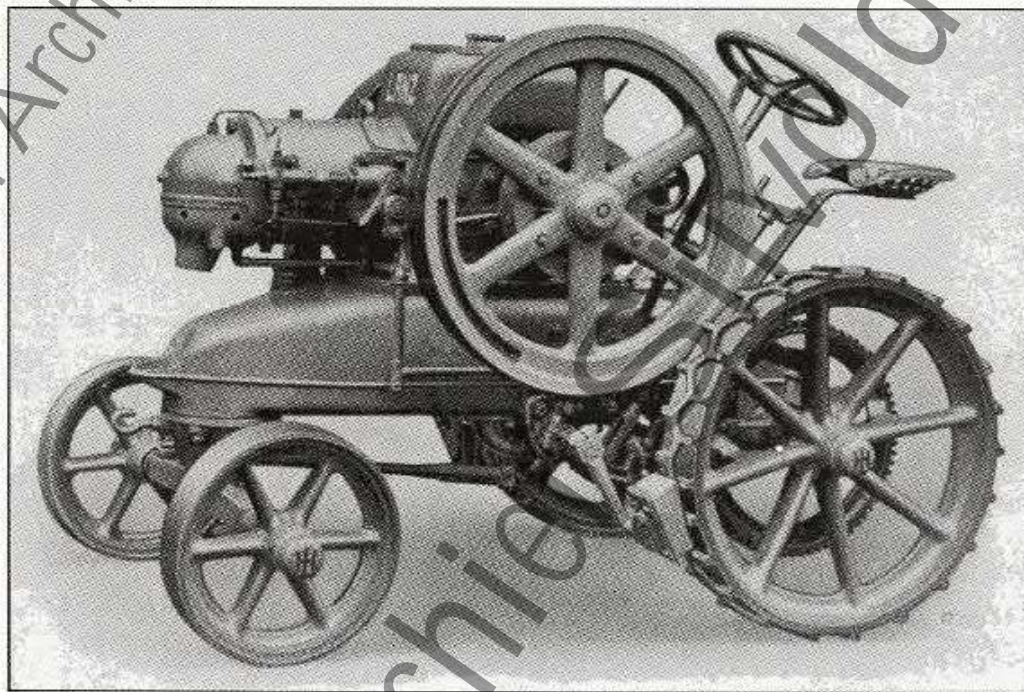


Onze Bulldog, daar begon het mee..



Th. Tangelder & Zonen.

Landbouwmechanisatiebedrijf
Loonbedrijf
B.P. Station

Berkenlaan 168 7064 HV Silvolde Tel.: 08350 - 23083

Fa.Th. TANGELDER & ZONEN
Berkenlaan 168
7064 HV Silvolde
Tel: 08350-23083

2

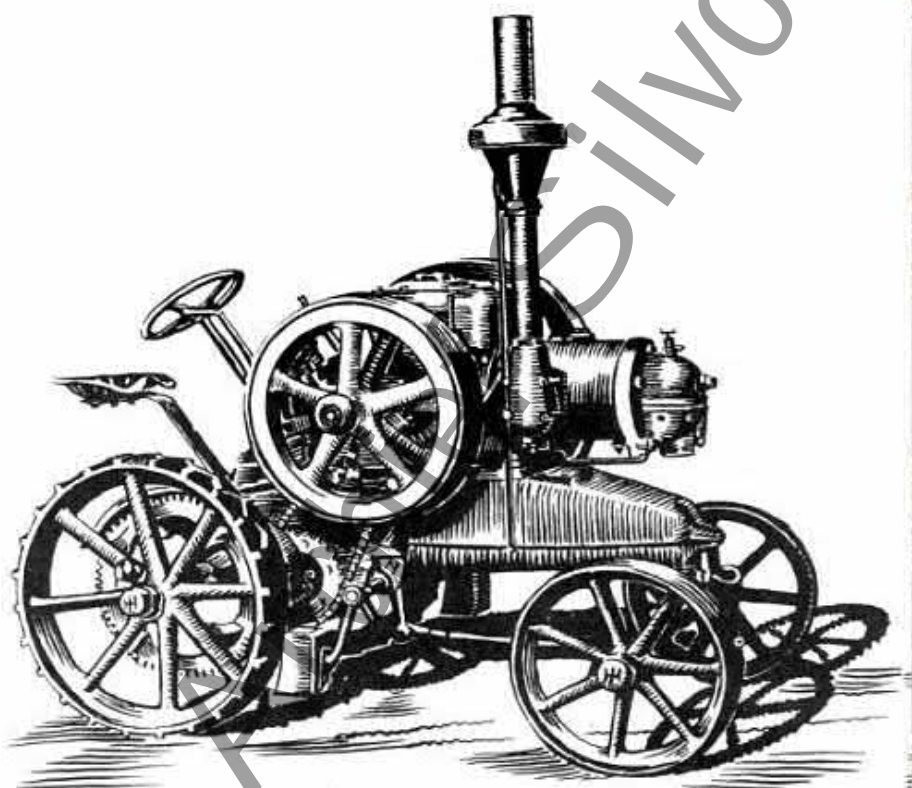
Bedrijfsvoorschriften

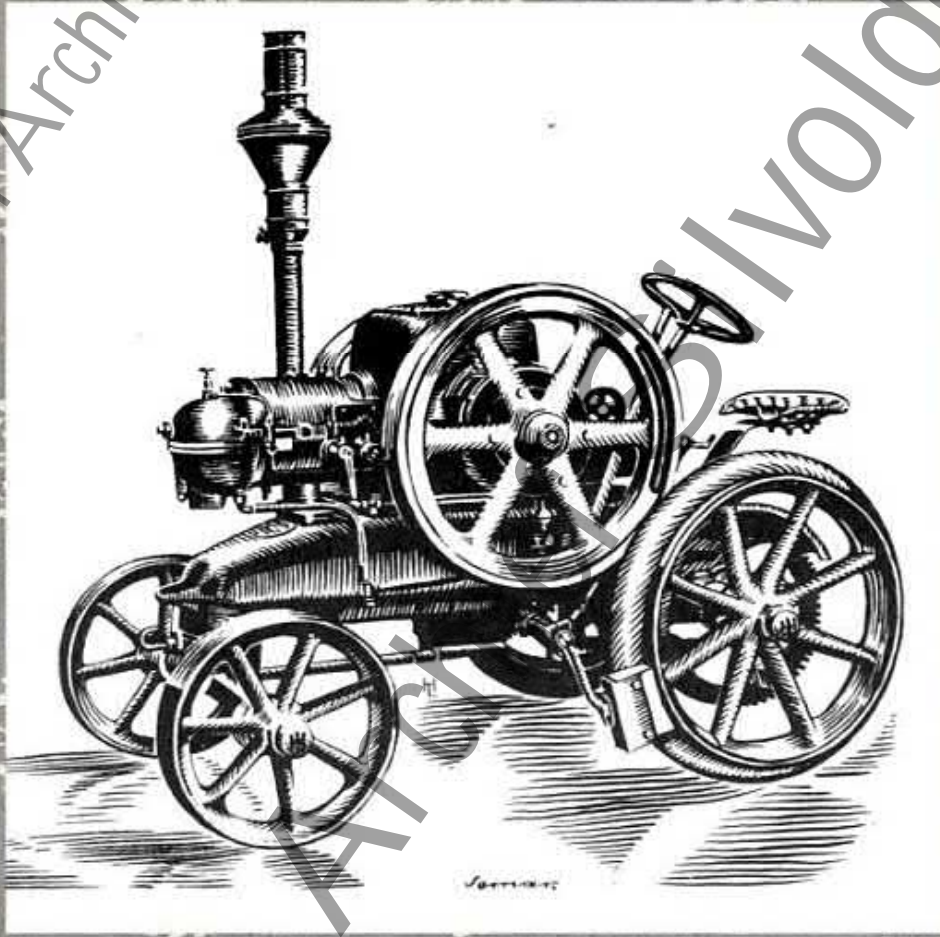
voor den

Ruwolie motor Bulldog



HEINRICH LANZ MAINHEIM





HEINRICH LANZ MANNHEIM
Afd. D. Motorenbouw.

Filialen in
Berlijn · Breslau · Hannover · Köln a. Rh. · Königsberg i. P.
Leipzig · Regensburg · Weenen · Boekarest.

Vertegenwoordigingen
in het binnen- en buitenland zoowel als in overzeesche Gewesten.

Bedrijfsvoorschriften

voor den

Ruwolie motor "Bulldog"

LANZ LANDBOUWWERKTUIGEN
's-GRAVENHAGE
Bachmanstraat 56.
Telefoon 10066.

TH. TANGELDER
LOONDEKER
Handel in Landbouw-Machines
SILVOLDE

Ds. 2.



Inleiding.

Elk onderdeel der machine heeft een naam, een fabrieksteeken en nummer. Bijvoorbeeld: «Stuurwiel HL 708». Elk onderdeel is gemerkt met het teeken en nummer. In deze beschrijving staan achter de nummers nog Romeinsche cijfers, die naar de achter in dit boekje voorkomende teekeningen I—X verwijzen.

Reservedeelen moeten onder opgave van de namen in deze handleiding genoemd en van de teekens en nummers, waarmede de te vervangen deelen gemerkt zijn, besteld worden. Eveneens is het nummer van den motor te vermelden.

Voor het overige wordt verwezen naar de lyst van de reservedeelen.

Bij telegrafische bestelling kunnen de volgende code-woorden gebruikt worden:

voor den zelfrijdenden motor tipe HL «Bulldog»

voor den motor op onderstel tipe HL «Gespannbulldog»

voor den stationnairen motor tipe HL «Ortbulldog».

Het uit twee letters bestaande fabrieksteeken HL kan by telegrafische bestelling door de enkele letter H vervangen worden.

Voorbeeld voor het telegrafisch bestellen van onderdeelen:

Stoommachine 's-Gravenhage

Zend spoedig voor Bulldog 1506 twee asdoppen HL 164
inplaats van:

Stoommachine 's-Gravenhage

Zend per expresse voor Bulldog type HL Nr. 1506

twee asdoppen HL 164.

In het telegram is het aantal niet met cijfers, maar in woorden op te geven.

De te nemen maatregelen by ontvangst van den zelfrijdenden motor.

Voor afzending wordt het brandstof-, smeerolie- en koelwaterreservoir geledigd.

Om het koelwaterreservoir te vullen, opent men de sluiting HL 129a/II achter den stuurstand en vult het reservoir ongeveer $\frac{3}{4}$ met water. Eveneens opent men de sluiting HL 368/II op den cylinder en vult geheel den koelmantel. Indien mogelijk moet zacht (kalkvrij) water gebruikt worden. Het smeerapparaat HL 616/I wordt met olie gevuld. Vervolgens wordt het snaartje HL 253/I afgenomen en het snaarwieltje HL 619/I zoolang in een richting gedraaid, tot de oliepijpjes gevuld en de lagers goed van smeerolie voorzien zijn. Om zich te overtuigen of er genoeg olie voorradig is, opent men de afsluiting aan het eind van het langste oliepijpje. Later, in geregeld bedrijf, behoeft bovengenoemde bewerking niet meer herhaald te worden. Wanneer de machine echter een paar weken buiten bedrijf is geweest, is het aan te bevelen de smeering op dezelfde wijze te controleeren. Na het vullen van de olieleidingen wordt het snaartje weer opgelegd.

De brandstofolie wordt door de opening HL 129b/II in het reservoir van het krukashuis HL 1014/II gebracht. De zeef mag bij het vullen niet uitgenomen worden en er moet vooral voor gezorgd worden, dat de olie vrij is van onreinheden; de meeste storingen worden uitsluitend door slecht gefiltreerde olie veroorzaakt. De inlaat tot de filter wordt daarna geopend, door de schroef HL 452/III ongeveer 3 maal rond te draaien. De brandstofolie kan nu door de

filterzeef HL 453/III en door de zuigpijp H 576/I naar de brandstofpomp vloeien. Men verwijdert nu de drukleiding H 589/I en laat uit de persklep der pomp zoolang olie wegvloeien, tot er zich geen luchtbelllen meer voordoen. Dit wegvloeien van olie moet geschieden door met den hefboom H 497/IV den zuiger der pomp een weinig te bewegen.

De brandstofleiding moet echter tot aan de verstuiver a/V vrij van lucht zijn. Om dit te bereiken en gelijktijdig de voornaamste onderdeelen van de machine te leeren kennen, schroeft men deze met een sleutel op het zeskant e/V van den cylinderkop. De brandstofnaald H 1123/V en de overige deelen mogen niet uit elkaar genomen worden. Daarna wordt de verstuiver, door de drukleiding H 589/I aan het kleppenhuus H 548/IV van de brandstofpomp aangesloten, waarna men de drukmoeren H 240/IV van de drukleiding H 589/I eerst los aanbrengt. Het andere einde is dus niet aangesloten. Door het bewegen van den zuiger der pomp vult de leiding zich met olie en de lucht ontwijkt. Nu worden de drukmoeren H 240/IV aangedraaid. Men overtuige zich of de naald H 1123/V geheel naar beneden is geschroefd, wat men aan het handwielteje HL 558/V door het even op-en af te draaien kan voelen, en beweegt daarna den zuiger, door middel van den hefboom H 497/IV, met korte flinke slagen. De olie moet dan fijn en kegelvormig verstuiven, wat voor een volbelaste machine noodzakelijk is. Een horizontaal daaronder gehouden stuk papier moet door de olie ringvormig bespoten worden. Als na een pompslag de olie nog langzaam als een straal te voorschijn komt, is er nog lucht in de leiding, die verwijderd moet worden. Draail men het handwielteje HL 558/V drie volle slagen naar boven, dan moet by het werken van de pomp de olie in nagenoeg gesloten straal ontwijken, wat bij het onbelast draaien van de machine noodzakelijk is. Men lette er op de naald H 1123/V niet met geweld beneden vast te draaien, maar laat deze los-vast zitten en draait na het vastzetten een weinig terug om het vastklemmen te voorkomen. Bij het onbelast loopen mag de naald niet meer dan drie slagen gelicht worden.

De juiste instelling der belasting en het regelen van het toerental geschiedt door den hefboom H 657/I. Wordt deze naar voren bewogen dan loopt de motor sneller en kan dan meer belast worden. Een achterwaartsche beweging van den hefboom veroorzaakt een geringer aantal omwentelingen, overeenkomende met geringere belasting. Voor het stoppen van den motor wordt de hefboom geheel naar achteren geplaatst. Men stelle den hefboom zoo in, dat bij de vereischte belasting van den motor bij iederen slag een ontsteking plaats heeft; men stelle hem dus niet te veel naar voren; dan rookt de machine, verbruikt onnoodig brandstof en vervuult gemakkelijk.

Indien door verkeerd aanzetten van den motor een verkeerde draairichting verkregen wordt, kan men deze door den hefboom H 657/I veranderen. Men stelt den hefboom geheel terug, waardoor de ontsteking uitgeschakeld wordt. Kort voor het stilstaan van den motor stelt men den hefboom weer vlug naar voren. De motor slaat daardoor in tegengestelde draairichting en loopt door.

Op gelijke wijze wordt de omschakeling van den motor van de zitplaats bediend, wanneer de machine voor- of achterwaarts rijden moet.

Moet echter de machine op afstanden van enkele meters verplaatst worden, dan is het niet noodig den motor aan te zetten. Men draait met uitgeschakelde koppeling met de hand de riemschijf en kan hiermede de machine zeer gemakkelijk van hare plaats bewegen.

Wanneer de motor van volle belasting op een lagere of onbelaste toestand overgaat, vergeet men niet, de naald H 1123 V tegelijkertijd overeenkomstig hooger te schroeven. Het stoppen van den motor geschiedt door het achterwaarts brengen van den hefboom H 657/I tot den aanslag.

Na het stoppen van den motor draait men de naald onmiddellijk op den stand voor leegloop en sluit de brandstoftoevoer door het dichtdraaier van de schroef H 452/III van het brandstoffilter. (III).

De bediening van den zelfrijdenden motor.

Wanneer de motor voor aandrijving van dorsch- of andere machines, die veel stof veroorzaken, gebruikt moet worden, stelt men hem, indien eenigszins mogelijk op aan de windzijde van de aangedreven machine, waardoor de motor voor stof gevrijwaard is. Bij de luchtkleppen van den motor is een zeef H 1143/II als stoffilter aangebracht. Bij een sterke stofontwikkeling neme men bij iedere bedrijfsonderbreking door verwijdering van de deksels HL 867/II de zeef uit en reinigt deze met een borstel.

Brandstof, smeerolie en koelwater kunnen in bedrijf bijgevuld worden. Indien de machine stopt, omdat in het brandstofreservoir geen olie meer is, zoo geeft dit geen verdere nadeelen; men zorge echter bij het weder vullen, dat de lucht uit alle brandstofleidingen en appendages verwijderd wordt op de wijze als in een der vorige hoofdstukken aangegeven.

Gebrek aan smeerolie veroorzaakt echter altijd een defect aan de machine. Men houde het zich daarom voor een gewoonte het smeerolieapparaat dagelijks geheel te vullen, ook indien er nog voldoende olie voorradig is. Eveneens zorge men voor voldoende voorraad koelwater. Van de goede werking van de koelwaterpomp (VI) kan men zich overtuigen door van tijd tot tijd de sluiting HL 368/II even los te schroeven. Men opent de sluiting ongeveer een draadgang; dan moet door de opening n/II water of een mengsel van stoom en water ontwijken. Komt echter alleen stoom dan moet men onmiddellijk stoppen en eerst de pomp in orde brengen.

Wanneer door een verzuim watergebrek ontstaat, smelt de prop H 1121/II in de bout HL 1112/II en de motor stopt na eenige hevige ontstekingen. In de bout HL 1112/II moet met een hamer een nieuwe prop H 1121/II worden geslagen, die van de fabriek betrokken moet worden. (geen lood).

Het plotseling inbrengen van koud water in den cylindermantel moet voorkomen worden; men neme hier-

Het reinigen van den zelfrijdenden motor.

Zorgvuldige reiniging en goed onderhoud verhoogt den levensduur van den motor. De dagelijks noodige uitwendige reiniging kan het beste geschieden onmiddellijk na het stoppen. Is dit niet mogelijk dan mag de motor niet eerder in bedrijf voor hij gereinigd is. Blanke deelen, die nat geworden zijn, moeten direct droog gemaakt worden en men zorge er voor, dat deze deelen bij een tijdelijk buiten bedrijf stellen van den motor, goed worden ingevelt om roesten te voorkomen. Men late de machine ook niet onnoodig buiten staan; een afgedekte ruimte moet, wanneer de motor uit bedrijf is, beschikbaar zijn. Aanbeveling verdient het hem af te dekken met een waterdicht kleed of, indien dit niet aanwezig is, met een zeildoek om tenminste voor stof gevrijwaard te zijn. De koppeling, kettingen, o verbrenging, openliggende tandraderen enz. mogen niet met vuil bedekt blijven. Deze deelen moeten ook elke week goed gereinigd worden.

Al naarmate de machine gebruikt wordt moeten ook de wielen afgenomen worden, assen en lagers gereinigd en opnieuw ingevelt worden. Zoowel de motor als het drijfwerk moet inwendig gereinigd worden. Onder gunstige omstandigheden moet dit elk kwartaal geschieden; onder slechte bedrijfsomstandigheden na korteren tijd. Hiervoor neemt men allereerst, door het losnemen van de moeren L 25/14/II, den cylinderkop H 861/II af. Men verwijdert de smeeroliekorsten met een schraper en zorge ervoor, dat het pasvlak en de pakkingring H 133/II niet beschadigd worden. Daarna verwijdert men ook de deksels H 866/II en H 867/II. Men overtuige zich of de luchtleppen H 112/II nog gelijkmatig gedrukt worden op het vilt en of dit niet gehavend is; soms moet dit vernieuwd worden. Nu worden ook de moeren van de drijfstang losgedraaid; door zachte slagen kan men het metaal losmaken en afnemen. Men trekt nu den zuiger met drijfstang voorzichtig uit, waarbij men er op lette de krukastappen, alsook den cylinder en zuiger niet te beschadigen. Ook zorge men er voor, dat de drijfstang niet tegen den rand van den zuiger slaat.

Alle deelen reinigt men met petroleum. De zuigerveeren moeten los in de sponningen zitten. Wanneer een veer vast gebrand is maakt men hem los door met een houten hamer voorzichtig korte zachte slagen te geven op den geheelen ombrek van den zuiger. Zuigerveeren zijn zeer breekbaar. Het verwijderen van een zuigerveer is daarom aan een leek niet te vertrouwen. Ook de zuigerpen H 110/II moet zaakkundig uitgeslagen worden. Men overtuige zich, of de voering H 495/II van de zuigerpen niet drooggelopen of versleten is; deze moet dan vernieuwd worden. De groote zijdelingsche ruimte moet echter aanwezig zijn. De krukaskamer wordt tenslotte door de hout L 36/3/II geledigd en goed gereinigd.

Bij het inbrengen van zuiger en drijfslag zorg men ervoor, dat de blanke deelen niet beschadigd worden. De zuigerveeren moeten met de hand in de sponningen worden gedrukt; daarna wordt de zuiger achterwaarts zonder groote krachtsinspanning in den cylinder geschoven. Dit te bespoedigen of te vergemakkelijken door het slaan op den zuiger is zeer nadeelig. Na het aanbrengen van de drijfslagmetalen worden de moeren L 28a/5/II goed aangedraaid en de splitpen ingezet. De astappen moege niet vastgeklemd worden. Voor het inzetten van de lagerschalen overtuige men zich of wel alle oliegroeven schoon zijn. De vuile groeven worden met den schraper gereinigd.

Het afnemen van het vliegwiel moet vermeden worden. Het is alleen noodig, wanneer de hoofdlagers uitgelopen zijn of voor een andere reparatie. Het uitloopen van een hoofdlager of van een krukaslager is licht te vermijden, wanneer maar steeds voor voldoende smeering wordt gezorgd. Wordt by een der genoemde lagers een buitengewone warmte geconstateerd, dan stopt men direct den motor, geeft de pomp van het smeerapparaat een grooteren slag en laat den motor daarna langzaam onbelast draaien. Het lager zal in de meeste gevallen spoedig afkoelen.

Van groot gewicht voor de bedrijfszekerheid van den motor is de goede werking van de koelwaterpomp. De filterzeef H 524/VI wordt, afhankelijk van de hardheid en

zuiverheid van het water, meer of minder snel met vuil bedekt en moet om de 2 of 4 dagen gereinigd worden. In dit geval verwijderd men de bout H 525/VI en trekt deze met de zeef uit. De pomp zelf moet ongeveer alle 2 tot 4 weken gereinigd worden. Hiervoor verwijderd men de moeren L 26/6/VI en de splitpen L 32/4/VI van den pompzuiger. Daarne wordt de pomp voorzichtig afgenomen. Men verwijderd de Stauffervetbus d/VI en kan dan de schroefbouts H 273/VI uitnemen waardoor men de kleppen kan bereiken. Na het schoonmaken beproeve men deze, verwijdere daarvoor zoolang de schroef L 36/6/VI en schroef H 525/VI en giete petroleum op de kleppen. De kleppen moeten nu niets doorlaten; door de openingen L 36/6/VI en H 525/VI mag dus geen olie komen. By het weder in elkaar zetten verwissle men de veeren niet. De zware veer behoort bij de persklep.

Het brandstofreservoir moet elke maand gereinigd worden. Hiervoor verwijderd men de sluiting HL 732/II. Het koelwaterreservoir moet elke 2 maanden gereinigd worden. Men verwijderd daarvoor de sluiting H 300a/II en de zeef L 467/II. Elk jaar moet dit reservoir van ketelsteen ontdaan worden en evenals de knalpot goed schoongemaakt worden. Dit geschiedt het beste door het afnemen van den motor en het verwijderen van de deksels H 300bu. c/II en H 369/II. Wanneer in den cylindermantel en den cylinderkop veel ketelsteen zich gevormd heeft moet dit ook hieruit verwijderd worden. Het beste is dit door een vakman te laten doen; de verschillende openingen kunnen hiervoor gebruikt worden. De pijpleidingen moeten ook somtijds gereinigd worden.

De storingen en het opheffen daarvan.

Indien bij zwak gloeienden gloeikop HL 552/V de motor niet wil aanslaan is er in de verbrandingskamer P/V te veel of te weinig brandstof. Het eerste geval doet zich voor, wanneer met den hefboom H 497/IV te veel

brandstof ingebracht is. Men verwijderd de bout H 1112/II van den cylinderkop, stelt den hefboom H 657/I geheel terug, zoodat de brandstofpomp niet meer werkt en draait het vliegwiel H 849/I meerdere malen met de hand rond, terwijl intusschen de gloeiplaat goed verwarmd wordt. De overvloedige brandstof op de gloeiplaat wordt daardoor verdampt en door het draaien van het vliegwiel uit de opening van bout H 1112/II in den vorm van rookwolken, uitgedreven. Wanneer geen rook meer verschijnt wordt de bout H 1112/II weder ingedraaid en kan de motor worden aangezet op de wijze als reeds eerder aangegeven.

In het tweede geval, wanneer dus geen brandstof wordt ingebracht, maakt men de persleiding H 589/I los en bevestigt deze in omgekeerde volgorde aan het kleppen-huis H 548/IV der pomp en trekt daarna de drukmoeren H 240/IV vast aan. Nu bewege men den hefboom H 497/IV van den pomplunjer. Wanneer geen olie te voorschijn komt, is of de klep H 501/IV in het kleppen-huis H 499, of de klep H 501/IV in het kleppen-huis H 548, lek. Deze worden uitgenomen en gereinigd. Bij het monteren van de persleiding laat men eerst de drukschroeven nog los tot men de leiding en verstuiver, door het pompen met de hand, met olie gevuld heeft en geen luchtballen zich meer vertoonen. Eerst daarna worden bedoelde bouten aangedraaid.

Wanneer de kleppen H 501/IV lekken, moeten deze opgeslepen worden. Om dit te constateeren worden de klephuisen H 499/IV en H 548/IV afgenomen en beproeft men, na de kogeltjes verwijderd te hebben, door het ingieten van petroleum, of deze doorloopt of druppelt.

Wanneer de kogelklepjes g/IV beschadigd of verroest zijn moeten deze vervangen worden. Men overtuige zich ook of de kogelklepjes niet lekken. Men onderzoek dit door met uitgenomen klep petroleum te gieten op het kogelklepje. Bij lekken plaatst men op het kogeltje een koperen bout en geeft hierop eenige lichte hamerslagen.

Wanneer uit de pakkingbus van de brandstofpomp olie druppelt draaie men de moer H 137/IV wat aan, echter

De bediening van den motor op onderstel.

De zelfrijdende motor onderscheidt zich van den motor op onderstel alleen door het rijdwerk. Voor de bediening van den motor op onderstel gelden dus de in de vorige hoofdstukken genoemde voorschriften.

De bediening van den stationnairen motor.

De stationnaire motor heeft, inplaats van een koppeling (VII) een riemschijf van dubbele breedte.

Het regelmechanisme en de verstuiver zijn overeenkomstig de eischen van een stationnairen motor, ver een voudigden op de teekeningen IVa en IVb weergegeven.

Inplaats van de verdampingskoeling is de stationnaire motor voorzien van koeling onder druk. Hij heeft derhalve inplaats van de pomp volgens tekening VI, een tandradpomp of, in bijzondere gevallen, een grootere plunjerpomp.

Om den motor in bedrijf te stellen vult men in de eerste plaats alle brandstofleidingen tot aan de verstuiver, met olie en verwijdert alle lucht op de wijze als reeds bij den zelfrijdenden motor aangegeven. De brandstofnaald van de verstuiver is niet verstelbaar en behoeft deze geen bijzondere instelling. Men overtuige zich echter altijd, dat de brandstofnaald H 491/IVb op de sproeier aanligt. (H 492/IVb.) Daarna vult men den cylindermantel en het eventueel aanwezige reservoir met koelwater. Geschiedt de koeling onder druk dan opent men de kraan zoover, dat in normaal bedrijf het wegvloeiende water ongeveer gelijk is aan de verdampingstemperatuur. Nu plaatst men

de lamp, die met een blauwe vlam moet branden, onder den gloeikop. Na eenige minuten pompt men, door het heen-en weer bewegen van de hefboom H 113/IVa een kleine hoeveelheid brandstof in de verbrandingsruimte en zet den motor dadelijk aan. De machine wordt nu belast, de stelschroef L 21/2/IVa los gedraaid en de stamperbus H 121/IVa zoo ver uit gedraaid, dat den motor geen ontsteking meer overslaat. Daarna draait men de stelschroef L 21/2/IVa weer vast.

Om den motor te stoppen, verplaatst men den hefboom H 113/IVa zoover naar achteren, dat hij vanzelf staan blijft waardoor de brandstofpomp wordt uitgeschakeld. Men sluit nu ook de olie toevoer door de schroef H 152/III.

Is de waterkoeling aan de waterleiding aangesloten, dan sluit men de kraan nadat de motor voldoende is afgekoeld. Door een warme cylindermantel mag men geen koude waterstraal laten gaan.

Bij vorst moet na het stoppen van den motor het water uit den cylindermantel, waterpomp en uit de leidingen verwijderd worden.

Een groot waterreservoir kan alleen bij zeer sterke vorst of bij langen bedrijfs onderbreking, bevroren en is dan eveneens af te tappen.

Voor de verdere bediening en reiniging van den motor alsook voor het opmerken en opheffen van storingen zijn de reeds genoemde voorschriften geldig.

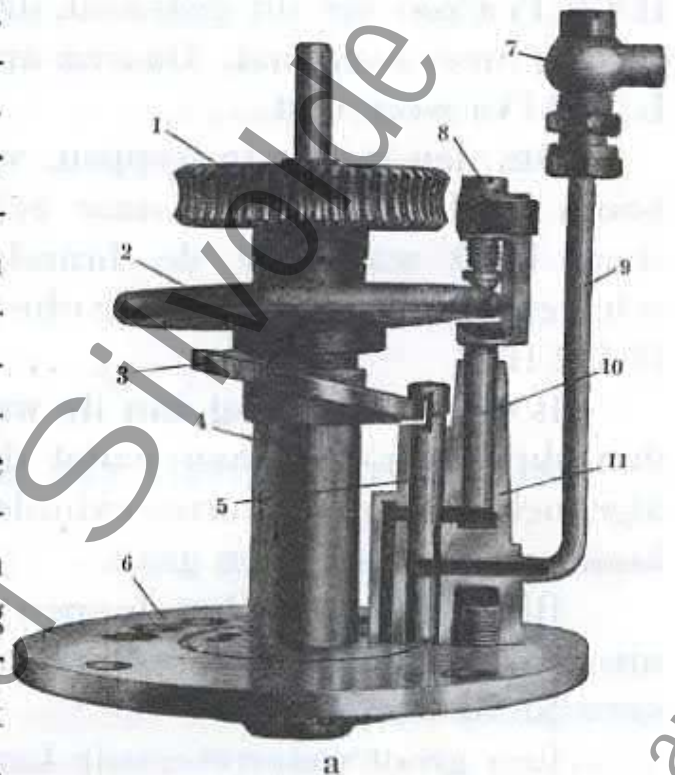


Handleiding voor het smeeraapparaat.

Wordt de plunjer a door het leidwiel opgeheven dan wordt gelijktijdig de verdeelzuiger door de schroefgang omhoog gebracht. Door een opening in den verdeelzuiger wordt er een verbinding tot stand gebracht met de ruimte onder den plunjer waardoor de olie kan vloeien die door het omhooggaan van den plunjer wordt aangezogen. Gaat de plunjer naar beneden, dan sluit de eveneens naar beneden gaande verdeelzuiger de zuigopening en maakt tegelijkertijd door een andere opening verbinding tusschen de pompkamer en pipleiding naar de smeerplaatsen. De plunjer pers bij het naar beneden gaan de olie uit den plunjerkamer in de pipleiding.



b



a

Bij het vullen mag de zeef nooit worden uitgenomen. Dikke olie moet voor het inbrengen, door verwarming dunner gemaakt worden.

De capaciteit van iedere oliepompe kan naar behoefte van de smeerinrichting, door het veranderen van de hefhoogte van den plunjer van het olieapparaat gewijzigd

worden. Dit geschiedt, na het uitnemen van de vulschroef en de zeef, door het verdraaien van de stelschroef (b). De draad van deze schroef is links; door het naar rechts draaien wordt de capaciteit kleiner, naar links groter.

Bij gebruik van goede olie moet het smeerolie-reservoir en het pompapparaat elk half jaar, door het uitspoelen met benzol, gereinigd worden. Het deksel van het smeerolie-reservoir, waaraan het pompapparaat bevestigd is, wordt afgenomen, waarna men de vulschroef en zeef verwijderd. De cilindrische zeef, die de zuigleidingen omsluit, kan alleen door het los nemen van de drie schroeven verwijderd worden.

Ieder pompapparaat kan door een ander vervangen worden. Men neemt het apparaat alleen dan uit wanneer vervanging noodzakelijk is daar het uitspoelen ook zonder het apparaat uit elkaar te nemen, kan geschieden.

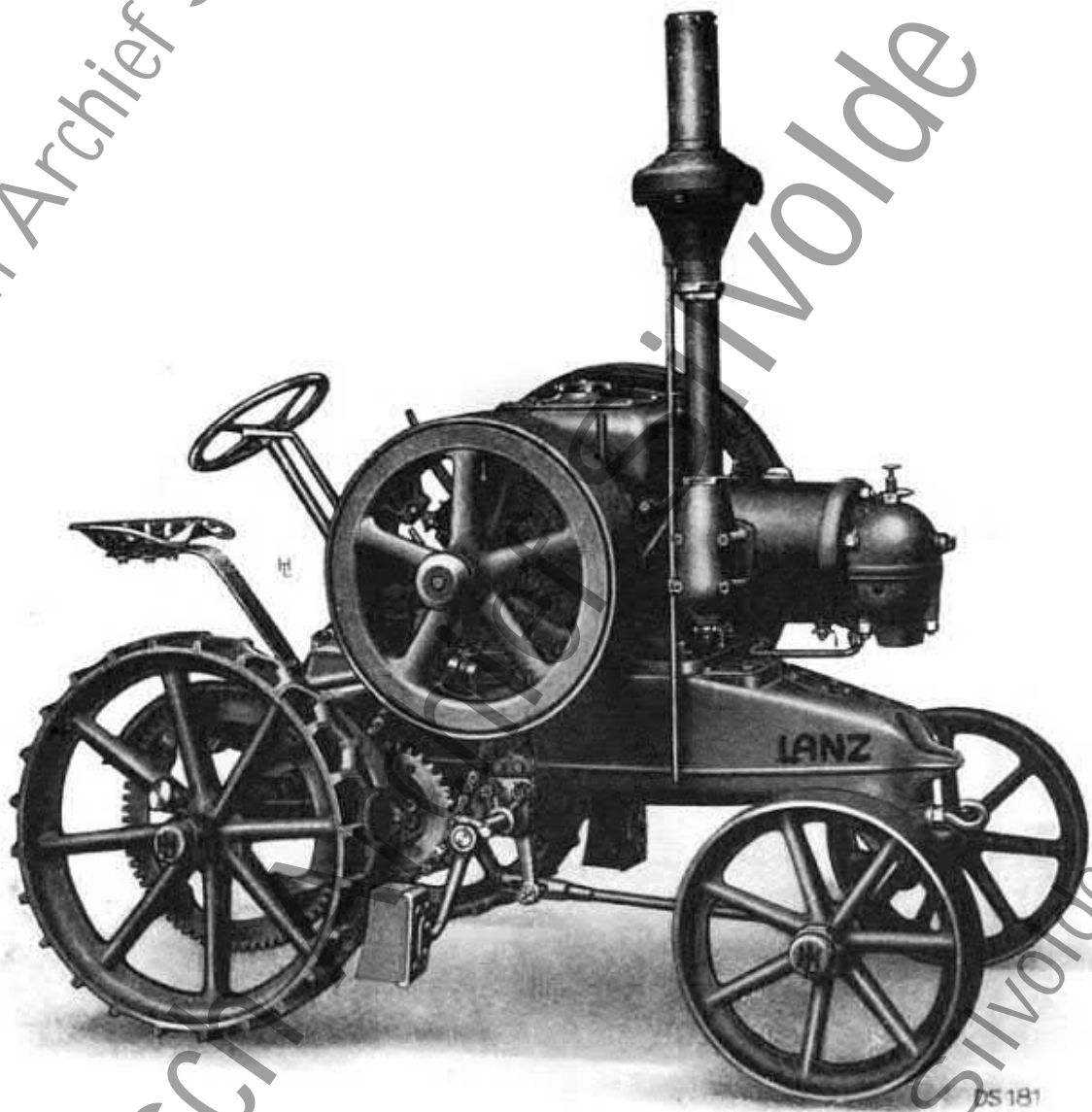
Men schroeft nu ook de beide pitten voor de smeering van de as los en onderzoekt of deze nog bruikbaar zijn.

Indien door een of andere oorzaak het pers-of zuigpijpje van het pompapparaat gebroken is, mag dit niet gesoldeerd worden daar anders het pomplichaam vervormd kan worden. Een dergelijk onderdeel moet voor reparatie naar de fabriek gezonden worden.



6. De pakkingbus (5902) is lek. Men trekt die wat aan of vernieuwt het asbestkoord (5079) dat eerst met graphiet ingesmeerd moet worden.
7. Werkt de pomp (6172) niet goed dan haalt men deze er uit, buigt het zuigerleertje wat naar buiten en vet het goed in.
8. Wordt den pompzuiger (d) vanzelf uitgedreven en komt de benzine of benzol in den pompcylinder (e) dan is de klep (5022) lek. In dat geval moet de lamp direct uit bedrijf gesteld worden daar anders de benzine of benzol ontsteken kan. Het klepje (5022) moet gereinigd worden of geheel of gedeeltelijk vernieuwd. De dichting van de klepkegel (5017) op het kleppenlichaam (5016) wordt door den kurk (5018) bewerkstelligd.
9. Na lang gebruik kan het brandergedeelte (6169) in het bijzonder de verdamper (5794) daarin, verstopt zijn. Men schroeft deze van het reservoir (a) af, verwijdert de sluitschroef (5085), reinigt met een staal draadje de kanalen en plaatst een nieuwe vulling (5794) in. Voor het opschroeven moet de draad (f) met zachte zeep worden bestreken.
10. Het koperen plaatje (1292) van de veiligheidsklep kan doorgeslagen zijn. Men draait de sluitschroef (1294) uit en plaatst een nieuw plaatje (1292), echter van nauwkeurig dezelfde dikte; daarna aandraaien.





DS 181



DS 179



Th. TANGELDER & Zn.

Landbouwmechanisatiebedrijf
Loonbedrijf - BP-Station

Berkenlaan 168 - 7064 HV SILVOLDE
Kapelweg 1a - 7064 KP

