



WIST U DAT?

Wist u dat?
De barbecue een groot succes was?

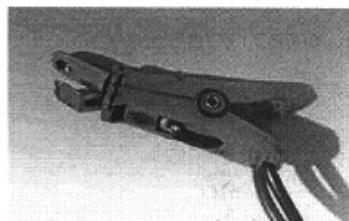
Wist u dat?
Er op 4 okt een instructeurs
bijeekomst is?

Wist u dat?
Gert zijn zolder aan het opruimen
is? En daardoor veel toestellen in
de aanbieding heeft?

Wist u dat?
De redactie naar aanleiding van
vele motor probleempjes een stukje
geschreven heeft?

Geen kortsluiting meer

Wie heeft het niet al eens meegemaakt: de gloeiplugklem op de motorkop gezet, starten met de electrostarter en prompt vliegt de klem er af om vervolgens met beide polen op de cilinderkop te blijven hangen. Kortsluiting en een startaccu, die snel leeg loopt is het gevolg.
De oplossing is eenvoudig en bespaart een boel ergernis: isoleer de bovenste klempool (= pluspool).



Hoe te isoleren

De pluspool heeft een "kuiltje", dat zo mooi op de gloeiplug past. We isoleren het gehele metalen lipje maar sparen een rond gaatje ter plaatse van het bewuste kuiltje



uit. Daar moet het kopje van de gloeiplug straks in passen om contact te maken.

Op de foto zijn meerdere lagen krimpfolie gebruikt, die ook nog eens met een druppeltje drie-secondenlijm zijn vastgelijmd. Door meerdere lagen toe te passen, krijgt de folie enige dikte en kan de klem niet meer zo gauw van de knop van de gloeiplug afspringen.

Het isoleren kan natuurlijk ook met andere materialen gerealiseerd worden, zoals plastic- of papiertapes, maar wel een druppeltje drie-secondenlijm toevoegen, want de startklem zal vet worden van de brandstofresten en zonder lijm is het isolatiehoesje geen lang leven beschoren.

Succes met het starten en veel besparing op je accu toegewenst!

Wil Gipman.

Met de koffers op Schiphol

Ik stond vorige week op Schiphol met drie koffers bij de incheck balie: "Deze koffer moet naar Milaan, deze naar Barcelona en de laatste moet in Moskou zijn."

Baliemedewerkster: "Maar meneer, dat kan helemaal niet!"

Ik: "Jawel, dat hebben jullie de vorige keer ook met mijn koffers gedaan."

Motorprobleempjes wie heeft het niet?

Helemaal naar het veld gesjouwd en alles in elkaar gezet, afgetankt, en wil de motor niet starten! GMPFSTF! Nog steeds niet. Zit je daar op de grond te knoeien in die vettige zoi. En als je omhoog kijkt zie je de grijnzende gezichten van je clubgenoten. Ach lukt het niet? NEE ik zit hier voor mijn lol op de grond in de modder te knoeien. Nou goed dat is dus ook niet leuk. Maar sommige vliegers overdrijven het een beetje. Ik zal maar geen namen noemen. Ze stellen het niet aan de praat krijgen van de motor bijna gelijk aan impotentie. En dat is toch wel een beetje ver gezocht. De enigste overeenkomst is misschien dat hoe kwaaijer je wordt des te minder het lukt. Sommige mensen hebben dan zelfs al de neiging de motor totaal te demonteren! Hier wat tips. Wellicht zit er iets tussen waar je nog nooit aan hebt gedacht. Voor de rest heb je wat 'fingerspitzengefühl' nodig. Wat dat betreft zijn motoren net als vrouwen. Als je weet hoe je ze behandelen moet, beginnen ze vanzelf te spinnen.

Verzopen. De prop wil niet meer ronddraaien. Conclusie: de cilinder vol met brandstof. Niet uit alle macht aan de prop draaien! Of je moet van kromme drijfstanden en andere ontzette onderdelen houden. Hou de motor met de uitlaat naar beneden en beweeg wat met de prop. De overtollige brandstof loopt er dan vanzelf

uit. Soms lukt dat niet. Draai dan je gloeiplug eens uit de motor en probeer het nog eens. Iedere keer als je die motor wilt starten is de zaak op voorhand al verzopen. Nee niet omdat het weer eens in de plomp is terecht gekomen. Wat bij ons veld bevindt zich ten oosten van de achterbeetse weg geen sloot in de directe omgeving. Maar kijk dan eens naar de positie van je tank. Het brandstof niveau moet ongeveer gelijk liggen met de carburateur. Ligt je tank te hoog, dan heb je kans dat als jij een heerlijke bal gehakt zit te verorberen, Die Roelof met liefde voor je heeft klaargemaakt. Je motor langzaam begint vol te lopen. Een iets lager niveau is geen probleem, zeker niet als je een viertakt motor hebt. Want deze kunnen perfect zuigen. Plaats de tank ook weer niet te laag want dan hebben die vliegers die op de kop kunnen en durven vliegen problemen dat de motor dan te rijk gaat lopen. Dus gewoon de bovenkant van de tank ter hoogte van de carburateur. Soms wil de motor niet starten omdat de **brandstoftoevoer** niet op gang komt. Als je je bril op de man hebt en je het toevoerslangetje kunt zien zitten, kijk dan eens of er brandstof naar de motor stroomt als je aan de prop draait. Is dat niet het geval, dan zit waarschijnlijk de carburateur verstopt. Verstopt dat wil zeggen dat de doorgang belemmerd is. Misschien omdat je de kist weer eens een ongecontroleerde landing buiten het veld hebt laten maken. Draai in dit geval de sproeiernaald eruit. En maak deze schoon. Controleer dan ook het OOOOOHHH ringetje op scheuren. Blaas de toevoernippel en daar waar je net de naald hebt verwijderd eens goed door en zet alles weer ineen. Soms start de motor en slaat ie direct weer af. Zeg dan niet van: Aan mijn carburateur kan het niet

liggen! Dat is soms wel eens te vroeg geroepen. Het kan namelijk zijn dat de carburateur helemaal verstopt zit en het doorblazen weinig tot geen effect had. Nu kan het zijn dat er een beetje brandstof via de drukslang naar de motor terugloopt, dan wil de motor best starten maar in de verkeerde richting en slaat dan ook meteen weer af. Soms forceert men de brandstof toevoer. Soms door met onze borsten vingers de carburateur af te sluiten, soms door een van die vingers te gebruiken om de uitlaat af te sluiten. Maar er zijn ook leden die volgas geven en een beetje brandstof in de carburateur spuiten. Als de motor dan eenmaal loopt hoopt men dat de brandstof toevoer vanzelf op gang komt. Dit alles kom weer neer op het eerder genoemde *fingerspitzengefuhl*. **S' winters** is het vaak moeilijker om de motor aan de praat te krijgen. Belangrijk is het dan om een goede startaccu te hebben. Tijdens het gloeien in de kou loop je het risico dat de spanning van de accu te veel in elkaar zakt en de gloeiplug niet op temperatuur komt. En je raad het al net als bij vrouwen, dan wil de motor echt niet lopen. Hoe groter de omvang van je accu, des te beter het gaat. Met die kou wil een startmotor ook wel helpen. Controleer alvorens je de startmotor gebruikt of je cilinder niet vol brandstof zit. Want in dat geval zou je mogelijk weer een kromme krukas aan je verzameling kunnen toevoegen. Dus eerst eens met de vingertjes de prop een paar slagen rondraaien. Plug aansluiten en de startmotor erop. Mocht je van jezelf denken dat je een soort van prive detective bent en je je verdenkingen hebt bij je kabel van de gloeiplugaansluiting. Neem hem dan maar eens goed onder handen. Misschien is hij de boosdoener die er voor zorgt dat je motor niet wil lopen. Of is het een defecte plug? Kan vaker gebeuren dan men denkt.

Sommige vliegers monteren hun motor op de kop in het toestel. Men zegt dat de motor dan beter loopt. Inieder geval loopt de brandstof wel direct uit de uitlaat als hij verzuipt dat is inderdaad een feit. Echter kan het wel weer voor startproblemen zorgen omdat dan ook je plug verzuipt. Dan heb je ook nog het gedoe over een **te arm of te rijk mengsel**. Draai je de sproeiernaald langzaam dicht, dan begint de motor steeds langzamer te lopen. Een arm lopende motor reageert snel op het gas maar houdt daarna ineens in. Een te rijk lopende motor reageert net tegenovergesteld. De motor pruttelt en rookt en reageert lui als je gas geeft. Als je de motor te rijk laat lopen houdt deze in als je gas geeft en verzuipt dan helemaal. Niet moeilijk te onthouden. Dit is namelijk ook hetzelfde bij de vrouwen. Geef ze weinig aandacht en ze rennen voor je, geef ze te veel en ze worden lui. Sproeiernaald afstellen bij volgas. Je draait de naald langzaam wat dichtert totdat de motor ineens gaat inhouden. Dan draai je de naald weer iets terug en klaar. Weer dat *fingerspitzengefuhl*. En natuurlijk kun je het stationaire toerental regelen met de stationaire sproeier. Als enthousiaste redacteur van de nieuwsbrief kom ik tot de conclusie dat ik al weer een hele nieuwsbrief heb volgetikt met voor jullie interessante weetjes. Het valt ook niet mee om alle verhalen zo kort mogelijk te houden. Ik hoop dat ik jullie op mijn manier iets mee heb kunnen geven. Mochten jullie ook nog interessante weetjes hebben. Laat het de redactie dan even weten!