

Вітаємо всіх читачів! Ця праця написана про діланку моторівок щоб ознайомитися нашим членів курення про **правильний** вжиток та утримування наших моторових човнів. Моторівки грають велику роль в програмі Морського табору. В минулих роках, наш курінь стратив великі суми грошей коли мусили ми дати наші моторівки до направ на місці табору де нарас нас спшукали. Так само, коли табір був без моторівок підчас тих направ, в разі випадку бракувала швидка транспорція до берегата та з тим до телефону, до шпиталю, і т.д. Таке ознайомлення, як добти про моторівки, допоможить нашим членам краще переводити табір та рівнож куреневі заощадити видатків.

Є три теми до дискусії про динаміку моторового човна:

- 1) Вступ - як працює мотор?
- 2) Як започати мотор?
- 3) Як направити мотор?

Як знаєте, є різні роди човнів та моторів. На морському таборі, ми вживаємо два Evinrude 55 hp Triumph мотори: один є на Starcraft корпус стиль "V" з 1971 р. і другий на воо т з "потрійний корпус" з 1968 р. (Рисунки ч. 1-1 та 1-2)

Evinrude triumph з 1968 р. є дво тактовний мотор (2 cycle) котрий має 3 циліндри та 3 окремі карбюратори. Дво тактовний мотор працює в двох рухах; чотири тактовний мотор має чотори рухи, вони є

- 1) всисання (intake)
- 2) стиснення (compression)
- 3) запалювати збо енергія (ignition or power)
- 4) вихлоп (exhaust)

В дво тактовному моторі, рухи всисання і вихлоп та рухи стиснення і запалювання є злучені щоб створити тільки два рухи (Рисунок ч. 2). В дво тактовному моторі, запалювання бензини є при початку кожного руху. Енергія від вибуху пкає пістон вниз. Коли пістон майже дійде до низу руху, отвори для вихлопу відкриваються та вихлоп виходить через ті отвори, спускаючи тиснення в циліндрі. Майже втой сам час, отвори для всисання відкриваються, які дучаться з картером колінчастого вала (crankcase) де мшанина бензини з повітрям з карборатора знаходиться. Бензин з повітрям входить в циліндра, дивись на знимку, ч. 2.

Дво тактовні мотори мають декотрі вигоди. Напримір.

- 1) менше рухових частин, отже більш певні
- 2) Менше частин, значить менший розмір та легше направляти
- 3) Більш спроможний мотор.

Невигоди дво тактовного мотору:

- 1) Треба мішати оливу з бензиною бо нема картера колінчастого вала (crankcase) для оливи.
- 2) Ці мотори ходять скорше та з сильнішого

енергією як чотири тактовні мотори та через те шкворше нищяться

- 3) Через те що треба мішати оливу з бензиною, якщо замале оливи (цебто мішанина "за тонка") мотор перегрівається та буде занадто нищитися. Якщо забагато оливи (мішанина "за багата") вуголь з спаленої оливи (oil carbon) ліпиться на стіни циліндрів та поршнів (valves) та брудить свічки (spark plugs) і затикає карбюратор.

Отже, оператор човна відповідає за правильну мішанину оливи з бензиною. Якщо хтось не хоче взяти цю відповідальність на себе не повинен оперувати човном.

Як запнати цей мотор Euclypsa? Треба перше припильнувати, щоб всі контролі та світла працювали. Треба мати досить бензини, та мішанина бензини з оливою мусить бути правильна (50 частин бензини до одної частини оливи; іншими словами, одну пінту оливи розмішати з шістьма галлонами бензини)

Треба напмпувати баллон на бензиповій рурі щоб він був твердий. Тоді, треба влучити дусителя (choke) щоби "дусити" мотор (Дусити мотора значить зменшити кількість повітря з бензиною в карбюраторі; іншими словами, більше бензини піде до циліндрів). Тоді можна покрутити ключ щоб запалити мотор. Можна ключ тримати в стартовій позиції приблизно 10 секунд але ніколи не можна довше як 10 до 15 секунд бо тоді спалиться стартовий мотор. Якщо мотор

запалиться, треба вилучити дусителя. Якщо мотор не почне, тоді треба знов повторити все. Можна це робити дві хвилини нараз але треба тоді вилучити ключ на дві хвилини та почекати. Не можна це робити більше як 10 хвилини бо батарея вичерпається та спалиться електрична система (Рисунки ч. 3 та 4)

Коли мотор почне, треба щоб він закріпився один до двох хвилини. Тоді треба спустити швидкість мотору, щоб влучити потрібний біг. Як біг влучиться, тоді позволе збільшити швидкість (Рисунок ч. 5). Як пливеться моторівкою, завжди треба дотримуватися воднодорожних правил. Коли пливеться в плиткій воді, треба відчипити мотор (trimlock release) (Рисунок ч. 6)

Що як мотор не почне? Після кількох проб, найкраще перестати та почекати принайменше 5 до 10 хвилини. Це дасть нагоду стартовому моторі і батареї відпочати та надмір бензину в карбураторі випарувати. Тоді можна знов спробувати. Якщо мотор знов не почне, після трох проб, перестань, відчини двері до накриття мотору та вилучи дусителя (відкрита позиція). Тоді покрути ключ щоб запалити мотор пичне, треба дусителя влучити в автоматичній позиції.

Цього року, на Морському таборі, кожний човен буде мати пичку етеру. Це повинно вживатися рідко, тільки в нагломому випадку. Етеру дається в сионий пристій (air intake) мотору, тоді покрутиться ключ, щоб запалити мотор

(Рисунк ч. 7). Якщо мотор не почне, при допомозі другої особи треба етер лавати в той сам час коли покрутиться ключ. Як мотор почне можна перестати етер. Інші роз'ясни як мотор не почне подані в рисунках ч. 8-1 до 8-4.

Щоб утримати наші човна, дуже важна річ є змазування мастилом човна. Є ще три речі котрими оператор човна мушту турбуватися (Рисунки ч. 9 та 9-10)

В перше треба подбати, що коли мотор влучений, він ходить гладко та спроможно. Це можна досягнути коли наставляється швидкість руху мотору коли мотор без участі трансмісії (с.11а). Щоб це зробити, треба покрутити шрубку котра контролює швидкість руху (коли мотор вже теплий) проти стрілки годинника (с.11а-с.11а/1а), та округити швидкість руху до приблизно 700 оборотів на хвилину (Рисунк ч. 10-10). Щоб знайти шрубку, треба перше скинути накривку мотора. Якщо швидкість руху мотору без участі трансмісії за висока, забогато вугля з спалення (с.11а/1а) ліпиться до внутрішних частин мотора та рівнож спричинить до менш спроможної операції мотору. За швидкий рух мотору теж небезпечний бо мотор буде гнати та тоді зникнеться.

Пов'язано з швидкістю руху мотору без участі трансмісії є мішанина бензини з повітрям в карботорі підчас руху. Через зміни в погоді, тиск повітря, та стил плавби оператора, треба часто регулювати мішанину бензини з повітрям в карботорі. Це робиться також коли мотор

теплий та в русі. Треба наставити ручку повороту швидкості в гору або в долину поки мотор гладко працює без участі трансмісії (Рисunek 10-2)

Другу річ про котру оператор мусить пильнувати є фільтр бензиновий в карбураторі, який чистить бензину. Треба відчинити шрубу бензинової руни про помпи бензинової та вичистити сітку вживаючи плин до чистення карбуратора (Рисunek ч. 10-3). Після чистення, все треба поскладати та перевірити, щоб не текла бензина з руни від танку до карбуратора.

Третю річ припильнувати є свічки. Їх треба змінити кожного сезону (раз на рік) та треба їх вичистити кожні 40 годин постійного вжитку. Гляди образ (ч. 10-4)

Остатню річ яку я хочу покрити є сховання човна підчас зими. Через низьку температуру та вологість підчас зими, мотор може:

- 1) Ржавіти в нутрі (напам'ятайте, ці мотори є дво тактовні та не мають картера колінчастого вала для оливи, отже нема оливи в нутрі щоб захистити мотор від ржи).
- 2) Також, тому що оливу мішається з бензиною, з змінами в регоді бензини разом з оливою мішається на м'якер який липиться та затикає карбуратора та отвори провітрювання.

Як заховати мотор підчас зими?

- 1) Запінити мотор та най він ходить аж загіється.

- 2) Настав мотор в швидкому русі без участі трансмісії та годі встав оливу проти ржи в карбюратор аж поки мотор не згасне (рекомендую BMC's Engine Cleaner and Rust Prevention).
- 3) Покрити мотор ручно (перше відлучи бензинову руру) щоб позбутися води з водної помпи
- 4) Спусти оливу з бігової скринки та наляй нову.
- 5) Стягни головну шрубку (propeller) та вичисть і намасти вісь (shaft).
- 6) Спусти бензину з танку та вичисть фільтр
- 7) Повтирай мотор, покрий воском (автомобільним) та сховай мотор стоячи.
- 8) Повтирай та повоскуй зовнішність човна.

Оцим кінчаю свою працю. Надіюсь, що ця праця навчить членів нашого курення про вжиток та підтримку наших моторівок, заощадить куреневі гроші та допоможить нам перетворитись в більш спроможну організацію.