

Клапанът се затвори се отваря клапана на гърнето съ CO₂ да се определи налягането на CO₂ т.к. обикновено се колебае, както бѣ казано по-рано отъ 80-100 атм. При пропуцане на CO₂ въ въздушното гърне и двата клапана се отварятъ. При това въ начало се чува шумъ отъ струенето на CO₂. Този шумъ се прекратява, вследствие на замръзване трѣбата за клапанитѣ. Тогава съ помощта на поялната помпа осторжено се нагрѣватъ трѣбитѣ и клапанитѣ, при това нагрѣване се произвежда презъ всичкото врѣме до края на пуцането на CO₂ нѣмаша. Ако подъ ръка нѣмаме поялна помпа то трѣбата се нагрѣва съ гореща вода. Необходимо е да се обърне внимание, че гърнето съ CO₂ никога и по никакъвъ начинъ не се позволява да се постави въ гореща вода, или да се нагрѣва отъ долу т.к. въ случай на нагрѣване може да се получи единъ силенъ взривъ. Който може да повреди хора, които се намиратъ близо до дизела, а така и самото здание или помещение. Гърнето съ CO₂ се отнема въ моментъ когато налягането въ него и гърнето за въздухъ сѣ равни има достатъчно налягане присъединяватъ го къмъ другото гърне и по сѣкия начинъ го напълватъ. На практика сѣтава случай, че възето CO₂ употребяватъ кислородъ. Това не трѣбва да се прави по никакъвъ начинъ т.к. при ползуване съ кислородъ при пуцане двигателя въ ходѣ се появяватъ ужасни послѣдствия. При първото взриване на маховото колело въ цилиндъра сѣ съдѣтенъ взорвудъ попада гориво, което моментно сѣ взривъ се възпламенява и това довежда къмъ разрушението само на двигателя но и на цѣлото здание. Гърнето за въпръскване сѣщо се запълва съ CO₂ при пуцане двигателя въ ходѣ, гърнето винаги се пълне съ въздухъ, като изпускатъ навън CO₂ чрезъ продухваторнитѣ вранове. Когато обаче трѣбва да се напълни и гърнето за въпръскване, то изпускателнитѣ клапани при първия удобенъ случай, трѣбва да се почистятъ, понеже мотора въ първитѣ петъ минути силно дими. Гърнето съ CO₂ не трѣбва да се хвърли и оставя на действие на слѣдѣвитѣ лѣчи.

ДИАГРАМИ ЗА 4x ДВИГАТЕЛЪ ДИЗЕЛЪ.

Точна и правилна проверка на работата на двигателя е възможно само съ помоща на диаграми снетѣ въ врѣме на движение работа. Устроителството на индикатора бѣше известно по-познѣ, туиъ ще видимъ само по различнитѣ диаграми, какато можемъ да опрѣделимъ правилно ли работи двигателя и въ случай на неправилностъ, коя именно частъ на него неденствува правилно.

Обикновено диаграма е преставна на чертѣи написана отъ моривъ на индикатора последния начинъ: Молива почва да пише диаграма въ точка /а/, когато буталото се намира въ на-
и-горното си положение и се пише линията ав - всмукване. На третата линията /вс/ е линия на свиването. Значи вала ще направи