

in nahtlos gezogenen Stahlflaschen mitgeführt. Der Druck in der gefüllten Flasche beträgt 125 Atm., der Betriebsdruck an der Verteilerscheibe etwa 15–20 Atm. Derselbe wird durch ein an der Flasche angebrachtes Druckverminderungsventil eingestellt. Zur weiteren Sicherheit ist in der Zuführungsleitung noch ein Sicherheitsventil eingeschaltet, das bei Überschreitung des normalen Betriebsdruckes abbläst. Es hat sich bei den Versuchen gezeigt, daß auch noch ein Druck von sechs Atmosphären ein sicheres Anspringen des Motors ermöglicht. Während des Anlassens ist die Zündung auf Spätzündung einzustellen. Vor dem Druckverminderungsventil ist ein Absperrventil vorgesehen. Die Anzahl der Anschlüsse kann je

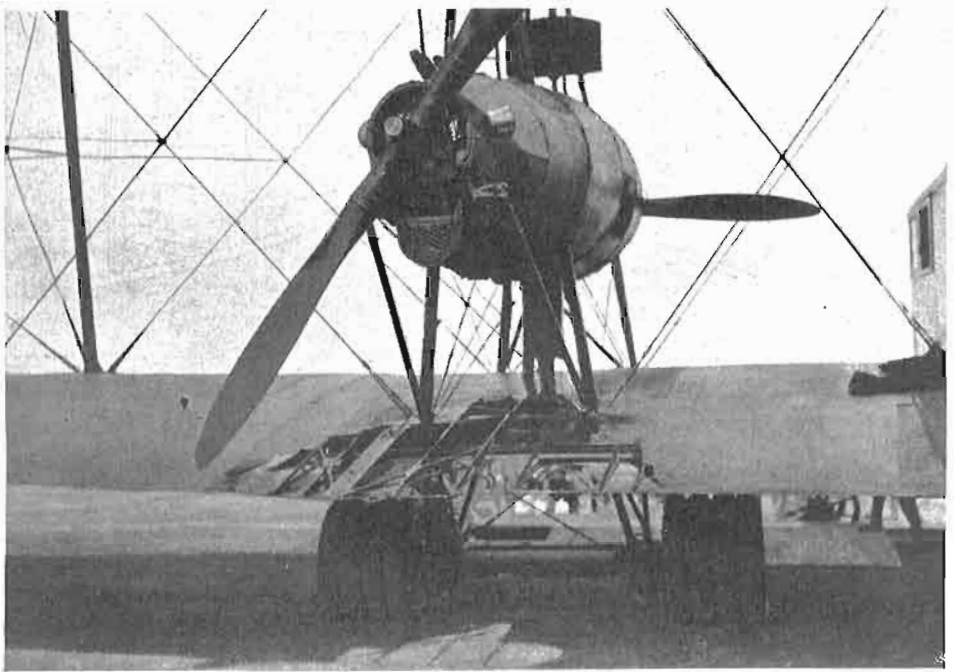


Abb. 129. Während des Fluges mit Feuerlöscher gelöschter Bordbrand beim Staak-R 30.

nach Zahl der Motoren verschieden sein. Das Gewicht des Preßluftverteilers und der Rückschlagventile für einen sechszyindrigen Motor beträgt etwa 4 kg. Das Gewicht der Flasche nebst Luftfüllung für etwa zwanzigmaliges Anlassen (Rauminhalt 10,5 l) und der hierzu gehörenden Armaturen ist etwa 21 kg. Bei R-Flugzeugen können natürlich von einer Flasche mehrere Motoren gespeist werden.

Auch Anlaßvorrichtungen mit Azetylen wurden versucht und zu zufriedenstellendem Arbeiten gebracht. Preßluft- und Azetylenanlasser erfordern ein drittes „Zündkerzenloch“ an den Zylindern der Motoren. Bei fast allen neueren deutschen Motoren wurde dieses vorgesehen. Die Anbringung der Verteilervorrichtung an der Nockenwelle war meist durch den bei den Motoren vorhandenen Anschluß für den Maschinengewehr-Steuerantrieb ermöglicht.

Die Anlaßvorrichtungen müssen auch während des Fluges anwendbar sein, um

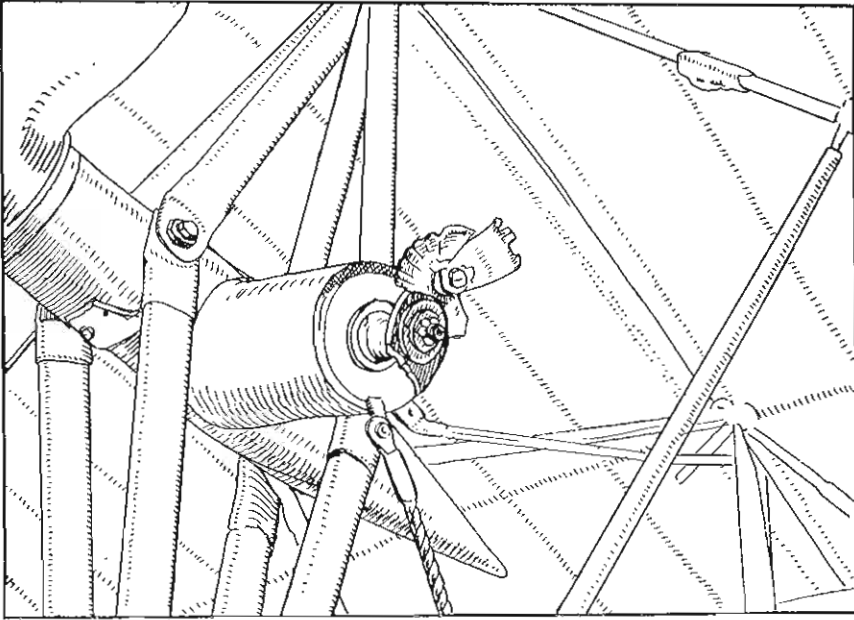


Abb. 130.

abgestellte Motoren rasch wieder in Gang zu bringen. Meistens erleichtert der auf die Luftschraube wirkende Flugwind das Durchdrehen; zuweilen genügt dieser allein, um den dekomprimierten Motor startbereit zu machen. Zur Ausführung

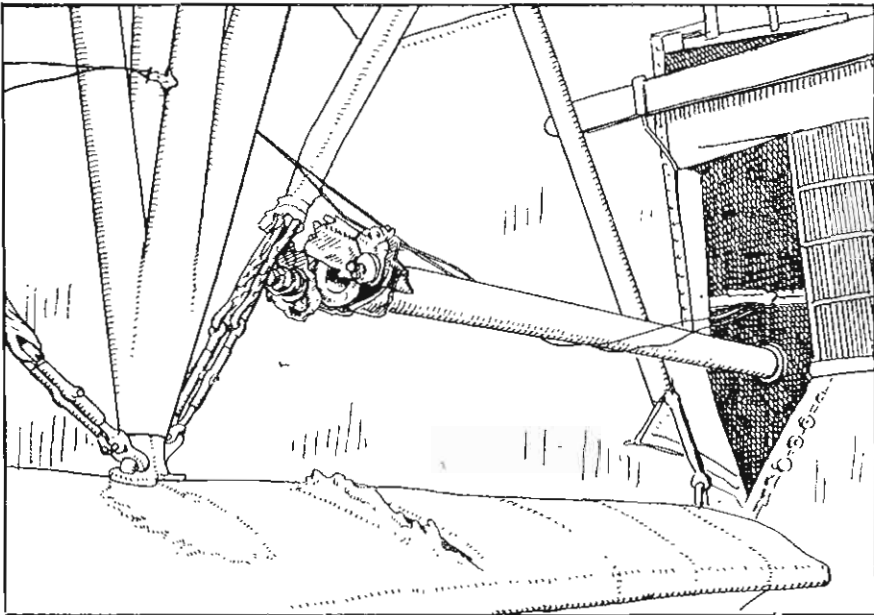


Abb. 131.

von Reparaturen während des Fluges hat sich sogar als nötig erwiesen, Vorrichtungen anzubringen, die das Drehen des Motors durch den Flugwind verhinderten.

Für die rasche Startbereitschaft eines Riesenflugzeuges mit

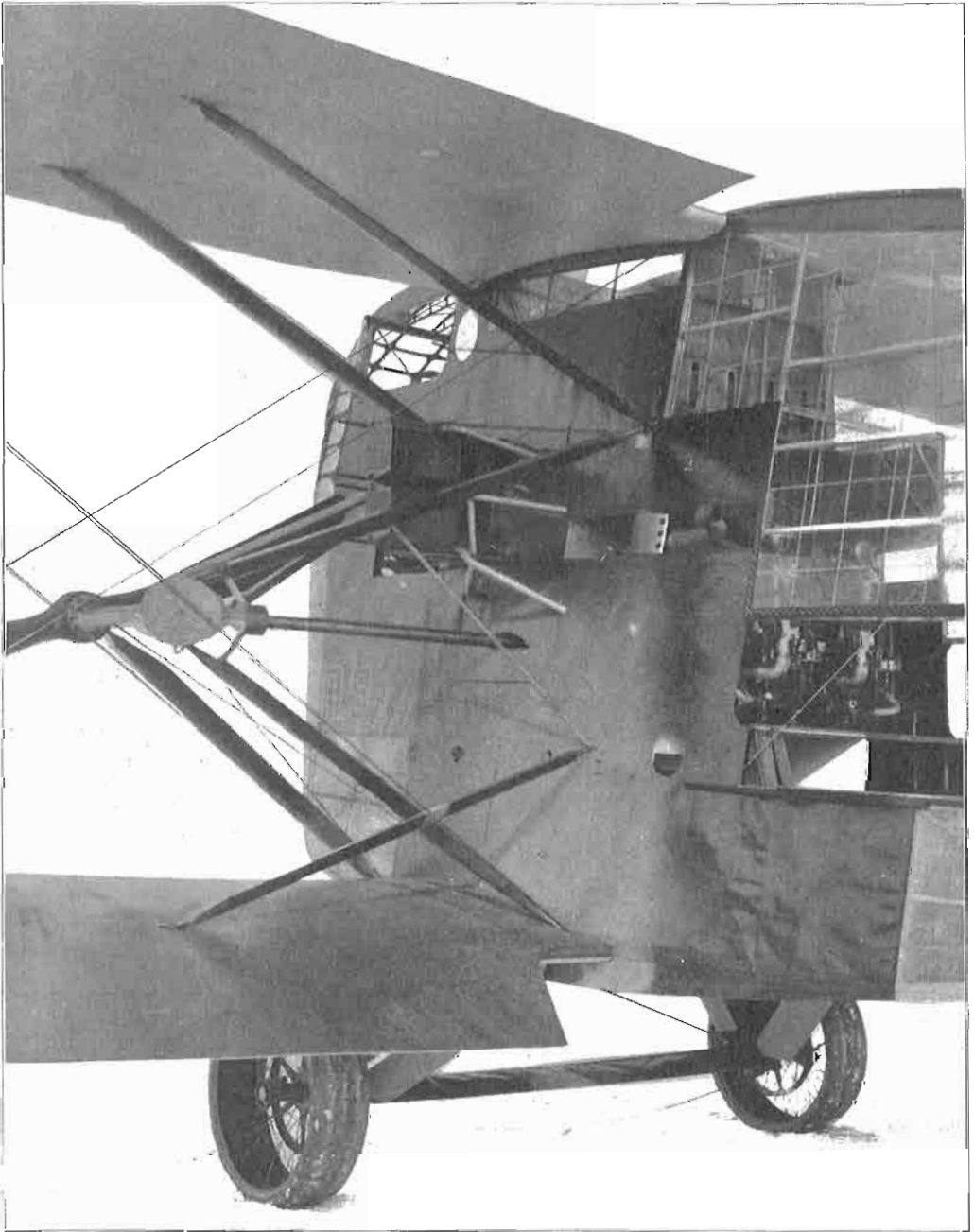


Abb. 132. Li-Ho-R I.

Zentrale Motorenanordnung. Außengetriebelagerung vom Tragdeckaufbau getrennt.