

Woensdag 9 oktober 2013.

Placide monteert de maïsmolen onder de galerij van het 'bureau central'. Ook nu is Benoit present om hem te helpen. Dat klusje is tamelijk vlug geklaard. Er is nu maïs nodig om de molen te testen. Het herhaald vragen en zagen kan dus weer beginnen, zelfs om een tiental kilogram maïs te krijgen voor de test. "On va chercher," zegt Henriette. Het is haar standaard antwoord op véél vragen: "On va faire, on va demander, on va acheter, on va téléphoner, ..."

Rond de middag bracht papa Leon de twee 'niples d'admission' mee vanuit Tshumbe. Ze passen en zijn dus bruikbaar. Vooraleer die 'niples' te monteren wil King eerst de olie verven. De smurrie die uit het carter komt is vuil, een vette, zwarte bijna-pap. Dan monteert hij de 'niples', de nieuwe dieselpomp en probeert de motor te starten. De motor start niet! Verder onderzoek leert ons dat de luchtfilter, vorig jaar geplaatst maar zeker nog niet aan vervanging toe, vettig is en de luchttoevoerleiding naar de motor met olie vervuild is. De filter wordt door een nieuwe vervangen en de toevoerleiding uitgekuist.

Er blijken ook twee van de drie injectoren verstopt te zijn én er ontbreken twee vijzen van de afdichtingen. Eén van de injectoren is ooit slecht hergemonteerd geweest: hij zat niet goed vast. Als gevolg daarvan en ook door de trillingen van de motor is het ronde gat waarin de injector past ovaalvormig geworden. Die injector past dus niet meer in zijn fitting. Wie weet kan hij mits extra aanspannen op zijn plaats gehouden worden. Voor die vijzen vinden we een oplossing.

Het is dus duidelijk dat de motor slecht onderhouden werd. Door gebrek aan kennis? Albert Lopoma is toch mecanicien, zozeged.

Dat er vervuilde brandstof gebruikt werd met verstopte injectoren als gevolg én, dat is het ergste, dat er aan de generator geprutst werd, op een zeer slordige manier.

Er zal vanaf nu met een aantal procedures moeten rekening gehouden worden:

Voor het starten van de motor MOET het oliepijl (SAE) gecontroleerd worden. Er moet voldoende olie (SAE) in reserve in het generatorgebouw aanwezig zijn.

Elke avond MOET het reservoir met diesel gevuld worden én er MOET minstens 10 liter reserve aan diesel in het generatorgebouw aanwezig zijn.

Indien de batterijlader van de motor niet werkt moet de batterij van de motor afgekoppeld en elders opgeladen worden. Die batterij mag voor geen enkel ander doel dan de generator gebruikt worden.

Na 500 uren draaien moeten de oliefilter en de dieselfilter vervangen worden, na 1000 uren de luchtfilter.

Het moet verboden worden nog aan de generator te prutsen.

Noot.

Terwijl King aan de generator bezig is, zegt papa Leon aan Placide dat we niet mogen vergeten de luchtfilter in de motorolie te dopen. Zeer verwonderd komt Placide ons dat vertellen. King en ik aanhoren hem uiterst verbaasd: "Dat hebben wij nog nooit gehoord." Later verneem ik bij Van Wingen en ook in een in filters gespecialiseerd bedrijf dat dit bij zeer oude systemen wel moest gedaan worden en uitzonderlijk nog bij nieuwe maar zeer gespecialiseerde toepassingen/motoren. Papa Leon is dus niet mee met de evolutie. Nog later vertelt iemand mij dat de



De maïsmolen is klaar voor de eerste test.

'zéér bekwame ingenieur papa Leon' erin geslaagd is om in Tshumbe een nieuwe 50 KvA generator binnen enkele maanden om zeep te helpen. Hij was verantwoordelijk voor het onderhoud van die generator. Van een zéér bekwam ingenieur gesproken!