

SAMPAH SEPEDA MOTOR

Bagaimana mengubah sepeda motor biasa menjadi sampah dan air dengan biaya yang sangat murah.

WWW.DRIVEONWASTE.COM

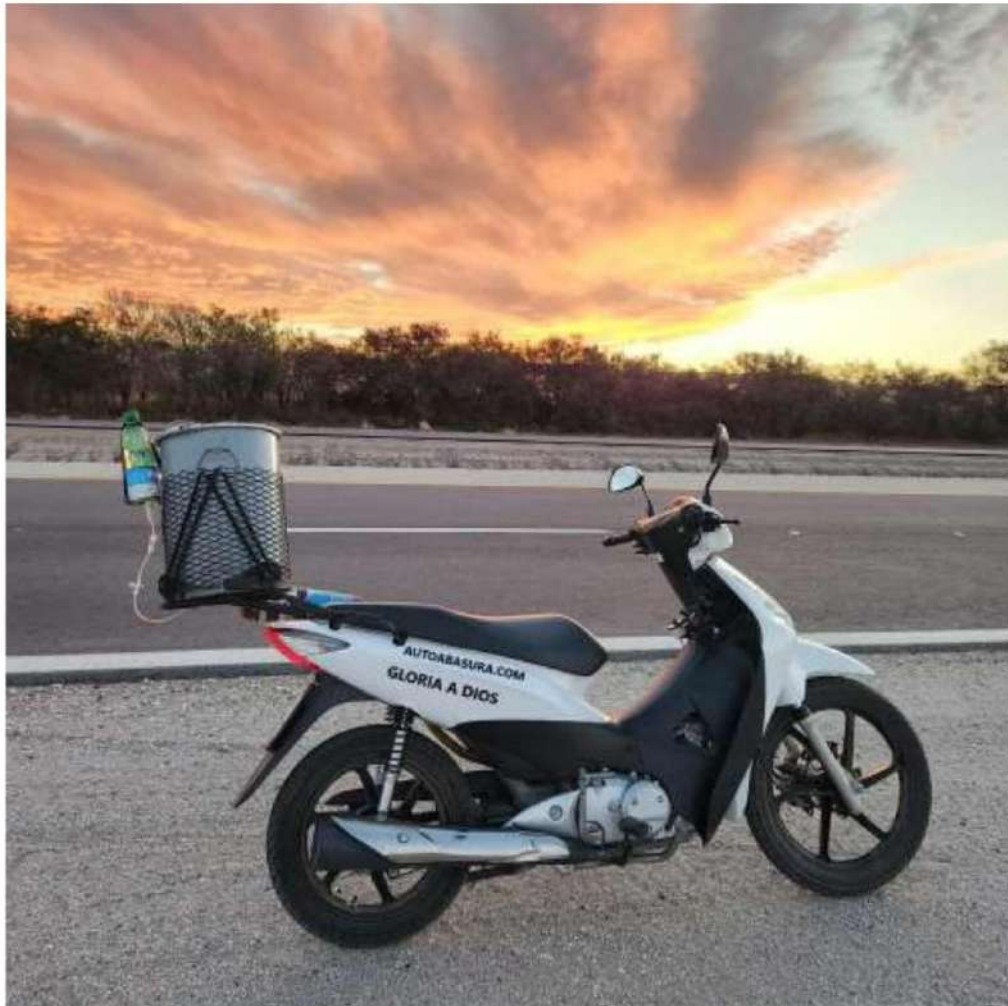


Foto ini dari hari pertama saya berkendara dengan Gasura dan air: 29/06/2024 Saya melaju hingga 70 km/jam. Lihatlah bagaimana langit merayakan peristiwa bersejarah ini!!

Lihat juga **dan SHARE:** [Video](#)
dari [channel YouTube:](#)
[@driveonwaste.](#)

Facebook: **DRIVEONWASTE**

Telegram: [AutoaBasura](#)

Instagram: [AUTOABASURA_OFICIAL](#)

Paten menunggu Eddy Ramos. Sep 2024. **Versi #1.** Paten tertunda. Demi Kemuliaan Tuhan.

PROLOG. Ini adalah layanan gratis untuk kemanusiaan.

Segala informasi dapat diunduh (masih) gratis dari web www.driveonwaste.com

“Gasura” Merupakan gabungan dari kata Garbage **Gas**, untuk membedakannya dengan gas METHANE yang merupakan hasil penguraian sampah organik basah di dalam biodigester.

“Gasura” pada dasarnya KARBON MONOKSIDA (CO) atau “Karbogas” yang merupakan gas yang mudah terbakar, hasil pembakaran tidak sempurna sampah organik kering berkarbonasi ditambah penambahan hidrogen melalui termolisis beberapa tetes air. Memiliki kekuatan yang sama dengan CNG antara 9.500 dan 10.000 Kkal/m³

Yang pertama di tahun 2019 adalah Car to Trash, Ford Falcon Ranchero yang pada tahun 2022 melakukan perjalanan melalui Argentina dari ujung ke ujung, dari utara, Quiaca-Jujuy ke selatan, Rio Gallegos-Santa Cruz, 4,800Km tanpa bensin atau CNG, hanya “Gasura”.

Mencapai hingga 115 km-jam. membutuhkan

15 kilo sampah untuk menempuh jarak 100 km dengan kecepatan 80 km-jam. Hampir nol polutan dan dengan kontribusi oksigen sebesar 20,76% terhadap lingkungan. “Manual

Otomatis ke Sampah” hadir secara gratis.

Disusul pada tahun 2024 dengan Pembangkit Gasura atau “Listrik GRATIS” yang mampu menghasilkan 1Kw-h dengan 2,5 kilo sampah. “**Panduan Generator Sampah atau Listrik Gratis**” muncul gratis.

Juga “**Panduan Pemanasan dan Memasak Gasura**”.

Dalam manual “Sampah Sepeda Motor” gratis (masih) ini, terdapat semua informasi dan rencana untuk mengubah sepeda motor 4 tak karburator **atau** injeksi bensin menjadi sepeda motor “Gasura”. Sepeda motor juga hanya bisa digunakan dengan bahan bakar bensin.

Tentunya start dengan bensin dapat dilakukan dengan segera, namun dengan “Gasura” dibutuhkan waktu 4 menit untuk start dan kecepatan akhir lebih rendah namun bahan bakarnya gratis. Pada mesin 2 tak, bila menggunakan gas sebagai bahan bakar tanpa oli, harus ditambahkan pelumas pada karburator. Untuk kendaraan listrik lihat Panduan “Listrik Gratis” yaitu generator sampah untuk mengisi ulang baterai kendaraan secara gratis. Dengan hampir nol polusi dan kontribusi 24,5% oksigen terhadap lingkungan. Mengunduh disarankan (masih) GRATIS manualnya: “Auto to Trash”, panduan “Listrik Gratis” dari website

WWW.DRIVEONWASTE.COM dan tonton video

edukasinya di channel YouTube : [@driveonwaste](https://www.youtube.com/@driveonwaste).

PERINGATAN SANGAT PENTING: “Gasura” atau gas sampah pada dasarnya adalah **KARBON MONOKSIDA**, yaitu **gas yang mudah terbakar namun SANGAT BERACUN.**

JANGAN PERNAH mengoperasikan sistem ini di ruang tertutup seperti garasi, dll. Hanya beroperasi di luar ruangan atau di ruang yang berventilasi baik.

SAMPAH APA?: Merupakan sampah organik kering yang dibakar dan dikocok hingga ukuran tertentu antara 3 mm hingga 20 mm. Sampah **yang tidak hangus** atau hangus akan menghasilkan tar **yang** membuat segala sesuatu menjadi kotor.

Filternya HANYA untuk debu dan abu, TIDAK FILTER TAR.

Contoh sampah organik: **Karbon** (sudah berkarbonisasi), Cangkang: kenari, pistachio,

almond, dll; **Biji** : buah persik, aprikot, plum, zaitun tanpa garam, dll.; **Sisa pemangkasan,**

Kulit pohon, **Potongan kayu.** Semuanya hangus dan terguncang. Penting: jangan gunakan biji zaitun diadu **karena mengandung garam**, atau batu bara kokas karena mengandung tar.

Dalam panduan “Mobil ke tempat sampah” ada dua **metode untuk mengkarbonisasi** sampah, dan masih banyak lagi yang bisa dilakukan di internet.

Tip untuk pemula: Baca manualnya beberapa kali, lihat foto, video di YouTube lalu ubah sepeda motor menjadi "Gasura". Untuk pengujian pertama disarankan menggunakan ARANG NABATI, walaupun harus membelinya karena arang sangat mulia, tidak gagal, hancur dan terguncang sesuai takaran yang dianjurkan. **Sepeda motor yang dicontohkan adalah 125cc**, dengan mesin yang sudah sangat usang. Itu karburator, tapi akan lebih mudah di mesin injeksi.

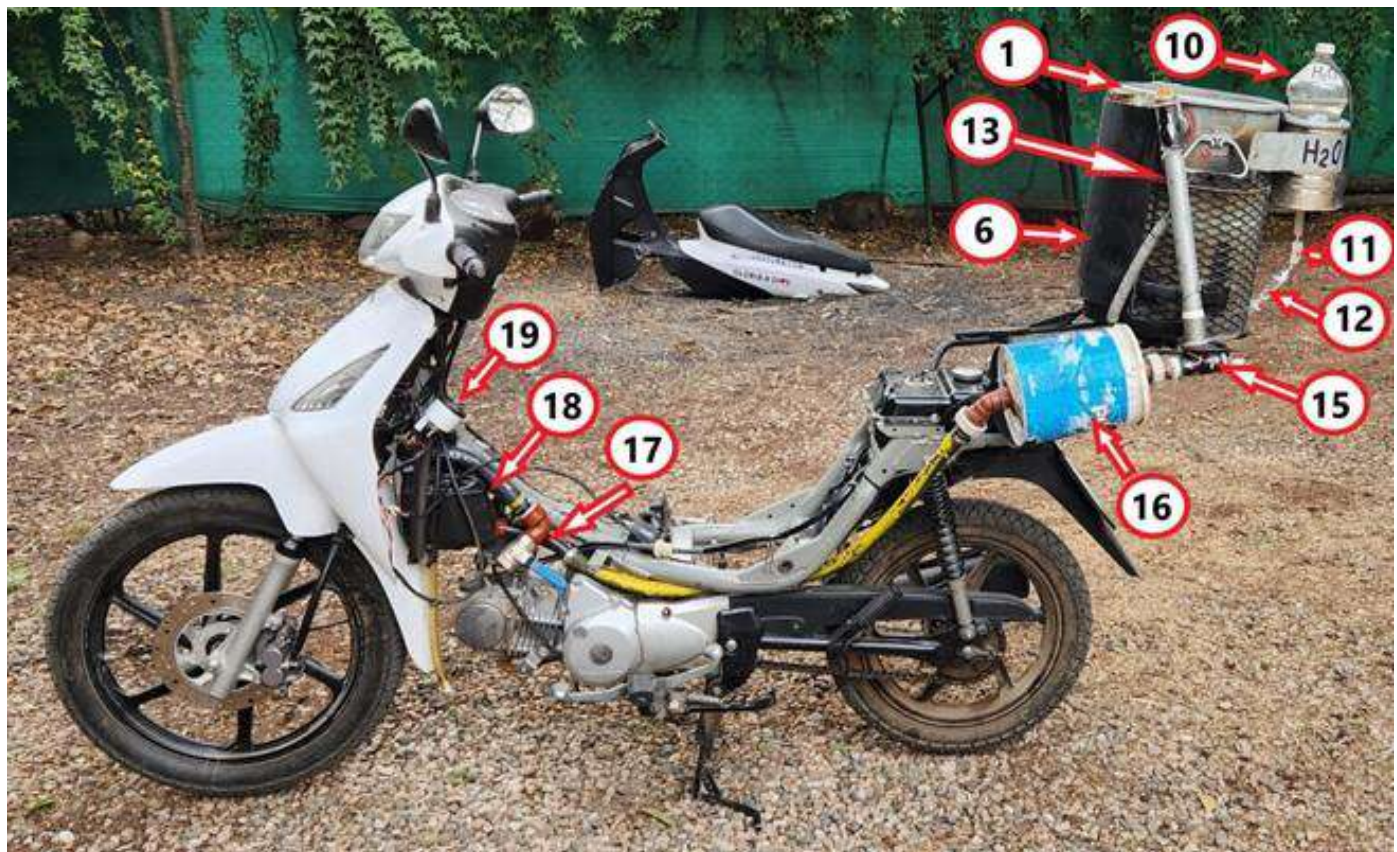
KONSUMSI dalam 100 km sampah berkarbonasi dan 1 tetes air setiap 6 detik Tergantung pada kecepatannya, beratnya kira-kira 3,5 kilogram pada 60Km/jam.

OTONOMI contoh ini bergantung pada banyak faktor, dari 20 km hingga 125 km. 7.

Pada prinsipnya, sistem generik dijelaskan di bawah ini, kemudian dijelaskan perbaikan yang berbeda sistem yang sederhana dan ekonomis; dan lainnya yang lebih maju, dengan kelebihan dan kekurangannya masing-masing.

SISTEM ini terdiri dari: *A) GASIFIER, *B) NOZZLE di dasar drum, ***C) CROP, *D) WATER DRIPPER, *E) COOLER, *F) FILTER, *G) Huruf "T" dengan BALL VALVE (AFR = Air Fuel Ratio)** terletak sebelum karburator untuk mengatur hubungan Udara-"Gas" dan sambungan selang, ***H) TERMOMETER**. Semuanya dalam urutan itu.

Di foto ini Anda dapat melihat sepeda tanpa plastik hanya untuk menunjukkan perakitan internalnya.



Untuk lebih memahaminya, tonton video **YouTube: @driveonwaste**.



1. Penutup drum gasifier.
2. Sampul belakang.
3. Penyangga penutup belakang tipe "L".
4. Nosel di atas huruf "T".
5. Memuat sampah yang hangus.
6. Drum gasifikasi.
7. Corong baja tahan karat.
8. "T" dengan masuknya air.
9. Kotak dan pintu keluar "Gasura".
10. Botol air. Saringan udara motor asli.
11. Penetes mikro.
12. Katup penutup air.
13. Pipa logam pendingin.
14. Pasang dengan lembaran bengkok yang tergantung di dalam pipa pendingin.
15. Bohlam sensor suhu.
16. Saringan "Gasura".
17. Katup (AFR).
18. Botol air. Saringan udara motor asli.
19. Tombol termometer.

* **A) GASIFIER:** Ini adalah drum abu-abu VERTIKAL, tutupnya dengan paking karet yang rapat dan sebaiknya dengan tali penutup. Di dasar drum terdapat **nosel** yang ditunjukkan di bawah ini. Gasifier **pada contoh** berupa drum **lembaran logam tipis** (AWG#20 = 0,9mm) dengan diameter 28 cm dan tinggi 38 cm, berkapasitas 20 liter. Di bawah tutupnya **terdapat penutup belakang** yang berfungsi sebagai pendingin pertama "Gasura". Di dalam drum terdapat "lembaran pelindung galvanis" dan corong baja tahan karat non-magnetik, **yang tidak penting**. Drum 20L dengan corong dan pelat memiliki kapasitas beban akhir 18,4L.



Penutup **belakang** berfungsi sebagai pendingin Gasura.



Lembar pelindung galvanis dan corong tahan karat non-magnetik



Pengukuran Piring dan corong

* **B) NOZZLE atau Nipple:**

Ini adalah **HATI** dari sistem, dimana gasifier dinyalakan, "Gasura" dihasilkan dan merupakan **satu-satunya** tempat masuknya udara saat mesin hidup.

SANGAT PENTING untuk menghormati pengukuran Anda.

Diameter bagian dalam dihitung berdasarkan RPM dan ukuran mesin dengan rumus berikut.

Diameter nosel dalam mm = $\sqrt[3]{\text{Cm}^3 \times \text{RPM} \times 0,000145}$ dimana:

Cm³: Ukuran mesin dalam sentimeter kubik.

$\sqrt[3]{\text{Cm}^3}$: Merupakan akar kuadrat ukuran mesin dalam sentimeter kubik.

RPM: Ini adalah putaran mesin pada 65 km/jam.

Diameter perhitungannya tidak PERSIS, bisa bervariasi antara + atau - 10%.

CONTOH : Misal mesinnya 125cc dan rpm pada 65 km/jam hampir 6.000 rpm.

Maka rumus menghitung lubang nozzle adalah = $\sqrt[3]{125\text{cc} \times 6.000 \times 0.000145} = 11.18 \times 6.000$ Saat menggunakan air tetes, diameter nosel yang dihitung harus ditingkatkan untuk mengimbangi bagian yang ditempati pipa ini. Saat menggunakan termokopel tembaga yang dibongkar, yang diameternya 3 mm, diameter perhitungan nosel harus ditingkatkan sekitar 0,6 mm. Artinya, diameter akhir nosel adalah 10,3 mm = atau - 10%. Untuk nosel **dalam contoh**, digunakan nipel baja ulir gas 10 mm (3/8") dan lubang tengah ditingkatkan menjadi 10 mm.

KESIMPULAN: Untuk mesin 110 atau 125cc digunakan nozzle dengan lubang 10mm.

Bagian dari NOZZLE.

1. Nozel atau puting logam 9,5 mm (3/8")

2. Washer di bawah Nozzle #1 dan di atas Bagian Bawah drum #3 sebagai cadangan untuk Titik Las #4 dari "T" #5 dengan Bagian Bawah drum jika terbuat dari lembaran logam tipis.

3. Drum bagian bawah

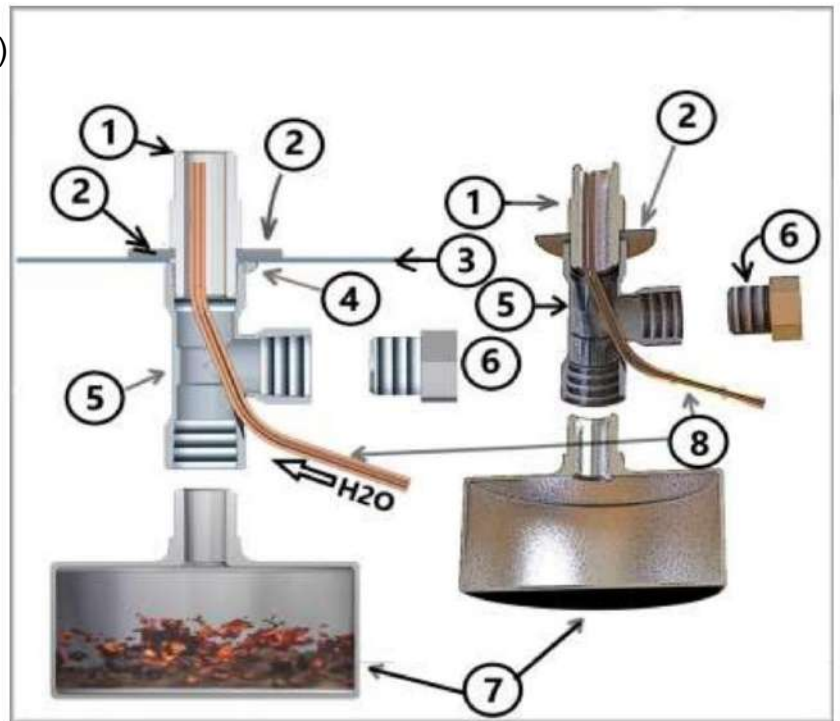
4. Titik pengelasan.

5. "T" 9,5 mm (3/8") dengan lubang miring agar sesuai dengan pipa tembaga #8.

6. Colokan untuk mematikan gasifier.

7. Buche atau tangkap bara api.

8. Cerat tembaga dari penetes air.



* **C) TANAMAN ATAU TANGKAPAN ANGGOTA PANAS.**

Saat mesin hidup, pengisapan udara ke ATAS melalui nosel menjaga batubara tetap berada di dalam gasifier.

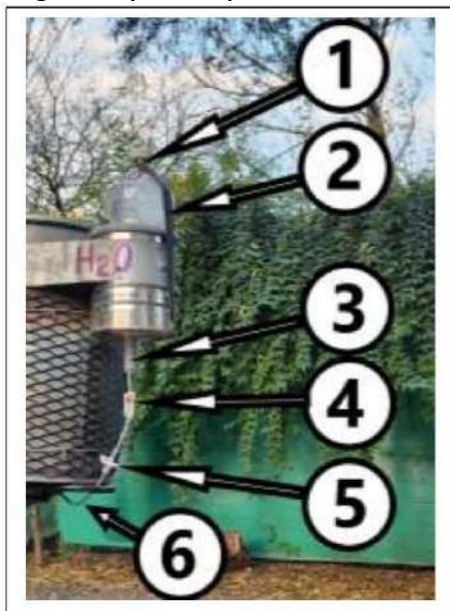
Namun saat mesin dimatikan atau bahkan diatur pada putaran rendah, bara api dapat jatuh ke lantai melalui nosel dan dapat menimbulkan kebakaran. Untuk tujuan ini, setelah menyalakan gasifier, "Buche" logam atau Penangkap bara api dipasang di bawah nosel untuk mencegah risiko ini.



* **D) DRIPPER AIR:**

Air dipisahkan melalui TERMOLISIS menjadi hidrogen dan oksigen, **meningkatkan kekuatan "Gasura" sebesar 50%, Mendinginkan gasifier** karena dengan tetesan air suhu dapat dinaikkan hingga 140°C, namun ~~TANPA~~ tetesan air dapat dinaikkan hingga 240°C, Mengurangi **konsumsi** limbah sebesar 50%, **Meningkatkan otonomi** pemuatan dan **memperpanjang masa pakai masa manfaat** seluruh gasifier: nosel, drum, corong tahan karat, dll. Ini adalah botol plastik berisi air **NON-GARAM**, disaring, bisa terkontaminasi atau diminum, tapi disaring, lebih baik tanpa klorin. Lubang ventilasi dibuat di bawah ulir tutup botol. Pada bagian dasarnya terdapat "Perfus" dengan jarum plastik, yang merupakan sistem pengaturan serum yang digunakan di rumah sakit, dan kunci pemotong plastik, keduanya dibeli di apotek. Pengaturan dengan roda lebih baik dibandingkan dengan lembaran aluminium. Ini terhubung ke pipa tembaga yang masuk ke nosel. Semakin cepat kecepatannya, semakin banyak airnya. Prinsipnya, satu tetes disuntikkan setiap 6 detik. Kelebihan air tidak langsung terlihat karena pada mulanya kelebihan tersebut diserap oleh beban kering. Dengan stopwatch

Ukur waktu yang dibutuhkan untuk 10 tetes dan bagi dengan 10. Lebih banyak air tidak berarti lebih banyak tenaga, **kelebihan air berbahaya**. Dengan pengisian kering, tetesan berlebih akan terlihat setelah beberapa saat pada penumpukan air yang terkondensasi di **saluran pembuangan kotak filter udara sepeda motor** (lihat halaman 14). Tetesannya ditingkatkan secara bertahap sampai muncul kondensasi air di saluran pembuangan ini. Muatan sampah yang sangat basah juga mengembunkan air. Sebaiknya saluran air ini terlihat oleh pengemudi agar dapat terpantau saat berkendara.



BAGIAN DRIPPER AIR.

1. Lubang ventilasi di bawah tenggorokan dari botol air.
 2. Tempat botol.
 3. Perforasi dengan jarum plastik.
 4. Pengaturan tetesan dengan roda.
 5. Kunci pemotong plastik.
 6. Selang tetesan dimasukkan ke dalam pipa tembaga yang masuk ke nosel.
- CATATAN: Setetes air setiap 6 detik hampir 100Cm³ untuk setiap 2 jam.

E) PENDINGIN “Gasura”: Dua sistem ditampilkan. “A” dan “B”

Sistem “A” lebih sederhana dan lebih murah. Itu adalah yang ditunjukkan pada foto di sebelah kanan. Selang radiator mobil berbahan karet berukuran 19mm (3/4”) yang keluar dari drum gasifier dan langsung masuk ke toples plastik atau filter “Gasura”. Namun sistem ini memiliki otonomi hanya 20 km. Batasan tersebut diberikan karena pada pintu keluar drum gasifikasi terdapat aksesoris plastik yang meleleh diatas 100°C. Di sini botolnya 500cc.



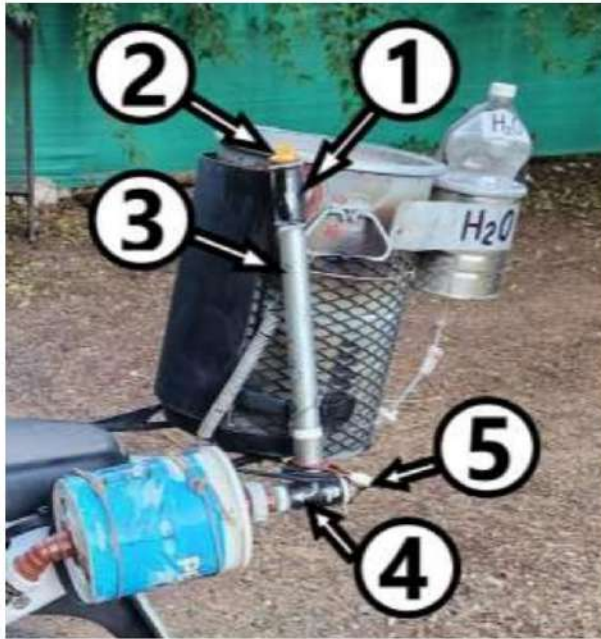
OTONOMI tergantung pada banyak faktor:

Jenis dan ukuran sampah. Sampah yang lebih padat, yaitu bobot per volume yang lebih berat, akan memberikan otonomi yang lebih besar. **Kecepatan.** Di sini kecepatan dengan otonomi terbesar adalah 60 km/jam di gigi ketiga. **Pengalaman berkendara dengan “Gasura”.** Misalnya saja, di dalam gasifier, kadang-kadang terbentuk “lonceng depa” yang hanya menghasilkan sedikit “Gasura”. Ketika hal ini terjadi, saat berkendara di permukaan yang tidak beraturan, getaran gasifier menyebabkan kubah runtuh, sehingga meningkatkan produksi “Gasura”. **Mengelola air yang menetes.** Gunakan satu tetes detik dan mulailah menurunkan waktunya, satu kali setiap 5 detik, lalu ketika Anda mulai melihat pengembunan di selang, kembalilah ke tetesan sebelumnya. **Penggunaan cakram diffuser** dirinci di bawah pada halaman 12. Penggunaan **sistem lanjutan “B”** dijelaskan di bawah.

Sistem lanjutan "B" adalah yang dijelaskan di bawah ini.

Sistem "Chiller" ini meningkatkan otonomi hingga 65 km karena aksesoris logam digunakan di pintu keluar drum gasifikasi. Untuk otonomi yang lebih besar, digunakan botol air 1,8L yang lebih besar.

BAGIAN YANG LEBIH DINGIN



1. Besi galvanis 25mm "T".
2. Steker 25mm dengan lembaran galvanis bengkak yang tergantung di sana, yang akan masuk ke dalam pipa.
3. Pipa besi galvanis 25mm. Di dalamnya akan ada piring yang digantung.
4. Setrika "T" galvanis 25mm.
5. Bohlam suhu.



Lembaran logam bengkak tergantung pada steker

F) FILTER "GASURA"

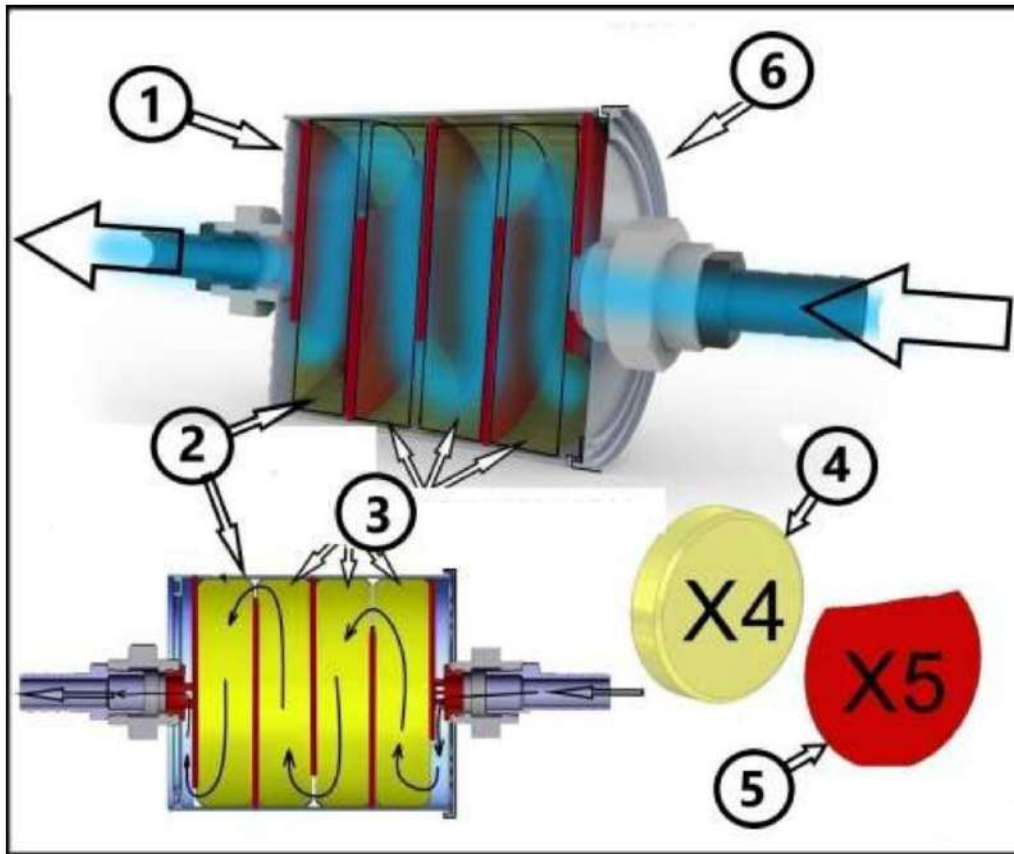
Ini adalah filter partikel padat, TIDAK FILTER TAR. Merupakan toples plastik berukuran 4 liter dengan tutup kedap udara dengan 5 sekat logam atau plastik, dengan 4 lapis karet busa setebal 40mm.

Gasura masuk melalui tutup kedap udara dan keluar melalui dasar toples.

Filter ini harus digunakan **dengan posisi BAWAH** karena sebagian air berlebih dari penetes dapat menumpuk di sini dan/atau jika limbah sangat basah sehingga mencegah air kental tersebut masuk ke motor. Otonomi filter jenis ini kira-kira 120Km.



Pelat-pelat itu mempunyai potongan-potongan yang bentuknya mengecil: Yang itu Pada sisi masuk yaitu pada sisi tutupnya terdapat potongan lurus 150mm. Yang berikutnya potongan lurus 140mm, lalu 130mm dan yang lainnya 120mm dan yang terakhir 110mm. Pemotongan ini bergantian, ada yang ke kiri dan ada yang ke kanan. Karet busa terakhir yang ada di pintu keluar dibasahi minyak mineral.



BAGIAN FILTER.

1. Dilihat dari atas potongan dari piring bergantian kiri dan kanan.
2. Yang terakhir karet busa dibasahi minyak.
- 3.3 karet busa pertama habis kering.
- 4.4 gomaespum.
- 5.5 pelat pemisah.
6. Tutup kedap udara.

* G) Huruf "T" dan katup bola pengatur udara-bahan bakar (AFR)

dengan selang itu Mereka terhubung dari gasifier ke mesin.

Di pintu keluar drum gasifikasi terdapat **pendingin**. Lalu ada filter "**Gasura**". Dari saluran keluar filter ini ke plastik "T" terdapat selang karet bercat kuning berukuran 19 mm (3/4") yang digunakan untuk pemanas mobil. Polipropilena "T" dan katup bola logam (AFR) **ini berukuran 25mm (1")**. Selang polietilen hitam berukuran 25 mm (1") dan menghubungkan huruf "T" ini ke saluran masuk filter udara sepeda motor.



H) TERMOMETER. Saat beban limbah di dalam gasifier dikonsumsi, Suhu saluran keluar “Gasura” meningkat. Jika suhu sudah mencapai 70°C, saatnya mengisi ulang sampah atau beralih ke bensin. Ini adalah satuan meter dari tingkat limbah yang ada di dalam gasifier. Termometernya adalah termometer mobil 12Vdc. Dial dipasang di pandangan pengemudi dan bohlam sensor dipasang di “T” sebelum filter “Gas” di bawah nipel pendingin.

Ini memiliki dua sambungan listrik. Salah satunya adalah sinyal yang berasal dari bohlam penginderaan suhu dan yang lainnya adalah catu daya 12Vdc yang berasal dari kunci kontak, yang harus memiliki sekering overhead 5 Amp sendiri.



Tombol suhu



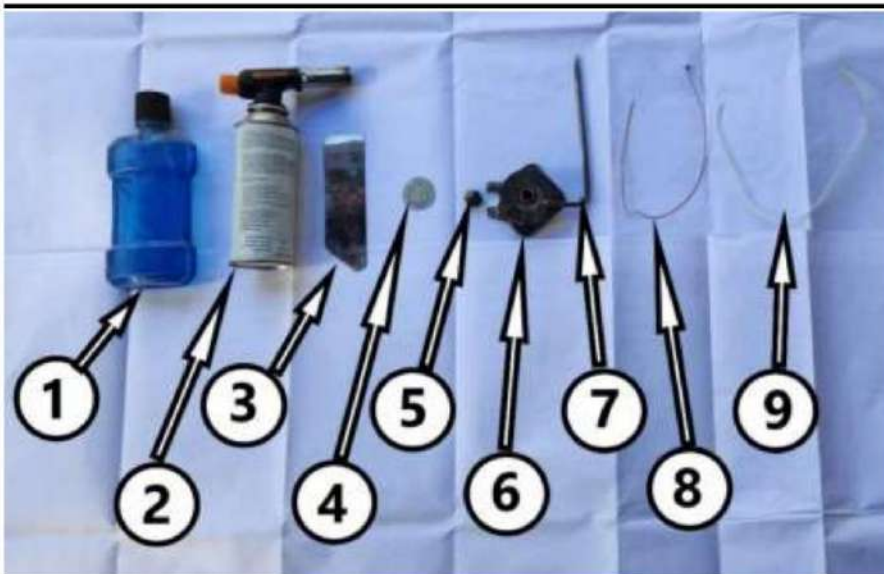
Bola Suhu

CONTOH GRILL RACK BAGASI BELAKANG UNTUK DRUM GASIFIER.

Rak bagasi ini harus menopang berat drum yang berisi sampah dan air sebanyak 15 Kilo, yang karena lompatannya dianggap X4, **yaitu harus menopang 60 Kilo.**



ALAT DAN AKSESORIS untuk memulai dan menghentikan:



1. Botol dengan alkohol.
2. Obor propana.
3. Cermin.
4. Lembaran bulat logam tipis.
5. Tutup logam.
6. Buche menjebak bara api.
7. Pembersih nosel.
8. Bersihkan kabel atau probe cerat penetes air.
9. Selang tiup plastik.

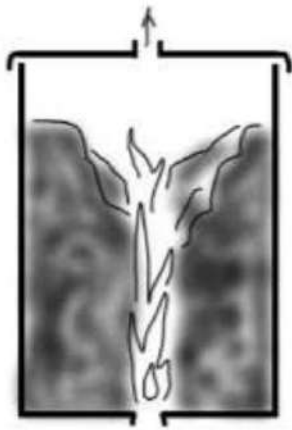
Deskripsi setiap elemen:

1. BOTOL DENGAN ALKOHOL. **HANYA** bila sudah ada penghisapan di dalam **nosel**, digunakan untuk membasahi residu karbonisasi yang ada di dalam drum gasifikasi dengan alkohol **melalui nosel** untuk memudahkan penyalaan.
2. Obor PROPANA. **HANYA** bila sudah ada aspirasi di **nozzle** barulah digunakan untuk menghidupkan gasifier. Arang dinyalakan di dalam drum **melalui nosel**.
3. CERMIN. Digunakan untuk melihat adanya bara api yang menyala di dalam gasifier melalui nozzle
4. LEMBAR LOGAM TIPIS BULAT. Digunakan untuk mematikan gasifier. Itu ditempatkan di antara serikat pekerja gandan pada saluran keluar tabung penyaring plastik "Gasura".
5. colokan logam. Caranya mematikan gasifier dengan cara menyumbat saluran masuk udara pada nozzle.
6. TANAMAN MENANGKAP EMER. Itu disekrup di bawah nosel untuk mencegah bara api jatuh melalui nosel ke lantai, yang dapat menyebabkan kebakaran. Memiliki semacam kunci pas tetap yang sesuai dengan ukuran tutupnya sehingga dapat dilonggarkan jika sulit dilepas.
7. PEMBERSIH NOZZLE. Merupakan batang besi yang berguna untuk membersihkan nozzle dari bawah ke atas. Terdapat slot untuk menghindari gesekan pada pipa tembaga penetes air yang melewati bagian dalam nosel. Jika terakhir kali gasifier digunakan terisi dan tidak dikosongkan, maka nozzle cleaner ini digunakan untuk menghilangkan abu dari bagian atas nozzle dan mampu menyalakan gasifier. Juga untuk menghidupkan kembali gasifier jika telah dihentikan beberapa saat dan melihat apakah ada bara api yang menyala pada nozzle dengan cermin.
8. KAWAT ATAU PROBE. Berfungsi untuk membersihkan pipa tembaga penetes air yang masuk ke nosel dari bawah ke atas karena dapat tersumbat oleh debu atau abu dari atas.
9. SELANG PLASTIK. Setelah menggunakan kawat atau probe untuk membersihkan pipa tembaga, selang ini digunakan untuk meniup pipa tembaga tersebut dan memastikan ada udara yang melewatinya.

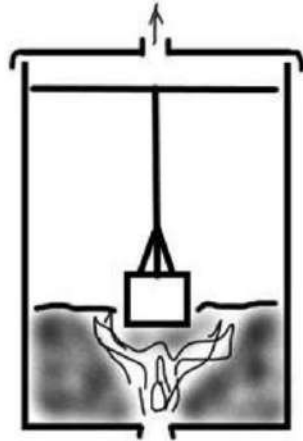


Cakram DIFUSER.

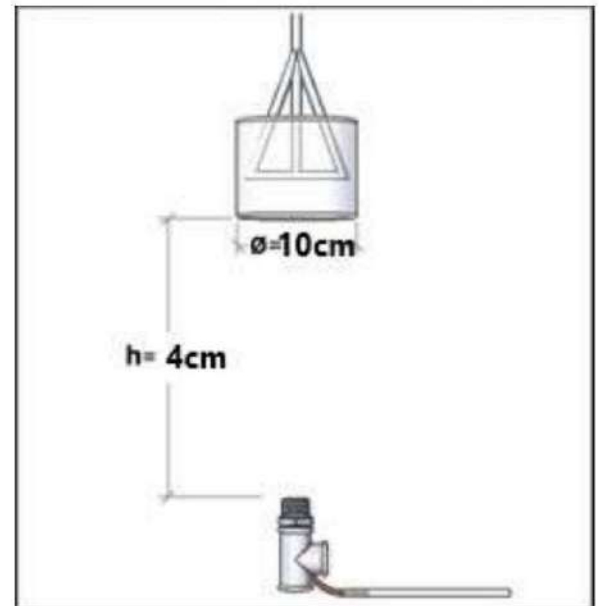
Hal ini dapat meningkatkan otonomi untuk beban yang sama. Jika cakram diffuser tidak ada, semacam kolom atau tabung api dihasilkan dari nosel yang melewati beban secara vertikal, membuang beban pada bagian samping. Sebaliknya, cakram diffuser memaksa api melewati seluruh muatan. Itu digantung beberapa sentimeter di atas nosel. Hal ini meningkatkan otonomi, namun menurunkan kecepatan akhir. Ini adalah cakram bundar dari bahan tahan api 40 hingga 60% alumina, diameter 10cm, tebal 2cm, ditempatkan tetap 4cm di atas nosel dan memberikan jangkauan 100Km, tetapi kecepatan maksimum akan mencapai 60Km/jam. Selain itu, adanya cakram diffuser menyebabkan suhu keluar maksimum "Gasura" kurang dari 70°C, artinya sepeda motor mati karena kekurangan "Gasura" dan bukan karena tingginya suhu gas keluar gas dari gasifier. Dengan diffuser disc "floating" jarak tempuh 125 km dapat dicapai, namun ribet menjelaskan dan menggambarinya disini, saya akan upload videonya ke channel Youtube DRIVEONWASTE.



Tanpa cakram diffuser



Dengan cakram diffuser



DUKUNGAN PENUMPANG:

Karena drum gasifikasi dapat mencapai suhu tinggi, sekitar 140°C dengan tetesan air dan hingga 230°C Jika tetesan air terhenti, disarankan untuk memasang sandaran dengan insulasi termal untuk penumpang.



DUA SISTEM YANG BERBEDA *1 dan *2 untuk masuknya "Gasura" ke dalam kotak filter udara.

*1. Dari "T" 25mm, "Gasura" masuk langsung ke saluran masuk udara filter. Namun jika Anda berlebihan dengan air yang menetes dan/atau muatan limbah sangat basah, filter udara selulosa akan basah dan sulit atau tidak mungkin untuk menghidupkan bensin. Ganti filter dengan filter karet busa.



*2. Cara masuk "Gasura" ke kotak filter udara mesin **secara terpisah** dimodifikasi, tanpa melewati filter dan **saluran masuk udara luar** ke saluran masuk udara sepeda motor.

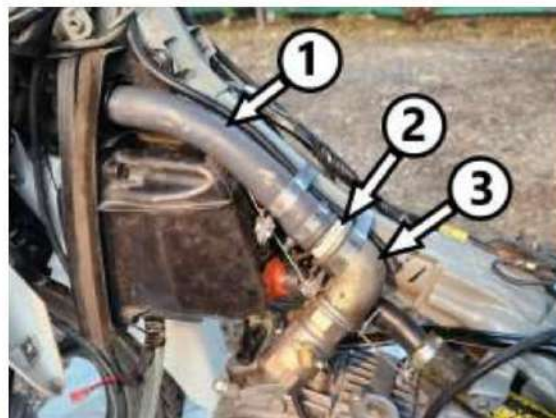


Sebuah lubang dibuat di kotak filter udara

motor

dimana "Gasura" masuk tanpanya

melewati atau membasahi filter udara.

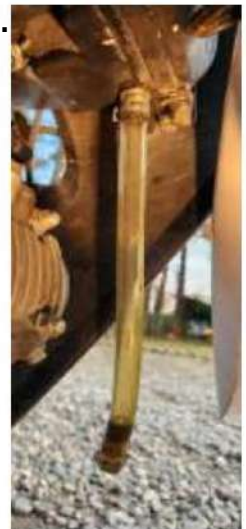


Masuknya udara ke dalam mesin dilanjutkan melalui filter air intake yang selalu diatur oleh Valve (AFR). Semua elemen #1, #2 dan #3 harus berada **di dalam** 25mm (1") . Selang polietilen #1. #2 Nipple logam dimasukkan ke dalam selang JANGAN GUNAKAN nipel **plastik**. #3 Siku wanita-wanita, ~~JANGAN GUNAKAN siku wanita-pria~~ .

Disarankan untuk mengganti busi asli dengan yang lebih dingin, karena suhu yang diukur di sebelah busi saat menggunakan bensin adalah 86°C, tetapi pada "Gasura" adalah 104°C.

Saluran pembuangan kotak filter udara sepeda motor.

Disarankan untuk memanjangkannya dengan selang plastik transparan sebagai penampung kemungkinan air yang mengembun. Lihat foto di sebelah kanan. Tetesan air harus diatur sedikit demi sedikit sehingga, tanpa menghilangkan tenaga dari motor, sedikit pun kondensasi air yang terkumpul di saluran pembuangan ini. Sebaiknya berada dalam jarak pandang pengemudi agar dapat diawasi saat berkendara. Mula-mula kelebihan air membasahi beban kering, baru kemudian mengembun di selang pembuangan.



MULAI: DUA JENIS MULAI YANG BERBEDA:

Tipe start pertama dengan sedikit bensin, **tipe kedua** untuk tempat yang tidak ada bensin dan **dijelaskan di akhir**. Lihat video instruksinya di **YouTube: @DRIVEONWASTE**

Pertama mari kita lihat perbedaan posisi Air-Gasure Regulation Valve (AFR).



POSISI #1.

Katup terbuka penuh, untuk **bensin**.



POSISI #2.

Katup lengkap menutupmu.



POSISI #3.

Posisi untuk **"Gasura"**



POSISI #4.

Posisi variabel untuk boot.

SITUASI AWAL: Tidak ada yang boleh mengganggu momen penyalaan. Pastikan semuanya ada di sana: Cermin, tutup nosel, pelat bundar tipis, "Buche" menangkap bara api, kawat. atau probe, selang, helm, sarung tangan, dokumen, dll.

- 1) Periksa kondisi busi, filter udara sepeda motor dan filter "Gas".
- 2) Buka penutup atas drum gasifier yang kedap udara, penutup meja pendingin, isi dengan **residu yang hangus dan kering**, letakkan penutup belakang pendingin, bersihkan tepi drum tempat penutup atas kedap udara akan diletakkan. Tempatkan penutup dan tali itu.
- 3) Temukan kemungkinan penyumbatan nosel dengan residu apa pun. Lewatkan kawat atau probe dan tiup dengan selang untuk membersihkannya.



Ujung cerat tetesan air tembaga tersumbat.



Masukkan probe melalui pipa tembaga dari LUAR ke DALAM.



Pemandangan dari dalam pemeriksaan keluar.

A)MULAI DENGAN BENSIN. MULAI TANPA BENSIN dijelaskan di halaman. 18.

- 1) Buka ball valve (AFR) pada posisi #1 terbuka penuh. Buka katup tangki bensin. Nyalakan mesin dan sesuaikan karburator agar RPM mesin pada kecepatan rendah atau kecepatan pengaturan sedikit lebih cepat karena "Gasura" memiliki kalori lebih sedikit dibandingkan bensin. Lepaskan "Buche", Steker "T" di bawah nosel dan pelat pada sambungan ganda di saluran keluar filter "Gas".
- 2) Dengan mesin yang menggunakan bahan bakar bensin, tempatkan katup (AFR) pada posisi variabel #4. **Dengan demikian mesin menyedot BAGIAN melalui nosel dan BAGIAN** udara melalui katup (AFR). Posisinya akan ditutup semaksimal mungkin hingga mesin mulai mati karena kekurangan udara.
- 3) Nyalakan gasifier dengan sedikit alkohol melalui nosel dan kemudian dengan obor las.
Lihat bara api di dalam gasifier dengan melihat melalui nosel menggunakan cermin.



botol dengan alkohol.



Alkohol di nozel



Obor las.



Api di nosel.



Lihat bara api di cermin.

- 4) Kencangkan "Craw" di bawah "T" untuk mencegah bara api jatuh ke tanah.
- 5) Anda dapat melanjutkan penyalaan dengan keluar atau melakukannya sebelum berangkat.
- 6) Saat sistem dibersihkan, "Gasura" akan masuk ke karburator bersama dengan bensin, oleh karena itu, agar mesin tidak mati **karena kelebihan kedua bahan bakar tersebut**, harus sedikit dipercepat dan buka posisi katup . #4 (AFR) sedikit demi sedikit, berusaha mempertahankan campuran udara dan bensin + "Gas" yang dapat diterima.
Setelah 3 menit menjaga mesin tetap hidup sedikit, TUTUP katup bahan bakar. Mesin akan tetap hidup karena ada bekas bensin di tangki karburator. Buka tetesan air dengan kecepatan 6 detik per tetes. Jika mesin dimatikan, mulailah dengan pedal atau keledai starter, namun di jalan Anda akan merasakan kelembaman sepeda motor yang sedang bergerak.
- 7) Saat tangki karburator kosong, terjadi akselerasi mendadak dan pendek, **dan segera letakkan katup (AFR) pada posisi #3 untuk "Gasura"**. Lihat foto dengan "Posisi #3". Pertama kali mungkin sulit karena Anda harus menebak Posisi #3 untuk "Gasura". Pada **mesin injeksi, ini lebih mudah** karena tidak ada karburator. **Idealnya**, ini harus dimulai dan berjalan **HANYA** di "Gasura" tanpa air dan baru kemudian membuka tetesannya.
- 8) Percepat sedikit demi sedikit sehingga "Pusat Pembakaran" tumbuh di dalam gasifier (yaitu, produksi "Gasura") lebih besar dan terjadi termolisis air (tenaga lebih besar).
- 9) Jika dihidupkan untuk pertama kali, berkendara sekitar 5 km dengan kecepatan 50/60 km/jam dan sesuaikan posisi katup #3 (AFR) lebih baik secara milimeter **dan tandai**. Itu akan membuat permulaan berikutnya lebih mudah.
- 10) Mula-mula jalannya lambat, kemudian meningkat seiring dengan produksi "Gasura".

TIDAK MULAI:

Jika mesin bekerja dengan baik dengan bahan bakar bensin, namun tidak dapat dihidupkan dengan "Gasura", berikut beberapa sarannya.

- 1) Muatan sampah harus **KERING**, jadi lihat apakah muatan sampahnya basah.
- 2) Karena seluruh sistem bekerja secara kedap udara, **satu-satunya tempat** di mana udara harus masuk adalah nosel dan katup (AFR). Kemudian Anda harus memverifikasi bahwa SELURUH sistem kedap udara, artinya **tidak ada** tempat LAIN yang mengalami kebocoran udara.
- 3) Filter "Gasura" dengan filtrasi. Tutupi salah satu saluran keluar dan tiup saluran keluar lainnya untuk melihat apakah ada kebocoran.
- 4) Filter "Gas" kotor yang menghalangi keluarnya gas. Kemudian tiup melalui saluran masuk dan lihat apakah udara keluar tanpa kesulitan melalui saluran keluar.
- 5) Selang yang tersumbat, kencang, atau pecah sehingga menghalangi keluarnya gas. Tinjauan.
- 6) Pastikan selang "Gasura" terpasang erat ke dalam filter udara.
- 7) Banyaknya uap air yang berdampak buruk karena membasahi muatan sampah. Hal ini mungkin disebabkan oleh: **A)** Beban yang sangat basah, **B)** Penetasan air dilakukan sebelum suhu cukup untuk termolisis. Periksa dengan cermin apakah gasifier telah menyala selama 3 menit sebelum menyalakan tetesan air. Mulailah dengan satu tetes setiap 6 detik, lalu tingkatkan menjadi 5 detik.
- 8) Tutup gasifier belum tertutup rapat. Pastikan untuk membersihkan bagian tepinya dengan baik drum gasifikasi SEBELUM memasang kembali tutupnya.

PENANGANAN DENGAN GASURA:

Setelah Posisi Katup #3 (AFR) yang benar untuk "Gasura" sudah ditemukan, tidak perlu dipindahkan lagi, sepeda motor hanya dikendalikan dengan pedal gas. Sambil berjalan, sesuaikan posisi #3 ini secara milimeter untuk mendapatkan tenaga yang maksimal. Tenaga berjalan dengan "Gasura" sedikit lebih rendah dibandingkan dengan bensin, harus digunakan dengan mesin yang sedikit lebih cepat. **PENTING:** Setiap kali sepeda motor dimatikan atau dibiarkan menyala dalam waktu lama, **matikan tetesan air** karena termolisis air tidak akan terjadi lagi, yang dihasilkan hanya uap air saja. Jika muatan limbah basah, mesin akan mati dan sulit atau tidak mungkin dihidupkan.

Selanjutnya saat sepeda motor dimatikan, bara api mulai mendingin. Kemudian saat sepeda dihidupkan kembali, hidupkan mesin untuk mengipasi bara api dan kemudian saat mesin hidup bekerja dengan baik dengan "Gasura" tanpa air saja kemudian buka tetesan airnya. Kecepatan **maksimalnya 70 km/jam** dengan pengendara sepeda motor berbobot 72 kilogram.

Konsumsi untuk ukuran drum gasifier pada contoh 100 km pertama,

Tergantung pada kecepatannya, beratnya hampir 4 Kilo, yang berarti hampir 16 Liter sampah + 100cm³ air (dalam 6 detik per tetes). Maka saatnya mengisi ulang sampah atau beralih ke bensin. Periksa filter gas; jika ada air yang mengembun di dalam selang pembuangan plastik transparan dan tiriskan jika perlu.

PENGISIAN ULANG atau PENGGANTI BAHAN BAKAR:

Selama seluruh waktu penanganan, suhu keluaran "Gasura" akan berada pada kisaran 50/60°C. Jika sudah mencapai 75°C, saatnya mengisi ulang sampah atau beralih ke bensin. **PERHATIKAN BANYAK!** Nah, ketika mencapai 65°C suhu naik sangat cepat hingga 80°C dan busanya hancur dan plastiknya berubah bentuk.

- 1) Jika akan diisi ulang dengan sampah: Tutuplah penetes air. Matikan mesin dengan memutar kunci kontak. Lepaskan tali dan buka penutup atas gasifier. Berhati-hatilah saat melepas penutup belakang pendingin karena akan menjadi sangat panas dan, selain itu, mungkin terjadi ledakan lembut seperti "embusan". Tanpa banyak penundaan, muat ulang, pasang penutup belakang, **bersihkan tepi gasifier sebelum memasang penutup atas** dan tali pengikat. Nyalakan mesin dengan pedal atau starter **tanpa perlu menguras seluruh sistem.** Buka tetesan air.
- 2) Jika Anda akan mengganti ke bensin: Tutuplah penetes air. Matikan mesin dengan memutar kunci kontak. Matikan drum gasifier dengan **cara terlebih dahulu** menyumbat saluran masuk udara ke dalam nosel, **kemudian** menutup saluran keluar gasifier dengan lembaran tipis di antara penyatuan ganda pada saluran keluar filter "Gasura". Buka katup (AFR) sepenuhnya pada posisi #1 untuk bensin. Buka katup bahan bakar dan hidupkan mesin.

***PERHATIAN #1** Jika harganya terlalu mahal atau tidak bisa menyala dengan bensin, bisa jadi filter selulosa sepeda motor menjadi lembab. Mungkin muatan sampahnya sangat basah dan/atau air yang menetes terlalu banyak. Filter basah harus diganti dengan yang kering. Untuk menghindari hal ini: 1) Tanpa mengurangi tenaga mesin, sesuaikan tetesan seminimal mungkin agar tidak ada air berlebih dan/ atau juga 2) Ganti filter selulosa asli dengan filter "High Flow" yang terbuat dari busa dan tidak bocor. Tersumbat karena kelembapan, tetapi akan hancur pada suhu 80°C, jadi harus sangat berhati-hati agar tidak melebihi suhu tersebut.

PENUTUP DEFINITIF.

- 1) Potong penetes air. Matikan mesin dengan memutar kunci kontak. Matikan gasifier dengan **terlebih dahulu** menyumbat saluran masuk udara ke dalam nosel dan **kemudian** menutup saluran keluar gasifier dengan lembaran logam tipis di antara penyatuan ganda pada saluran keluar filter "Gasura". Biarkan seperti ini sampai muatan benar-benar dingin.
- 2) Jika akhirnya digunakan dengan "Gasura", disarankan untuk membersihkan sisa-sisa tar yang tersimpan di karburator yang disebabkan oleh muatan karbon yang buruk. Setelah gasifier ditutup, buka katup (AFR) ke posisi **#1** dan katup tangki bensin hingga maksimal. Nyalakan mesin dan biarkan tetap menyala atau bersirkulasi selama 3 menit. Jika biayanya terlalu mahal nyalakan, lihat ***PERHATIAN #1** diatas. Setelah 3 menit, matikan mesin.
- 3) **Keesokan harinya**, buka dan buang sisa-sisanya ke dalam drum. Bersihkan abu yang terkumpul di sekitar dan di atas nosel, kibaskan sisa debu yang dihasilkan oleh getaran dan gerakan. Tiup seluruh sistem dengan udara bertekanan: di dalam drum, pendingin ke filter "Gas" dan terutama bohlam suhu.
- 4) Buka filter "Gasura" untuk melihat apakah ada penumpukan dan pembuangan air. Periksa kondisi karet busa. Jika kotor hanya ada abunya, kibaskan dan tiup dengan udara bertekanan, tetapi jika kotor dengan bekas tar, gantilah dengan yang baru.

B) MULAI SEPEDA MOTOR TANPA BENSIN.

Di tempat yang tidak ada bensin, sepeda sampah bisa dihidupkan tanpa bensin. Diperlukan **Kipas** Hisap 12Vdc yang memulai hisapan di nosel untuk menyalakan drum gasifikasi melalui nosel dan **Ventilasi**.

PEMBERSIH VAKUM KIPAS.

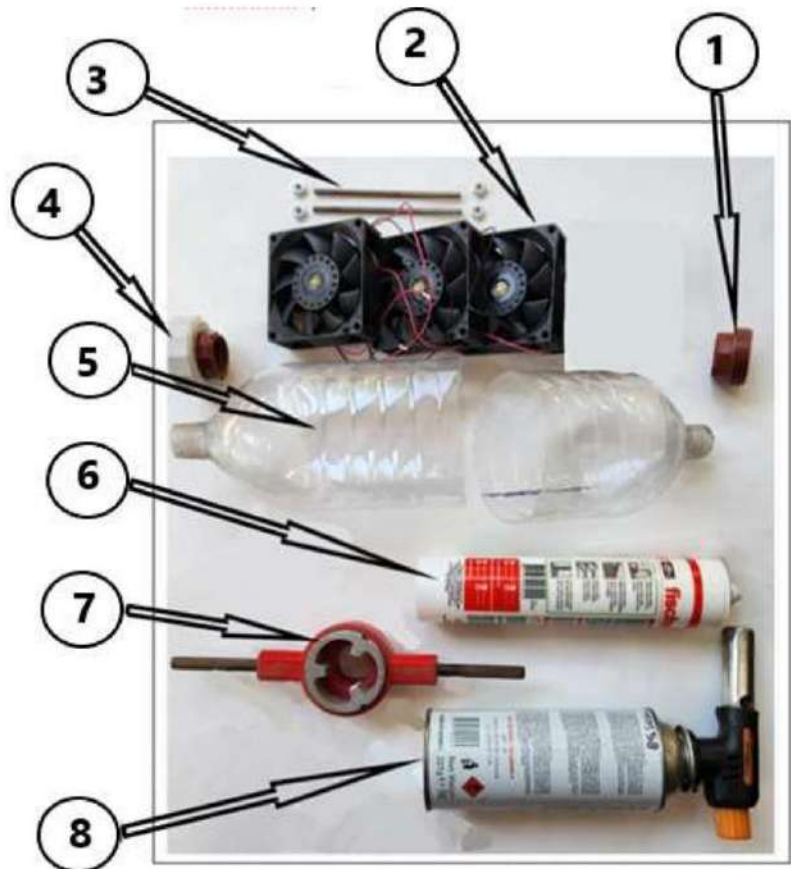
Anda dapat menggunakan kipas angin 12Vdc untuk rumah motor atau perahu ("Bilge blower"), atau merakitnya menggunakan 3 buah kipas 12Vdc dari peralatan elektronik atau "Pendingin" yang ekonomis untuk dibeli atau dapat diperoleh digunakan dengan sangat murah atau gratis di bengkel reparasi. peralatan elektronik atau komputer. Ketiga pendingin tersebut harus sama persis.

Saat disambung dengan batang berulir, **PASTIKAN KETIGANYA BERTIUP DALAM SISI YANG SAMA**. Ketiganya dihubungkan secara listrik secara paralel. Kemudian setengah botol PET ditempatkan sesuai foto. Dengan obor las, botol-botol dipanaskan dan karena panasnya botol-botol itu menyusut dan menempel pada pendingin. Dengan keran Anda harus membuat benang di leher botol tempat benang tutupnya berada. Dengan cara ini setiap bagian sambungan ganda dapat disekrup **DENGAN LEM**.



Pembongkaran rakitan kipas dengan pendingin.

1. Bagian serikat pekerja laki-laki dobel.
2. Pendingin tres.
3. Dua batang berulir dengan kacang untuk bergabung dengan pendingin dengan kacang
4. Bagian serikat perempuan dobel.
5. Dua botol PET memotong.
6. Tabung silikon.
7. Threading untuk membuat benang di leher botol-botolnya.
8. Obor propana.



Ventilasi:

Ventilasi ditempatkan di outlet blower awal. Ini adalah penyatuan ganda dengan puting **logam** yang melaluinya semua udara dibuang atau dibuang ke luar sistem pada awal proses penyalan. Ketika semua udara telah dikeluarkan dari sistem, "Gasura" akan menyala di sini; nyala api harus transparan, biru atau kuning muda. Jika berwarna kuning cerah atau oranye berarti gas tersebut mengandung tar dan dapat mengotori karburator. Saat nyala api stabil



Baru kemudian tetesan air disuntikkan ke dalam nosel. Hidrogen dari termolisis air bersama dengan "Gasura" akan keluar melalui lubang ini. Blower yang memiliki ventilasi ini kemudian dicabut dan diganti dengan pipa yang menghubungkan outlet filter langsung ke generator. Lihat foto di bawah. Generator dihidupkan hanya dengan "Gasura" dan air. Fungsi dari nipel **logam** adalah untuk mencegahnya meleleh karena panasnya api.

HIDUPKAN KIPAS.

Hubungkan kipas secara elektrik pada jam 12 Volt aki sepeda motor. Kipas angin itu dapat ditempatkan kapan saja di outlet gasifier. Hubungkan kipas ke stopkontak katup (AFR) sedemikian rupa sehingga MENYEDAP masuk dan berhembus keluar. Seperti yang terlihat di foto. Tempatkan katup ini (AFR) pada Posisi #1, yaitu terbuka penuh.

**CARA LAINNYA ADALAH DENGAN MENEMPATKAN KIPAS**

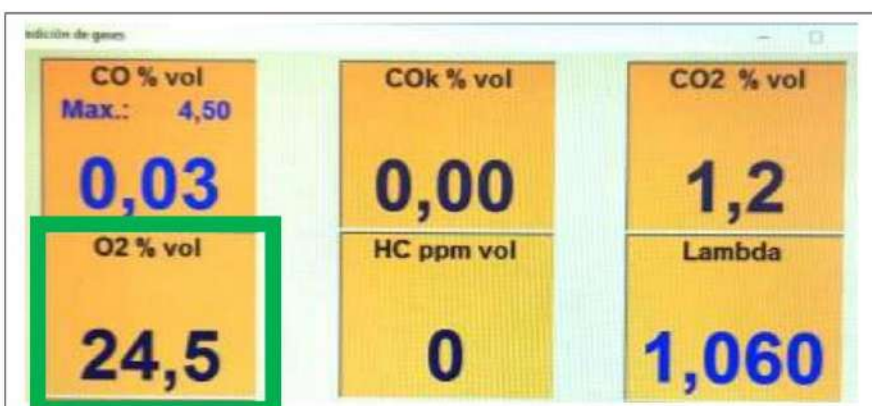
~~pada outlet gasifier, seperti terlihat pada foto~~ sebelah kanan. Atau juga di outlet pendingin. Bagaimanapun, aspirasi terjadi di nosel untuk memulai penyalaan dengan alkohol dan obor. Bersihkan sistem hingga api "Gasura" dapat menyala di saluran keluar Ventilasi dan tetap stabil. Hubungkan outlet kipas ke filter "Gasura". Membersihkan.

Matikan dan lepaskan kipas angin. Hubungkan kembali. Tempatkan Katup (AFR) pada Posisi #3 "Gasura" dan hidupkan mesin sepeda motor dengan keledai atau dengan pedal starter.



PENANGANAN, PENGISIAN ULANG DAN SHUTDOWN DEFINITIF. Baca di atas mulai dari halaman 14.

ANALISIS GAS PEMBAKARAN yang keluar dari pipa knalpot yang hanya dioperasikan dengan "Gasura" dan air memberikan hasil sebagai berikut. Sistem Multinet Versi 05-08-018



Terlihat hampir tidak menimbulkan polusi sebesar 0,03%.
CO DAN MENYEDIAKAN OKSIGEN 24,5% KE LINGKUNGAN MELALUI PIPA Knalpot.

KESIMPULAN: SEMUA KENDARAAN DI DUNIA TERPOLUSI DAN MENGKONSUMSI OKSIGEN, TETAPI BILA MENGGUNAKAN "GASURA" DENGAN AIR HAMPIR TIDAK MENDAPATKAN POLUSI DAN MENYEDIAKAN OKSIGEN!!

PERKIRAAN BIAYA Konversi UNTUK SEPEDA MOTOR 125CC. Dalam dolar.		
Semua materi BARU .	BIAYA	
* GASIFIER dan kelengkapannya:	Dolar	
1 drum 20 liter dengan tutup dan tali <u>kedap udara</u> .	12	
1 termometer listrik otomotif 12Vdc. Dengan pendingin hal itu bisa diabaikan.	19	
1 Nozel puting, "T", Tutup semua logam 10mm (3/8")	4	
1 logam beech.	3	
1 Sampul belakang, lembaran galvanis kurban, corong stainless.	9	
1 Saluran keluar tangki, 1 Kurva, 1 Penyatuan ganda seluruh plastik 19mm (3/4").	5	
Perfus, No. 1 dengan jarum, pengatur roda dan kunci penutup.	3	
Lainnya: keran plastik, selang karet 19 mm (3/4")	3	
* FILTER TOPLES PLASTIK 4 LITER		
1 stoples plastik 4L dengan tutup kedap udara	2	
2 outlet tangki, 1 tabung 1 Sambungan ganda seluruh plastik 19 mm (3/4")	4	
silikon, pita teflon, epoksi.	6	
Lainnya : Karet busa, oli, plat plastik * Plastik T dan	2	
kunci bola metal (AFR)		
"T" 25mm (1") dan bushing pengurang plastik dari 25 hingga 19mm (1 hingga 3/4")	2	
Katup bola logam (AFR) 25mm (1"). Plastik lebih murah.	14	
TOTAL BAHAN (u\$d)	88	
Kejadian tak terduga = 10%	9	
TOTAL biaya Bahan dalam dolar.	97	
Dengan bahan bekas akan jauh lebih murah.		
Nol biaya tenaga kerja dengan asumsi keterampilan teknis.		

Ucapan Terima Kasih:

Rekan **Fabiola Dieguez** .

Marcelo Rava, teman dan penolong.

Marino Morikawa: Teman dan Pemasok sepeda motor.

Lokakarya Nilumi: saran.

Jorge Groisman: Karbonilla.

Cristian González dan mahasiswa dari Lab Inovasi. Bahasa Inggris dan Dis.

(Lain2di'24) dari Univ. Tec. Tidak. Wajah. Reg. St.

