

R E G L E R

for

Betjening af Trykluftbremsen paa Damplokomotiver før,
under og efter Kørsel.Forberedelse før Udkørsel.

Luftpumpens Smøreapparat fyldes op med forskriftsmæssig Olie, og det paases, at Indstillingskruerne for Olietilførslen staar i deres normale Stilling. x

Det efterses, at Smøreapparatet virker som det skal, idet Prøveskruerne paa Kontraventilerne løsnes. Der skal da, naar Smøreapparatet bevæges med Haanden, træde Olie ud af Hullet under Prøveskruen. Herefter fastskrues Prøveskruerne atter.

Det erindres, at for rigelig Smøring af Pumpens Trykluftcylindre maa undgaas, da Smøremidlet er tilbøjelig til at gaa med Luften ud i Ledningerne, hvorved Gummimembraner og -slinger ødelægges.

Dampventilen for Luftpumpen aabnes lidt. Pumpen arbejder langsomt. Tætheden af Kontraventilerne for Smøreolien prøves, idet Prøveskruerne løsnes. Der maa da ikke trænge Damp (henholdsvis Luft) ud af Hullet under Prøveskruen. Navnlig skal Kontraventilen paa Dampcylindren (Glideren) prøves for hver Tur. Efter Prøven fastskrues Prøveskruen atter.

Dampventilen aabnes helt, naar Trykket i Hovedluftbeholderen er blevet 3 a 4 kg/cm².

Der afblæses Vand og Olie fra Hovedluftbeholderen (Hovedluftbeholderne). Hanen maa ikke lukkes for meget op, da man i saa Fald er udsat for, at Trykluftten slaar igennem uden at tage Vandet og Olien med.

Det undersøges, om Luftpumpe-Startventilen starter og standser Pumpen ved de rigtige Grænsetryk i Hovedluftbeholderen, nemlig 7,5 kg/cm² henholdsvis 8 kg/cm² (Dobbeltmanometrets røde Viser). Eventuelt maa Startventilen indstilles.

Det efterses, at Afspærringshanen under Førerventilen mellem denne og Hovedluftbeholderen er aaben. Afspærringshanen er forsynet med en fin Boring, hvorigennem Luften blæser ud fra Hovedluftbeholderen, naar Hanen er lukket.

Hanen paa Vandsamlere under Førerventilen aabnes, og Vand og Olie blæses af Hovedledningen.

Haandtaget paa Førerventilen sættes i Kørestilling. Hovedledningstrykket skal da stige til 5 kg/cm² (Dobbeltmanometrets sorte Viser); om fornødent maa Trykket indstilles ved Hjælp af Reduktionsventilens Skrue.

Undersøgelse af Bremsesystemets Tæthed.

Luftpumpen standses og Førerhaandtaget sættes i *Afslutningsstilling* Forspændstilling. I Løbet af 5 Minutter maa Trykkene højst falde 0,35 kg/cm².

Hovedledningen udblæses ved at aabne en af de bageste Koblingshaner lidt, indtil der kun udstrømmer tør Luft fra Koblingsmundstykket. Koblingsslangen skal herunder være taget af sin Ophængning, og der maa

holdes fast paa Slangen under Udblæsningen.

Før Kørsel.

Naar Lokomotivføreren har modtaget Melding om, at forskriftsmæssig Samling af Bremskoblinger har fundet Sted, paahviler det ham at overbevise sig om, at Slangekoblingen mellem Tenderen og forreste Vogn er rigtigt koblet og Koblingshanerne aabnet.

Forhold under Kørsel.

Luftpumpen skal saa vidt muligt arbejde uafbrudt og saaledes, at det foreskrevne Lufttryk $7,5 - 8 \text{ kg/cm}^2$ i Hovedluftbeholderen stedse holdes.

Kører Toget med løst Bremse, maa Førerventilens Haandtag staa i Kørestilling, saaledes at Trykket i Hovedledningen holdes paa 5 kg/cm^2 .

Driftsbremning.

For at bringe Toget til stødfri Standsning maa Lokomotivføreren ved at bevæge Førerhaandtaget bort fra Kørestillingen først trække Bremsene maadeholdent til og derpaa forøge Bremskraften trinvis. En Tryknedsættelse paa $0,65 \text{ kg/cm}^2$ er nødvendig for Omstyring af alle Togets Styreventiler.

Efter den første Bremsning er en meget lille yderligere Nedsættelse af Ledningstrykket tilstrækkeligt for at forøge Bremsvirkningen.

Naar Ledningstrykket er nedbragt til $3,5 \text{ kg/cm}^2$, haves Maksimum af Bremskraft, og en yderligere Nedsættelse er hensigtsløs og giver kun Spild af Trykluft.

For almindelig Standsning af Toget er en Trykformindskelse paa ialt 1 kg/cm^2 tilstrækkelig.

En fuldstændig Løsning og fornyet Bremsning bør aldrig følge for hurtigt efter hinanden, da det tager Tid for enhver Bremsning og Løsning at forplante sig gennem hele Toget.

For at undgaa Ryk i Toget, naar det standser, er det praktisk kort før Togets Standsning at nedsætte Bremsklodstrykket, idet Førerventilens Haandtag føres tilbage til Kørestilling.

Farebremning.

Naar Toget i Faretilfælde skal bringes til hurtig Standsning, lægges Førerhaandtaget straks i Farebremsestilling og holdes der, indtil Toget er standset.

Yderligere skal Sandstrøapparaterne sættes i Virksomhed og eventuelt Lokomotivets Hjelpebremse (henholdsvis Dampbremse) sættes til.

Bremsens Løsning.

Løsning af Bremsen opnaas, naar Førerhaandtaget føres i Kørestillingen.

Afslutningstjeneste.

Der afblæses Olie og Vand fra Hovedluftbeholderen (Hovedluftbeholderne), Vandsamleren under Førerventilen og fra Luftpumpen.

Luftpumpen standses.

Førerventilens Haandtag sættes i Farebremsestilling ~~og derefter i Forspændstilling.~~

Hvis Maskinen skal henstaa saa længe inden næste Tur, at Fyret slukkes, skal Luften endvidere lukkes ud af Hovedluftbeholderen.

Saafrømt Luftpumpen under Kørsel gaar i Staa ved et Hovedluftbeholdertryk under 8 kg/cm^2 , og Dampventilen er helt aaben, maa det antages, at Pumpe eller Startventil er i Uorden, eller at Smøringen af Pumpen har svigtet. Er Smøringen i Uorden, hvilket kontrolleres som angivet under "Forberedelse før Udkørsel", maa man søge at tilføre Pumpen - og da særlig dens Dampdel - Olie, ved at bevæge Smøreapparatet med Haanden, medens Dampventilen til Luftpumpen er lukket. Saafrømt det er Pumpen eller Startventilen, der er i Uorden, kan følgende Metoder bringes i Anvendelse for atter at faa Pumpen i Gang :

- a. Dampventilen lukkes et Øjeblik og aabnes atter hurtigt.
- b. Der bankes med lette Slag (Kobberhammer) paa Dampcylinderens Gliderhus paa Luftpumpen.
- c. Afbløsningsshanen paa Pumpens Luftcylinder aabnes.
- d. Startventilen sættes ud af Funktion, idet dens Haandhjul skrues til Vejrs. Pumpens Gang maa da reguleres alene med Dampventilen, saaledes at Hovedluftbeholdertrykket saa vidt muligt holdes omkring 8 kg/cm^2 .

I trykluftbremsede Tog, hvor der baade er Personvogne og Godsvogne, skal Personvognene indstilles som Ledningsvogne, d.v.s. at den rødmalede Afspærringsshane, der sidder paa Ledningen mellem Hovedledningen og Styreventilen skal lukkes., og Hjælpeluftbeholderen paa Vognen skal være tømt, hvilket sker ved at trække i Udligningshaandtaget.

Det samme skal udføres, saafremt, der er indsat Motorvogn i Toget.