

Ad Skinnebusser.

Dagligt Eftersyn forinden Start.

- 1) Smøreoliestanden kontrolleres. Paa Pejlestokken findes 2 Mærker, og Oliestanden skal ligge mellem Mærkerne.
Ved Paafyldning fyldes op til øverste Mærke. Pejlestok og ~~Paafyld~~ Oliepaafyldningsstuds findes paa Motorens ~~højre~~ Side.
- 2) Smøreolietrykfiltret, der findes paa Motorens højre Side, efterses og renses i Solarolie.
- 3) Svingsningsdæmperen og Ventilatoren smøres med Fedtsprøjten. Dæmperen maa ikke løbe tør, hvilket kan foraarsage Brud paa Krumtappen.
- 4) Brændsoliepumpen forsynes med Motorolie i Pumpehusets nederste Del. For Kontrol af Oliestanden findes en Pejlestok. Paafyldning af Olie sker gennem Hullet for Pejlestokken.
- 5) Smøreoliestanden i Kompressoren kontrolleres.
- 6) Brændoliestanden i Tanken kontrolleres. Manglende Brændolie i Tanken kan give Anledning til Luftindsugning i Brændoliesystemet, hvilket giver urolig Gang eller foraarsager Standsning af Motoren.
- 7) Køleren fyldes med Vand.
- 8) Inden Motoren startes om Morgenen, bør den tørnes et Par Gange med Startsvinget for at løsne Olien omkring Stemplerne og i Lejerne.

Start af Motoren.

Naar Motoren er kold, startes paa Førerpladsen ved Motoren efter først at have foretaget de under Betjeningsforskriften for Køretøjet anførte Arbejder.

Starthaandtaget drejes til Stilling 1, hvorved Strømmen sluttes til Glødespiralerne, og Kontrolglødespiralen bør da langsomt blive rødglødende. Kontakten holdes i Stilling 1 i 0,5 - 1 Minut. Bliver Kontrolglødespiralen hurtigt glødende, foreligger der Kortslutning af en eller flere Glødespiraler. Hvis Kontrolglødespiralen ikke gløder, er en Glødespiral afbrudt. Fejlen maa straks findes og rettes.

Starthaandtaget føres videre til Stilling 2, hvorved Startmotoren gaar rundt, og Motoren springer i Gang. Først da slippes Starthaandtaget, hvorefter Startkontakten gaar tilbage til 0-Stillingen.

Motoren køres i Tomgang paa højst 600 Omdrejninger til Bremsetrykket viser 7 kg/cm^2 . Smøreolietrykket kontrolleres paa Manometeret saavel umiddelbart efter Start af Motoren som jævnlig under Kørslen. Ved kold Motor i Tomgang skal Trykket mindst være $3,0 \text{ kg/cm}^2$. Ved varm Motor over 1500 Omdrejninger skal Trykket normalt være 3 a 4 kg/cm^2 , men kan gaa op til $5,0 \text{ kg/cm}^2$.

I Tomgang med varm Motor skal Trykket mindst være 1 kg/cm^2 . Hvis Trykket er under disse Værdier, maa Motoren straks standses.

Paa Førerpladsen lyser en Lampe, naar Trykket er over 3 kg/cm^2 . Hvis Lampen ikke lyser, naar Motoren løber over 1500 Omdrejninger, maa Motoren straks standses, og Fejlen findes.

Hvis Manometeret viser Tryk, kan Lampen være brændt over, eller der findes Fejl i Kontaktmanometeret.

Saa snart der iagttages Uregelmæssigheder i Smøreolietrykket, maa Trykfiltret straks undersøges og Sugefiltret ved først given Lejlighed.

Brændolietrykfiltret aftappes af og til, medens Motoren er i Gang, for Slam og Vand ved at aabne Aftapningshanen forneden paa Filtret. Kølevandstemperaturen maa under Driften ikke overskride 75° C. ved Afgangen fra Motoren.

Om Vinteren afdækkes Køleren for at holde Temperaturen oppe paa 50° C. under Driften.

Standning af Motoren.

Dette sker ved at dreje en Hane paa Rørledningen til Stopcylinderen. Naar Hanen staar vandret, standses Motoren. Naar Motoren er standset, drejes Hanen igen i normal Stilling for Gang. Dersom Motoren er meget varm, bør den ikke standses uden først at være kørt i nogen Tid i Tomgang for at nedsætte Temperaturen og derved undgaa lokale Overophedninger, som ellers kan opstaa, naar Kølevandscirkulationen ophører.

Varmeanlægget til Opvarmning af Vognen tilsluttes og frakobles ved Hjælp af en Hane, der betjenes fra Toilettrummet. Hanen stilles til Sommer- eller Vinterdrift. Selve Reguleringen foregaar ved Hjælp af en Ventil, der ligeledes betjenes fra Toilettrummet. Paa Varmeanlægget findes 6 Luftsruer, som i Varmeperioden jævnlig maa udluftes.

Brændstoftanken, der rummer 165 Liter, er anbragt i Understellet, Pejling af Tanken sker ved Hjælp af en Pejlestok, der er anbragt hos Føreren.

Motorens Brændstoffilter.

Renses for hver 2000 km ved Udvaskning af Filterpatronen i Benzin eller Petroleum. Forfiltret paa Tilførsels-pumpen maa ligeledes renses ved Udskylning 1 Gang hver 14 Dag.

Elektrisk Anlæg.

Akkumulatoren bestaar af 2 Stk. 12 Volt Batterier paa 200 Ampt.

Batterierne er forbundet i Serie og giver saaledes en Spænding paa 24 Volt.

Dynamoen er forsynet med en automatisk Spændingsregulator, der indeholder:

- a) et Tilbagestrømsrelais, der automatisk afbryder Dynamoens Forbindelse med Batteriet, naar Motoren standses.
- b) et Spændingsrelais, der reducerer Ladestrømmen, naar Batterispændingen har naaet 28 Volt.

Dynamoen kræver ingen særlig Pasning udover et Par Drejninger af Smørekopperne 1 Gang hver Maaned. Naar den lille røde Ladekontrol-lampe under Kørslen er tændt, er Ladningen i Orden.

Paa Startmotorens Halsleje er anbragt en Smørekop, hvori der hver 14 Dag hældes nogle Draaber Olie.

Saaavel Tacometer som Speedometer er elektrisk drevne ved Hjælp af

en lille Vekselstrømsgenerator, som trækkes fra Motoren, henholdsvis Reversgearkassen. Smøringen af Generatoren sker ved en lille Fedtkop, som drejes en Omgang hver 14 Dag.

Sammenkobling af 2 Motorvogne, hvoraf den ene kører som Bivogn uden Anvendelse af Motorkraft.

Der er til dette Formaal i B-Enden af alle Motorvogne anbragt 2 Stk. 3-pol. 15 Amp. Afbrydere og 1 Stk. Korrespondanceafbryder. Disse Afbryderes Fingergreb skal under normal Kørsel vende opad, medens de ved ovennævnte Sammenkobling skal slaas ned i den Motorvogn, der kører som Bivogn.

Endvidere skal der til den elektriske Sammenkobling anvendes et specielt Koblingskabel mærket 2 M, dette Kabel kan ikke anvendes, naar der køres med Motorvogn og Bivogn.

Ved Kørsel med 1 Motorvogn + 1 Bivogn + 1 Motorvogn skal Kablet mærket 2 M altid være anbragt mellem Bivognen og den bageste Motorvogn. Under ovennævnte Driftsforhold skal Bremschaandtaget paa den bageste Motorvogn altid være aftaget, idet Bremseanlægget i dette Tilfælde virker som en almindelig Bivogn. Ved Ophold paa en Station kan man om nødvendigt hjælpe med en hurtig Paafyldning af Bremseluft ved Paasætning af Bremschaandtaget. Ved Kørselens Begyndelse maa Bremschaandtaget straks fjernes.

Koblingen.

Efter Koblingens Samling indstilles Pedalen saaledes, at Frigangen T er mindst 20 - 30 m/m.

Indstillingen sker ved Bardunstrammeren C paa Forbindelsesstangen til Udrykkerarmen og skal foretages saa ofte, det er hødvendigt. Smøring af Tryklejet sker gennem Koblingsdakslets Smørekop hver 14 Dag.

Hovedgearkassen har 4 Gear.

Føreren maa altid ved Indkobling af 3. Gear overbevise sig om, at Gearstangen er ført saa langt frem, at Gearlaasen faar aflaaet Tandhjulene, naar disse er i fuldt Indgreb.

Skulde 3. Gearhjulene faa Tilbøjelighed til at glide ud af Indgreb, maa Føreren straks meddele dette til Værkstedet.

Gearkassens Olieindhold er 5 Liter. Oliepaafyldningsstutsen er anbragt paa venstre Side af Gearkassen.

Der fyldes helt op, idet Stutsen angiver Oliestandens Højde.

Drivakselhuset.

Oliepaafyldningsproppen er anbragt paa Drivakselhuset.

Der fyldes helt op, idet Hullet samtidig angiver Oliestandens Højde.

Bremsen.

Bremsecylindersens Slaglængde er max. 127 m/m.

Bremsestangsystemet justeres. Naar Bremsecylindersen som Følge af Slid paa Bremsebakkerne har naaet fuld Vandring, flyttes Bolten i Bremsetrekanten hen i Hul Nr. 2, hvorefter Bremsning igen foregaar normalt. Bolten til Fastgørelse af Bremse-trømlerne efterspændes.

Reversgearkassens Olieindhold ca. 4 Liter. Kontrolstutsen er anbragt

paa højre Side af Gearkassen.

Køleanlægget.

Der er i et enkelt Tilfælde sket Brud paa Gummislangeforbindelse, hvorved Kølevandet er tabt, hvilket har været Aarsag til revne Stempler og Cylindre.

Føreren maa ved Kørsel fra B-Enden være opmærksom paa Fjerntermometeret, idet dette, naar Vandet tabes, viser ringere Temperatur og tilsidst gaar ned paa 0° C. i Modsetning til Fjerntermometeret i A-Enden, der vil stige eventuelt til over 100° C.

Hjørring, den 18. Maj 1948.

Værkmesteren.