

Arbets-  
uppdelning  
för

TEKNISK VAGNTJÄNST

Del

• Vagnuppvärmning - ånga

Operation

Apparatkännedom

Instruktionsenhet

Principskiss

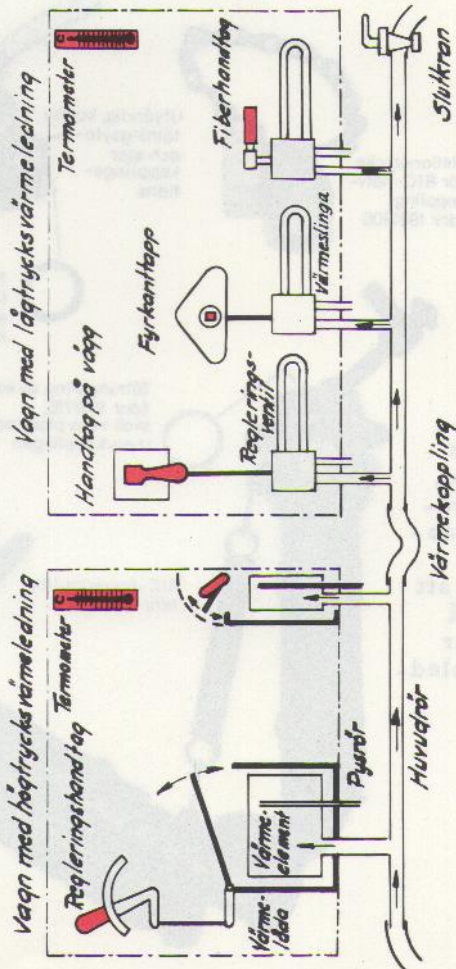


Fig 4-1

Arbets-  
uppdelning  
för

TEKNISK VAGNTJÄNST

Del

• Vagnuppvärmning - ånga

Operation

Apparatkännedom

Instruktionsenhet

Fullständig RIC -utrustning (kopplas till vagn med RIC -kran).

Vagnar i inter-  
nationell trafik  
skall, enl avtal,  
ha ångvärmeled-  
ning av RIC stan-  
dardtyp.  
Kommer även att  
bli standard på  
svenska vagnar  
med ångvärmeled-  
ning,



Fig 4-2

Arbets-  
uppdelning  
för

TEKNISK VAGNTJÄNST

Del

• Vagnuppvärmning - ånga

Operation

Apparatkännedom

Instruktionsenhet

Koppling av RIC-halvkoppling till vagn med svensk  
avstängningskran

Provisoriskt mellanstycke  
för RIC-halvkoppling  
("böjen" har klenare  
dimension än RIC-  
mellanstycket)



Svensk avstängningskran,  
fdnr 1950450



Markering  
stängd-öppen

Invändig konisk  
tätningsyta

Tätningsring av koppar,  
fdnr 1951755,  
skall vara placerad  
i halvkopplingen.



Packning av  
gummi,  
fdnr 1951780,  
skall vara pla-  
cerad i halvkopp-  
lingen



RIC-halvkoppling,  
fdnr 1951750



Under en övergångstid kan det före-  
komma, att vagn med svensk avstäng-  
ningskran måste gå i utlandstrafik.

Fig 4-3

Arbets-  
uppdelning  
för

TEKNISK VAGNTJÄNST

Del

• Vagnuppvärmning - ånga

Operation

Apparatkännedom

Instruktionsenhet

Koppling av RIC-halvkoppling till vagn med RIC-kran, då RIC-mellanstycke saknas.

Provisoriskt mellanstycke  
för RIC-halvkopplingRIC-kran,  
fdnr 1950650Xoch O  
Markering  
för stängd  
resp öppenMellanstycke  
för svensk hel-  
koppling,  
fdnr 1951950Tätningsring av koppar,  
fdnr 1951830,  
skall vara placerad på  
kranen  
Utvändig konisk tätningssytaTätningsring av koppar,  
fdnr 1951755,  
skall vara placerad  
i halvkopplingenPackning av  
gummi,  
fdnr 1951780,  
skall vara pla-  
cerad i halv-kopp-  
lingenRIC-halvkoppling,  
fdnr 1951750

Svensk vagn med RIC-kran skall vara försedd med mellanstycke (fastsatt med kedja i vagnen) för svensk helkoppling. Härigenom kan svensk ångvärmslang anbringas på vagn med RIC-kran.

För internationell trafik får vidstående kopplingsförfarande användas endast då RIC-mellanstycke saknas och då behov av koppling är angeläget.



Fig 4-4

Arbets-  
uppdelning  
för

TEKNISK VAGNTJÄNST

Del

• Vagnuppvärmning - ånga

Operation

Apparatkännedom

Instruktionsenhet

Koppling av RIC-halvkoppling till avstängningskran på norsk vagn.

Provisoriskt mellanstycke  
för RIC-halvkopplingMellanstycke för  
klen vagnstuts  
fdnr 1954050

Anslutning till avstängningskran på norsk vagn. Dessa kranar har klenare dimension på anslutningen

Tätningssring av koppar,  
fdnr 1951755,  
skall vara placerad  
i halvkopplingenPackning av  
gummi,  
fdnr 1951780,  
skall vara pla-  
cerad i halvkopp-  
lingenRIC-halvkoppling,  
fdnr 1951750

De norska vagnar-  
nas avstängnings-  
kranar har mindre  
dimension på an-  
slutningen än and-  
ra vagnar, varför  
speciellt mellan-  
stycke erfordras,

Fig 4-5

SJ UTBILDNINGSKONTOR		AU nr 4 - b - 1
		Dat 11.12.62
Arbets- uppdelning för	TEKNISK VAGNTJÄNST	
Del	● Vagnuppvärmning - ånga	
Operation	Skötsel föreskrifter	
Instruktionsenhet	Koppling	
	Viktiga steg	Nyckelpunkter
	Sätt upp slutkran	På huvudröret på sista vagnen. Kranen inställd med tanke på tidigare uppvärmning
	Koppla slangarna mellan vagnarna	Ångslangarna skall vara kopplade från utgångsstationen även om tåget först framföres av ellok  Börja i slutet av tåget. Vagnarna skall vara hopkopplade  Kontrollera att ev packningar och tätningsringar finns och att de är användbara  Se till att muttrarna tar rätt gängor  Drag till med värmenyckeln  Vagnar avsedda för trafik med utlandet (Dk-märkta vagnar av litt WLABo6, WLBo14, ABo3, ABo7b, ABo11b, Bo1, Bo8f, BFo14 och F5 har erhållit underlitt k) förses med fullständig RIC-utrustning. Se fig 4-2,
	Öppna avstängningskranarna	Se till att de ej är bristfälliga
	Stäng vaporslingorna i vagnarna	Jämnare värme Snabbare genomgång
	Koppla till loket	Skruvkopplet först, sedan slangarna

Viktiga steg	Nyckelpunkter		
Antal axlar som anses kunna uppvärmas från lok resp ångfinka	Utetemp lägst	Sol7 eller lok	Sl7åd
	0°	54	28
	- 5°	50	28
	- 10°	46	24
	- 15°	40	22
	- 20° - 30°	36 30	18 16
Begär att ångan påsläppes	Trycket avpassas efter tågets längd		
Kontrollera tätheten	Drag ev till muttrarna hårdare och täta slangarnas kondensventiler		
Stryp slutkranen	Efter det att kondensvattnet runnit av. Ej onödig ångförlust		
Meddela lokpersonalen	"Värmekopplingen klar" Önskat ångtryck, lämpligt avvägt med tanke på ytter- och innertemperatur		

Arbets- uppdelning för	TEKNISK VAGNTJÄNST	
Del	● Vagnuppvärmning - ånga	
Operation	Skötsel föreskrifter	
Instruktionseenhet	Isärkoppling	
	Viktiga steg	Nyckelpunkter
	Begär avstängning av ångan	Hos lokpersonalen
	Avtappa kvarstående ångtryck	Genom att lätta på slangarnas kondensventiler
	Koppla av slangarna	Avtappa kondensvattnet. Upphänges på bestämd plats. Förbjudet att hänga ångslang över buffert med kopplingarna instuckna innanför kopplar - handtag.
	Tag bort slutkranen	Förvaras på bestämd plats



SJ UTBILDNINGSKONTOR		AU nr 4 - b - 3
		Dat 11.12.62
Arbets- uppdelning för	TEKNISK VAGNTJÄNST	
Del	● Vagnuppvärmning - ånga	
Operation	Skötsel föreskrifter	
Instruktionsenhet	Omställningsanordningar	
	Viktiga steg	Nyckelpunkter
	<u>Högtryckssystem (Storckenfeldt)</u>	
Reglering av önskad temp i hela tåget		Förekommer på vissa trävagnar Genom att öka eller minska trycket i huvudledningen. Meddela lokpersonalen.
Reglering av önskad temp på enstaka personvagnar		Regleringen sker genom att öppna eller stänga locken till värmelådorna. Locken kan inställas i olika lägen mellan kallt och varmt. Se fig
H-vagnar		Rattarna till elementen öppnas
Element som icke värmer		Stick upp rensnålen genom pysröret vid vagns långsida. I regel stopp i pysröret.
	<u>Lågtryckssystem</u>	
(Vapor vanligaste systemet vid SJ)		Förekommer på äldre stålvagnar och vissa trävagnar
Reglering av önskad temp i vagnarna		Genom in- eller utkoppling av antalet värmeslingor. Se fig
Korridor slingornas in- och urkoppling		Manövreringen av dessa ventiler sker i regel med vagnsnyckel. Får aldrig intaga mellanläge, risk. för frysning. Se fig
Kupéelementens in- och urkoppling		Ventilen är placerad vid golvet och försedd med en manöverstång, vars handtag är fastsatt på kupéväggen. Skall aldrig intaga mellanläge. Risk för frysning. Se AU 4 - a - 1.

SJ UTBILDNINGSKONTOR		AU nr 4 - b - 4
		Dat 11.12.62
Arbets- uppdelning för	TEKNISK VAGNTJÄNST	
Del	● Vagnuppvärmning - ånga	
Operation	Skötsel föreskrifter	
Instruktionsenhet	Förvärmning	
	Viktiga steg	Nyckelpunkter
Se AU 4 - b - 1	<u>Lågtryckssystem (Vapor)</u>	
Orientering	Förekommer på äldre stålvagnar och vissa trävagnar	
Stäng samtliga slingor och element	Snabbare genomgång av ångan i huvudledningen	
Stryp slutkranen	Sedan kondensvattnet avrunnit	
Öppna element och slingor	Börja från aktern. Aldrig mellanläge på ventilerna.	
Ventilation	Öppna takventilerna, snabbare uppvärmning, avluftning av kondens.	
Sov- och sjukvagnar	Vid lägre temp skall kuddar och bäddutrustning vara framtagna, om vagnen skall användas bäddad. (Textil fordrar mycket värme).	
Reglering av värmen efter erhållen temp	18° C till 20° C lämplig temp. För hög temp skadar inredningen. Koppla ur erforderligt antal slingor och element.	
	<u>Högtryckssystem</u>	
Orientering	Förekommer på vissa trävagnar	
Se förvärmning för lågtryckssystem	Kaminerna kan i regel icke avstängas som vid lågtryckssystemet	
Reglering av önskad temp	Öka eller minska huvudledningstrycket. In- eller urkoppla önskat antal kaminer, genom att öppna eller stänga erforderligt antal värmelådor.	

SJ UTBILDNINGSKONTOR		AU nr 4 - b - 5
		Dat 11.12.62
Arbets- uppdelning för	TEKNISK VAGNTJÄNST	
Del	● Vagnuppvärmning - ånga	
Operation	Skötselöreskrifter	
Instruktionsenhet	Uppvärmning under gång	
	Viktiga steg	Nyckelpunkter
	Reglering av temp på högtrycks- system	Genom variation av huvudled- ningstrycket. På enstaka vagnar kan regle- ringsanordningen på varje vär- melåda ökas eller minskas.
	Reglering av temp på lågtrycks- system	Inkoppling av mer eller mindre antal slingor. Regleringsventilerna aldrig i mellanläge.
	Huvudledningen får ej <del>avlägsnas</del> <i>avstängas</i>	Vid temp under - 0° C Risk för nedfrysning
	Lämplig temp i vagnarna	Sovvagnar, kupé 17° C korridor 20° C. Sittvagnar 18° C till 20° C.
	Vid övergång från ång- till eldrift	Öka temp något strax innan omkopplingen skall ske