

DE "HERZIENING 400 000 KM" VAN DE DIESELMOTOREN



ALS gevolg van de steeds groter wordende kilometerritten welke de dieselkrachtvoertuigen afleggen tussen twee grote herstellingen in de centrale werkplaats, hebben de W.D.T.'s tot taak een « tussentijdse herziening » aan de dieselmotor uit te voeren. Die herziening heeft plaats na een kilometterit van 400 000 km voor de locomotieven types 200, 201, 210. Deze locomotieven worden naar de centrale werkplaats gezonden voor een grote herstelling nadat ze een kilometterit van 800 000 km hebben afgelegd.

Bij de herziening « 400 000 » wordt de dieselmotor gedeeltelijk uitgebouwd. Enkel de krukas en de nokkenas blijven in de motor. Sommige stukken worden ambtshalve naar de centrale werkplaats gestuurd voor herstelling in de gespecialiseerde afdeling : cilinderkoppen, inspuitspompen, snelheidsregelaar.

De andere stukken worden ter plaatse gecontroleerd ; we onderscheiden drie controlemethodes :

1. De visuele controle die betrekking heeft op het overbrengingsmechanisme, op de zuigers (beoordeling van de staat van vervuiling van die stukken en van de dikte van de koolstoflaag die de zuigers bedekt), op de cilinders (opsporen van eventuele tekens van vastlopen), op de zuigerspillen en op de lagers (dragen of Cu-Pb, afschilfering, vastlopen) ;

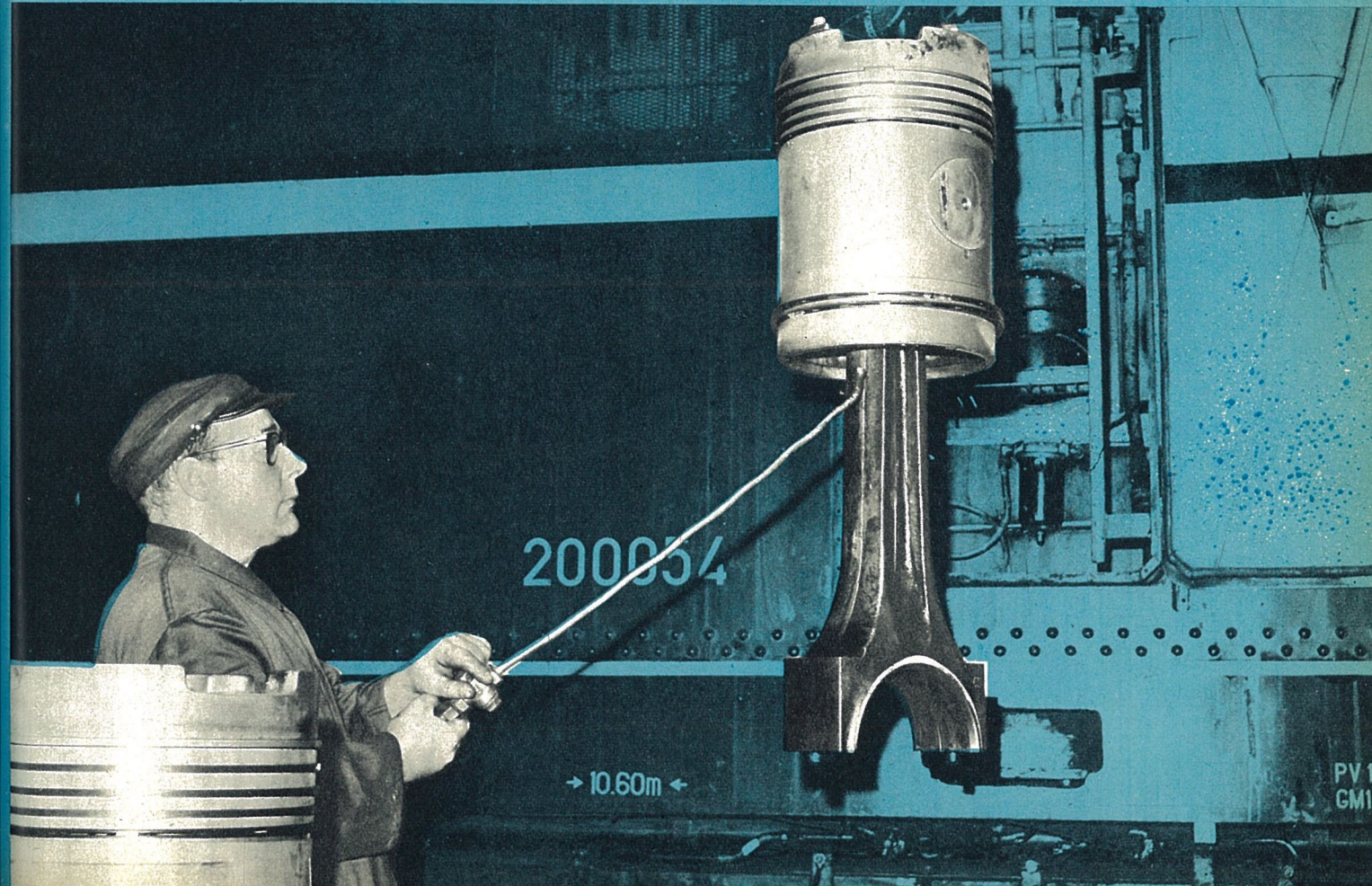
Meten van de speling van het vuursegment in de zuigergroef.

DER BAANLOCOMOTIEVEN

2. De zweetproef die tot doel heeft de scheuren op te sporen : na ontvetting wordt het stuk bestreken met een rode vloeistof die in de eventuele gebreken doordringt ; deze vloeistof wordt afgeveegd, waarna over het stuk talkpoeder verstoven wordt. Het stuk is wit en het door het gebrek opgehouden indringingsvocht zweet naar buiten uit ; het gebrek komt dan aan het licht door een duidelijk merkbaar rood teken. Die proef wordt toegepast op de tuimelaars, de zuigers en de zuigerspillen. De stukken die gebreken vertonen worden vervangen door stukken die door de centrale werkplaats geleverd worden ;

3. De dimensionele controle die uitgeoefend wordt op de zuigers (breedte van de zuigergroeven), op de boring van de cilinders, op de boring van de tuimelaars en op de tappen van de krukas.

Laatste uitblazing met samengeperste lucht alvorens het stel zuiger-drijfstang opnieuw in de dieselmotor gemonteerd wordt. Een zuiger weegt 45 kg, een drijfstang 100 kg.



De "HERZIENING 400 000 KM" van de dieselmotoren der baanlocomotieven

Een lager is klaar om in de drijfstangkop geplaatst te worden.

In de mate van het mogelijke, werd het gebruik van meettoestellen tot het minimum beperkt en werd de voorkeur gegeven aan het afwijkingskaliber « kant doorgang - kant niet doorgang », waarvan het gebruik gemakkelijker en betrouwbaarder is. De resultaten worden op volgfiches vastgelegd. Een referentiefiche duidt aan vanaf welke slijtagewaarde de stukken moeten worden vervangen; in dat geval geschiedt de vervanging door stukken die bij de verdelende C.W. besteld worden (herstelde of nieuwe stukken).

Alle stukken werden dus zorgvuldig gecontroleerd en de motor mag terug samengesteld worden volgens werken regelingmethodes die nauwkeurig werden uitgestippeld.

Na een laatste controle van al de leidingen, gaat de locomotief naar de proefbank. De motor wordt eerst op gedeeltelijk en daarna op vol toerental ingelopen (het ontwikkelde vermogen dat op de hoofdgenerator wordt overgebracht, wordt verspreid in een hydraulische weerstand). Men controleert de stand van de inspuitschepen, het ontwikkelde vermogen, de verbrandingsdruk in elke cilinder. De laatste regelingen worden uitgevoerd en de motor is opnieuw « goed voor de dienst », d.w.z. goed voor 400 000 km...
J. AMANT.

Het stel zuiger-drijfstang daalt af in de motormantel; de drijfstangkop zal vervolgens aan de krukas vastgemaakt worden waarna de cilinderkop op de cilindermantel geplaatst wordt (de tapbouten voor het bevestigen van de cilinderkoppen zijn duidelijk zichtbaar).

