

13. September 1950.

xx 8260.

K/IH

I Besvarelse af vedlagte Skrivelse fra Direkteren ved Gribskovbanen af 6. ds. Journ.Nr. 38,8, Ma.298/1950, kan man oplyse, at man ved herværende Baner har konstateret Indtryk af Ventilhovederne i Toppen af Stemplerne.

Man er her af den Opfattelse, at disse Indtryk opstaar ved, at Ventilfjedrene er for svage til at meddele Ventilen den fornødne Acceleration, der sikrer, at Ventilen har lukket, inden Stemplet naar øverste Dødpunkt.

Der kan være to Aarsager hertil:

1) Ventilfjedrene er beregnede for max. 2000 Omdr./Min., og saafremt dette Omdrejningstal overskrides, er det naturligt, at Fjedrene er for svage.

Motoren bør derfor forsynes med kombineret Vacuum- og Centrifugalregulator paa Brændstofpumperne, der giver en ubetinget Sikkerhed for at Omdrejningstallet ikke overskrider 2000 pr. Min., medens den nuværende Regulerings- og Maksimalbegrænsningsanordning ikke yder nogen Sikkerhed herimod, idet den kan ændre sig, endog i Løbet af kort Tid, paa Grund af Slid.

2) Saafremt Kalamiteten ikke ophører naar ovenstaaende ændres, kan det kun være paa Grund af at Ventilfjedrene er for slappe, selv for det Omdrejningstal, der er lagt til Grund for Beregningen af Motoren.

Ovenstaaende er Resultatet af de Iagttagelser, jeg har gjort, naar Motorerne i vore 8115 CC Motorer har været adskilte for Reparation. Det har her vist sig, at der kun er Mærker efter Indtrykning af Udstødningsventilens Tallerken, medens der ikke er Mærke af Indsugningsventilens Tallerken.

De her anførte Grunde har jeg i Gaar drøftet med A/S Frichs i Aarhus, og man vil der undersøge Muligheden af at indbygge en Brændstofflokpumpe med Vacuum- og Maksimalbegrænsner paa en af Skinnibusmotorerne, da Frichs mente at have en saadan Pumpe paa Lager.