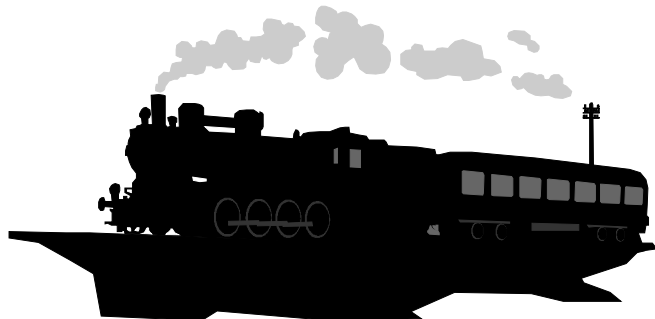




Technika jízdy s parní lokomotivou

Mnou nastavené egy na zjednodušené ovládání mají zapnutou funkci automatický topič, tudíž není zapotřebí se o kotel nějak starat. **Je zapotřebí mít v ovládaní msts zatrhnutou možnost automatický topič.** V msts koná automatický topič opravdu jen ty funkce, které měl topič na starosti v reálu, takže doplňuje vodu do kotle, přikládá uhlí do kotle, dbá na ovládání dmychavky, hlídá správnou hladinu vody v kotli a podobně.

Postup při rozjezdu:

Odbrzdit vlakovou či lokomotivní brzdu. Pak před rozjezdem nastavit „plnění“ (také „vyložení“), obvykle v rozmezí 50% až 80%. (klávesa W, zpátečka S). Po několika „bafech“ postupně snižovat plnění až na obvykle 30%, aby byla využita expanse páry ve válcích. Již během rozjezdu zavřít odvodňovací ventily válců (klávesa C). Ventily válců jsou totiž v egu nastaveny při startu jako otevřené. Pak se rychlost jízdy řídí pouze regulátorem (klávesa D).

Na spádech využívejte kinetickou energii vlaku. Regulátor zavřít, rozvod plně vyložit a lokomotiva přejde do tzv. výběhu. Práce parního stroje se obnoví podle potřeby opětným nastavením rozvodu na hospodárné plnění a následným otevřením regulátoru.

Technologie řízení jízdy závisí na konstrukčním uspořádání lokomotivy (počet a průměr válců, zdvih pístů, průměr spřažených kol, velikost adhezní hmotnosti lokomotivy, přetlak páry), na obratném využívání jejích možností - využití expanse vhodným vyložením rozvodu, na technice jízdy podle hmotnosti přepravované zátěže, na druhu vlaku i na traťových poměrech.

Při jízdě na rovině není velký problém se rozjet na suché koleji i s maximální přípustnou zátěží. Problém nastává až při jízdě v kopcovitém terénu, kdy se musí pracovat s rozvodem a regulátorem tak, aby lokomotiva překračovala kritickou rychlost. Při poklesu pod tuto rychlost dojde na stoupání k zastavení vlaku. Např. kritická rychlost u 354.1 je 30km/h, u 387.0 je to 36km/h, u 422.0 je to pouhých 7km/h, stejné je to u 423.0 a 433.0 a 524.1. U 556.0 by měla být kritická rychlost podle zátěže okolo 18km/h. Jinak osobní a rychlíkové lokomotivy mají průměrnou kritickou rychlost 30km/h. Na stoupání se při testech lokomotiv jeví pro udržení ustálené rychlosti mít vyložený rozvod na hodnotu nejméně 60%. Nelze dát hodnoty vyšší než 90%, pak jde lokomotiva do skluzu.

Regulátor může být až na maximálních 100%. Je to na osobních zkušenostech a citu pro lokomotivu. Pokud je možné se před stoupáním rozjet na traťovou rychlost, této možnosti využijte. Dobře navržený kotel dodá dostatek páry i na stoupání několika km, takže nemusíte mít obavu, že by vám při jízdě došla pára. O dostatek uhlí na roštu se postará automatický topič.

Způsob brzdění záleží na tom, zdali jedete s nákladem či osobákem (rychlíkem). Nákladní vlak má později účinkující brzdy a tak pozor při brzdění u návěstidla na Stůj! Osobní vlak a rychlík zastaví rychleji a na kratší dráze. Není zapotřebí brzdít více než 35-40%. Pokud brzdíte vyššími procenty, tak je to špatná technika jízdy s výjimkou nouzového brzdění. Tento styl automobilisté označují plyn – brzda. To by už cestujícím ve vlaku padaly kufry z polic na hlavu. Na začátku perónu by neměla rychlost překračovat 35km/h. Je zapotřebí na chvíli povolit vlakovou brzdu a při dojezdu ke konci nástupiště před úplným zastavením je vhodné zcela povolit vlakovou brzdu a zastavit brzdou lokomotivní, zastavující vlak tak necukne a plynule zastaví. Toto netřeba praktikovat u nákladních vlaků. V egu je kompresor stále zapnut, tak se nemusíte bát, že vám dojde v nejméně vhodné chvíli vzduch. Chce to trénovat techniku jízdy, žádný učený z nebe nespadl a po čase sami budete mít v ruce cit jak jezdit i jak brzdít. Pak poznáte radost s jízdou s parní lokomotivou.