

TODO® Pressure-Tight-Safety-Cap

Bedienungsanleitung

Diese Anleitung versteht sich ergänzend zu Ihren Standard-Betriebsvorschriften

Allgemeines

Die TODO® Pressure-Tight-Safety-Cap (PTSC) ist eine druckfeste Sicherheitskappe und soll Undichtigkeiten beim Ausfall der vorgeschalteten Absperrarmaturen verhindern. Bei der PTSC handelt es sich um eine vollständige Absperrarmatur in Form einer Verschlusskappe. Der Bedienungsmechanismus ist so konstruiert, dass der Bediener visuell einen eventuellen Druck in der Kappe wahrnehmen kann. Der Mechanismus gewährleistet außerdem einen Druckausgleich während des Öffnungsvorgangs. Damit wird die Gefahr des Herausströmens des transportierten Mediums unter Druck reduziert. Alle vorgeschalteten Ventile oder Absperrreinrichtungen müssen geschlossen werden, bevor die Kappe entnommen wird. Zoll-Verschlüsse oder andere Mittel zur Verhinderung von Manipulation müssen ebenfalls vor jeder Betätigung entfernt werden.

Entnahme der Kappe

Bitte richten Sie sich nach der beigefügten Zeichnung

Die TODO® PTSC ist mit einem Druckanzeiger (20) ausgestattet, der sich oben in der Mitte des Kappengehäuses befindet. Unter normalen Betriebsbedingungen ist der Druckanzeiger nicht sichtbar. Wenn ein Druck höher als 1,0 bar-g (15 psi-g) vorliegt, steigt der Druckanzeiger über das Körpergehäuse hinaus und wird mit einer roten Markierung sichtbar, dass die Identifizierung erleichtert. Es gibt zwei Möglichkeiten für die Aktivierung des Druckanzeigers.

1. Innerhalb des Kappenkörpergehäuses hat sich ein Dampfdruck aufgrund externer Wärme aufgebaut (normalerweise durch starke Sonneneinstrahlung oder große Außentemperatur-Unterschiede zwischen Tag und Nacht).
2. Vor dem Kappenverschluss existiert eine Undichtigkeit

Die Ursache lässt sich mit Hilfe des folgenden Verfahrens auf einfache Art und Weise identifizieren:

Drücken Sie den Hebel (10) etwa eine Sekunde lang vollständig herab und lassen Sie ihn dann wieder los. Wenn ein vorübergehender Dampfdruck die Ursache ist, kehrt der Druckanzeiger (20) daraufhin wieder in die normale Betriebsposition zurück. Die rote Markierung ist dann nicht mehr sichtbar. Falls der Druckanzeiger (20) innerhalb weniger Minuten wieder aufsteigt, liegt eine Undichtigkeit vor der Kappe vor. Sollte der Druckanzeiger (20) eine Undichtigkeit vor der Kappe anzeigen, dürfen Sie die Kappe keinesfalls entfernen. Setzen Sie sich mit der zuständigen Sicherheitskraft in Verbindung oder ergreifen Sie andere Maßnahmen, wie sie in Ihren Betriebsvorschriften vorgeschrieben sind.

Sofern kein Druck angezeigt wird, kann die Kappe durch Herunterdrücken des Hebel (10) betätigt werden. Während Sie den Hebel (10) heruntergedrückt halten, drehen Sie die Kappe in beliebiger Richtung. Sobald die Drehung beginnt, lassen Sie den Hebel (10) los und drehen Sie die Kappe weiter, bis der Hebel in seine Verschlussposition zurückkehrt. Die Kappe lässt sich dann entfernen. Sollte der Druckanzeiger aktiviert sein und die Anzeige ignoriert werden, führt das Herunterdrücken des Hebels (10) dazu, dass der statische Druck im Kappengehäuse automatisch entlastet wird. Ein dynamischer Druck oder der Gesamtsystemdruck wird jedoch nicht verteilt. Jede Undichtigkeit muss unverzüglich angezeigt werden, und in diesem Fall muss die Kappe montiert bleiben.



Montage der Kappe

Inspizieren Sie das Innere der Kappe um sicherzustellen, dass kein Schmutz und keine Fremdkörper vorliegen. Inspizieren Sie die Dichtung (3) auf einen einwandfreien Zustand. Inspizieren Sie die drei Rollen (5) auf eventuelle Beschädigungen und auf leichtgängiges Drehen.

Die Kappe lässt sich in jeder der drei Drehpositionen, deren Mittelpositionen einen Abstand von 120 Grad aufweisen, anschließen (mit Ausnahme der Kappenbefestigung, die mit einem Sperrbügel für das Top-Loading in Frankreich von SNCF eingestellten Kesselwagen versehen sind). Der Hebel (10) muss nicht heruntergedrückt werden. Führen Sie die Kappe oben auf das TODO-MATIC® Tank-Unit (Vaterteil) und drehen Sie sie im Uhrzeigersinn. Die drei Rollen (5) fallen durch die entsprechenden Nuten des Tank-Units (Vaterteil). Drehen Sie die Kappe weiter im Uhrzeigersinn. Der Hebel (10) fällt in die heruntergedrückte Position. Drehen Sie die Kappe weiter im Uhrzeigersinn, bis der Mechanismus automatisch einrastet. Die Kappe ist verriegelt, wenn der Hebel (10) in die angehobene Betriebsposition zurückkehrt. Vergewissern Sie sich, dass die Kappe gesichert ist, indem Sie versuchen, die Kappe zu drehen, ohne den Hebel (10) herunterzudrücken.

Anbringen eines Zollverschlusses oder einer Plombe zur Verhinderung von Manipulationen

Die TODO® PTSC hat eine Vorrichtung zur Anbringung eines Zollverschlusses oder einer Plombe zur Verhinderung von Manipulationen. Plomben mit einem Querschnitt bis 4,0 mm können angebracht werden. Führen Sie die Plombe durch die Öffnung in der Sperrkomponente (7) und sichern Sie sie. Wenn der Hebel (10) heruntergedrückt wird, werden Kunststoffplomben durchtrennt. Plomben aus Metalldraht verhindern den Betrieb und das Entfernen der Kappe vollständig.

Wichtige Hinweise

1. Der Hebel (10) darf nicht angehoben werden. Er darf lediglich zum Kappenkörper hin heruntergedrückt werden.
2. Versuchen Sie keinesfalls, die Kappe oder ihren Mechanismus mit Hilfe von Gegenständen gewaltsam zu betätigen. Wenn die Kappe sich schwer betätigen lässt, liegt ein Fehler vor. Eine fehlerhafte Kappe darf nicht betätigt werden. Der Fehler muss unverzüglich angezeigt werden.
3. Der Druckanzeiger erkennt keinen Druck unter 1,0 bar-g (15 psi-g).
4. Wenn der Kappensperrmechanismus so stark beschädigt ist, dass sich die Kappe nicht mehr betätigen lässt, kann sie dennoch ausgebaut werden. Der Ausbau sollte jedoch nur erfolgen, wenn keine alternativen Anschlussmöglichkeiten zur Verfügung stehen und eine Genehmigung zur Durchführung des Verfahrens vorliegt. Stellen Sie sicher, dass alle vorgeschalteten Absperrarmaturen geschlossen und gesichert wurden bevor Sie mit dem Verfahren beginnen. Führen Sie einen Stab von maximal 4,0 mm Durchmesser in die Zollverschlussöffnung der Sperrkomponente (7). Drehen Sie den Sperrmechanismus bis die Sicherungsschraube (17) bricht. Der Sperrmechanismus lässt sich daraufhin entfernen und die Kappe dreht sich in die Ausbauposition. Die fehlerhafte Kappe darf erst wieder nach einer vollständigen Reparatur, Inspektion und Prüfung in Betrieb genommen werden.