



PATENTNI SPIS BR. 1250.

Firma Knorr-Bremse A. G., Berlin.

Propuštač.

Prijava od 5. septembra 1921.

Važi od 1. novembra 1922

Pravo prvenstva od 5. jula 1916. (Nemačka).

Ovaj se pronalazak odnosi na neki propuštač za spajanje ventila za upravljanje za jednokomorne kočnice sa sabivenim vazduhom koje su u upotrebi u železničkom saobraćaju, sa odgovarajućim sudom za pomoćni vazduh odnosno sa kočničkom stublinom, i treba (ovaj prepuštač) da omogućiti, da se ventili za upravljanje koji se upotrebljavaju za kratke, odnosno za putničke ili brze vozove, prema potrebi mogu upotrebiti i za dugačke odnosno teretne vozove. Ovo se omogućuje postavljanjem ventila za najmanji pritisak, koji je poznat za dugačke vozove i postavljanjem neke slavine ili tome ravna sa jednom širokom rupom i jednom rupom za zagušivanje, u propuštaču.

Priložen crtež pokazuje na sl. 1 propuštač u preseku spojen sa ventilom za upravljanje i sa sudom za pomoćni vazduh, a sl. 2. pokazuje neki presek kroz slavinu u propuštaču, pri čemu se određuje povišavanje pritiska u kočničkoj stublini otporom za ugušivanje.

Propuštač —a— ima dva pljostena za pričvršćivanje ventila za upravljanje —b— odnosno za pričvršćivanje suda —c— za pomoćni vazduh. Razvodnikova komora ventila za upravljanje prolaznim otporom —d—, je u vezi sa unutrašnjosti suda —e— za pomoćni vazduh. Kanal —e— za kočničku stublinu u ventilu za upravljanje je u vezi sa cevi —f— u sudu —c— za pomoćni vazduh koji vodi ka kočničkoj stublini, jedanput kroz otvor —g— ventila —h— za najmanji pritisak u onda kroz

prolazne otvore i odn. k. Ventil —h— za najmanji pritisak, upravlja se u ovom slučaju diferencijalnim klipom 1, na čiju veću površinu klipa udara pritisak kočničke stubline kroz već —f— i kroz kanal m.

Trebali da kola sa ovakvim ventilom za upravljanje putuju u dugačkim, odn. teretnim vozovima, onda se slavinu —i— okrene, nekom drškom, koja nije predstavljena na slici, u položnoj po sl. 2., u tom je položaju slavine kanal —e— kočničke stubline, u ventilu, za upravljanje spojen kroz srazmerno širok otvor —g— na ventilu za najmanji pritisak —h— i kroz kanal —i— kao i kroz —f— sa kočničkom stublinom. Kočnički pritisak u kočničkoj stublini prenje se radi toga brzo sa pomoću pritiska suda za pomoćni vazduh, pri običnom kočenju voza, odn. pri pritisku iz suda za pomoćni vazduh sa dodavanjem pritiska iz sproveda pri brzom kočenju. Rastanjem koničnog pritiska utiče se pritiskača i na spoljašnje strane ovih klipova diferencijalnog klipa. Čim sad postigne pritisak u kočničkoj stublini izvesnu visinu (najmanji — minimalni — pritisak) koja je dovoljna, da se pomera kočnički klip, nastaje usled pritiska iz kočničke stubline, pomeranje diferencijalnog klipa prema gore, što prouzrokuje da ventil —h— za najmanji pritisak, zatvori otvor —g—. Dalji priraštaj pritiska u kočničkoj stublini, nastoje sad prestajanjem sabivenog vazduha iz kanala —o— kroz otvor —k— u slavinu —n—. Pošto je ovaj otvor uzan, nastaje povišavanje pritiska u kočničkoj stu-

blini, kad se zatvori ventil —*h*— za najmanji pritisak, samo postepeno, tako da se kod dugih vozova izbegne najurivanje stražnih kola na prednja kola i usled toga izbegavaju se udarci i trezanja u vozu.

Treba li da se kola, koja imaju ventil za upravljanje ipak upotrebe u kratkim odn. putničkim ili brzim vozovima, onda se rukom namesti slavina —*u*— u položaj po sl. 1. u kom je položaju kanal —*e*— kočničke stubline spojen sa cevi —*f*— u sudu za pomoćni vazduh koji cev vodi na kočničkoj stublini, širokom rupom —*i*— u slavini —*u*—. Pritisak za kočenje dolazi prama tome iz kanala —*e*— neposredno kroz širok otvor —*i*— i kroz cev —*f*—, u kočničku stublinu, tako, da pritisak za kočenje raste u kočničkoj stublini približno ravnomerno, do najvišeg pritiska. Zatvaranje ventila za najmanji pritisak, nema u tom slučaju nikakav uticaj, na tok kočenja.

Pritiskač koji je ovde prestavljen treba samo da važi kao izveden primer po sebi se razume da se mogu izvesti i izmene na istome, a da se ne izadje izvan okvira ovog izuma.

Na primer može se propuštač postaviti umesto izmedju ventila za upravljanje i suda za pomoćni vazduh, takodjer izmedju ventila za upravljanje i kočničke stubline, ili

kad se na kolima nalazi neki nosač za ventil za upravljanje, može se propuštač postaviti i izmedju ventila za upravljanje i izmedju nosača ventila za upravljanje. U mesto slavine —*u*— naravno je, da može da se upotrebi i neki drugčiji organ za zatvaranje na pr. uvlaka (šiber) ili tome ravno.

Patentni zahtevi:

1. Propuštač za spajanje ventila za upravljanje za jednakomerne košnice sa vazдушnim pritiskom, koji su u upotrebi u železničkom saobraćaju, sa odgovarajućim sudon za pomoćni vazduh, odn. sa kočničkom stublinom, naznačen time, što se takvim smeštenjem ventila za najmanji pritisak, koji su poznati kod jednakomernih kočnica za dugačke vozove, i neke slavine ili tome slično, sa jednom širokom i jednom zagušenom rupom, da se ventil za upravljanje, prema udešenju slavine odnosno prema udešenju odgovarajuće rupe u slavini, može upotrebiti u kratki (putnički) ili u dugačkim (teretnim) vozovima.

2. Propuštač po zahtevu 1, naznačen time, da kad se na kolima nalazi nosač za ventil za upravljanje postavljen je propuštač izmedju ventila za upravljanje i izmedju nosača ventila za upravljanje.

Fig 1.

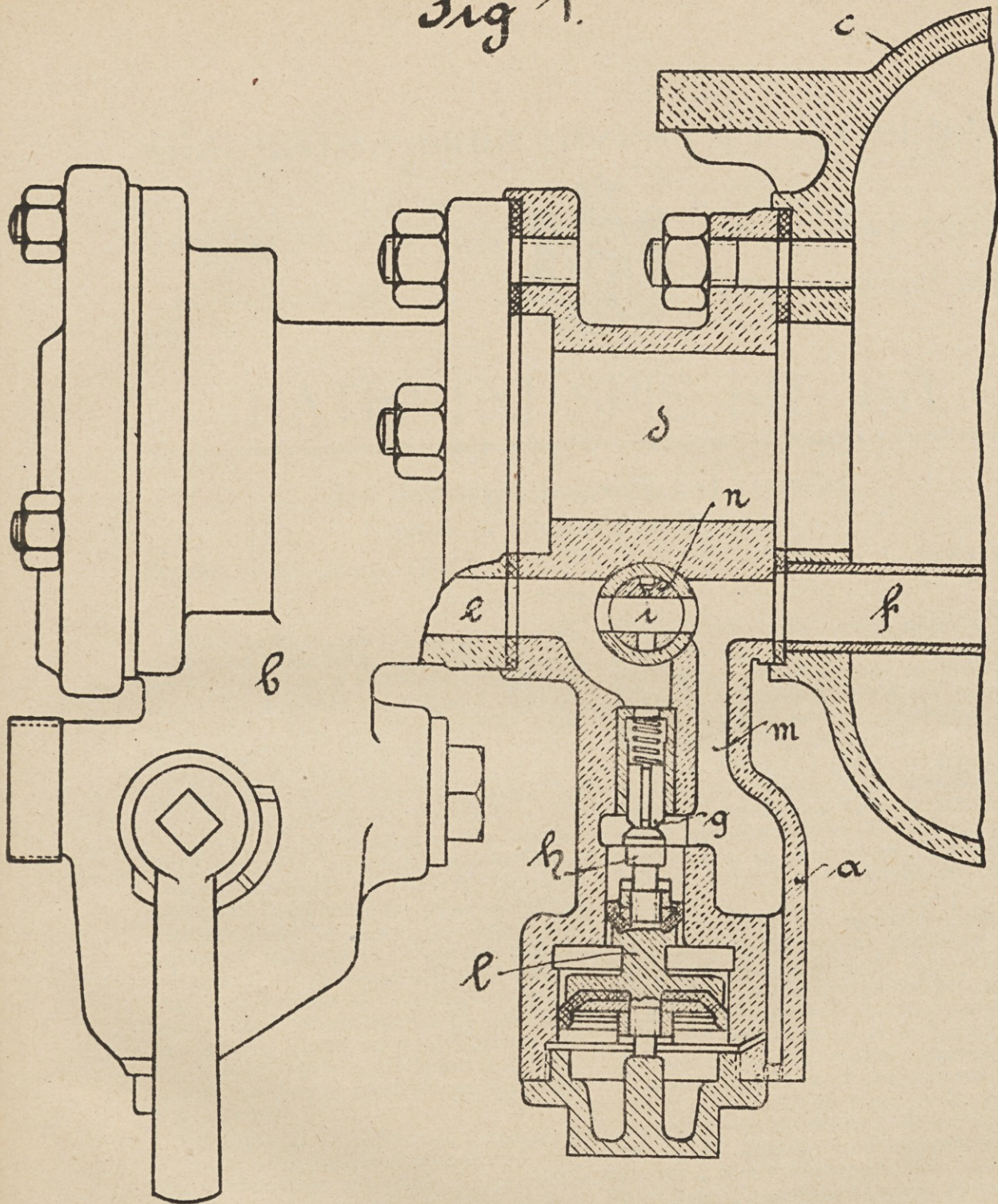


fig. 2.

