

# KRAJLEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 20 (2)

IZDAN 15. MAJA 1924.

## PATENTNI SPIS BR. 1947.

### Firma Knorr—Bremse A. G. Berlin — Lichtenberg.

Naprava za preokretanje sa jednom slavinom za promenu veze.

Dopunski patent uz osnovni patent broj 1946.

Prijava od 5. septembra 1921.

Važi od 1. januara 1923.

Najduže vreme trajanja do 31. decembra 1937.

Pravo prvenstva od 27. avgusta 1915. (Nemačka).

Ovaj izum se odnosi na daljno usavršavanje naprave za preokretanje sa jednom slavinom za promenu veze, po patentu Br 1946.

Dok se glavni patent odnosi na neku napravu za preokretanje u vezi sa jednim spojnim ventilom za upravljanje, koja (naprava) omogućuje, da se kočnica nekih kola, koja imaju samo jedno j-dino kočničko uređenje, upotrebi koliko u putničkim toliko i u teretnim vozovima, ovaj izum treba da omogući, postavljenjem naprave za preokretanje na nekom spojnom ventilu za upravljanje za brze vozove, upotrebu nekog ovakvog ventila koliko u brzim vozovima, toliko i u putničkim vozovima. Ovo se postiže po ovom izumu time, da se slavina za promenu veze ili tome ravno postavi s jedne strane između glavne sprovodne cevi odnosno između mrtvog prostora cilindra spojne kočnice, sa dve komore i sa druge strane između kanala na brzovoznom spojnom ventilu za upravljanje, koji (kanal) vodi ka spoljašnjem vazduhu i kad se ova naprava za preokretanje zatvori, onda prekida ove veze. Ovim se prekida veza sa ventilom, kojim se postiže brzo kočenje odnosno ubrzano kočenje, i istovremeno puno dejstvo kočničkog cilindra sa dve komore i može da se upotrebi spojni ventil za upravljanje brzovozne kočnice, i u putničkim vozovima

Na crtežu pokazuje:

Sl. 1 napravu za preokretanje u vezi sa nekim spojnim ventilom za upravljanje, brzo-

vozne kočnice u položaju koji odgovara za brzovoznu kočnicu

Sl. 2 pokazuje neki drugi presek kroz slavinu za promenu veze, naprave za preokretanje, takodjer u položaj koji odgovara za brzovoznu kočnicu Tome na protiv, pokazuju:

Sl. 3 i sl. 4 položaj slavine za promenu veze, pri upotrebi spojnog ventila za upravljanje, brzovozne kočnice u putničkim vozovima.

Glavni upravljački klip uvučen je u gornjem delu sagrađe A ventila za upravljanje i pokreće na poznat način sudaranjem glavni upravljački razvodnik g i razvodnik h za stepenasto razdelivanje, koji spaja u položaju kočenja (kočnice) mrtvi prostor stubline sa dve komore, koja (stublina) nije ovde naslikana, sa stublinom kočnice, sa jednom komorom koja (stublina) takodjer nije nacrtana.

Komora I klipa za utvrđivanje stoji pod pritiskom glavnog sprovoda L. Komora II razvodnika za upravljanje spojena je cevlju E sa komorom za upravljanje, kočničke stubline sa dve komore. Na ventilu za upravljanje je nadalje postavljen povratni ventil 1, koji je cevlju F, spojen sa kočničkom stublinom sa jednom komorom. Na putu koji spaja mrtav prostor kočnice sa dve komore, i prostor rada kočnice sa jednom komorom, postavljen je klipasti ventil 2 (sl. I) koji u propuštenom ili u osnovnom položaju, kao i pri kočenju za vreme saobraćaja zatvara međusobom nastavne kanale 14, 16, naprotiv



pri brzom kočenju spaja oba ova kanala međusobom. Od glavnih sprovodnih cevi L vodi neki kanal 18 u komoru ispod klipa q, na dalje na putu koji spaja s jedne strane glavnu sprovodnu cev L, odnosno mrtav prostor kočničke stublinu sa dve komore (sprovodna cev D), i s druge strane kanal 15 koji vodi ka spoljašnjem vazduhu, nad kojim (kanalom) upravlja klipasti ventil q, r, postavljena je jedna slavina za promenu veze, koja čini mogućnim ove veze u osnovnom položaju (sl 1 i sl 2), tome na protiv prekida ove veze u zatvorenom položaju (sl 3 i sl 4). Osnovni položaj dolazi u obzir za upotrebu ventila za upravljanje kod brzih vozova, i zatvoren položaj dolazi u obzir za upotrebu ventila za upravljanje kod putničkih vozova sa manjom brzinom.

Na prestavljenom položaju punjenja ili pustenom položaju (sl 1 i sl. 2), spojena je glavna sprovodna cev L sa mrtvom komorom kočničke stubline sa dve komore, kanalima 1, 2, 3, 4, 5 i cevlju D, i odvode dalje kožnom oblogom razdvajajućeg klipa ove stubline, kao i cevlju E, sa komorom razvodnika H za upravljanje, dok je istovremeno kočnička stublina sa jednom komorom cevlju F i kanalima 6, 7, 8, 9, 10 otvorena, i u vezi sa spoljašnjim vazduhom.

Pri punom ili pri brzom kočenju ispražnjuje se, kao što je poznato naprasito i dovoljno glavna sprovodna cev, upravljačkim ventilom kočnice na lokomotive, i time se ispražnjuje i prostor ispod klipastog ventila q, pošto je on kanalom 18 pri osnovnom položaju slavine za promenu veze (sl 1), u vezi sa glavnom sprovodnom cevi. Ovim smanjivanjem pritiska ispod klipastog ventila prekrmi se ovaj ventil odnosno pokrene se (taj ventil) niže dole, pri čemu on oslobodi neki srazmerno veliki preseka veze od kanala 14 na kanal 16 tako, da pritisak iz mrtve komore struji kroz cev D (sl. 2) naprasito u dovoljnoj u kočničku stublinu sa jednom komorom, kroz povratni ventil 1 i kroz sprovodnu cev F.

Da se izdejstvuje prostiranje brzog dejstva u vozu, otvori razvodnik r, koji je prekrmljen zajedno sa klipastim ventilom q, kanal 15 slobodnog vazduha tako, da se pritisak glavne sprovodne cevi putem L, H, 18, 15 ispušta napolje. Pošto je udešeno između mrtve komore, i kočničke stubline sa jednom komorom, skoro izjednačenje pritiska, zatvori se povratni ventil i koji je opterećen oprugom. Sabiven vazduh koji se ipak nalazi još u mrtvoj komori ispušta se onda napolje, tako da se pri zatvaranju povratnog ventila i podudara izdubina 19 istog sa kanalom 20,

koji je (kanal) opet spojen školjkom razvodnika r, sa kanalom 15, slobodnog (spoljašnjeg) vazduha. Ovim se još pojačava pritisak kočenja, kočničke stubline sa dvema komorama.

U zatvorenom položaju slavine za promenu veze, kao što se vidi na sl. 3 i sl. 4., prekinuta je veza između glavne sprovodne cevi i kanala 18, kao i v za između sprovodne cevi D, koja ulazi iz mrtve komore i kanala 14. Pri punom ili brzom kočenju, ostaje kao što se vidi, klipasti ventil q, r bez uticaja u gornjem osnovnom položaju; ovim je ukinuto dejstvo ubrzanja klipastog ventila q, r. Tako je 1) zatvorena (prekinuta) veza od glavne sprovodne cevi, ka spoljašnjem vazduhu, 2) prekinut je široki prolaz od mrtve komore u kočničku stublinu sa jednom komorom, kroz kanale 14, 16, tako, da pritisak iz mrtve komore strui samo zagušen kroz kanal 5 i kroz razvodnik ventila za upravljanje, u kočničku stublinu sa jednom komorom, i u diagramu kočenja penje se pritisak sa usporenjem. 3) veza između mrtve komore i spoljašnjeg vazduha je zatvorena tako, da za kočenje dolazi u glavnom u obzir samo pritisak iz kočničke stubline sa jednom komorom. Umanjeno dejstvo kočenja, koje je time u vezi, čini mogućim upotrebu spojnog ventila za upravljanje za brze vozove, u putničkim vozovima.

Komora 22 služi za odvajanje vlage koja se nalazi u sabivenom vazduhu. Povratni ventil 21 sprečava pri položaju kočenja ventila za upravljanje, Povraćenog sabivenog vazduha iz kočničke stubline sa jednom komorom, u spoljašni vazduh.

#### PATENTNI ZAHTEV:

Naprava za preokretanje sa jednom slavicom za promenu veze, po patentu broj 1946, za brzovozni spojni ventil za upravljanje, naznačena time, da je slavina za promenu veze, ili tome ravno, postavljena s jedne strane između glavne sprovodne cevi i cevi za ispuštanje ubrzača kočenja i s druge strane između mrtvog prostora kočničke stubline sa dvema komorama i između ventila za upravljanje, ubrzača kočenja, koji (ventil upravlja vezu ovog mrtvog prostora sa kočničkom stublinom sa jednom komorom odnosno sa spoljašnjim vazduhom, i (ova slavina) u zatvorenom položaju prekida ovu vezu, čime se odvoji ventil kojim se postigne dejstvo kočenja za brze vozove, odnosno ubrzano dejstvo kočenja i s time se odvoja i puno dejstvo kočničke stubline sa dvema komorama i brzovozni spojni ventil za upravljanje može se upotrebiti i na putničkim (sporijim) vozovima.



Fig. 1.

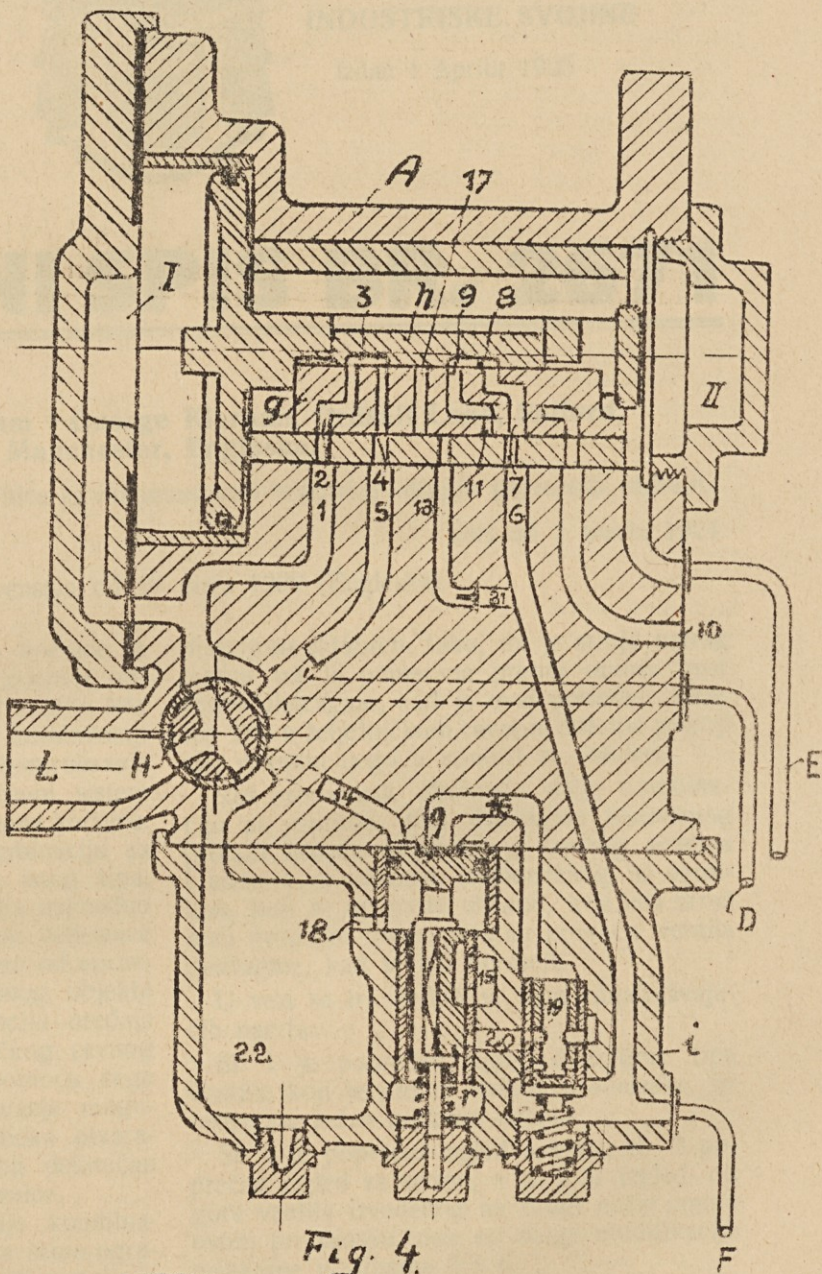


Fig. 2.

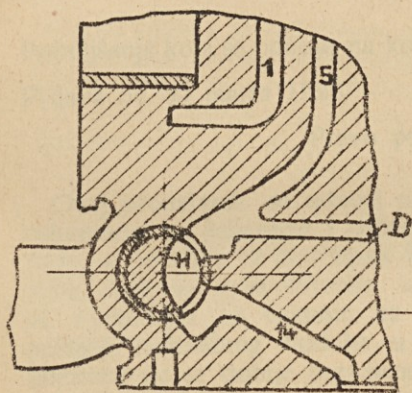


Fig. 3.

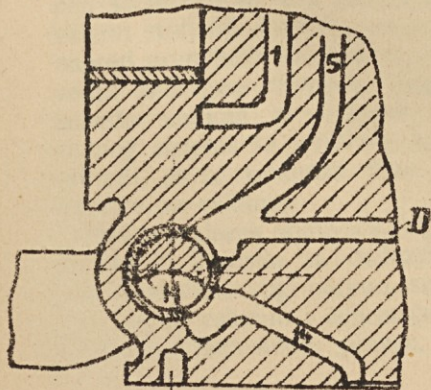


Fig. 4.

