

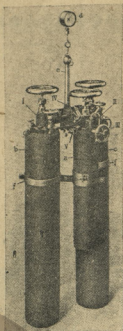
Фиг. 11

Вентилитъ на цилиндъра за високо налягане отъ двустъпален компресоръ. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 — фи бърни подложки за пълнотъ. 9 — Клингеритова или азбестова подложка за пълнотъ. 10 — гумена или кожена подложка за пълнотъ. 11 — гуменъ пръстенъ. М — тръбата отъ междинния охладителъ. Е — въздушната тръба работната бутилка. а — смукателния вентилъ. с и б — долната и горната направляюща частъ за вентилъ. d — вентилното гъздо, e — вентилната основа. i — пружината на смукателния вентилъ. g — вентилна задръжка. h — вентилната капачка. i — испразтателния (нагнетателен) вентилъ. k — вентилна направляюща частъ. l — пробка. t — пружината на испразтателния вентилъ. m — вентилната капачка. А — компресорния цилиндъръ за високо налягане. В — компресорната водна риза за охлаждане. D — водоотводната тръба отъ компресора.

при изменение товара на дизелова моторъ. Налагането на пулверизационния въздухъ тръбва да съответства на количеството на горивото, което ще се пулверизира, т. е. на товара. Освенъ това, при нормалнитъ компресори, къмъ смукателния вентилъ на цилиндъра за ниско налягане има и приспособление за ръчно отваряне на този вентилъ, нужно при пускане или спиране мотора. Вентилитъ на компресорния цилиндъръ за ниско налягане се поддържатъ както и вентилитъ отъ цилиндъра за високо налягане.

Ако ли вентилитъ на компресора и подложитъ за пълнотъ отъ цилиндърата му глава, както и буталнитъ пръстени сж въ исправностъ, то нуждното налягане на пулверизационния въздухъ може лесно да се поддържа отъ компресора. Ако ли компресора не може да поддържа нуждното налягане, въпреки че е въ исправностъ, тогава гръшката тръбва да се търси въ пулверизационния вентилъ на мотора, именно, или новобититъ на вентила сж лоши, или много затъгнати, или пружината му е отслабнала, и за това вентила по дълго време остава отворенъ, и по-голямо количество пулверизационенъ въздухъ нахлува въ моторния цилиндъръ, при отслабване на вентилната пружина, тръбва да се затъгне капачката ѝ, и ако ли това не помага, да се смени съ резервната пружина, или ако такава липсва, то може да се постави въ долната вентилна чашка единъ металически пръстенъ съ около 5 м. м. дебелина. за да се свие пружината.

Въздушнитъ бутилки отъ компресорната инсталация (фиг. 12) сж пресовани при 100 атмосфери, и сж подъ контролата на инспектората по „Контрола на парнитъ котли и резервуари“. Главитъ на въздушнитъ бутилки сж направени или отъ сивъ чугунъ, или отъ желъзо. На фиг. 9 и 10 е предста-



Фиг. 12

Въздушнитъ бутилки отъ компресорната дизелова инсталация. I — въздушния вентилъ отъ пускателната бутилка за пускане мотора въ движение. II — въздушния вентилъ отъ работната бутилка за пулверизационната камера на мотора. III — манометърния вентилъ, IV — предпазителния вентилъ. V — продухателния вентилъ а — работната пулверизационна бутилка. б — пускателната въздушна бутилка. с — резервната пускателна бутилка. d — манометъръ за високо налягане, e — манометърната стойка. f — закрепителни пояси за бутилкитъ.

вена въ разрезъ глава отъ работната въздушна бутилка, отъ гдето се вижда и устройството ѝ. Въ главата на бутилката се намира и предпазителния вентилъ, урегулиранъ да се отваря, обикновено, при 80 атм. налягане на пулверизационния въздухъ, когато се пропусне да се отвори вентила на работната бутилка, чрезъ който тя се съединява съ компресора.

Предпазителни вентили сж поставени обикновено на моторния цилиндъръ (по-редко на главата), после, между компресорния цилиндъръ за ниско и високо налягане, и на работната въздушна бутилка. Предпазителнитъ вентили сж урегулирани (изпробувани) да се отварятъ при едно налягане около 80 атмосфери, а вентила на компресорния цилиндъръ съ ниско налягане — около 12 атмосфери. Манометритъ въ компресорната въздушна инсталация тръбва отъ време на време да се контролиратъ. Когато стрелката на единъ манометъръ не може да се връща върху нулата, това показва, че манометъръ е повреденъ, и веднага тръбва да се контролира. Когато се сменява единъ манометъръ, ще тръбва да се прочистятъ (продухатъ) много добре въздушнитъ тръжбички за манометъръ, понеже може да се случи, че отъ въздушнитъ бутилки да се промъкне въ манометърнитъ тръжбички единъ видъ маслена пяна, която ще затруднява правилното действие на манометъръ.

Мазането на компресора става автоматически, обикновено чрезъ маслени преси, наречени Лубрикатори, или мслени апарати „Major“. Въздушното регулираще вентилче на тѣзи апарати тръбва само тогава да се отвори, когато компресора е въ действие.