

ZB 1012

Návod na obsluhu a údržbu brzdových přístrojů DAKO

Všeobecné podmínky používání přístrojů DAKO

Brzdové přístroje DAKO se používají zabudovány do pneumatického části brzdy kolejového vozidla v rozsahu teplot -40°C až $+60^{\circ}\text{C}$. Za provozu nesmějí být vystaveny nárazům, nadměrnému znečištění a působení vazkých nečistot.

Přístroje musí být řádně upevněny, související vzduchové potrubí musí být upevněno tak, aby za provozu nekmitalo. Připojovací potrubí musí být zbaveno nečistot.

Lokomotivní odbrzd'ovač DAKO OL-2, č.v. 90035-161

Lokomotivní odbrzd'ovač DAKO OL-2 (dále jen odbrzd'ovač) je přístroj určený pro hnací vozidla, která mají v brzdové soustavě stupňovitě odbrzd'ující rozváděč a tlakové relé.

Funkce

Po zavedení elektrického proudu do elektromagnetického ventilu prostřednictvím tlačítka, umístěného na stanovišti strojvedoucího, vypouští odbrzd'ovač stlačený vzduch z řídicího vzduchojemu do ovzduší, přičemž tlakové relé kopíruje tentýž tlak vzduchu v brzdových válcích. Odbrzd'ovač automaticky zajišťuje při každém úplném odbrždění vlaku vrácení brzdy hnacího vozidla do pohotovostního stavu. Kromě toho zajišťuje samočinné brzdění hnacího vozidla a to i po předchozím odbrždění odbrzd'ovačem OL-2, poklesne-li tlak v hlavním potrubí pod 3 bar.

Provozní obsluha a údržba

Do činnosti se odbrzd'ovač uvádí po zavedení elektrického proudu do elektromagnetického ventilu prostřednictvím tlačítka na stanovišti strojvedoucího.

V provozu nevyžaduje odbrzd'ovač žádnou údržbu.

Přezkoušení odbržd'ovače na vozidle

Při každé periodické opravě kolejového vozidla se provede přezkoušení odbržd'ovače na voze dle následujícího postupu:

- po naplnění brzdy na provozní tlak se zabrzdí snížením tlaku v hlavním potrubí na 3,5 bar
- zavedením elektrického proudu na elektromagnetický ventil po dobu min. 10 s se odbrzdí (úplně se vyprázdní řídicí vzduchojem, odlehnou brzdové zdrže)
- po dobu minimálně 2 minut se nesmí znovu naplnit řídicí vzduchojem a brzda znovu zabrzdit
- tlak v hlavním potrubí se sníží pod 3 bar, brzda zabrzdí maximálním tlakem do brzdových válců
- tlak v hlavním potrubí se vyrovná na provozní, brzda úplně odbrzdí.

Pokud ventil účinkuje správně, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději po 12 letech provozu (doba životnosti pryžových dílů) se ventil demontuje a odešle k opravě výrobci nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Průtokoměr DAKO PM-2, č.v. 90500-113

Průtokoměr DAKO-PM2 je přístroj, určený pro signalizaci zvýšeného průtoku stlačeného vzduchu brzdícím samočinné brzdy.

Funkce

V případě, že objem stlačeného vzduchu dodávaného do brzdové výstroje vlaku je větší než zvolené množství, sepne se spínač a zavede proud do žárovky, která se rozsvítí. Jakmile množství proudícího vzduchu klesne pod nastavenou hodnotu, kontakt spínače se rozezne a žárovka zhasne.

Signální žárovka se rozsvítí vždy při zvýšeném průtoku vzduchu brzdícím. K tomu dojde jednak po zásahu strojvedoucího vědomě při plnění brzdy a často i při odbrzdování, a jednak bez zásahu strojvedoucího při roztržení vlaku, při otevření záklopky záchranné brzdy a nebo při velké netěsnosti brzdy vlaku, tj. v poruchových situacích a nepravidłnostech souvisejících s bezpečností provozu.

Provozní obsluha a údržba

V provozu průtokoměr nevyžaduje žádnou obsluhu ani údržbu. Během provozu průtokoměr nevyžaduje žádné mazání.

Přezkoušení průtokoměru na vozidle

Při každé periodické opravě kolejového vozidla se průtokoměr přezkouší na voze. Zkouška se provede při plnění brzdy vozidla, kdy se musí rozsvítit signální žárovka na stanovišti strojvedoucího, případně je možno totéž vyzkoušet otevřením záklopky záchranné brzdy.

Účinkuje-li průtokoměr správně, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději při ukončení životnosti pryžových dílů (12 let) se průtokoměr demontuje a odešle k opravě výrobcí nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Odbrzďovač, č.v. 90035-124

Odbrzďovač je přístroj sloužící k ručnímu vypouštění tlakového vzduchu z činného prostoru brzdového válce.

Funkce

Výkyvem páky se odbrzďovací a tím se vypustí tlakový vzduch z činného prostoru brzdového válce do atmosféry.

Provozní obsluha a údržba

V provozu odbrzďovač nevyžaduje žádnou obsluhu ani údržbu. Během provozu odbrzďovač nevyžaduje žádné mazání.

Přezkoušení odbrzdovače na vozidle

Při každé periodické opravě kolejového vozidla se přezkouší správnost funkce a těsnost odbrzdovače bez jeho demontáže z vozu.

Účinkuje-li odbrzdovač správně, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději při ukončení životnosti pryžových dílů (12 let) se odbrzdovač demontuje a odešle k opravě výrobcí nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Pneumaticky ovládaný vypouštěcí ventil, č.v. 96437-108

Pneumaticky ovládaný vypouštěcí ventil hlavních vzduchojemů lokomotiv je přístroj, který slouží k vypouštění kondenzátu z hlavních vzduchojemů lokomotiv.

Funkce

Vypouštěcí ventil je připevněn na spodním hrdle hlavního vzduchojemu a prostřednictvím trubky spojen s elektromagnetickým ventilem.

Dálkové ovládání je ve funkci, pokud je přestavovací páka v poloze I, čímž je vypouštěcí komora spojena s ovzduším kanálem kohoutu. V klidové poloze je elektropneumatický ventil bez proudu a vypouštěcí záklopka uzavřena.

Stisknutím tlačítka na stanovišti strojvedoucího se přestaví elektropneumatický ventil a do komory pístu ve vypouštěcím ventilu se zavede stlačený vzduch. Jeho působením se přestaví píst a prostřednictvím zdvihátka otevře vypouštěcí záklopku proti síle pružiny, která ji v klidovém stavu udržuje uzavřenou. Kondenzát shromážděný ve spodní části vzduchojemu proudí potom přes vypouštěcí komoru ventilu a otvorem v kuželce kohoutu do ovzduší. Uvolněním tlačítka se zařízení přestaví opět do klidové polohy a vypouštění kondenzátu nebo stlačeného vzduchu z hlavních vzduchojemů se přeruší.

Polohy II a III přestavovací páky kohoutu slouží k ručnímu vypouštění kondenzátu v případě závady na dálkové ovládání. V poloze II je spojeno hrdlo vzduchojemu přes vypouštěcí ventil přímo s ovzduším, vypouštěcí komora zůstává uzavřena. Poloha III přestavovací páky zajišťuje úplné uzavření vypouštěcího ventilu.

Provozní obsluha a údržba

V provozu ventily nevyžadují žádnou obsluhu ani údržbu. Během provozu ventily nevyžadují žádné mazání.

Přezkoušení ventilu na vozidle

Při každé periodické opravě železničního kolejového vozidla se přezkouší účinkování vypouštěcího ventilu. Přestavná páka se nastaví do polohy pro dálkové ovládání. Po sepnutí elektropneumatického ventilu musí vypouštěcím otvorem proudit do ovzduší stlačený vzduch. Po uvolnění spínače elektropneumatického ventilu se musí vypouštění vzduchu přerušit do cca 5 s. Pak se páka přestaví do polohy pro ruční ovládání - vzduch musí vypouštěcím otvorem proudit do ovzduší. Při přestavení páky do závěru musí být vypouštěcí otvor uzavřen. Účinkuje-li správně, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději po 12 letech provozu se kohouty demontují a odešlou k opravě výrobci nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Přepouštěč, č.v. 90125-102

Přepouštěč je přístroj používaný v soustavě vzduchové brzdy motorových vozů a motorových lokomotiv. Přepouštěč zabraňuje předčasnému plnění přístrojového vzduchojemu pro urychlení odjezdu vozu.

Funkce

Přepouštěč se montuje na brzdové potrubí mezi hlavní a přístrojový vzduchojem. Je seřízen tak, že dovolí plnění přístrojového vzduchojemu teprve tehdy, až je v hlavních vzduchojemech tlak 4,3 bar (430 kPa). Tím je umožněno zkrátit dobu, potřebnou pro dosažení minimálního tlaku vzduchu v hlavním vzduchojemu, který je zapotřebí k odjezdu vozu. Během jízdy se doplní vzduchojemy na nejvyšší tlak 7 bar (700 kPa). Po ukončení jízdy a vypuštění vzduchu z hlavních vzduchojemů se otevře zpětná záklopka a odvětrá přístrojový vzduchojem.

Provozní obsluha a údržba

Přepouštěč nevyžaduje v provozu žádnou údržbu nebo obsluhu.

Přezkoušení zpětného ventilu na vozidle

Při každé periodické opravě železničního kolejového vozidla se přezkouší účinkování přepouštěče tak, že se zvyšuje tlak v hlavním vzduchojemu a při dosažení tlaku 4,3 bar (430 kPa) se musí začít plnit přístrojový vzduchojem. Potom se hlavní vzduchojem odvětrá a zároveň se musí vyprázdnit i přístrojový vzduchojem. Účinkuje-li správně, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději po 12 letech provozu se přepouštěč demontuje a odešle k opravě výrobci nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Ventil pro úpravu tlaku, č.v. 90050-122

Ventil pro úpravu tlaku s tlumením (dále jen ventil) je přístroj používaný ke snížení tlaku vzduchu (vstupní tlak) na tlak používaný (výstupní tlak). Ventil je konstruován tak, aby ani při maximálním odběru vzduchu nedocházelo k vibracím jeho rozvodového ústrojí.

Funkce

Na bránici působí síla daná rozdílem výstupního tlaku vzduchu a tlakem regulační pružiny. Při vzniklém rozdílu sil je záklopka nadzvednuta a nastává přepouštění vzduchu ze vstupního do výstupního hrdla. Po dosažení rovnováhy sil na bránici se záklopka uzavře.

Provozní obsluha a údržba

Ventil v provozu nevyžaduje žádnou obsluhu ani údržbu. Během provozu lze provést případnou změnu hodnoty výstupního tlaku regulačním šroubem na spodku ventilu.

Přezkoušení přípojek na vozidle

Při každé periodické opravě kolejového vozidla se přezkouší těsnost a správnost nastavení výstupního tlaku ventilu bez jeho demontáže z vozu. Nesmí se projevit žádná netěsnost, nastavený výstupní tlak musí být v toleranci +0,1 -0,2 bar.

Pokud ventil vyhoví zkoušce, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději po 12 letech provozu (doba životnosti pryžových dílů) se ventil demontuje a odešle k opravě výrobci nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Záklopka záchranné brzdy, č.v. 96430-036

Záklopka záchranné brzdy (dále jen záklopka) je přístroj používaný k vypuštění stlačeného vzduchu z hlavního potrubí železničních kolejových vozidel při záchranném brzdění.

Funkce

Tahem vyvozeným na svorník v rukojeti otevírací páky se nadzvedne víčko a vzduch z hlavního potrubí se vypustí do ovzduší.

Provozní obsluha a údržba

Záklopka v provozu nevyžaduje žádnou obsluhu ani údržbu.

Přezkoušení záklopky na vozidle

Při každé periodické opravě kolejového vozidla se přezkouší správnost funkce záklopky bez její demontáže z vozu. Zkouška se provede zatažením za rukojeť.

Pokud záklopka vyhoví zkoušce, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději po 12 letech provozu (doba životnosti pryžových dílů) se záklopka demontuje a odešle k opravě výrobci nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Odkapnice, č.v. 90115-102

Odkapnice je přístroj, používaný v soustavě vzduchové brzdy trakčních vozidel k zadržení sražené vody v potrubí.

Funkce

Odkapnice je opatřena dvěma závitovými vodorovnými hrdly k připojení potrubí. Sražená voda z potrubí přitéká do odkapnice a shromažďuje se v jímači. Odloučení kondenzátu ze

vzduchu též napomáhá změna průřezu v prostoru odkapnice. Některé provedení odkapnice má v horní části odbočku na připojení dalšího potrubí. Odkapnice s jedním hrdlem je ve skutečnosti jímačem vody, která do ní vtéká potrubím. Vyrábí se pouze jako náhradní díl. Všechny odkapnice jsou opatřeny v jímači výpustným kohoutkem k vypuštění kondenzátu. Vypouštění se děje přestavením páčky kohoutu do vodorovné polohy. Po odpuštění kondenzátu je třeba kohout zavřít.

Provozní obsluha a údržba

Odkapnice vyžaduje alespoň dvakrát za měsíc vypuštění kondenzátu. Jinak odkapnice v provozu nevyžaduje žádnou obsluhu ani údržbu.

Přezkoušení přípojek na vozidle

Při každé periodické opravě kolejového vozidla se přezkouší těsnost odkapnice bez demontáže z vozu. Nesmí se projevit žádná netěsnost.

Pokud odkapnice vyhoví zkoušce, ponechají se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději po 12 letech provozu (doba životnosti pryžových dílů) se přípojky demontují a odešlou k opravě výrobci nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Dvojitý zpětný ventil DAKO DZV, č.v. 96433-109

Dvojitý zpětný ventil DAKO-DZV je komponent pneumatické části brzdy železničního kolejového vozidla, který odděluje potrubí v řídicím okruhu od výkonového členu a vylučuje při použití jednoho řídicího členu ovlivnění výkonového členu druhým řídicím členem.

Funkce

Dvojitý zpětný ventil se montuje do řídicích okruhů lokomotiv a motorových vozů před výkonový člen. Ústí do něho dvě potrubí řídicích členů. Ventil umožňuje vstup tlakového vzduchu z jednoho řídicího členu do výkonového členu, ale zamezí, aby se tento tlakový vzduch dostal i do druhého řídicího členu.

Tlak vzduchu od řídicího členu přicházející pod pneumatický píst na něj působí silou úměrnou jeho velikosti. Po překonání odporu pružiny přepouštěcího pístu a pasivních odporů se pneumatický píst společně s přepouštěcím pístem přesune nahoru. Tlakový vzduch proudí dutým přepouštěcím pístem a otevřeným ventilem k výkonovému členu. Zároveň se uzavře ventil v horním víku a zamezí průběhu vzduchu z výstupu k druhému řídicímu členu. Působí-li současně oba řídicí signály, je pneumatický píst stlačen dolů pružinou, takže je vždy zaručen plný průchod jednoho signálu.

Provozní obsluha a údržba

V provozu nevyžaduje ventil žádnou obsluhu ani údržbu.

Přezkoušení ventilu na vozidle

Při každé periodické opravě železničního kolejového vozidla se přezkouší funkce ventilu bez jeho demontáže z vozidla. Účinkuje-li správně, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději po 12 letech provozu (doba životnosti pryžových dílů) se ventil demontuje a odešle k opravě výrobcí nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Dvojitá zpětná záklopka, č.v. 96433-035

Dvojitá zpětná záklopka je přístroj oddělující potrubí samočinné a přímočinné brzdy od brzdového válce a vylučuje při použití přímočinné brzdy jednoho stanoviště ovlivnění brzdícího účinku přímočinnou brzdou stanoviště druhého.

Funkce

Dvojitá zpětná záklopka se montuje před brzdový válec tlakové brzdy lokomotiv a motorových vozů a ústí do ní oboje tlakové potrubí přímočinné i samočinné brzdy, nebo potrubí od obou brzdících kohoutů přímočinné brzdy. Záklopka dovolí vniknout vzduchu z jednoho z brzdových potrubí do brzdového válce, ale zamezí, aby se tímto vzduchem naplnilo i potrubí druhé.

Vzduch přiváděný na jednu nebo druhou stranu tělesa záklopky posune píst na stranu opačnou a těsnění uzavře přístup do druhého hrdla. Otvory v pístovém pouzdru potom proudí vzduch do hrdla k brzdovému válci.

Provozní obsluha a údržba

V provozu nevyžaduje záklopka žádnou obsluhu ani údržbu.

Přezkoušení přípojek na vozidle

Při každé periodické opravě železničního kolejového vozidla se přezkouší funkce záklopky bez její demontáže z vozidla. Kontroluje se bezpečný průchod vzduchu do brzdového válce. Potom se přívod vzduchu přepojí na protější hrdlo a zkouška se opakuje. Účinkuje-li záklopka správně, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději po 12 letech provozu (doba životnosti pryžových dílů) se záklopka demontuje a odešle k opravě výrobcí nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Jednosměrný ventil DAKO JVP8, č.v. 96430-144

Jednosměrný ventil DAKO-JVP8 je činný přístroj brzdových a ostatních pneumatických obvodů převážně železničních vozidel, umožňující proudění stlačeného vzduchu jedním směrem.

Funkce

Ventil se používá v brzdových a pneumatických obvodech kolejových železničních vozidel tam, kde je nutno dosáhnout proudění stlačeného vzduchu definovaným směrem. Při proudění vzduchu opačným směrem se ventil automaticky uzavře.

a) Stlačený vzduch přivedený na vstup ventilu působí na kuželovou záklopku, která se

otevře a tím umožní proudění vzduchu ventilem.

b) Pokud stlačený vzduch působí opačným směrem než v bodě a), je záklopka dotlačována pružinou a tlakem vzduchu do sedla v tělese ventilu. Tím je ventil uzavřen a proudění vzduchu tímto směrem je blokováno.

Provozní obsluha a údržba

V provozu nevyžaduje ventil žádnou obsluhu ani údržbu.

Přezkoušení ventilu na vozidle

Při každé periodické opravě železničního kolejového vozidla se přezkouší funkce ventilu bez jeho demontáže z vozidla. Účinkuje-li správně, ponechá se na vozidle.

Opravy

Při závadě nebo nejpozději po 12 letech provozu (doba životnosti pryžových dílů) se ventil demontuje a odešle k opravě výrobcí nebo opravci, který má pověření k provádění oprav.

Vypracoval: Ing. Libor Holeček



Napájecí napětí:

24, 48, 110V SS

Příkon:

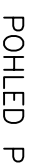
10 W

Provozní teplota:

-40 až +60°C

Hmotnost:

5.65 kg



24V ss **ČÍSLO VÝKRESU:** 90035-161

48V ss ČÍSLO VÝKRESU: 90035-135

110V ss ČÍSLO VÝKRESU: 90035-136

NETOLEROVANÉ ROZMĚRY JSOU POUZE INFORMATIVNÍ!

Matřice		Promětlivost ISO 9001 Archiv
		Nel. roz. E
		Hmotnost E
		ISO
		Start vyřk.
		Název Typ

Ind. Poř.	Změna	Datum
Podpis		

Material	Podpis	
Polotovary		

LOKOMOTIVNÍ ODBĚRŽDŮVAČ DKO-012

Číslo výřezu

Vyř.
Proř.
Techn.

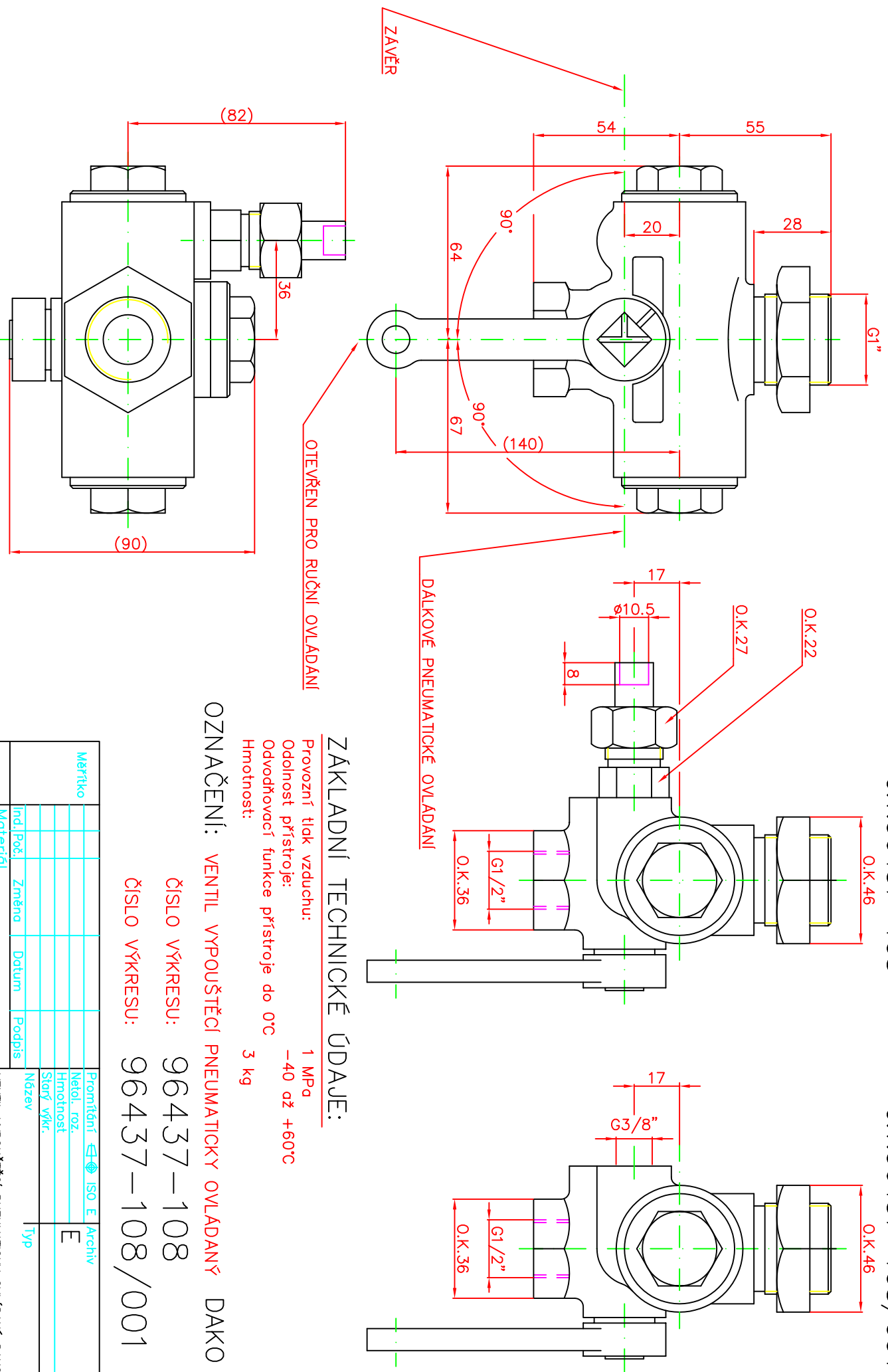
Norm.ř.
Schvál.
Den/rok

Ústředí
1 list z 1

NČZ 90035-1..

č.v.96437-108

č.v.96437-108/001



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

Provozní tlak vzduchu:

1 MPa

Odolnost přístroje:

-40 až +60°C

Odvodňovací funkce přístroje do 0°C

Hmtnost:

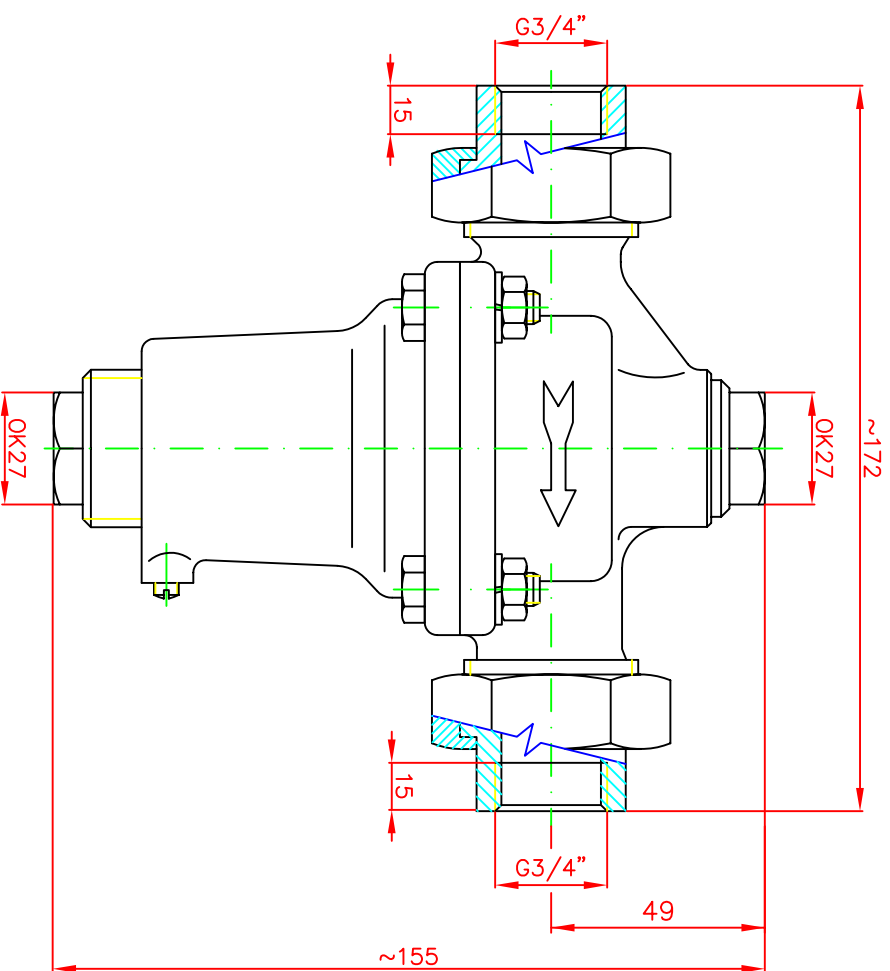
3 kg

OZNAČENÍ: VENTIL VYPOUŠTĚČÍ PNEUMATICKÝ OVLÁDANÝ DAKO

ČÍSLO VÝKRESU: 96437-108

ČÍSLO VÝKRESU: 96437-108/001

Měřítka					Pro měření  ISO E	Archiv
					Netol. roz.	E
					Hmotnost	
					Starý výkr.	
	Ind. Poč.	Změna	Datum	Podpis	Název	Typ
	Materiál				VENTIL VYPLOUŠŤEČI PNEUMATICKÝ OVLÁDANÝ DAKO	
	Polotovar					
	R. norma					
	Vypr.		Norm.		Číslo výkresu	
DAKO-ČZ, a.s.	Přezk.		Schválil		listů 1 list 1	
TECHNOSNÍŽKE	Techn.		Datum	10.11.2004	NCZ 96437-108	



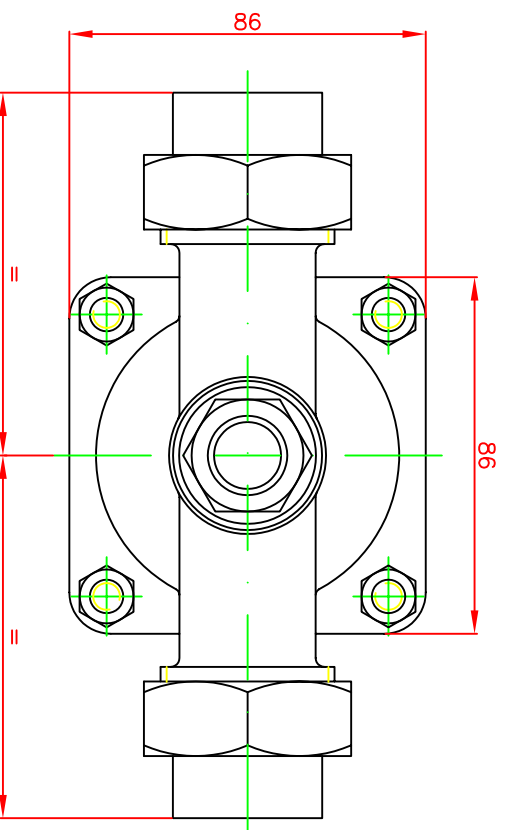
ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

Maximální vstupní tlak:	10 bar
Výstupní tlak:	90050-121: 0.5 ÷ 4 bar 90050-122: 4 ÷ 8 bar
Tolerance nastavení výst. tlaku:	max. ± 0.1 bar
Provozní teplota:	-40 až +60°C
Hmotnost:	3.4 kg

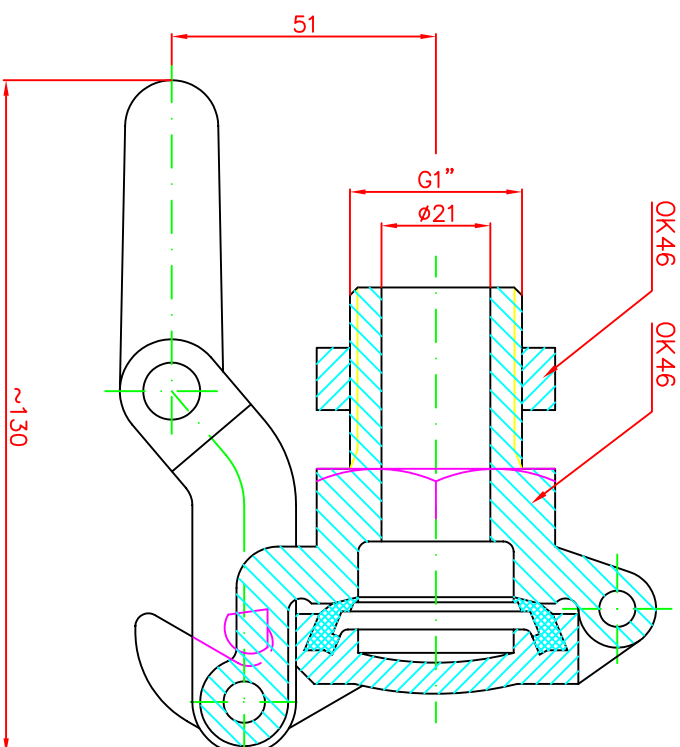
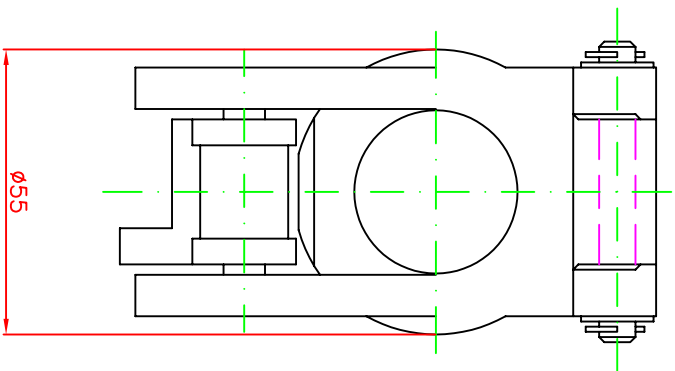
OZNAČENÍ: VENTIL PRO ÚPRAVU TLAKU DAKO

ČÍSLO VÝKRESU:	90050-121	0.5 ÷ 4 bar
ČÍSLO VÝKRESU:	90050-122	4 ÷ 8 bar

NETOLEROVANÉ ROZMĚRY JSOU POUZE INFORMATIVNÍ!



Měřtko		Promítání	ISO E	Archiv
		Netol. roz.		E
		Hmotnost		
		Starý výkr.		
		Název		Typ
		Ind. Poč.	Změna	Datum
		Podpis		
		Materiál		
		Položkovar		
		R. norma		
		Vypr.		
		Přezk.		
		Techn.		
		Norm. r.		
		Schválil		
		Datum		
		19.7.2006		
		Číslo výkresu		
		listů 1 list 1		
		NCZ 90050-12.		



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

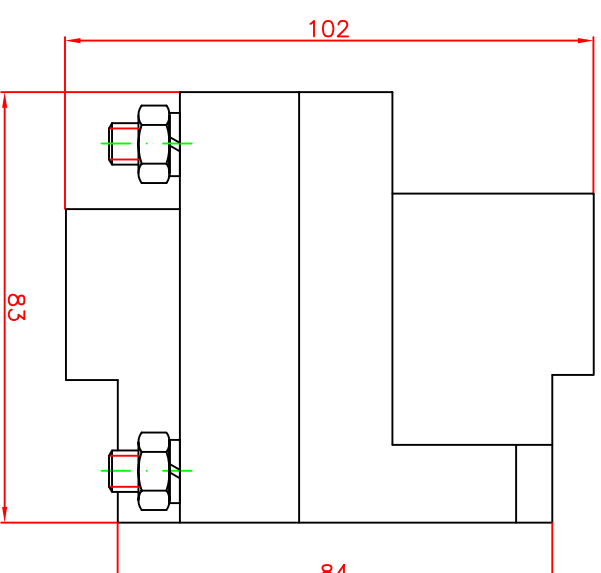
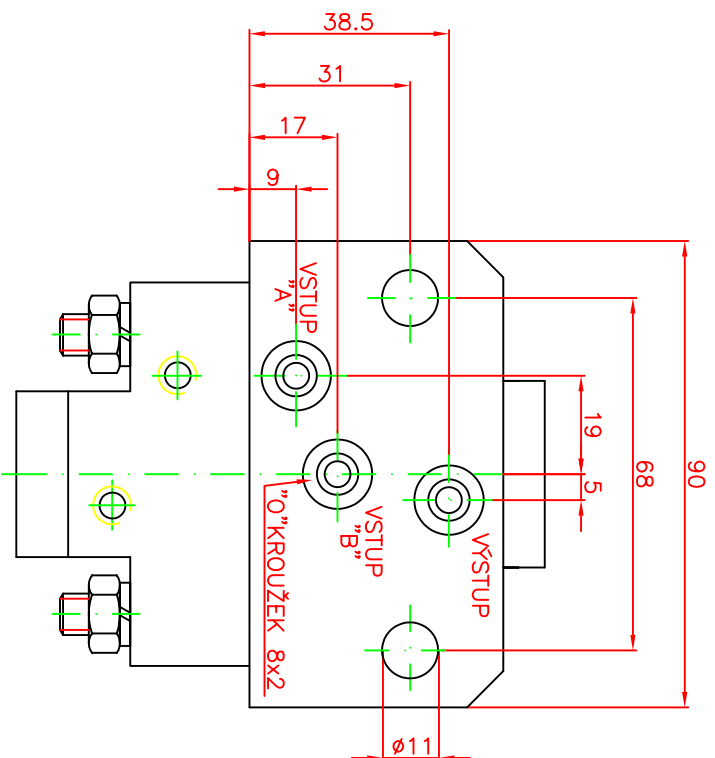
Maximální provozní tlak: 1,1 MPa
 Provozní teplota: -40 až +70°C
 Hmotnost: 3,2 kg

OZNAČENÍ: ZÁKLOPKA ZÁCHRANNA DAKO AK6

ČÍSLO VÝKRESU: 96430-036

NETOLEROVANÉ ROZMĚRY JSOU POUZE INFORMATIVNÍ

Měřtko					Promítání	ISO E	Archiv
					Netol. roz.		E
					Hmotnost		
					Stav výkr.		
					Název		Typ
	Ind. Poč.	Změna	Datum	Podpis			
	Materiál						
	Položka						
	R. norma						
	Vypr.		Norm. r.				
	DMO-CZ, a.s.	Přezk.	Schválil				
	Techn.	Datum	19.1.2005				
	Číslo výkresu						
	ZÁKLOPKA ZÁCHRANNA DAKO AK6						
	NCZ 96430-036						
	Listů 1 list 1						



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

Maximální pracovní tlak:	1,0 MPa
Rozsah pracovních teplot:	-40° až +60°C
Hmotnost:	2 kg

OZNAČENÍ: VENTIL DVOUJITÝ ZPĚTNÝ DAKO DZV

ČÍSLO VÝKRESU: 96433-109

NETOLEROVANÉ ROZMĚRY JSOU POUZE INFORMATIVNÍ

Merkto			Promítání ISO E Archiv
			Nel. roz.
			Hmotnost
			Starý výkr.
			Název Typ
Indl. Poč.	Změna	Datum	Podpis
Materiál			
Položovar			
R. norma			
Vypr.		Norm.	
Přezk.		Schwäbil	
TECHNOSVICE	Tech.	Datum 10.11.2004	
Číslo výkresu [listu 1] list 1			
VENTIL DVOUJITÝ ZPĚTNÝ DAKO DZV			
NCZ 96433-109			

Potrubí přímočinné brzdy – G 3/4"



max. 0,8 MPa

$-40^{\circ}\text{ a } +60^{\circ}\text{C}$

3,8 kg

		Proměřování	ISO E	Archiv
Měřítko		Náplň		

	Měřítka					Proměnitel  ISO E	Archiv	
						Netol. roz.	E	
						Hmotnost		
						Starý výkř.		
		Ind. Poč.	Změna	Datum	Podpis	Název	Typ	
	Materiál						ZÁKLOPKA DVOJITÁ ZPĚTNÁ	
	Potovar							
	R. norma							
	Vypr.			Norm. r.				
	Přezk.			Schválil				
DOKO - CZ, a.s. ŘEŠEOŠNICE techn.	Datum	12.9.2005						
NCZ 96433-035								