

4. Начин финансирања
- буџет општине – града
 - донација / спонзорство
 - буџет Републике Српске
 - остали приходи

5. Ефекти организације манифестације или турнира

6. Број жиро рачуна и ЈИБ носиоца организације манифестације: _____

Прилог:

1. захтјев за финансирање,
2. програм манифестација или такмичења са садржајем, трошковима, временом одржавања, циљем и учесницима.

Образац број 8. - Захтјев за суфинансирање спортско-рекреативних манифестација од републичког значаја

326

На основу члана 5. став 1. Закона о жељезницама Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 58/01, 110/03 и 59/08) и члана 82. став 2. Закона о републичкој управи ("Службени гласник Републике Српске" бр. 118/08 и 11/09), министар саобраћаја и веза доноси

УПУТСТВО 230

О РУКОВАЊУ БРЗИНОМЈЕРНИМ УРЕЂАЈИМА НА ВУЧНИМ И ДРУГИМ ВОЗИЛИМА И ОБРАДИ ТРАКЕ ЗА РЕГИСТРОВАЊЕ

1. Ово упутство прописује поступак руковања брзиномјерним уређајима на жељезничким возилима која су регистрована у Републици Српској, у циљу контроле правилности вожње возова.

2. Брзиномјерни уређаји су показивачи брзина (брзиномјери) и апарати за регистровање (регистратори).

3. Свако вучно возило које служи за превлачење возова или маневарски рад, у складу са Правилником 241. члан 2. мора бити снабђено брзиномјерним уређајем који региструје одређене податке о вожњи, а чији је тип верификован у Републици Српској.

4. Брзиномјерни уређаји се постављају и на возилима за рад на контактної мрежи и тешким моторним дрезинама. На другим жељезничким возилима се могу поставити показивачи брзине или апарати за регистровање брзине, о чему одлучује жељезничко предузеће.

5. Брзиномјерни уређаји на возилима служе да машиновође и друга овлашћена лица у сваком тренутку могу провјерити брзину кретања воза, као и да по завршеној вожњи надлежни органи могу утврдити како се воз кретао у погледу остварених брзина, покретања и заустављања воза.

6. Машиновође и друга овлашћена лица на возилу брзину вожње читавају непосредно на бројчанику показивача брзине, док надлежни органи утврђују потребне податке о вожњи воза из региструјуће траке.

7. Показивач брзине треба поставити на начин који ће омогућити несметано читавање података на бројчанику у једноставно опслуживање.

8. На возилима која саобраћају на пругама Републике Српске у употреби је више типова брзиномјерних уређаја разне фабричке израде, на којима су заступљена два система брзиномјерних уређаја:

- а) систем са два погонска механизма и
- б) систем са једним погонским механизмом.

9. Сваки систем брзиномјерних уређаја има основни погон од точка осовинског склопа возила, а систем брзиномјерних уређаја са два погона још и погон посебног сатног механизма.

10. Брзиномјерни уређај који добија погон од точка возила на показивачу даје брзину вожње, а на региструјућој траци брзину и пређени пут (километражу). Брзиномјерни уређај који добија погон од сата региструје на региструјућој траци и вријеме.

11. Код брзиномјерних уређаја са два посебна погона, региструјућу траку за вријеме вожње покреће механизам који добија погон од точка осовинског склопа, те је брзина помицања траке сразмјерна брзини кретања возила, односно дужина помјерања траке сразмјерна је пређеном путу.

12. У случајевима када возило стоји, помицање региструјуће траке преузима сатни механизам, који на траци региструје вријеме стајања.

13. Код региструјућих уређаја старије конструкције са два посебна погона помицање траке врши сатни механизам, како за вријеме кретања тако и за вријеме стајања возила. Код ових система брзиномјерних уређаја трака се помиче једнолико и дужина помјерања траке сразмјерно одговара времену путовања (вожње и бављења) возила.

14. С обзиром на различите типове и системе погона различито је и регистровање података код сваког типа брзиномјерних уређаја.

15. Код неких типова брзиномјерних уређаја подаци се региструју на тракама на којима се налазе линеатуре брзина, тј. подужне линије на једнаким одстојањима које означавају величине брзина. Линије линеатуре брзине означене су бројкама, које представљају величине брзина у km/h од доње - нулте линије до горње - максималне брзине за односни тип брзиномјерног уређаја. На тој траци региструје се брзина којом се возило креће кривом линијом - линијом брзине која између два стајања почиње и завршава на нултој линији.

16. Код типова брзиномјерних уређаја чије линеатуре брзине нису мјеродавне за тачно читавање брзине, или их нема, читавање се врши посебним шаблоном. Умјесто нулте линије користи се спојна линија између двије нулте тачке задњих заустављања воза.

17. На региструјућој траци уписују се дјеловања ауто-стоп-уређаја (у даљем тексту: АС-уређај) на возилима гдје је ауто-стоп уграђен или додатне регистрације по избору.

18. Поједине врсте брзиномјерних уређаја и начин на који региструју податке дати су у прилозима овог упутства, који чине његов саставни дио.

19. Анализом података са региструјуће траке које даје АС-уређај добијају се информације пренијете са пруге на

вучна возила и поступци машиновође у вези с њима. Ови подаци су обрађени за сваки тип брзиномјерних и АС-уређаја и дати су у Прилогу 1, који чини саставни дио овог упутства.

20. На региструјућим тракама брзиномјерних уређаја региструје се брзина којом се возило креће у km/h, а на региструјућим тракама брзиномјерних уређаја са два погона региструје се и вријеме вожње и стајање возила у минутама. На неким типовима брзиномјерних уређаја региструју се још и:

- а) дјеловање АС-уређаја или
- б) додатне регистрације по избору.

21. Анализом података са региструјуће траке може се утврдити сљедеће:

- а) да ли је машиновођа прекорачио највећу дозвољену брзину прописану редом вожње,
- б) којом брзином се воз кретао на цијелој дужини пруге, односно гдје је смањивао брзину,
- в) гдје је воз стајао на отвореној прузи и у којој станици и
- г) пређени пут.

На тракама брзиномјерних уређаја са два погона може се утврдити и:

- а) да ли је машиновођа одржао прописано возно вријеме по реду вожње,
- б) колико времена је воз стајао на отвореној прузи, а колико у станицама и
- в) колико времена је машиновођа маневрисао.

22. Ако се на региструјућој траци уписују дјеловања АС-уређаја, анализом се утврђују поступци машиновође приликом руковања овим уређајима.

23. Код брзиномјерних уређаја са додатним регистрацијама могу се утврдити регистрацијама и за:

- а) смјер вожње,
- б) притисак у главном воду приликом кочења,
- в) давања звучних и свјетлосних сигнала,
- г) укључивање будника и
- д) електрично кочење и друго.

24. Опслуживање брзиномјерних уређаја спада у дужност машиновође. Машиновођи није дозвољено да сам отвара брзиномјер (скида пломбу или откључава) и да на њему врши дотјеривање или оправке било које врсте.

25. Задаци машиновође у погледу опслуживања су сљедећи:

а) прије поласка на пут машиновођа је дужан да по пријему вучног возила поступа на сљедећи начин:

1) провјерава исправност средстава која служе за обезбјеђење брзиномјерног уређаја од дјеловања неовлашћених лица (пломба, брава, катанац),

2) визуелно провјера исправност везе погонског уређаја брзиномјера са тачком осовинског склопа,

3) навија сатни механизам брзиномјерног уређаја, уколико постоји, и провјерава његов рад према откуцајима,

4) контролише да ли је залиха региструјуће траке довољна за намјерану вожњу,

5) код брзиномјерних уређаја DEUTA ER 4/7 провјерава исправност притиском на тастер за брзо покретање траке. Исправност уређаја потврђује звук рада релеја док је тастер притиснут,

б) прије поласка воза машиновођа срањава часовник на брзиномјеру (уколико постоји) са својим часовником;

б) за вријеме путовања задаци машиновође су сљедећи:

1) машиновођа је дужан да посматра рад брзиномјера; ако запази неку неправилност, дужан је да поступи по инструкцијама датим у т. 27, 28, 29 и 30. овог упутства,

2) код брзиномјерних уређаја који имају сатни механизам, машиновођа га мора ручно повремено навијати за

вријеме вожње, када се воз креће брзином мањом од 1/4 максималне брзине за коју је брзиномјерни уређај конструисан; при већој брзини од ове сатни механизам се навија аутоматски. Сатни механизам се мора ручно навијати и када воз стоји дуже од 20 минута;

в) по повратку с пута, региструјућу траку смије извадити само овлашћено лице у јединици вуче, и то у присуству машиновође или сам машиновођа ако је он овлашћено лице према упутству жељезничког предузећа и то на сљедећи начин:

1) прије отварања брзиномјерних уређаја овлашћено лице утврђује исправност средстава за њихово обезбјеђење (пломба, браве),

2) дио употријебљене траке треба откинути на начин да се сви регистровани подаци на траци могу прочитати; празан крај траке који остаје у регистратору, а навија се на ваљак (калем), треба да има дужину око 15 cm, последице које почиње регистровање нових података на траци; ова празна дужина траке предвиђена је за одређени жиг; овлашћено лице својим потписом, датумом, мјестом и бројем возила потврђује почетак траке,

3) при намотавању преосталог дијела траке утврђује се да ли је довољне дужине да се може употријебити за предстојећу вожњу,

4) пошто се дио траке извади, поклопац регистратора се затвори и овлашћено лице јединице вуче ставља пломбу или закључава региструјући уређај, чиме се он заштићује од неовлашћених лица,

5) извађени дио траке овлашћено лице потписује заједно са извјештајима машиновође за брзиномјерне траке и предаје контролору траке. Контролор траке савија траку на дужини од 21 cm тако да савијање почиње од краја траке гдје је вожња завршена, при чему стране траке са линијама и регистрованим подацима треба да буде унутра. На празном крају траке (од 15 cm) утискује гумени жиг и уписује одговарајуће податке,

б) жиг треба да има рубрике за датум вожње, серију и број возила са којег је трака скинута, број воза и име и презиме машиновође.

26. Код возила са непрекидним посједом и вучом преко више вучних сектора без промјене вучног возила, кружних, локалних возова и друго, трака се неће вадити последице сваког превученог воза, већ по повратку у домицилни депо, при чему се уписују сви возови регистровани на том дијелу траке, а подаци о томе узимају се из "Извјештаја машиновође за брзиномјерне траке".

27. Ако се прије поласка на пут утврди да је брзиномјерни уређај неисправан, возило није способно за самостални саобраћај и вучу воза, али може саобраћати у саставу воза као вучено возило.

28. Ако се брзиномјерни уређај онеспособи за вријеме вожње или маневарског рада у станици, машиновођа је дужан да у првој наредној станици или станици гдје врши маневарски рад стане и огласи вучно возило неспособним за рад (дефектним).

29. Брзиномјерни уређај се сматра онеспособљеним (дефектним) и ако је за вријеме вожње трака истекла. Одговорност у овом случају носе машиновођа и овлашћено лице јединице вуче које траку мијења.

30. Ако лице овлашћено за скидање и постављање трака или контролор брзиномјерне траке примијете неисправности на брзиномјерном уређају, дужни су да писаним захтјевом затраже оправку назначивши врсту неисправности.

31. У обраду траке спада:

- а) евидентирање траке и података о њој,
- б) преглед регистрованих података на траци и
- в) чување региструјућих трака.

32. Обраду региструјућих трака врше јединице вуче за сопствена вучна возила и за возила додијељена њиховим испоставама. Мјесто за обраду региструјућих трака и лица

која су овлашћена за обраду трака одређује жељезничко предузеће за своју територију.

33. Испостава вуче дужна је да сваког дана пошаље скинуте региструјуће траке својој јединици вуче са преписом података из колоне "Дневни распоред рада особља вуче, ЕВ-33" (у даљем тексту: образац ЕВ-33).

34. За евидентирање региструјућих трака и података обрађених у њима служи књига "Преглед брзиномјерних трака, ЕВ-85" (у даљем тексту: образац ЕВ-85). Овлашћено лице у образац ЕВ-85 уписује податке из колоне 2, 3, 7, 17, 18, 21, 22, 25, 32. и 33. и 35. из обрасца ЕВ-33 за протекли обрачунски дан, најприје за вучна возила, јединице вуче, а испод тога за испоставе вуче.

Уписани возови за сваки дан добијају свој редни број по редослиједу, почевши од броја 1.

35. Након тога се приступа прегледу траке, који се састоји у сљедећем:

а) редовно се из региструјуће траке утврђује да ли је машиновођа возио воз брже од максимално дозвољене брзине на одређеним дионицама пруге; ово важи како за редовне брзине тако и за брзине које су предвиђене на мјестима лагане вожње; у ту сврху контролор (обрађивач) траке мора имати списак свих мјеста на прузи гдје су уведене сталне или привремене лагане вожње и

б) редовно се са региструјуће траке читавају подаци које даје АС-уређај и контролише исправност рада машиновође.

36. У прецизнијем утврђивању осталих података са траке према указаној потреби (код испитивања незгода и друго) учествују и стручна лица која одреде жељезничко предузеће и органи управе надлежни за послове безбједности саобраћаја.

37. Налаз о прегледу траке уписује се у образац ЕВ-85, при чему се већ раније уписани подаци упоређују са подацима уписаним на жигу траке. Редни број из обрасца ЕВ-85 уписује се на траку поред жига уочљивом црвеном оловком.

Правилност вожње или евентуално прекорачење брзине уписује се у одређену колону, и то у првом случају: "вожња исправна", а у другом: "прекорачена брзина за . . . km/h, гдје . . . , као и исправност руковања АС-уређајем".

38. Неправилности утврђене из региструјуће траке испитују се по прописима о дисциплинској одговорности, што се такође мора евидентирати у образцу ЕВ-85.

39. Прегледане и евидентирани региструјуће траке, сређене, повезују се и остављају на одређено мјесто, гдје се чувају двије године. Брзиномјерне траке од локомотива које су учествовале у ванредном догађају, а које су за посљедицу имале смртни случај или већу материјалну штету, чувају се трајно у складу са Упутством 79.

40. Контролне прегледе брзиномјерних уређаја и њихове оправке врше организационе јединице које су овлашћене од стране жељезничког предузећа, а располажу одговарајућом стручном радном снагом и потребном опремом за ту врсту радова. Ова одржавања се обављају према посебним упутствима.

41. При контролним прегледима и редовним оправкама дијелова локомотиве врше се преглед и оправка и брзиномјерних уређаја према посебном упутству или упутству произвођача брзиномјерних уређаја.

42. При прању котла код парних локомотива, брзиномјерни уређај мора бити заштићен да у њега не доспије вода или пара.

43. Овлашћено стручно лице, односно група у јединици вуче возова којој је повјерен преглед брзиномјерних уређаја дужна је да се стара да возила буду снабђена исправним брзиномјерним уређајима. У том циљу води се евиденција путем ЕВ-образаца.

Начин вођења евиденције детаљније ће се регулисати актом који доноси жељезничко предузеће.

44. Провјеравање исправности рада брзиномјерних уређаја врше контролно-пријемни органи жељезничког

предузећа послјије редовне оправке возила, односно органи јединице вуче возова послјије ванредне поправке брзиномјерних уређаја, обраде бандажа или пријављене неисправности уређаја.

45. Провјеравање брзиномјерних уређаја може бити:

а) редовно провјеравање, које се врши при пријему возила са редовне оправке на основу података траке са пробне вожње и при контролном прегледу возила сваких шест мјесеци и

б) провјеравање по потреби, које се врши када машиновођа посумња у исправност рада брзиномјерних уређаја, послјије извршене оправке на брзиномјерном уређају и послјије обраде бандажа.

46. Провјеравање исправности рада брзиномјерних уређаја редовно се врши на пробници и састоји се у утврђивању правилности показивања и регистровања сљедећих података о:

а) пређеном путу,

б) времену вожње и стајању,

в) оствареној брзини и

г) дјеловању АС-уређаја.

При провјеравању брзине на пробници дозвољава се толеранција од $\pm 2\%$.

47. Подаци о пређеном путу могу се провјерити и на сљедећи начин:

а) на траци се одабере једно одстојање средње дужине пређеног пута између два бављења воза у станицама и утврде регистровани подаци и

б) податак добијен на тај начин упоређује се са податком (дужином у km) добијеним из реда вожње за тај дио пруге.

48. Вријеме се провјерава на сљедећи начин:

а) из колона 8. и 7. одјељка VI "Листа вучног возила и особља вуче ЕВ-1" (у даљем тексту: образац ЕВ-1) утврђује се вријеме путовања између двије станице и упоређује се са временом које је регистровано на траци и

б) остварене брзине вожње провјеравају се практично из линије брзине региструјуће траке на пробници. Толеранција између показивања и регистровања брзина може бити до ± 3 km/h.

49. Провјеравање остварене брзине вожње може се вршити на начин да се из траке одабере одстојање средње дужине између два бављења воза, па се за то одстојање пронађе средња брзина вожње којом би воз за исто вријеме прешао одређени пут. Ако је ово вријеме једнако са оствареним временом вожње између те двије станице, како је то на траци регистровано, онда брзиномјерни уређај правилно региструје брзине вожње.

50. Код региструјућих уређаја који региструју брзине у односу на пређени пут претходно треба овакав дијаграм брзина - пут претворити у дијаграм брзина - вријеме.

Претварање једног дијаграма у други врши се тако да се код региструјућих уређаја који региструју вријеме, за поједине временске интервале (1-2 минута) треба утврдити остварене брзине, па нацртати нови дијаграм, гдје ће се на апсцису нанијети усвојени временски интервал у једнаким размацама и за те интервале остварене брзине, чиме се добија нови дијаграм брзина - вријеме.

51. Код регистратора који биљеже само пређени пут, за поједине дужинске одсјеке s (до 2 km) из одговарајуће брзине v треба израчунати вријеме t као да је воз у том дужинском одсјеку путовао равномјерном брзином која одговара средњој брзини између почетка и краја дужинског одсјека.

Према томе, вријеме путовања за сваки одсјек израчунава се по обрасцу:

$$t = \frac{60s}{v} \quad (\text{min})$$

s (km) v (km/h)

Израчуната времена t наносе се у одговарајућој размјери на апсцису, а на ординату одговарајуће брзине v . На тај начин се добија нови дијаграм: брзина - вријеме.

52. Средња брзина вожње на одабраној дионици добија се на тај начин што се изнађе паралелограм чија је површина једнака површини коју ограничавају линије брзине и апсциса, при чему дужина паралелограма мора бити једнака дужини апсцисе између почетне и крајње тачке линије брзине. Висина тог паралелограма представља средњу брзину v_{sr} (km/h).

Из средње брзине v_{sr} добијене на описани начин и времена вожње t из дијаграма брзина - вријеме израчунава се средњи пут s по следећем обрасцу:

$$[s = t : v_{sr} \text{ (km)}]$$

Ако је s добијен на овакав начин једнак са путем регистрованим на траци, значи да регистратор правилно функционише.

53. Средња брзина v_{sr} вожње на одабраној дионици утврђује се на следећи начин: вријеме вожње t из дијаграма брзина - вријеме подијели се на n једнаких дијелова и добије се n трапеза, чија је једна страна на апсциси $T/n = a$, а средња линија тог трапеза d представља средњу брзину остварену у том дјелићу времена. Сума површина ових

трапеза $a \times d = P$ је површина коју ограничавају апсциса и линија брзине.

Ова површина треба да буде једнака површини паралелограма $t \times v_{sr}$.

Према томе, $t \times v_{sr} = a \times d = a (d_1 + d_2 + \dots + d_n)$ или

$$v_{sr} = \frac{a (d_1 + d_2 + \dots + d_n)}{t} \text{ km/h}$$

Да би се нашла средња брзина v_{sr} , потребно је утврдити суму површина свих малих трапеза и подијелити је дужином која одговара времену вожње t .

54. Начин скидања, прегледа и евиденције региструјућих трака детаљније ће се регулисати актом Жељезница Републике Српске.

55. Прилози 1. и 2. чине саставни дио овог правилника.

56. Ступањем на снагу овог упутства престаје да се примјењује Упутство о руковању брзиномјерима на Југословенским жељезницама број 230 из 1978. године.

57. Ово упутство ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику Републике Српске".

Број: 13.04/340-2695/09
10. новембра 2009. године
Бања Лука

Министар,
Недељко Чубриловић, с.р.

Прилог 1.

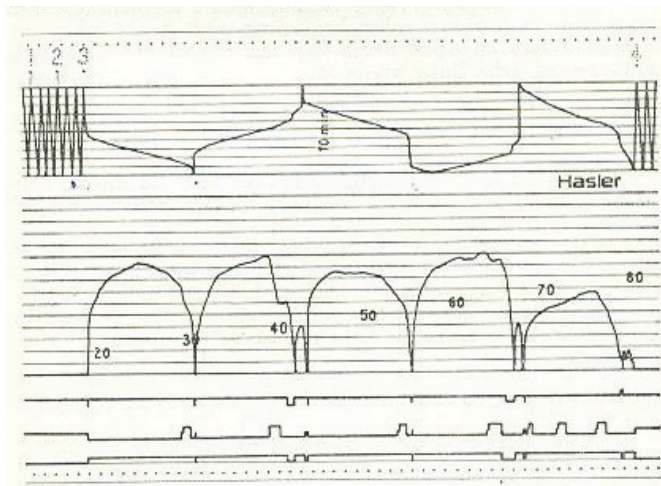
БРЗИНОМЈЕРНИ УРЕЂАЈИ „HASLER“ RT 9i, RT 12i, RT 13i И „DEUTA“ EP 4/7, КОЈИ СЕ КОРИСТЕ И ЗА УПИСИВАЊЕ ДЕЈСТВА АС-УРЕЂАЈА I 60 ПРОИЗВОДЊЕ „Ei-Siemens“ И „ISKRA-SEL“

1. Тип „Hasler“ RT 9i, RT 12i и RT 13i

Ови типови брзиномјерних уређаја имају два погона. Подаци на региструјућој траци уписују се и читавају слијева надесно.

Региструјућа трака широка је 102 mm, дуга 20 m, што одговара за уписивање вожње на пређеном путу од око 3.500 km. Задња 4 m траке обиљежена су са двије косе линије у доњем дијелу траке и означавају њен крај. Ова ознака се види на контролном отвору. Њен почетак у горњем дијелу отвора означава да је преостало још траке за око 800 km вожње, а њен положај у доњем дијелу отвора означава да траку треба замијенити. Трака је по висини подијељена на четири дијела, као на слици 1:

- дио за биљежење времена,
- дио за дијаграм брзина – пут,
- дио за регистровање дејства АС-уређаја,
- дио за регистровање пређеног пута.



Слика 1 – Региструјућа трака типа „Hasler“

Дио за биљежење времена

Дио за биљежење времена подијељен је на горњи сатни и доњи минутни дио. Вријеме у часовима се утискује, а вријеме у минутима се уписује временском линијом.

За лакше читавање времена у минутима овај дио траке подијељен је на 11 водоравних линија на растојању од 2 mm, тј. 10-минутних интервала. Линија времена се уцртава од најниже до највише линеатуре и обратно, а свака читава коса линија представља вријеме од 10 минута. При стајању воза покретање траке врши сатни механизам, гдје размак тачкица од 2,5 mm одговара бављењу у трајању од 30 минута.

У пољу између горњег реда тачкица и временске линије региструју се часови у цијелим бројевима од 1 до 24, уобидма бројки са тачком испод броја који лежи непосредно изнад одговарајућег врха линије времена.

Дио за дијаграм брзина – пут

Брзина на траци региструје се у зависности од дужине пређеног пута, гдје 0,5 cm на траци представља пређени пут од 1 km.

Брзина се региструје на средњем дијелу траке, који је широк 40 mm, у облику криве линије. Подјела овог дијела траке је линеарна и одговара подјели на скали показивача брзине. Брзина покретања траке одговара брзини кретања возила.

Кад возило стоји, покретање траке је спорије и износи 5 mm/h.

Дио за регистровање дејства АС-уређаја

Овај дио траке широк је 20 mm и на њему се помоћу три писача биљеже сљедећи подаци о дјеловању АС-уређаја:

- укључење и искључење АС-уређаја,
- изабран режим вожње,
- утицај пружне бализе од 1.000 Hz са употребом тастера „Будност“,
- утицај пружне бализе од 1.000 Hz без употребе тастера „Будност“,
- утицај активне пружне бализе од 500 Hz,
- утицај активне пружне бализе од 2.000 Hz,
- употреба тастера „Вожња по налогу“,
- принудно кочење.

Ова уписивања врше се линијама А, Б и Ц. Линије А и Б могу заузети три положаја, и то: горњи, нулти и доњи, а линија Ц само горњи и нулти. Објашњења регистрованих дјеловања АС-уређаја I 60 „EI-Siemens“ и I 60 „Iskra-SEL“ дата су у шематским цртежима на сликама 2. и 3. Аутостоп-уређај може да ради у једном од три режима вожње:

- „Режим вожње 1“ при брзини v_{max} већој од 100 km/h,
- „Режим вожње 2“ при брзини v_{max} између 80–100 km/h,
- „Режим вожње 3“ при брзини v_{max} мањој од 80 km/h.

Дио за регистрацију пређеног пута

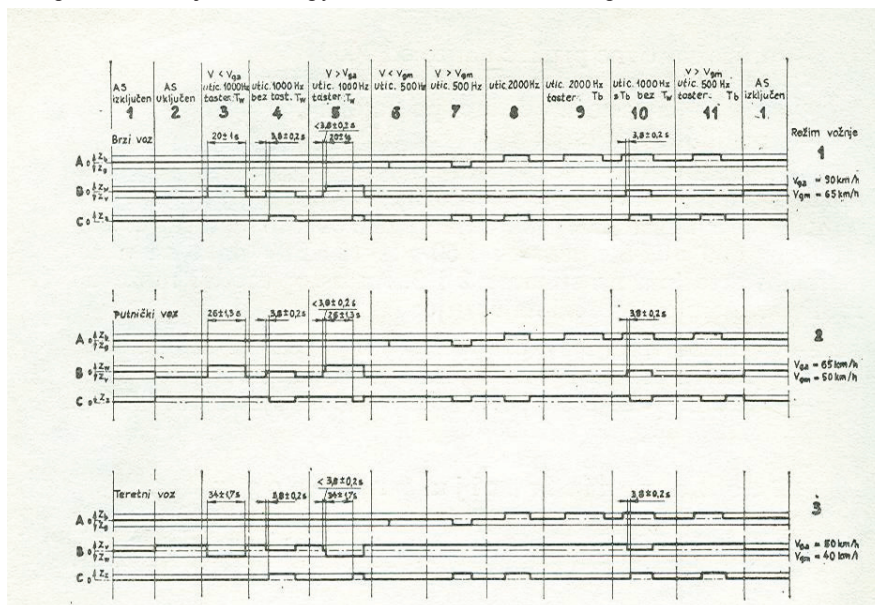
На горњем и доњем рубу траке механизам убада тачкице на размаку од 2,5 mm, који одговара пређеном путу од 0,5 km.

Режим вожње 1

Код овог режима вожње постоје двије граничне брзине:

v_{ga} – која се контролише 20 s послје дјеловања активне пружне бализе од 1.000 Hz и мора бити мања од 90 km/h,

v_{gm} – која се контролише код дјеловања пружне бализе од 500 Hz и мора бити мања од 65 km/h.



Слика 2 – Запис дјеловања АС-уређаја I 60 „EI Siemens“ на регистраторима RT 9i, RT 12i и RT 13i „Hasler“

1. АС-уређај искључен, линије А, Б и Ц у нултом положају.
2. АС-уређај укључен, линије А и Ц у нултом, а линија Б у доњем (Z_v) положају – основни положај „Режима вожње 1“.
3. Утицај активне пружне бализе од 1.000 Hz када је тастер „Будност“ притиснут. Послје временске контроле од 20 s брзина је мања од v_{ga} . Линија А и Ц остају у нултом положају, линија Б прелази у горњи положај (Z_w) у моменту надвожења, гдје остаје до момента контроле брзине по истеку 20 s, а затим се враћа у доњи положај.
4. Утицај активне пружне бализе од 1.000 Hz када тастер „Будност“ није притиснут. У моменту надвожења активне пружне бализе од 1.000 Hz, Б линија иде из основног у нулти положај.

Послије 4 s наступа принудно кочење. На почетку принудног кочења, Ц линија иде у горњи положај (Zz). По разрешењу АС-уређаја линије А, Б и Ц се враћају у основни положај.

5. Утицај активне пружне бализе од 1.000 Hz када је тастер „Будност“ притиснут у временском интервалу од 4 s. Брзина смањена испод граничне брзине (v_{ga}). Из основног положаја линија Б враћа се у нулти положај и ту остаје до момента притиска на тастер „Будност“, а затим прелази у горњи положај (Zw). Двадесет секунди послје утицаја активне пружне бализе од 1.000 Hz наступа принудно кочење. Линија Ц (Zz) прелази у горњи положај. По разрешењу АС-уређаја линије А, Б и Ц се враћају у основни положај.

6. Утицај активне пружне бализе од 500 Hz када је брзина v мања од v_{gm} . Из основног положаја у тренутку надвожења активне пружне бализе од 500 Hz само линија А тренутно пада у доњи положај (Zg) и одмах се враћа у основни положај.

7. Утицај активне пружне бализе од 500 Hz када је брзина v већа од v_{gm} . Из основног положаја у тренутку надвожења линија А пада у доњи положај (Zg) а линија Ц долази у горњи положај (Zz) када наступа принудно кочење. По разрешењу АС-уређаја линије А, Б и Ц се враћају у основни положај.

8. Утицај активне пружне бализе од 2.000 Hz. Из основног положаја, у тренутку утицаја 2.000 Hz, линија А иде у горњи положај (Zb), а такође и линија Ц (Zz) када наступа принудно кочење. По разрешењу АС-уређаја линије А, Б и Ц се враћају у основни положај.

9. Утицај активне пружне бализе од 2.000 Hz када је укључен тастер „Вожња по налогу“ (Тb). Из основног положаја, за све вријеме док је тастер „Вожња по налогу“ Тb укључен, линија А је у горњем положају (Zb). Принудног кочења нема. По искључењу тастера „Вожња по налогу“ (Тb), линије А, Б и Ц се враћају у основни положај. Овакво уписивање се врши и када је тастер Тb притиснут без утицаја пружне бализе од 2.000 Hz.

10. Утицај активне пружне бализе од 1.000 Hz када је укључен тастер „Вожња по налогу“, а није притиснут тастер „Будност“. Ово је неправилно руковање. Из основног положаја линија А прелази у горњи положај (Zb), гдје остаје све док је тастер „Вожња по налогу“ (Тb) укључен. Линија Б враћа се у нулти положај у моменту надвожења активне пружне бализе од 1.000 Hz када наступа принудно кочење, а линија Ц прелази у горњи положај (Zz). По разрешењу АС-уређаја линије А, Б и Ц се враћају у основни положај.

11. Утицај активне пружне бализе од 500 Hz када је укључен тастер „Вожња по налогу“ (Тb), а брзина v је већа од v_{gm} . Линија А прелази у горњи положај (Zb), линија Б остаје у доњем положају (Zv), а линија Ц прелази у горњи положај (Zz) у моменту надвожења активне пружне бализе од 500 Hz. У овом случају наступа принудно кочење. Ако је брзина v мања од v_{gm} , линија Ц остаје у нултом положају и нема принудног кочења.

Режим вожње 2

Код овог режима вожње граничне брзине су $v_{ga} = 65 \text{ km/h}$, а $v_{gm} = 50 \text{ km/h}$. v_{ga} се контролише након 26 s по надвожењу активне пружне бализе од 1.000 Hz, а v_{gm} код активне пружне бализе од 500 Hz.

1. АС-уређај искључен. Линије А, Б и Ц су у нултом положају.

2. АС-уређај укључен. Линија А у нултом положају, линија Б у доњем положају (Zv) а линија Ц у горњем положају (Zz). Ово је основни положај „Режима вожње 2“.

Сва остала уписивања на сликама 2. и 3. (случајеви 3, 6, 7, 8, 9, 11) у овом режиму остају као у „Режиму вожње 1“. Једина је разлика у уписивању линије Ц, која прелази из основног (горњег) у нулти положај код принудног кочења.

Режим вожње 3

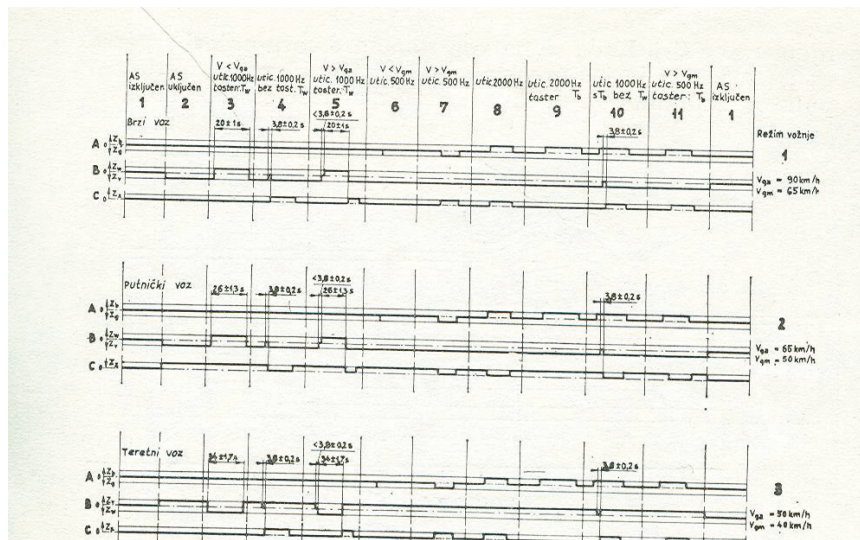
Код овог режима вожње граничне брзине су $v_{ga}=50 \text{ km/h}$, а $v_{gm}=40 \text{ km/h}$. v_{ga} се контролише након 34 s по надвожењу активне пружне бализе од 1.000 Hz, а v_{gm} код активне пружне бализе од 500 Hz.

1. АС-уређај искључен. Линије А, Б и Ц су у нултом положају.

2. АС-уређај укључен. Линија А у нултом положају, линија Б прелази у горњи положај, који је сада постао Zv, а линија Ц је у нултом положају. Ово је основни положај „Режима вожње 3“.

Сва остала уписивања на сликама 2. и 3. (т. 3, 6, 7, 8, 9 и 11) у овом режиму остају као у „Режиму вожње 1“. Једина је разлика у уписивању линије Б, која прелази из основног (горњег) положаја (Zv) у нулти положај при надвожењу активне пружне бализе од 1.000 Hz, односно у доњи положај (Zw) када се благовремено притисне тастер „Будност“.

Цртеж на слици 3. једнак је у свим тачкама са цртежом слике 2, а једина разлика постоји у т. 4, 5 и 10.



Слика 3. – Запис дјеловања АС-уређаја I 60 „Iskra – SEL“ на регистраторима RT 9i, RT 12i и RT 13i „Hasler“

4. Утицај активне пружне бализе од 1.000 Hz када тастер „Будност“ није притиснут. Послије 4 s наступа принудно кочење. У моменту надвожења активне пружне бализе од 1.000 Hz, Б линија иде из основног у нулти положај. На почетку принудног кочења истовремено се линија Б враћа у основни положај (Zv), а Ц линија иде у горњи положај (Zz). По разрјешењу АС-уређаја линије се враћају у основни положај.

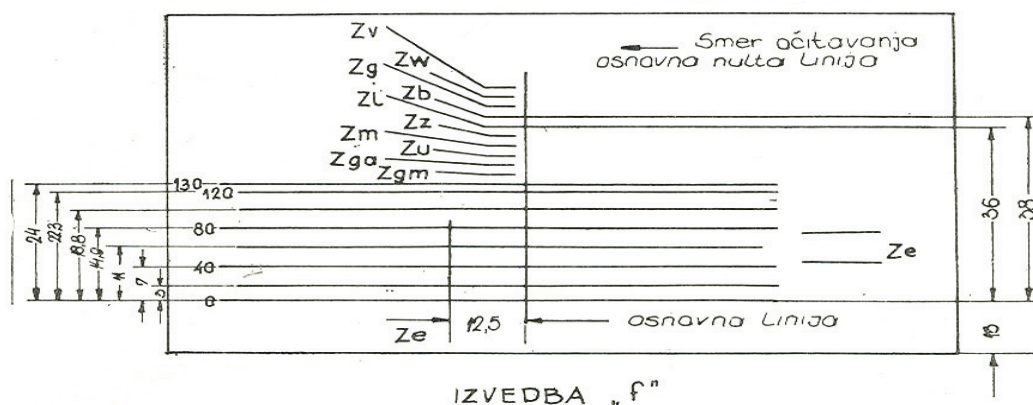
5. Утицај активне пружне бализе од 1.000 Hz када је тастер „Будност“ притиснут у временском интервалу од 4 s. Брзина није смањена испод граничне брзине v_{ga} у временској контроли брзине од 20 s.

Из основног положаја у моменту надвожења линија Б иде у нулти положај, гдје остаје до притиска на тастер „Будност“, када прелази у горњи положај (Zv) и ту остаје 20 s, након утицаја пружне бализе од 1.000 Hz. Када наступа принудно кочење, истовремено линија Ц иде у горњи положај (Zz), а линија Б враћа се у основни положај. По разрјешењу АС-уређаја линије А, Б и Ц се враћају у основни положај.

10. Утицај активне пружне бализе од 1.000 Hz када је укључен тастер „Вожња по налогу“ (Tb), а није притиснут тастер „Будност“. Ово је неправилно руковање.

2) Тип „Deuta“ ER 4/7

Овај тип брзиномјерног уређаја има један погон и нема сатни механизам. Подаци на региструјућој траци уписују се и читавају с десна на лијево. Региструјућа трака је широка 50 mm и дуга 36 m, што одговара за уписивање вожње на пређеном путу од сја 7.000 km. Код стављања нове траке, на контролном отвору види се оштри дио зеленог отиска, који се потрошњом траке шири. Када се на контролном отвору појави црвено поље, значи да је још преостало траке за уписивање вожње на путу од 860 km. Сва читавања на траци врше се шаблоном.



Слика 4 – Шаблон – плоча за читавање са регистарске траке

Трака је по висини подијељена на два дијела:

- дио за регистровање дејства АС-уређаја,
- дио за дијаграм брзина – пут.

На дијелу за регистровање дејства АС-уређаја уписује се 10 водоравних ознака.

Ово уписивање врши 10 електрода повезаних у један блок. Електрода Zl исписује и основну линију која служи за правилно постављање шаблона приликом читавања. Пет електрода су већег пречника (0,7 mm) и њихово регистровање је краткотрајно, а преосталих пет су мањег пречника (0,3 mm).

Постоји још један блок од двије електроде, које су у односу на претходне помјерене за 90° и региструју укључење АС-уређаја унутар дијела траке за регистровање дијаграма брзине (Zl).

На траци одозго на доље уписује се следеће:

Zl – Кратка црта. Дјеловање активне пружне бализе 1.000 Hz. Црта почиње код надвожења активне пружне бализе од 1.000 Hz, а завршава се након спроведене временске контроле брзине (20, 26, 34 s за режиме 1, 2 и 3).

Zw – Кратка линија. Означава руковање тастером „Будност“ унутар 4 s послје дјеловања активне пружне бализе од 1.000 Hz. Уписивање почиње притиском на тастер „Будност“, а завршава се послје извршене временске контроле брзине.

Zg – Тачкаста ознака. Дјеловање активне пружне бализе од 500 Hz.

Zb – Кратка линија. Означава руковање тастером „Вожња по налогу“.

Zl – Стална линија. Биљежи се све док је притисак ваздуха у главном воду нормалан (5 bara). Чим притисак падне испод 1,5 bara, линија се прекида.

Zz – Кратка линија. Биљежи се за вријеме принудног кочења.

Zm – Стална линија. Преклопник режима вожње у положају 2.

Zu – Стална линија. Преклопник режима вожње у положају 3.

Zo – Zm + Zu – двије сталне линије. Преклопник режима вожње у положају 1.

Zga – Стална линија. Биљежи се када је брзина воза већа од предвиђене испитне брзине код временске контроле, за укључени режим вожње:

- код режима 1 испитна брзина након 20 s је 90 km/h,
- код режима 2 испитна брзина након 26 s је 65 km/h,
- код режима 3 испитна брзина након 34 s је 50 km/h.

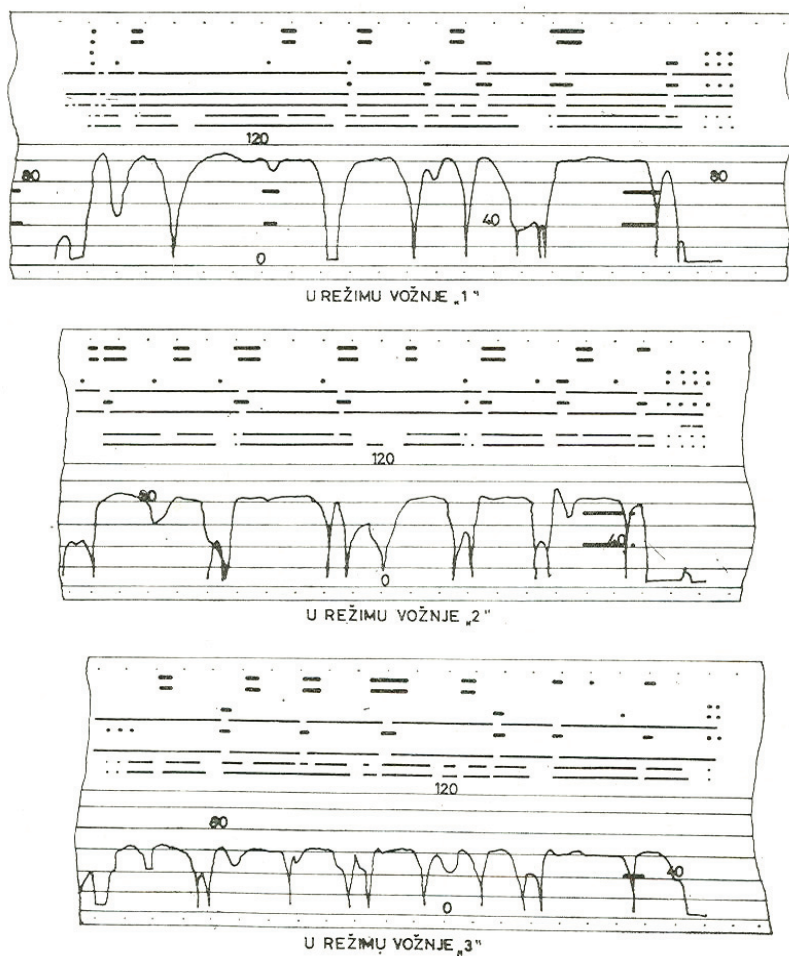
Zgm – Стална линија. Биљежи се када је брзина воза већа од предвиђене контролне брзине при дјеловању активне пружне балезе од 500 Hz, за укључени режим возње:

- код режима 1 контролна брзина је 65 km/h,
- код режима 2 контролна брзина је 50 km/h,
- код режима 3 контролна брзина је 40 km/h.

Ze – Двострука линија. Биљежи се код укључивања АС-уређаја.

Дио траке за регистровање дијаграма брзина – пут налази се на доњем дијелу траке. Овај дијаграм биљежи се тако што се брзина оцртава у директној зависности са пређеним путем. Када возило мирује, трака се не креће и нема никаквог биљежења. Брзина се очитава шаблоном на сљедећи начин:

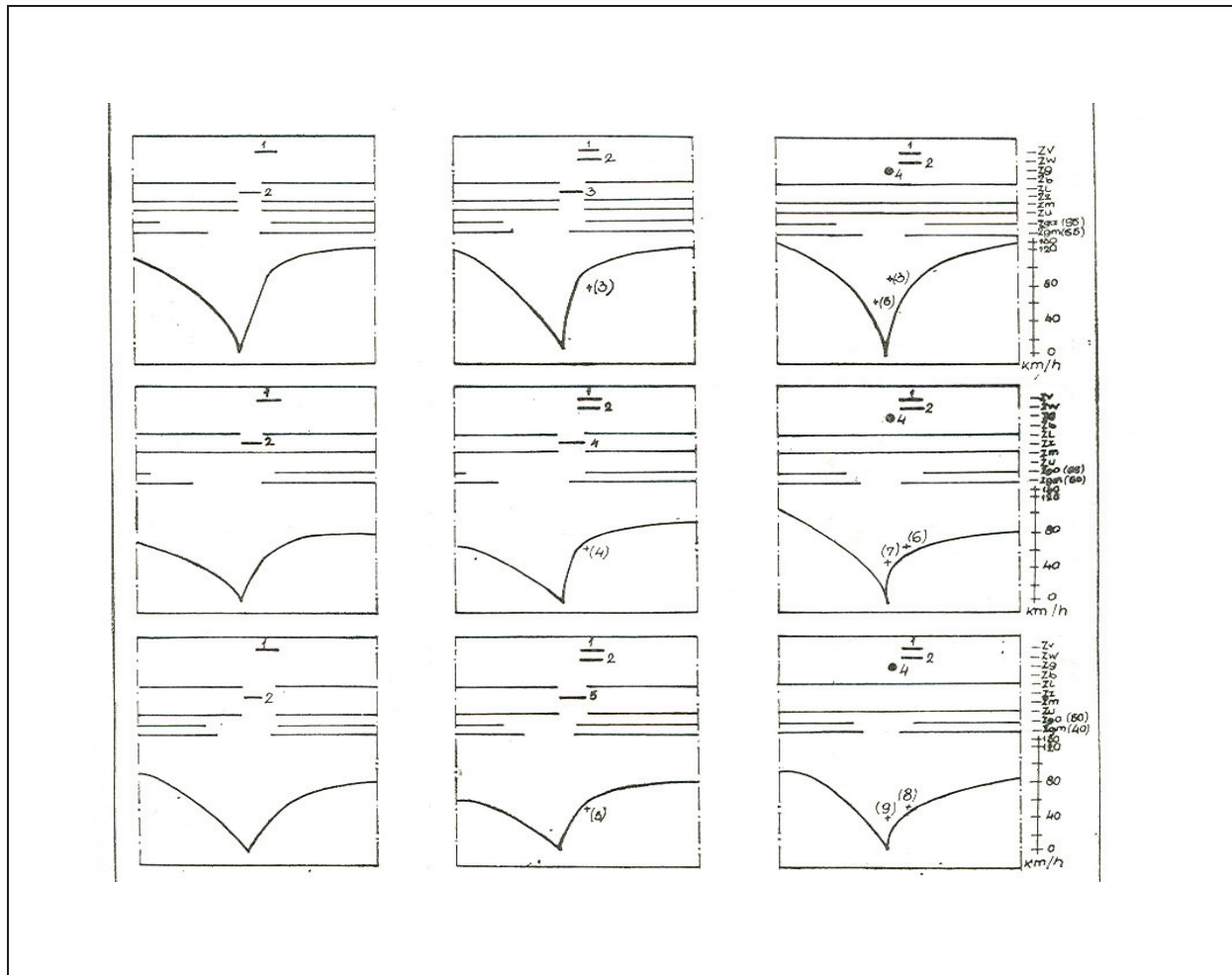
- Нулта линија на траци добија се спајањем двије нулте тачке брзине ($v = 0$) задњих заустављања воза. Нулта линија брзине на шаблону поклопи се са нултом линијом на траци и очитава се вриједност брзине са шаблона.



Слика 5 – Стварни изглед региструјуће траке са уписаним дјеловањем АС-уређаја

На слици 5. приказан је стварни изглед региструјуће траке са уписаним дјеловањем АС-уређаја и кривом брзине. На сликама од 6. до 16. дати су шематски прикази са објашњењима појединачних дјеловања АС-уређаја и њихових комбинација.

Подаци које даје АС-уређај на региструјућој траци /примјери за комбинацију SIEMENS-DEUTA/



Слика 6.

1. Утицај 1.000 Hz без послуживања тастера „Будност“: Zv
2. Принудно кочење послје 4 сек.: Zz

+ Без регистровања, већ обилежавање граничних брзина

Слика 7.

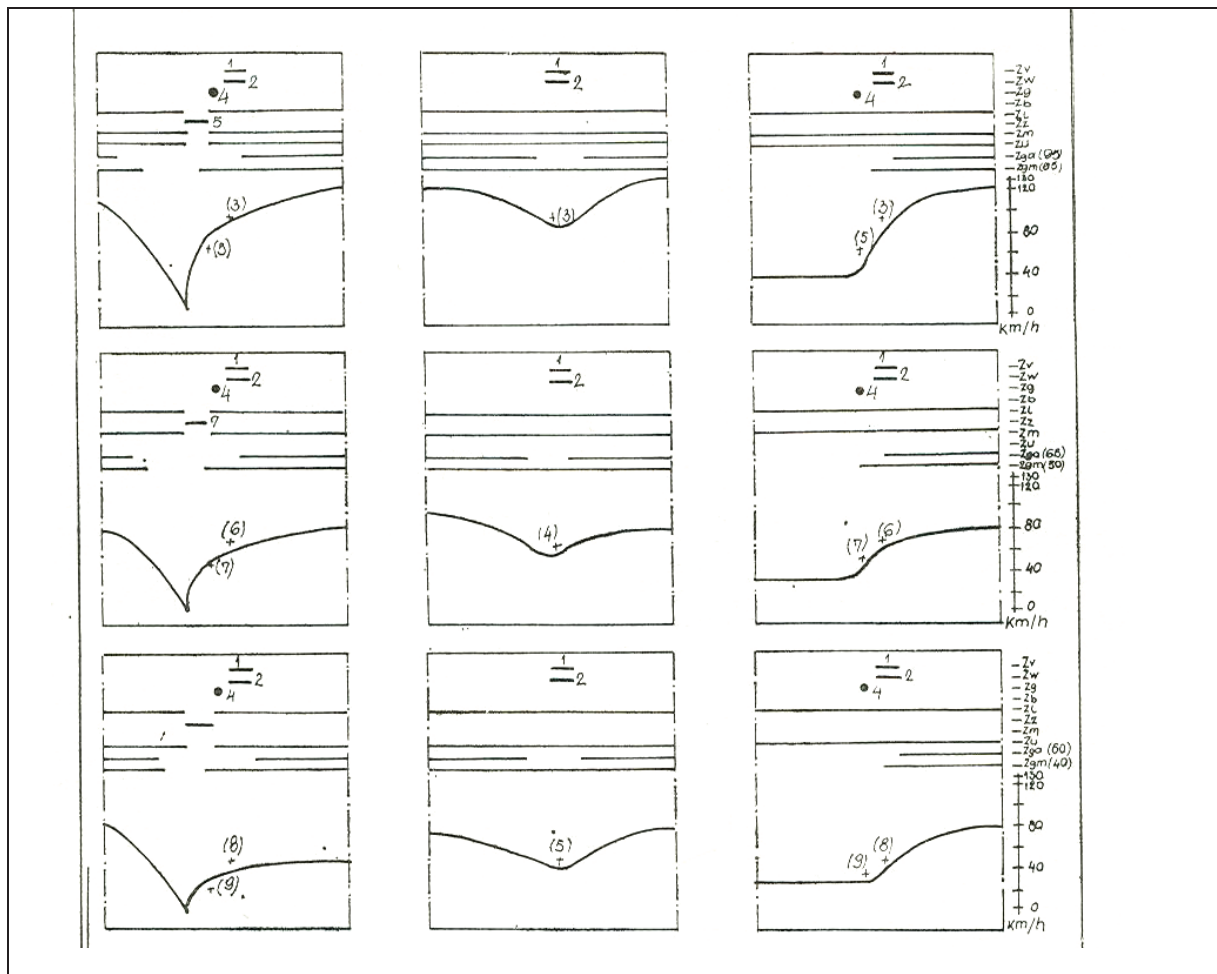
1. Утицај 1.000 Hz
2. Послуживање тастера „Будност“: Zw
3. Принудно кочење послје 20 сек. /3/Bga > 95 km/h: Zz
4. Принудно кочење послје 26 сек. /4/Bga > 65 km/h: Zz

5. Принудно кочење послје 34 сек. /5/Bga > 50 km/h: Zz

Слика 8.

1. Утицај 1.000 Hz
2. Послуживање тастера „Будност“: Zw /3/Bga < 95 km/h
4. Утицај 500 Hz: Zg
- 5/ Bgm < 65 km/h
- 6/ Bgm < 65 km/h
- 7/ Bgm < 50 km/h
- 8/ Bgm < 50 km/h
- 9/ Bgm < 40 km/h

Подаци које даје АС-уређај на региструјућој траци /примјери за комбинацију SIEMENS-DEUTA/



Слика 9.

1. Утицај 1.000 Hz: Zv
2. Послуживање тастера „Будност“: Zv

4. Утицај 500 Hz: Zg

5. Принудно кочење утицајем 500 Hz: Zz
- /3/ vga < 95 km/h
- /5/ vgm > 65 km/h
- /6/ vga < 65 km/h
- /7/ vgm > 50 km/h
- /8/ vga < 50 km/h
- /9/ vgm > 40 km/h

Слика 10.

1. Утицај 1.000 Hz: Zv
2. Послуживање тастера „Будност“: Zw
- /3/ Bga < 95 km/h
- /4/ Bga < 65 km/h
- /5/ Bga < 65 km/h

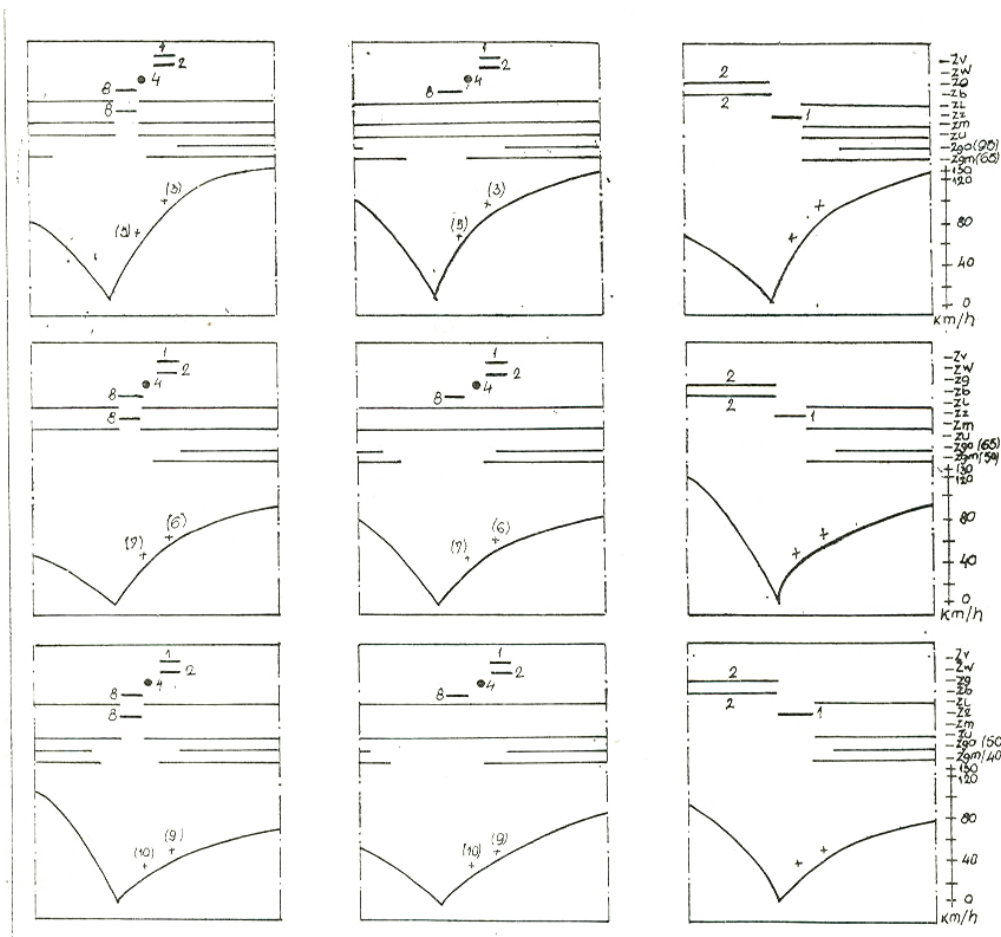
+ Без регистровања, већ обилеживање граничних брзина

Слика 11.

1. Утицај 1.000 Hz: Zv
2. Послуживање тастера „Будност“: Zw

4. Утицај 500 Hz: Zg
- /3/ vga < 95 km/h
- /5/ vgm < 65 km/h
- /6/ vga < 65 km/h
- /7/ vgm < 50 km/h
- /8/ vga < 50 km/h
- /9/ vgm < 40 km/h

Подаци које даје АС-уређај на региструјућој траци /примјери за комбинацију SIEMENS-DEUTA/



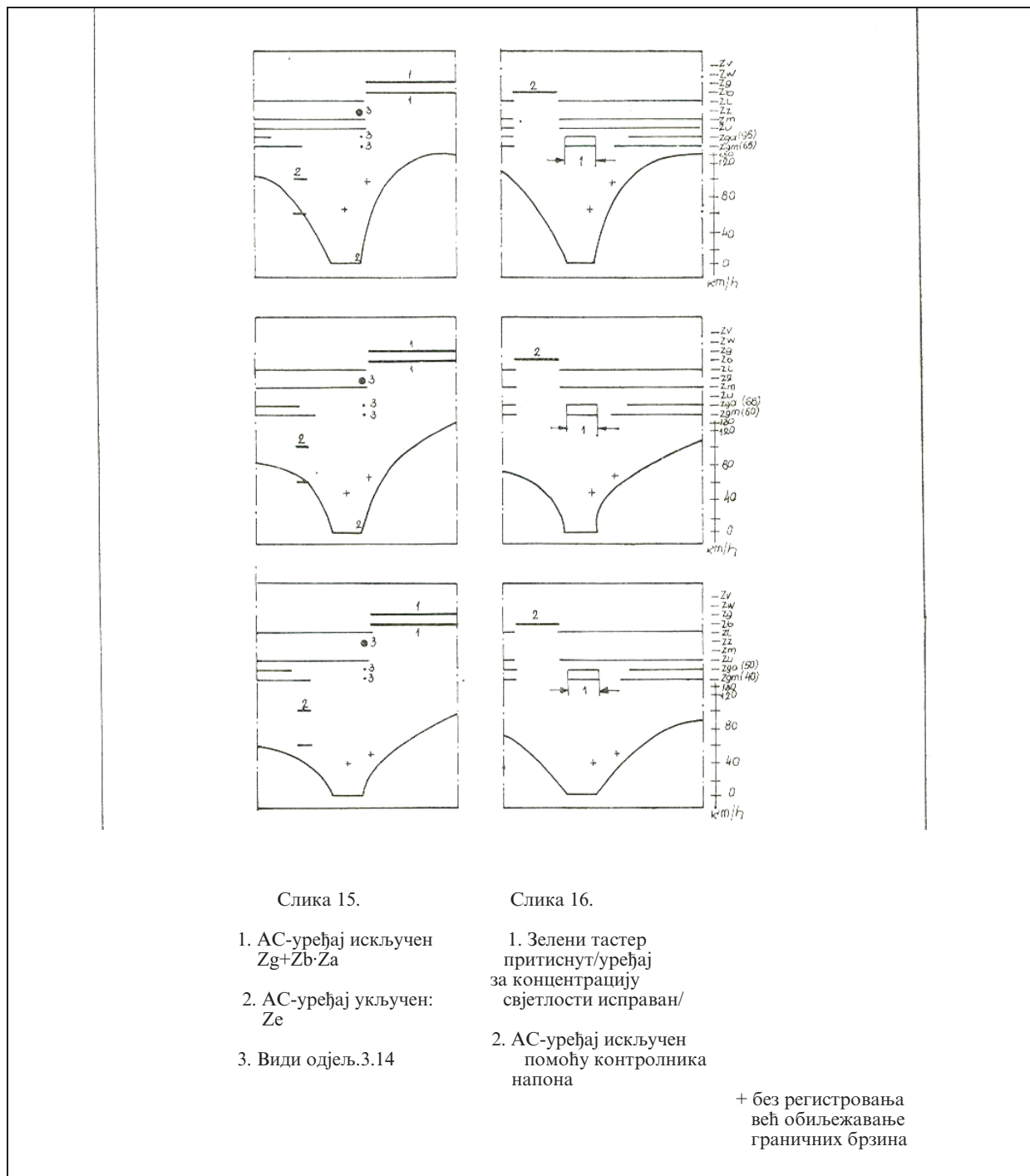
- Слика 12.
- Утицај 1.000 Hz: Zv
 - Послуживање тастера „Будност“: Zw
 - Утицај 500 Hz: Zg
 - /3/ vga < 95km/h
 - /5/ vgm < 65km/h
 - /6/ vga < 65km/h
 - /7/ vgm < 60km/h
 - /9/ vga < 50km/h
 - /10/ vgm < 40km/h
 - Утицај 2.000 Hz: Zb+Z2-Zb8

- Слика 13.
- Утицај 1.000 Hz: Zv
 - Послуживање тастера „Будност“: Zw
 - Утицај 500 Hz: Zg
 - /3/ vga <
 - /5/ vgm <
 - /6/ vga <
 - /7/ vgm <
 - /9/ vga <
 - /10/ vgm <
- Вожња поред главног сигнала који показује „стој“

- Слика 14.
- Принудно кочење због сметње
 - АС-уређај искључен: Zg+Zb+Za

+ Без регистровања, већ обиљежавање граничних брзина

Подаци које даје А-уређај на региструјућој траци / примјери за комбинацију SIEMENS-DEUTA/



Показивачи брзине

За уписивање дејства АС-уређаја, поред регистратора и показивача, у истом кућишту код брзиномјерних уређаја RT9i, RT12i и RT13i, морају постојати и посебни показивачи брзине А16i, А28i, А29i и А32i.

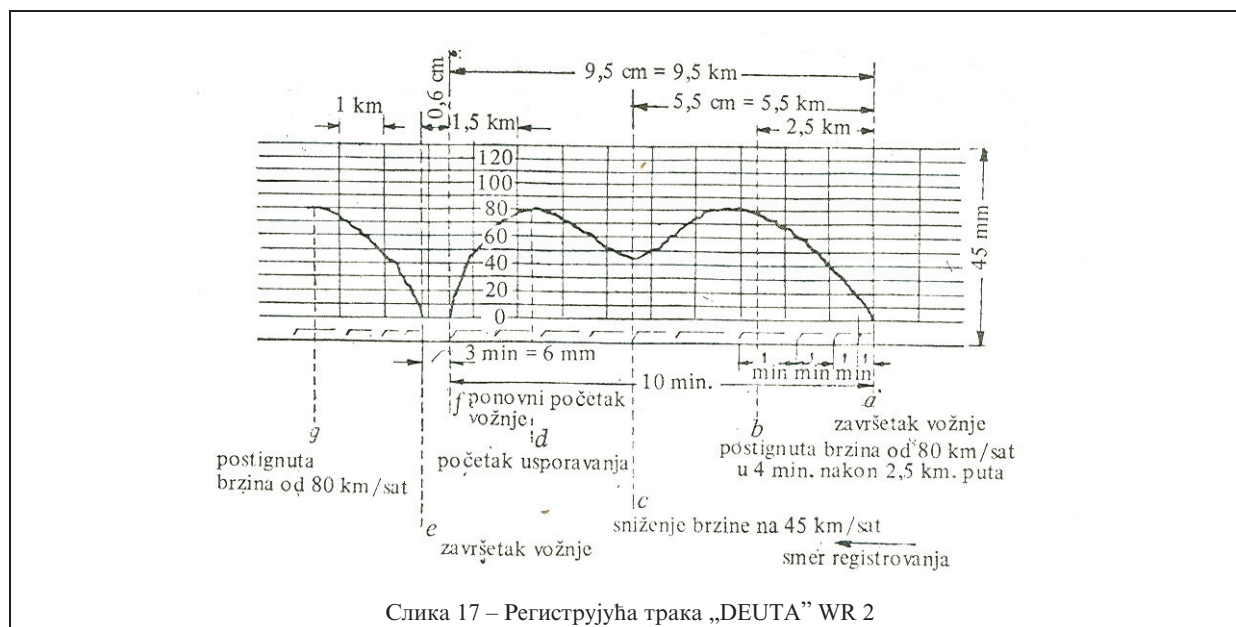
Сви показивачи брзине имају заједнички погон са брзиномјерним уређајем, тако да показивања на њима одговарају регистрацији брзине на траци регистратора.

Када возило има само једно управљачко мјесто, брзиномјерни уређај и показивач налазе се у истој кабини, а када има два управљачка мјеста, у једној се налази брзиномјерни уређај, а у другој показивач брзине.

ОСТАЛИ БРЗИНОМЈЕРНИ УРЕЂАЈИ

1. Тип „Deuta“ WR 2

Овај тип спада у брзиномјерне уређаје са два погона. Подаци на траци региструју се с десна на лијево (види стрелицу на слици 17).



Слика 17 – Региструјућа трака „DEUTA“ WR 2

Региструјућа трака широка је 45 mm, а брзина вожње на њој региструје се у зависности од дужине пређеног пута, гдје 1 cm на траци представља пређени пут од 1 km. Према томе, дужина пута у km коју је воз прешао између два стајања одговара растојању почетка и завршетка линије брзине у cm.

Испод нулте линије на траци региструје се вријеме вожње такође у зависности од пређеног пута, и то у виду испрекидане праве са косим линијама према доле. Сваки прекид означава вријеме од 1 минута, а линија се зове линија времена.

При стајању воза, које је на траци представљено одстојањем завршетка једне и почетка суседне линије брзине, траку покреће сатни механизам, гдје 1 cm на траци представља стајање у трајању од 5 минута.

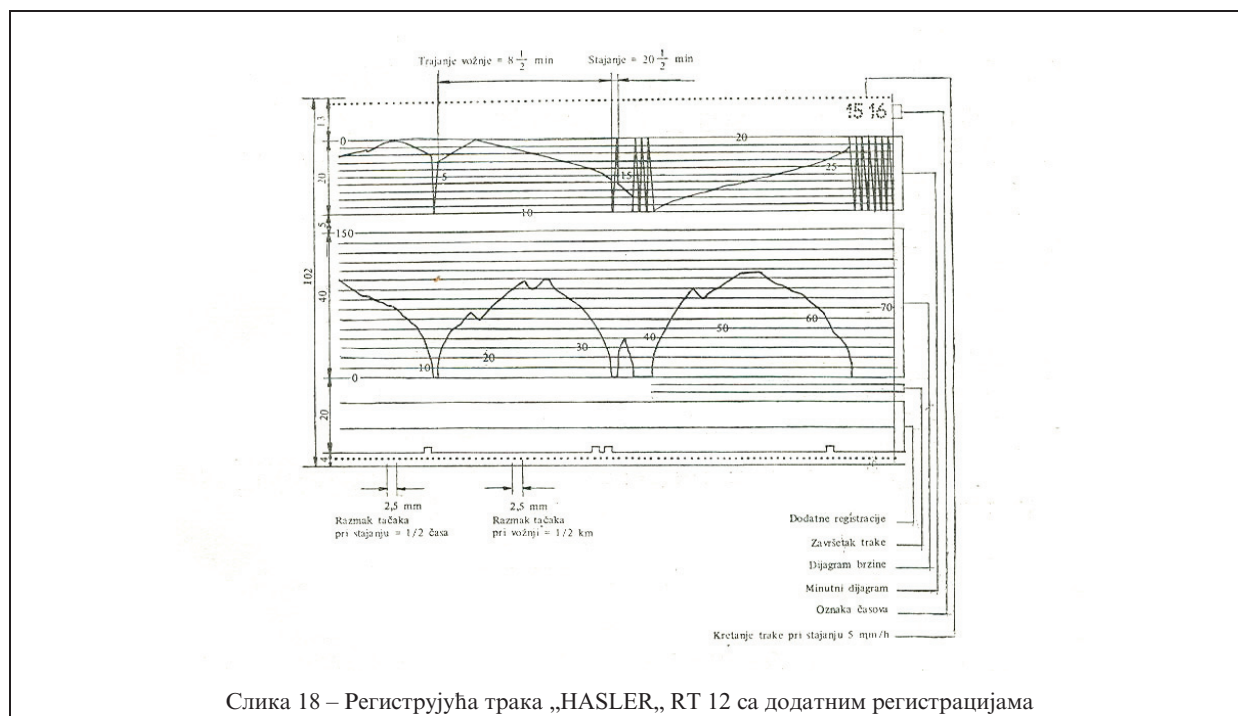
На траци (слика 17) регистровани су следећи подаци:

- пређени пут између два стајања од 9,5 km, што показује дужина линије брзине од 9,5 cm на апсциси,
- вријеме вожње од 10 минута утврђује се из броја прекида (10) линије времена,
- највећа постигнута брзина од 80 km/h после пређеног пута од 2,5 km (2,5 cm дужине на траци), односно у четвртој минути вожње (четврти прекид временске линије),
- смањење брзине на 45 km/h после пређеног пута од 5,5 km (5,5 cm дужине на траци), односно после вожње од 6 минута (шест прекида временске линије) и
- стајање од 3 минута, које је на траци представљено дужином од 0,6 cm.

2. Тип „Hasler“ RT 9, RT 12 и RT 13

Ови типови брзиномјерних уређаја су у потпуности исти са већ описаним типовима RT 9i, RT 12i и RT 13i. Једина разлика између типова са „i“ и без „i“ је у томе што брзиномјерни уређаји без „i“ нису предвиђени да региструју дјеловање АС-уређаја I 60, већ су могуће додатне регистрације по избору:

- смјер вожње,
- притисак у главном воду при кочењу,
- употреба звучних и свјетлосних сигнала,
- укључивање будника,
- дејство електричне кочице и др.

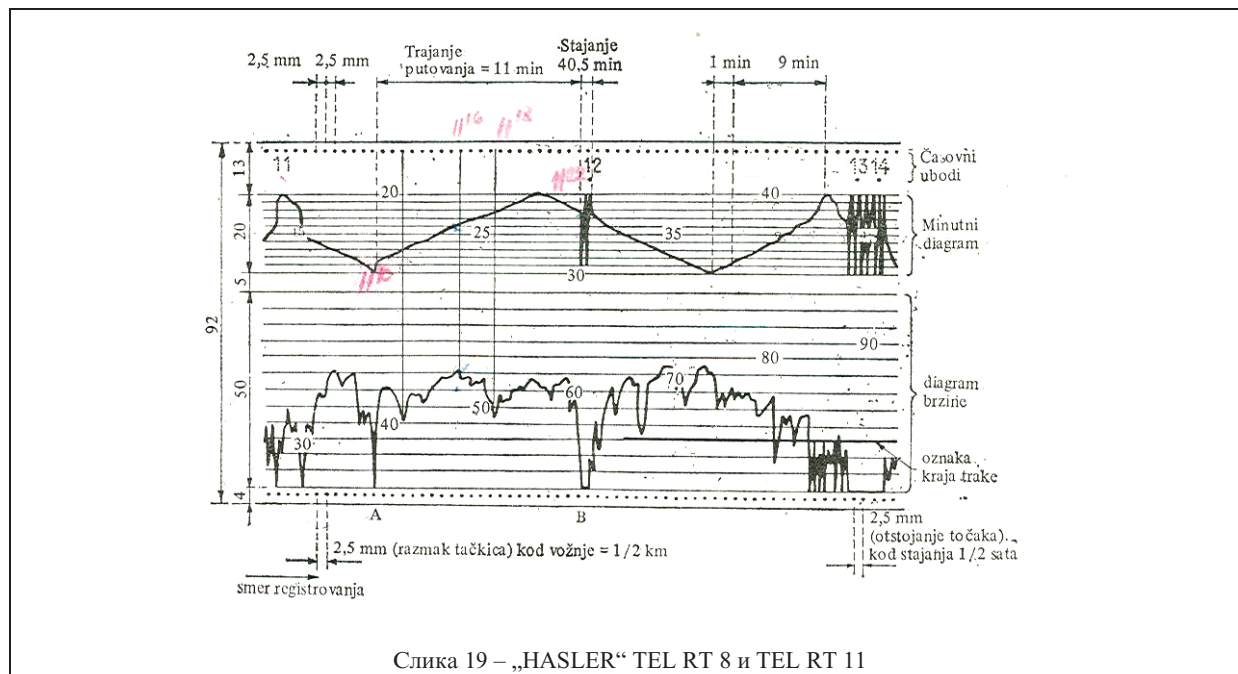


Слика 18 – Региструјућа трака „HASLER“, RT 12 са додатним регистрацијама

Код возила са два управљачка мјеста уз наведене типове брзиномјерних уређаја уграђују се показивачи брзине А16, А28, А29 и А32.

3. Тип „Hasler“ Tel RT 8 и Tel RT 11

Овај тип спада у брзиномјерне уређаје са два погона. Подаци на траци региструју се с лијева на десно (види слицицу на слици 19).



Слика 19 – „HASLER“ TEL RT 8 и TEL RT 11

Региструјућа трака широка је 92 mm. Брзина се на траци региструје у зависности од дужине пређеног пута, гдје 0,5 cm на траци представља пређени пут од 1 km. На горњем и доњем рубу траке брзиномјерни уређај убада тачкице у размаку од 2,5 mm, који одговара пређеном путу од 0,5 km.

Линија брзине региструје се у доњем, а линија времена у горњем дијелу траке. За лако читавање времена на горњем дијелу траке налази се линеатура времена, тј. 11 водоравних линија на међусобном растојању од 2 mm, које одговара времену од 1 минута. Линија времена се обилежава косим линијама од најниже до највише линије линеатуре и обратно, а свака коса линија представља вријеме од 10 минута.

При стајању воза покретање траке врши сатни механизам, гдје размак тачкица од 2,5 mm одговара бављењу воза у трајању од 30 минута.

Покретање региструјуће траке у јединици времена код већих брзина је брже, а код мањих спорије, због чега је линија времена у зависности од брзине дужа или краћа. При бављењу у станици помјерање траке је спорије него при војњи, а линија времена усправнија.

У пољу између горњег реда тачкица и временске линије региструју се часови у цијелим бројевима од 0 до 24 и то убодима бројки са тачком испод броја, која лежи непосредно изнад одговарајућег врха линије времена.

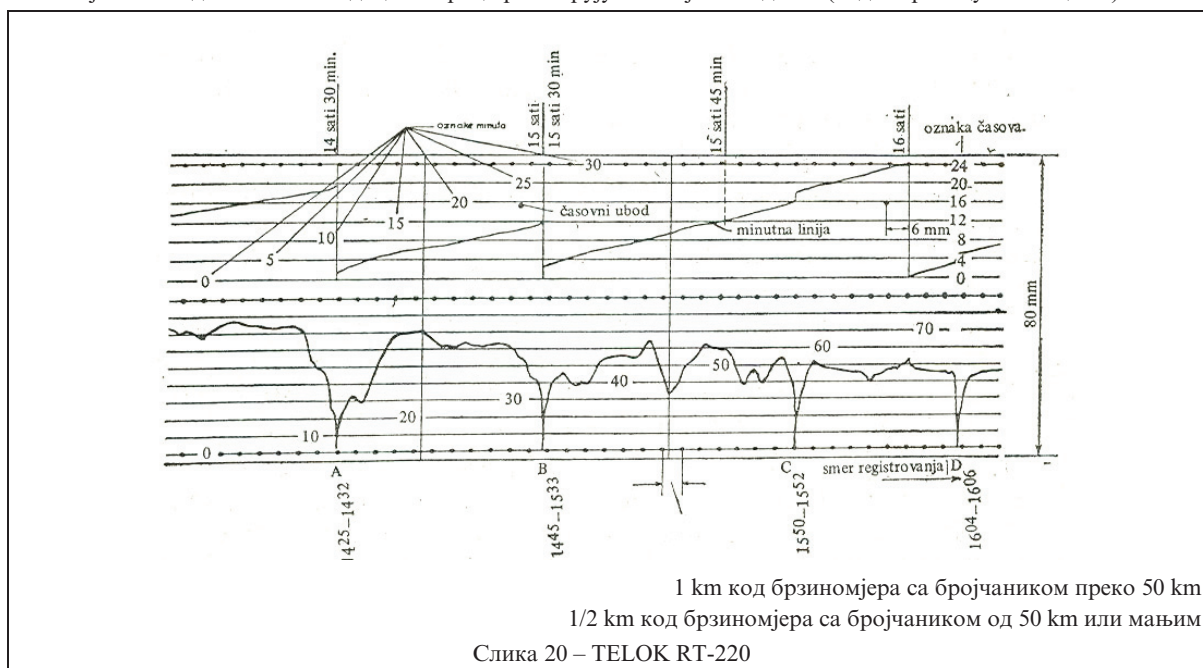
Крањи дио траке за све врсте брзиномјерних уређаја, на дужини од 2 m, обиљежен је једном косом линијом по дужини траке. Када нарочита ознака на окцу брзиномјерног уређаја покрије линију на траци, значи да је остала корисна дужина још од 1 m, што одговара путу од око 200 km вожње.

На траци (слика 19) регистровани су сљедећи подаци:

- воз је стигао у станицу А у 11 часова и 10 минута,
- бављење у станици А било је 1 минут (до 11 часова и 11 минута),
- вожња између станица А и Б трајала је 11 минута, тј. воз је стигао у станицу Б у 11 часова и 22 минута,
- пређени пут између А и Б је 10,6 km (21 убод тачкица и нешто више),
- највећа постигнута брзина између А и Б је 70 km/h, после пређеног пута од 4,4 km (нешто преко 8 тачкица), у 11 часова и 16 минута,
- смањење брзине од 43 на 41 km/h после пређеног пута од 1,5 km (3 убода тачкица), односно 6,3 km (нешто преко 12 убода тачкица), у 11 часова и 13 минута, односно у 11 часова и 18 минута и
- стајање у станици Б износило је 40 минута и 30 секунди, тј. од 11 часова и 22 минута до 12 часова, 2 минута и 30 секунди.

4. Тип „Teloc“ RT 220

И овај тип има два погона. Подаци на траци региструју се с лијева на десно (види стрелицу на слици 20).



Региструјућа трака широка је 80 mm. Брзина вожње се на траци региструје у зависности од дужине пређеног пута, гдје код брзиномјерног уређаја са бројилом преко 50 km/h одстојање између двије узастопне тачке од 5 mm на траци представља пређени пут од 1 km, а код брзиномјерног уређаја са бројилом од или испод 50 km/h одстојање између 3 узастопне тачке од 10 mm на траци представља 1 km. Тачкице се региструју на горњем и доњем рубу траке.

Брзина се региструје у доњем дијелу траке, а вријеме у горњем дијелу траке на линеатури са седам водоравних линија на међусобном одстојању од по 5 mm. Минутна линија обиљежава се косим линијама одоздо на горе, од најниже до највише линије, за вријеме од 30 или 15 минута, после чега се писалка искључује, а минутна линија вертикално пада на нулту линију линеатуре, да би се опет косом линијом попела ка горњој линији.

Пошто је растојање између линија линеатуре 5 mm, сваки милиметар представља вријеме од 1 минута код брзиномјерних уређаја код којих се писалка искључује после 30 минута, а 1/2 минута код брзиномјерних уређаја код којих се искључује после 15 минута.

Часови се региструју од 0 до 24 убодом на линеатури времена на одговарајућем мјесту за ознаке часова на траци и то 6 mm лијево од вертикалне минутне линије времена.

Да ли се писалка минутне линије искључује на сваких 30 или 15 минута утврђује се на тај начин што ће се видјети да ли се пењала четири или два пута између два сусједна часовна убода.

Часови су означени на траци по вертикали од 0 до 24 према горе, а минути од 0 до 30, односно 15 у косом поретку навише удесно.

Трака се помиче само док је возило у кретању, при стајању трака се не помјера. Од тог тренутка минутна линија се пење вертикално до највише линије линеатуре, затим опада на нулту линију и поново се пење по истој линији за све вријеме стајања возила. Да би се утврдило вријеме стајања, потребно је да се зна колико се пута писаљка пењала по истој вертикали, што се може закључити анализом времена путовања у размаку часовних ознака прије и после означеног мјеста бављења.

Када писаљка при стајању пролази више пута минутну линију по вертикали, та ће линија постати нешто дебља, из чега се може закључити да је бављење воза било више од 30 односно 15 минута.

На траци (слика 20) регистровани су следећи подаци:

- а) воз је стигао у станицу А у 14 часова и 25 минута,
- б) бављење у станици трајало је 7 минута, тј. до 14 часова и 32 минута,
- в) возња између станица А и Б трајала је 13 минута, тј. воз је стигао у станицу Б у 14 часова и 45 минута,
- г) пређени пут између А и Б је око 1 km (11 тачкица),
- д) највећа постигнута брзина између А и Б је 72 km/h, после пређеног пута од око 4,3 km, у 14 часова и 38 минута

и
 њ) бављење у станици Б трајало је 48 минута, тј. од 14 часова и 45 минута до 15 часова и 33 минута. Писаљка се мијењала за то вријеме од линије обиљежене са 15 до највише линије (30), што представља вријеме од 15 минута, затим је пала на нулту линију и поново се попела до највише линије, што представља даљих 30 минута; затим је опет пала на нулту линију и подигла се за 3 mm, што одговара времену од 3 минута. Дакле, укупно је бављење: $15 + 30 + 3 = 48$ минута. Да се писаљка више пута пењала и падала по истој вертикали види се по задебљању вертикалне линије, као и по ознаци за 16. час, коме је претходила возња и бављење у станици Ц до 27 минута.

5. Тип „Hasler“ TEL RT 9

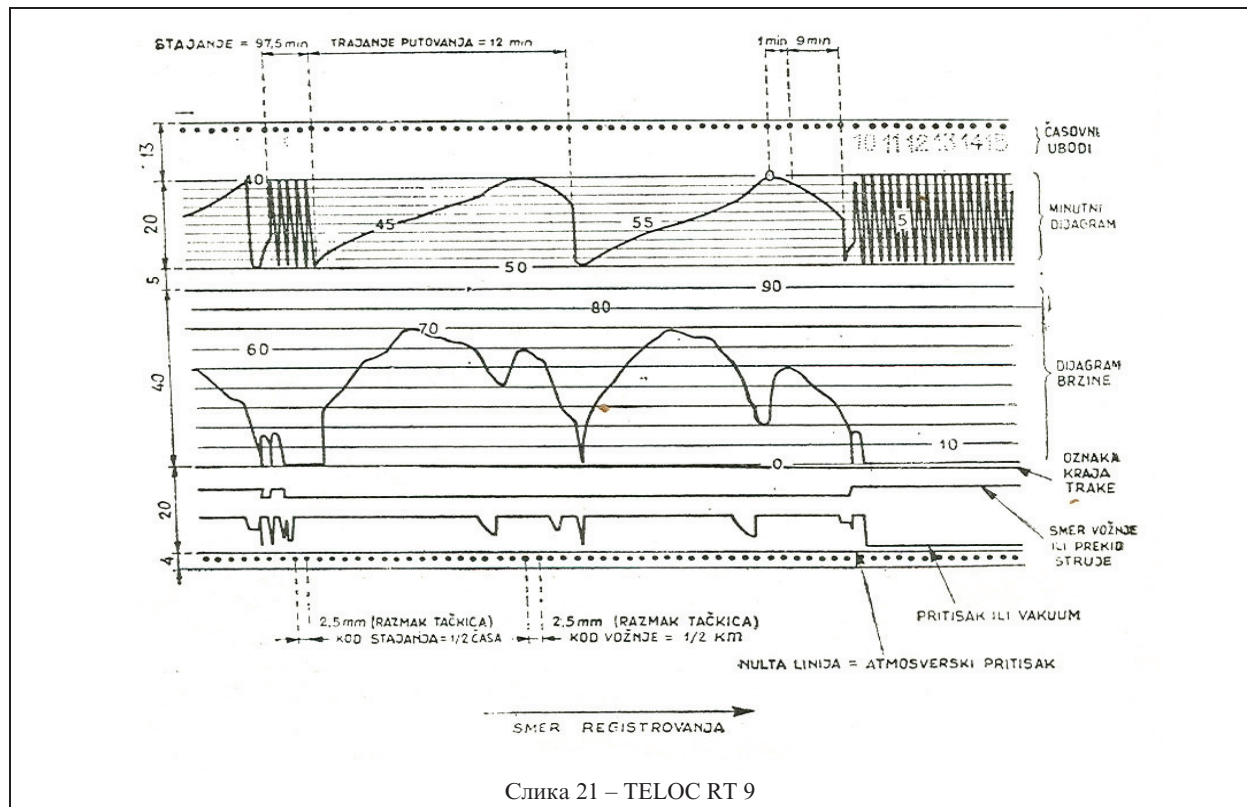
Овај тип је углавном исте конструкције као и брзиномјерни уређај TEL RT8. Нешто је већих димензија ради уграђивања додатног уређаја за регистровање.

Подаци на траци региструју се с лијева на десно (види стрелицу на слици 21).

Региструјућа трака је ширине 102 mm. Предњи пут, часови, минути и брзине региструју се потпуно на исти начин као код TEL RT 8. Поље за линију брзине широко је 40 mm, преостало поље испод линије брзине служи за регистровање додатног уређаја.

На преосталом пољу ширине 20 mm региструје се:

- смјер возње, односно прекид струје,
- притисак, односно вакуум у главном ваздушном воду.



Слика 21 – ТЕЛОС RT 9

На слици 21. представљен је смјер возње, односно прекид струје, тако да горњи положај дијаграма значи један, а доњи други смјер возње, односно када је под струјом и без струје.

Притисак, односно вакуум у воду региструје се на доњем пољу региструјуће траке, непосредно испод доњих транспортних тачака. Обилежна основна линија одговара атмосферском притиску (нулта линија). Виши притисак и вакуум региструју се на истој линији изнад основне (нулте линије) на одговарајућем растојању.

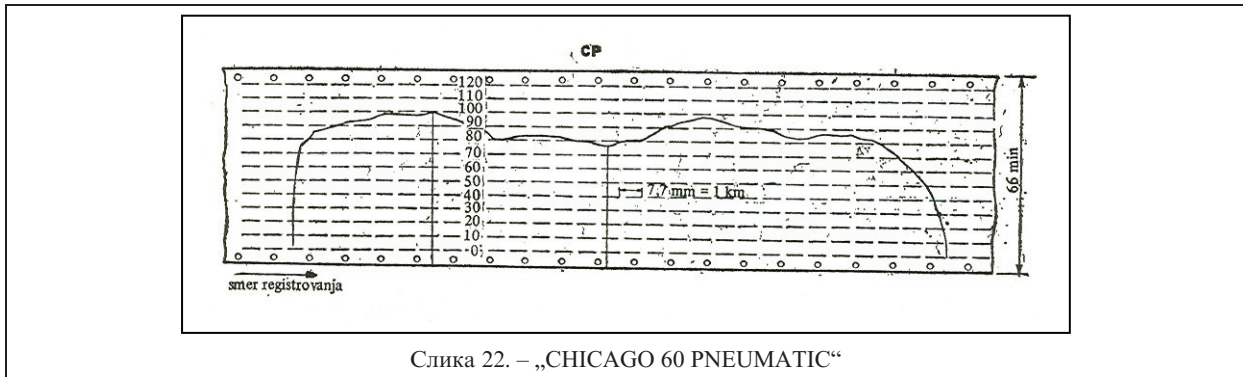
Ако је притисак у воду једнак атмосферском притиску, тада се региструјућа крива поклапа са основном линијом (нултом).

6. Тип „CHICAGO Pneumatic“

Овај тип спада у брзиномјерне уређаје са једним погоном од точка осовинског склопа возила.

Подаци на траци региструју се с десна на лијево.

Региструјућа трака је широка 66 mm, а линије брзине на њој уписане су испрекиданим линијама. Брзина вожње на траци региструје се у зависности од дужине пређеног пута, гдје једна линија (са размаком) у дужини од 7,7 mm одговара пређеном путу од 1 km. Према томе, стварна дужина пута у km добија се када се одговарајућа дужина на траци у mm подијели са 7,7, односно када се на траци изброје испрекидане линије.



Слика 22. – „CHICAGO 60 PNEUMATIC“

Овај брзиномјерни уређај не региструје вријеме.

На слици 22. регистровани су следећи подаци:

- пређени пут између два стајања износи 32,5 km (на траци 250,25 mm),
- највећа брзина од око 100 km/h постигнута је после пређеног пута од 6,3 km (49 mm: 7,7) и
- брзина је смањена на 77 km/h после пређеног пута од 14,3 km (110 km на траци).

Централни регистар хартија од вриједности а.д. Бања Лука

На основу члана 191. и члана 201. став 1. Закона о тржишту хартија од вриједности („Службени гласник Републике Српске”, бр. 92/06 и 34/09), члана 61. став 1. тачка 1. Закона о предузећима („Службени гласник Републике Српске”, бр. 24/98, 62/02, 66/02, 38/03, 97/04 и 34/06) и члана 26. тачка 1. и члана 73. Статута Централног регистра хартија од вриједности акционарско друштво Бања Лука - Пречишћени текст („Службени гласник Републике Српске”, број 95/08), Скупштина акционара Централног регистра хартија од вриједности, на XV сједници, одржаној 4. децембра 2009. године, донијела је

ОДЛУКУ

О ИЗМЈЕНАМА И ДОПУНАМА СТАТУТА ЦЕНТРАЛНОГ РЕГИСТРА ХАРТИЈА ОД ВРИЈЕДНОСТИ АКЦИОНАРСКО ДРУШТВО БАЊА ЛУКА - Пречишћени текст -

Члан 1.

У члану 30. Статута Централног регистра хартија од вриједности акционарско друштво Бања Лука - Пречишћени текст („Службени гласник Републике Српске”, број 95/08) иза става 5. додају се нови ст. 6. и 7., који гласе:

“Ако листа кандидата из става 5. овог члана не добије законом прописану већину гласова, Скупштина може да одлучи:

- да се понови гласање о листи која није добила већину гласова или
- да се између пријављених кандидата који испуњавају услове конкурса утврди нова листа кандидата и да се о њој гласа, сходно ст. 4. и 5. овог члана или
- да се распише нови јавни конкурс.

Ако листа кандидата ни након гласања у складу са ставом 5. т. а) или б) овог члана не добије законом прописану већину гласова, Скупштина обавезно доноси одлуку о расписивању новог јавног конкурса.”.

Досадашњи став 6. овог члана постаје став 8. и мијења се и гласи:

“Ако у току трајања мандата Управног или Надзорног одбора неко од мјеста остане упражњено, конкурсна процедура спроводи се за онолико мјеста колико је упражњено, а гласање на Скупштини се врши уз сходну примјену одредби овог статута које се односе на избор ових органа у пуном саставу.”.

Досадашњи став 7. овог члана постаје став 9.

Члан 2.

На ову одлуку сагласност даје Комисија за хартије од вриједности Републике Српске.

Након добијања сагласности из става 1. ове одлуке, ова одлука се објављује у “Службеном гласнику Републике Српске”.

Члан 3.

Ова одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у “Службеном гласнику Републике Српске”.

Број: Ск - 9116/09
4. децембра 2009. године
Бања Лука

Председавајући
Скупштине акционара,
Зоран Шаренац, с.р.

На основу члана 191, члана 198. тачка в) и члана 201. став 1. Закона о тржишту хартија од вриједности („Службени гласник Републике Српске”, бр. 92/06 и 34/09), члана 62. тачка 2. Закона о предузећима („Службени гласник Републике Српске”, бр. 24/98, 62/02, 66/02, 38/03, 97/04 и 34/06) и члана 34. тачка 14. Статута Централног регистра хартија од вриједности акционарско друштво Бања Лука - Пречишћени текст („Службени гласник Републике Срп-