

Прошла неделя после вынесения приговора в пользу компании Axelsen & Nielsen Air Brake Company. Поул Нильсен сидел в своем кабинете в окружении своих клиентов, которых они едва не проиграли Нью-Йоркской компании воздушных тормозов. Он обратился к ним, приковав их внимание своими словами.

"Как вы видите из новостей, мы являемся законными изобретателями пневматической тормозной системы, а нью-йоркская Air Brake Company - всего лишь имитация. Конечно, я не держу на вас зла, более того, для нас стало открытием, что мы не были гибкими в своих сделках", - сказал Поул, махнув рукой. "И за это мы решили предоставить вам всем пятнадцатипроцентные скидки на нашу продукцию. Конечно, контракты, которые мы подписали, остаются в силе, но если вам понадобится больше воздушных тормозов, особенно когда правительство стало их требовать, вы получите воздушный тормоз того же качества по более низкой цене."

"Спасибо вам за это, г-н Нильсен", - сказал представитель Пенсильванской железной дороги. "И поздравляю вас с выигрышем вашего дела. Мы очень серьезно относимся к нарушению патентов. Мы знаем, каково это, когда другие копируют изобретение, над которым вы трудились".

"Я надеюсь, что мы сможем продолжить сотрудничество, о котором мы уже договорились", - сказал Поул.

Таким образом, компания Axelsen & Nielsen Air Brake Company подписала партнерские контракты с Пенсильванской железной дорогой, железной дорогой Балтимор и Огайо, Тихоокеанской железной дорогой Юнион и Нью-Йоркской центральной железной дорогой. По ним они будут эксклюзивно поставлять этим железным дорогам пневматические тормоза.

После подписания контракта представители этих железных дорог разъехались, кроме Мозеса Корнинга, который остался.

"Могу ли я вам чем-то помочь, мистер Корнинг?" - спросил Поул. спросил Поул, интересуясь, почему он еще не уехал.

"Знаете, на вашу компанию охотится множество стервятников, если вы не будете осторожны. Лучше всего присматривать за ними и заставлять их уходить. Вы доказали, что New York Air Brake Company нарушает ваши патенты, и поэтому мы не будем расторгать с вами контракт".

"Я так рад, что мы не расторгли его", - сказал Поул. "Не волнуйтесь, мы пока будем постоянно на чеку. Мы знаем, что это только начало, их еще много".

Корнинг улыбнулся, кивнув головой в знак согласия. "Хорошо, я удаляюсь, господин Нильсен. Удачи вам в вашем деле".

Корнинг поднялся на ноги и вышел из кабинета. Поул молчал около минуты, радуясь, что они не потеряли своих клиентов. Однако он понимал, что успокаиваться нельзя. На улице царит жесткая конкуренция, и единственный способ не быть съеденным - это внедрять инновации.

Поул достал чертеж, который он рисовал несколько месяцев. Новая конструкция пневматической тормозной системы, превосходящая первую. Он развернул его и положил на стол.

Нынешняя пневматическая тормозная система - это одноклапанная система. Она работает по простому принципу: один клапан выпускает воздух из тормозного трубопровода и нажимает на

тормоза. Тормозной цилиндр каждого вагона соединен с тормозной трубой, и при открытии клапана воздух поступает в тормозной цилиндр, заставляя тормозные колодки прижиматься к колесам и замедлять движение поезда.

Однако этот способ имеет ряд недостатков. Регулировать величину тормозного усилия, прикладываемого к каждому вагону, сложно, что может привести к неравномерной остановке вагонов. Кроме того, сила торможения может оказаться недостаточной для быстрой остановки тяжелого поезда.

Но его новая разработка позволяет устранить этот недостаток и называется трехклапанной тормозной системой. Трехклапанная система состоит из трех клапанов: тройного клапана, релейного клапана и тормозного цилиндра.

Когда машинист поезда нажимает на тормоза, воздух выходит из тормозного трубопровода, что приводит в действие трехклапанный клапан. Тройной клапан подает давление воздуха в тормозной цилиндр, который, в свою очередь, осуществляет торможение колес. Релейный клапан обеспечивает равномерное распределение тормозного усилия между всеми вагонами, а тройной клапан позволяет точно регулировать тормозное усилие.

Она будет более эффективной и надежной, чем первая конструкция, и он не может дождаться ее принятия. Возможно, г-на Симмонса и остановили, но это не гарантирует, что никто не будет с ним конкурировать. Поэтому он должен опередить их, опередить настолько, чтобы они сдались в тот момент, когда поймут, насколько сильно отстали.

Свернув чертеж, Поул поднялся на ноги и направился в чертежную, где он будет знакомить инженеров со своей новой конструкцией.

Поул направился в гостиную, где его ждали ведущие инженеры - Вальтер Шнайдер и Тимоти Андерсон.

"Господа, - начал Поул, разворачивая чертеж и кладя его на стол. "Это будет наш новый проект пневматической тормозной системы, трехклапанной тормозной системы".

Вальтер и Тимоти обменялись взглядами, явно впечатленные.

"Это настоящий прорыв, господин Нисен", - сказал Уолтер, внимательно изучая чертеж. "Но я должен спросить, почему именно трехклапанная система? Чем она лучше нашей нынешней конструкции?"

"Ну, у нынешней одноклапанной системы есть ряд существенных недостатков", - пояснил Поул. "Трудно регулировать величину тормозного усилия, прикладываемого к каждому вагону, и тормозное усилие может быть недостаточно сильным, чтобы быстро остановить тяжелый поезд. Трехклапанная система решает эти проблемы, обеспечивая равномерное распределение тормозного усилия между всеми вагонами и позволяя точно регулировать тормозное усилие".

"Понятно", - задумчиво кивнул Тимофей. "Это действительно значительное улучшение. Но интересно, какова будет стоимость внедрения этой новой системы?"

"Это потребует определенных первоначальных инвестиций", - признал Поул. "Однако в долгосрочной перспективе преимущества трехклапанной системы значительно перевесят затраты. Мы получим более эффективную и надежную систему, что сделает нас более конкурентоспособными на рынке".

Уолтер и Тимоти кивнули в знак согласия, явно убежденные в своей правоте. "Что вам нужно от нас, мистер Нильсен?" - спросил Уолтер. спросил Уолтер.

"Мне нужно, чтобы вы оба следили за внедрением этой системы", - ответил Поул. "Я хочу, чтобы это было нашим главным приоритетом. Мы должны опередить конкурентов даже тогда, когда их еще нет, и это - способ сделать это".

Вальтер и Тимоти кивнули в знак согласия, явно воодушевленные проектом. "Мы займемся этим, мистер Нильсен", - сказал Тимоти.

Поул улыбнулся. "Вы двое - мои лучшие инженеры в компании, и я верю, что вы сможете воплотить этот проект в жизнь. Если у вас возникнут вопросы по техническим характеристикам трехклапанной системы, пожалуйста, задавайте их".

"Понял, мистер Нильсен", - сказал Уолтер. "Кстати, сэр, они уже запатентованы?"

"Пока нет, мне еще нужно заполнить форму заявки", - ответил Поул. "Кроме того, система отопления и система подвески, которые вы оба изобрели, стали отличным дополнением к компании".

"Спасибо, мистер Нильсен", - дружно произнесли Тимоти и Уолтер.

"Есть ли у кого-нибудь из вас вопросы?"

"Это будет дороже, чем наша нынешняя система?" спросил Тимоти.

"Примерно на пять долларов дороже, но это не страшно, поскольку я сделал конструкцию совместимой с нашей нынешней системой, что облегчит нам внедрение ее на поездах, которые мы уже модернизировали".

"Понятно, в таком случае мы будем работать над этим проектом вместе, вместе с нашими командами", - сказал Джонатан.

"Спасибо, я вернусь в свой офис", - сказал Поул.

<http://tl.rulate.ru/book/84089/3417281>