

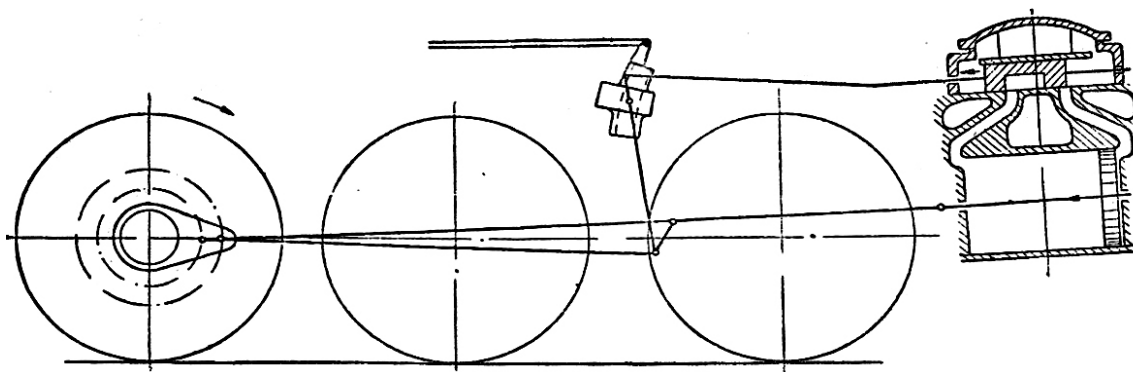


Рис. 158. Положение кулисного механизма в момент линейного предварения впуска пара

Когда кривошип колеса придёт в переднюю мёртвую точку (рис. 158), кулисный кривошип отклонит двуплечий рычаг в обратную сторону, в результате чего золотник переместится из своего среднего положения на величину перекрыши впуска плюс линейное предварение впуска ($e+v$) и откроет переднее окно на величину линейного предварения впуска пара в переднюю полость цилиндра, а заднее – на величину линейного предварения выпуска пара из задней полости цилиндра.

Когда кривошип колеса, продолжая движение по направлению стрелки, придёт в нижнее вертикальное положение (рис. 159), поршневое дышло переместит камень кулисы в нижнее положение.

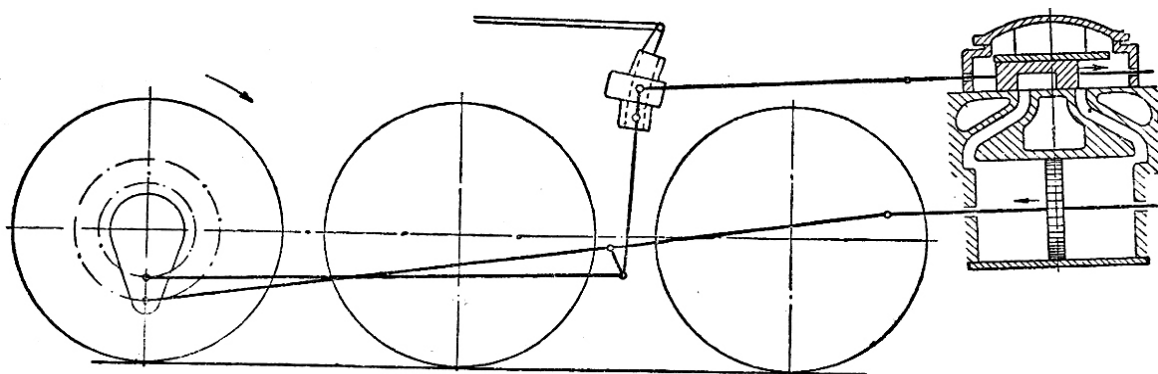


Рис. 159. Положение кулисного механизма в момент наибольшего открытия окна для выпуска пара

В результате золотник станет в крайнее заднее положение и откроет окно для впуска пара в переднюю полость цилиндра, а заднее – для выпуска отработанного пара из задней полости цилиндра. Когда кривошип возвратится в заднюю мёртвую точку, золотник придёт в то положение, с которого мы начали рассматривать процесс парораспределения (рис. 155).

В рассматриваемых нами схемах кулиса имела наибольший наклон для переднего хода, в результате чего золотник имел максимальный ход, равный приблизительно 156 мм. Для того чтобы уменьшить ход золотника, а следовательно уменьшить и величину наполнения цилиндра паром, кулисе необходимо придать меньший наклон посредством перевода рычага ближе к центру. Чтобы изменить направление движения паровоза (на обратный, задний ход), необходимо кулису установить так, чтобы верхний конец её был отклонён назад, а нижний вперёд. При вращении кривошипа колеса в обратном направлении поршневое дышло, перемещая камень по кулисе вниз, отклонит