

верхний конец двуплечего рычага вправо и золотник будет увеличивать открытие окна для впуска пара в заднюю полость цилиндра.

Из рассмотренных схем видно, что при всех положениях кулисы в момент нахождения кривошипа колеса в мёртвой (передней или задней) точке величина линейного предварения впуска пара постоянна. Основной недостаток кулисного механизма Джоя заключается в том, что движение золотника нарушается под влиянием игры рессор, толчков от неровности пути и неравномерного проката бандажей колёсных пар. Это приводит к неправильному открытию окон.

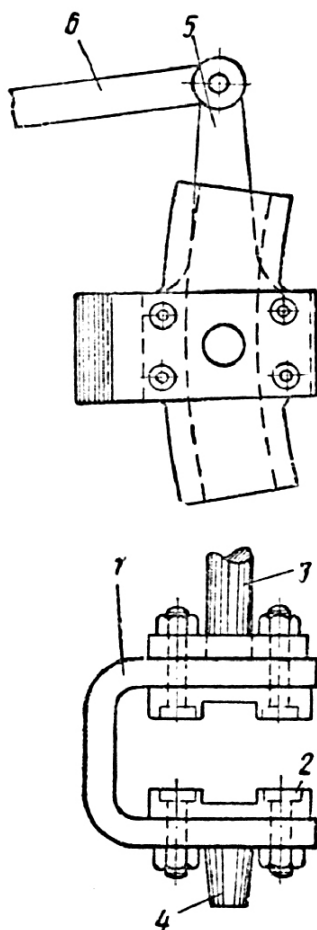


Рис. 160. Кулиса:
1 – скоба; 2 – щека; 3 – вал;
4 – цапфа; 5 – рычаг; 6 – тяга

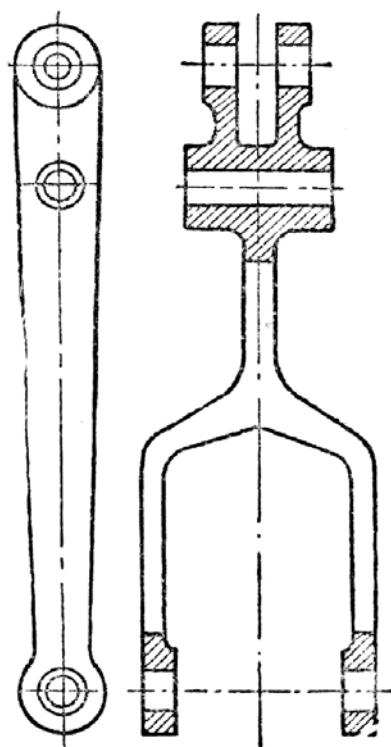


Рис. 161. Двуплечий рычаг

Кулиса Джоя (рис. 160) состоит из скобы 1 и укрепленных на ней двух щёк 2 с дугообразными пазы, по которым скользит камень, состоящий из двух частей. С внутренней стороны скобу укрепляют к переводному валу 3, а с наружной соединяют с конической цапфой 4, входящей в конический глухой подшипник. Подшипник устанавливают в кронштейне, укрепленном на раме паровоза. К скобе со стороны вала прикреплен рычаг 5, верхний конец которого соединен с тягой 6 переводного винта. При вращении переводного винта тяга поворачивает кулису в подшипниках и она получает тот или иной наклон. Двуплечий рычаг (рис. 161) имеет две проушины с отверстиями, в которые запрессованы втулки. В верхнюю проушину входит задний хвостовик золотниковой тяги (рис. 162), соединяемый с рычагом при помощи цилиндрического валика. Ниж-