

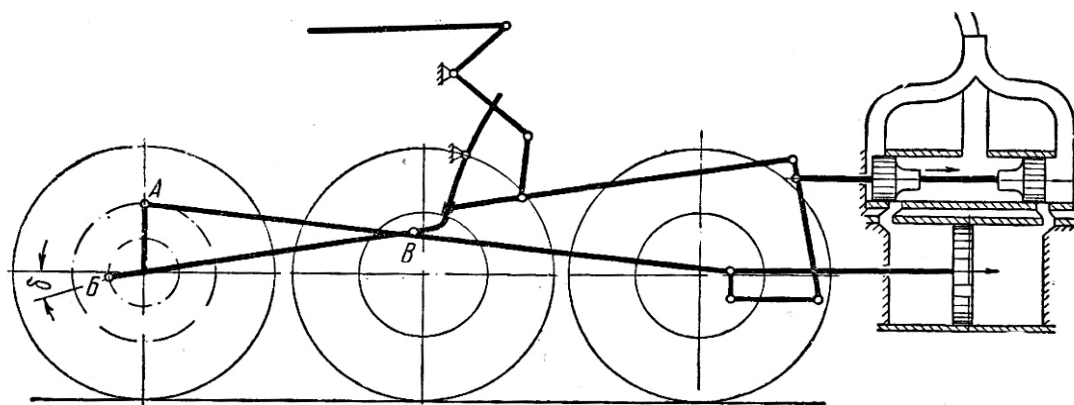


Рис. 169. Схема кулисного механизма с внутренним впуском пара при верхнем положении кривошипа

Расположение кулисного кривошипа по этой схеме сделано иначе. Когда кривошип колеса находится в задней мёртвой точке, кулисный кривошип направлен не вверх, а вниз. Следовательно, он является не опережающим, как это было в предыдущей схеме, а отстающим. Кулиса 1 находится в среднем положении, и центр её кривизны совпадает с точкой $в$.

Золотник выведен из своего среднего положения отклонением нижнего конца $б$ маятника влево (по чертежу). Поскольку верхняя точка $в$ является центром качания маятника, то точка $а$ будет перемещена от средней вертикальной линии влево на величину $e+v$ и сместит золотник из среднего положения на величину перекрыши впуска плюс линейное предварения впуска пара. В результате этого золотник открывает заднее окно на величину v для впуска пара в заднюю полость, а переднее окно – для выпуска пара из передней полости цилиндра.

При установке кривошипа колеса в верхнем вертикальном положении (рис. 169) и соответственно кулисного кривошипа в заднем положении нижний конец кулисы будет иметь наибольшее отклонение влево (по чертежу). При таком взаимном положении кривошипа колеса и кулисного кривошипа золотник за счёт движения маятника перемещается вперёд, постепенно закрывая заднее окно для впуска пара и переднее для выпуска.

Когда кривошип колеса придёт в переднюю мёртвую точку (рис. 170), маятник отведёт золотник из его среднего положения вперёд на величину $e+v$, и он откроет переднее окно на величину v для впуска пара в переднюю полость цилиндра, а заднее – для выпуска отработанного пара.

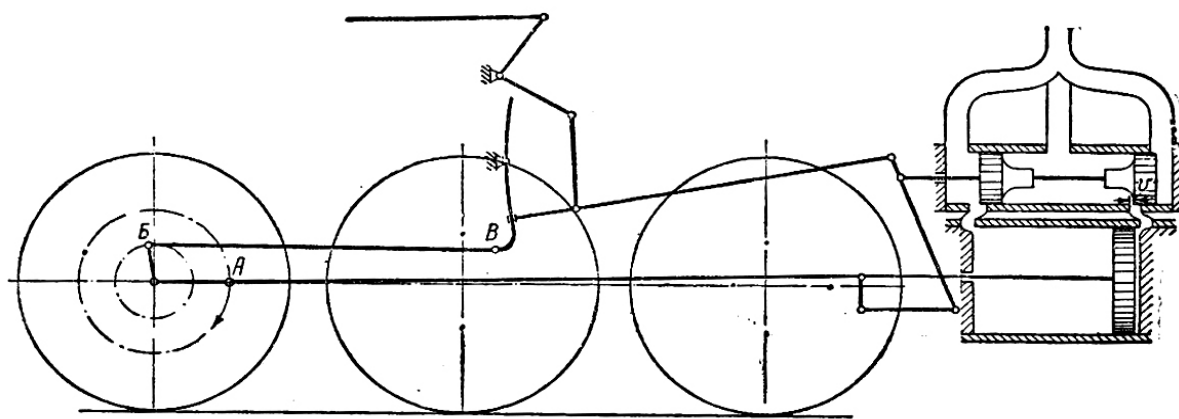


Рис. 170. Схема кулисного механизма с внутренним впуском пара в момент линейного предварения впуска пара