

Л, ЛВ, ФД, ПЗ6, СО, Е, Э, ТЭ унифицирована и производится под 1-ю колёсную пару или бегунок, 2, 3 и 4-ю (см. рис. 284), а на паровозах **С_у** – под 1, 2 и 3-ю колёсные пары. На задний ход, где это предусмотрено, песок подаётся под 2-ю и 4-ю, а на паровозах **С_у** – только под 3-ю колёсную пару.

Опыт показал, что для повышения коэффициента сцепления песок обязательно нужно подавать под 1-ю сцепную колёсную пару или бегунок (на паровозах, у которых он имеется). Подача же песка под ведущую колёсную пару, у которой в эксплуатации наблюдается наибольшее нарастание проката бандажей, должна быть возможно меньшей.

Для достижения наиболее устойчивой силы сцепления колёс с рельсами при унификации рекомендованы следующие режимы подачи песка под колёса паровозов:

первый режим (при трогании поезда с места) – одновременная подача песка под 1-ю колёсную или бегунок, 2-ю и 4-ю (для паровозов **С_у** – под 1-ю и 3-ю колёсные пары);

второй режим (при установившемся движении поезда на площадках и подъёмах) – постоянная подача песка под 1-ю сцепную колёсную пару;

третий режим (в зависимости от условий ведения поезда) – одновременная подача песка под 1-ю колёсную пару или бегунок, 2, 3 и 4-ю (для паровозов **С_у** – под 1, 2 и 3-ю колёсные пары). На этом режиме песочница должна работать не более 5-15% времени её работы в зависимости от профиля пути.

Как видно из приведенных режимов работы песочницы, подача песка под ведущую колёсную пару (третий режим) производится очень редко, благодаря чему уменьшается износ бандажей и увеличиваются пробеги между обточками. Изменение режимов подачи песка осуществляют при помощи воздухораспределительного крана песочницы.

Пескопроводные трубы ставят размером 1 1/4". Чтобы подвести песок непосредственно к месту контакта бандажа с рельсом и избежать больших потерь его, на нижних концах пескопроводных труб устанавливают так называемые патрубки ЦНИИ. Выходное сечение патрубка в 2,5 раза меньше сечения трубы, поэтому скорость истечения песка будет во столько же раз больше, что уменьшает сдувание песка ветром.

Кроме описанных патрубков, применяют также нижние концы пескопроводных труб с воздушным соплом для принудительного распыла и направления струи песка. Такие сопла были поставлены на песочных трубах паровоза **ЛВ** первого выпуска. На паровозе **ПЗ6** на концах песочных труб поставлены резиновые наконечники 4 (см. рис. 284), пескопроводные трубы выводят под колёса таким образом, чтобы нижние концы их находились на расстоянии 50 мм от головки рельса и были не более 20 мм от круга катания бандажа.

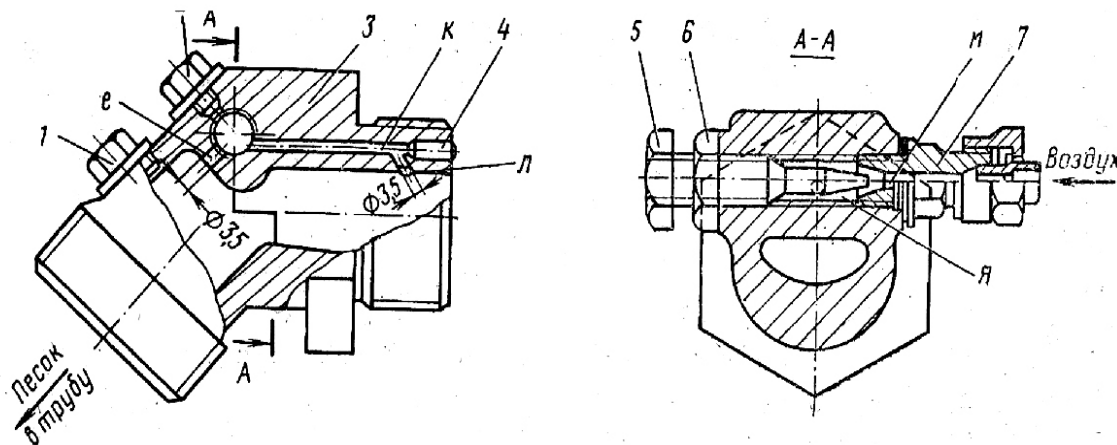


Рис. 285. Унифицированная форсунка песочницы:

1 и 2 – пробки; 3 – корпус; 4 – штифт; 5 – регулировочный винт; 6 – гайка; 7 – штуцер