

от руки, что необходимо при заправке её и при снятии для расшифровки; для этого под лентопротяжным валиком имеется храповое соединение.

Звонок предельной скорости имеет червяк 10, позволяющий устанавливать гайку 11, посаженную на гайку червяка, в положение, соответствующее определённой скорости. При достижении скорости, установленной при регулировке звонка, поводок 13 поднимает гайку 11 с втулкой и высвобождает рычаг 7, который верхним своим пальцем западает в вырезы трёхзубого храповика 8, насаженного на приводной оси.

Вследствие этого ось 5 с укрепленным на ней рычагом 7 и боёк звонка получают вращательное угловое движение, и боёк ударяет по чашке звонка.

Индикатор тормозного давления представляет собой цилиндрический корпус 32, внутри которого помещена гофрированная трубка 31 с дном. Под действием давления воздуха на дно гофрированная трубка сжимается, а при понижении давления распрямляется. При помощи зубчатой рейки 29 и сектора 33 изменения высоты гофрированной трубки, связанные с изменением тормозного давления, передаются рычагу, который посажен на одном валике с сектором. К рычагу присоединена тяга, на конце которой укреплен писец 26, записывающий на ленте тормозное давление.

Модернизированный скоростемер СЛ-2М отличается от скоростемера СЛ-2 тем, что на нём дополнительно установлено контактно-регулирующее устройство, которое позволяет осуществлять периодическую проверку бдительности машиниста и регистрировать положение автостопа с АЛСН.

Контактно-регистрирующее устройство соединяется с АЛСН при помощи штепсельной вилки и разъема. При помощи контактного устройства осуществляется автоматический контроль скорости при проследовании поездом путевого светофора с жёлтым и красным огням (в установленном порядке) и появлении жёлтого с красным и красного огнях локомотивного светофора, а также выключается контроль скорости и периодически проверяется бдительность машиниста, когда поезд останавливается или следует со скоростью до 10 км/час.

Контактное устройство помещено на оси указателя скорости с тыльной стороны и закреплено к корпусу скоростемера при помощи кожуха.

Регистрирующее устройство скоростемера СЛ-2М записывает на ленте положение АЛСН с автостопом. При помощи устройства осуществляется запись периодического нажатия машинистом на рукоятку бдительности, показание сигнальных огней локомотивного светофора, а также сигнализируется лампочкой максимально допустимая скорость движения локомотива. Оно установлено на накладке лентопротяжного механизма. На скоростемере СЛ-2М поставлен счётчик километров улучшенной конструкции.

Диаграммная лента (рис. 291) предназначена для записи показаний скоростемера. Верхнее поле ленты разлиновано через каждые 5 мм с оцифровками: 0, 5, 10, 20, 25, 30 – для записи минут; 0, 4, 8, 12, 16, 20, 24 – для записи часов. Нижнее поле ленты предназначено для регистрации скорости, давления воздуха в тормозной магистрали, заднего хода и пройденного пути. Это поле разлиновано с указанием чисел 0, 10, 20, 30, 40, ..., 130, 140, 150. По этим числам определяют скорость движения. На стоянке лента не перемещается, поэтому писец записи минут наносит вертикальную линию, поднимаясь за каждую минуту на 1 мм. Также по вертикали происходят и проколы часов. Проколы часов зависят от получасового спада минутной записи. При движении локомотива писец записи минут наносит наклонную линию. Проколы часов располагаются не по вертикальной прямой линии, каждый прокол сдвинут относительно предыдущего на величину отрезка ленты, передвинутого на 1 час.