

Тем временем у конструктора А.А. Климанова возникла идея, и он предложил совершенно новое конструктивное решение по установке датчика Л178 совместно с редуктором, который позволяет передавать крутящий момент с колёсной пары на датчик (рис. 296а).

Таким образом, первый проект подошёл к своему завершению и был выполнен с учётом всей специфики по оборудованию устройствами безопасности и радиостанции для паровозов.

Его, несомненно, можно назвать самым сложным и трудоёмким. Завершённый проект в установленном порядке был передан в Северо-Кавказскую дирекцию тяги.

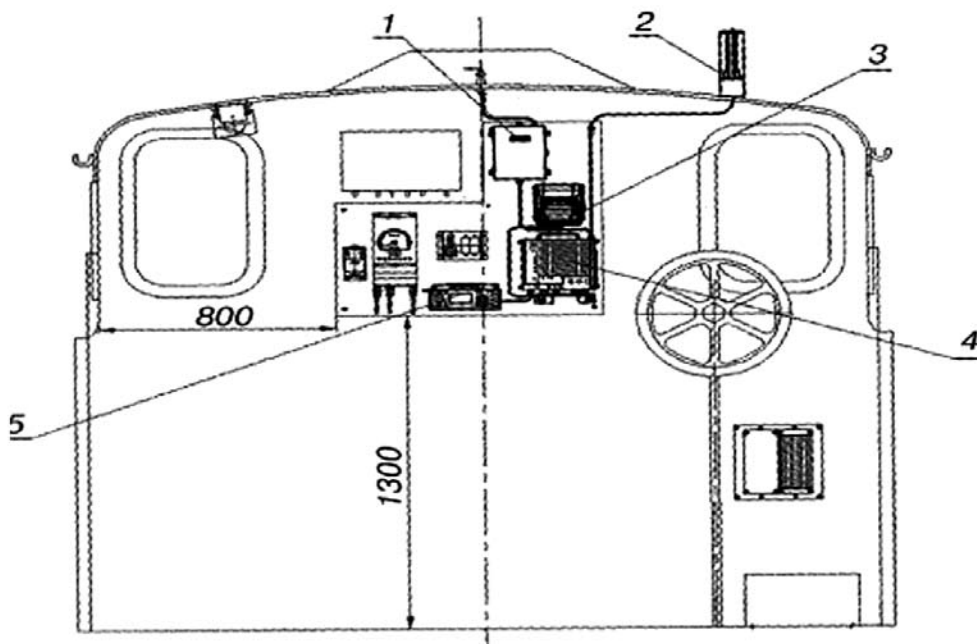


Рис. 296 Задняя стенка будки машиниста:

1 – устройство антенно-согласующее (Ан СУ-В); 2 – антенна АЛ/2;  
3 – громкоговоритель; 4 – БАРС-01; 5 – пульт управления и микротелефонная трубка

Следующим по плану разработок следовал проект по оборудованию устройствами безопасности движения и радиосвязи паровоза серии Л.

На него также необходимо было установить ЭПК 150-И и РВС-1, но в отличие от 9П серия Л не была оборудована автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного действия (АЛСН). Это было связано с тем, что во времена выпусков паровозов серии Л устанавливалась аппаратура системы АЛС точечного типа, т.е. передача и повторение на локомотив сигнальных показаний входных светофоров и семафоров осуществлялись в определённых точках. Вместо токоприемных катушек использовались локомотивные индукторы.

Сейчас же на сети эксплуатируется АЛСН, т.е. сигнальные показания на локомотивном светофоре сохраняются на всём протяжении маршрута следования, что обеспечивает более высокую степень надёжности и более эффективный контроль работы локомотивной бригады. Это позволяет локомотивной бригаде уверенно вести поезд при сильном тумане, снегопаде, дожде, а также в случаях, когда по условиям профиля пути и рельефа местности путевой сигнал не просматривается с дальнего расстояния. Такая сигнализация применяется на участках, оборудованных блокировкой.