

Увлечённость техникой ретро коснулась не только автомобильной отрасли. Популярность железнодорожных поездок на паровозе растёт из года в год, вслед за растущим спросом подтягивается и предложение: теперь отправляются в путешествия – с дымком – и из Москвы, и из Санкт-Петербурга, и из Ростова-на-Дону, а также по Кругобайкальской железной дороге с выездом из Иркутска.

Сегодня работа с паровозной тематикой получила своё продолжение. Развитие ретродвижения – это не просто дань моде, а сохранение исторического и культурного наследия для потомков, сохранение паровозов как «живых» свидетелей становления и развития инженерной мысли, машиностроения, способствовавших развитию экономики государства в целом.

По материалам ПКБ ЦТ ОАО «РЖД».

§ 97. Электроосвещение

Электроосвещение паровоза разделяют на сигнальное и рабочее. К первому относят передние и задние буферные фонари 1 (рис. 298).

Лобовой прожектор 2, установленный на кронштейневерху дымовой коробки, относят к рабочему освещению; он служит для освещения пути в ночное время. К рабочему освещению принадлежат также потолочная лампа 3 в будке машиниста, лампа 4 освещения приборов, укрепленных на лобовой стенке котла, лампа 5 освещения частей движущего механизма и лампы 6 освещения угольной ямы. Для выработки электроэнергии вверху, на кожухе топки паровоза устанавливают турбогенератор 7.

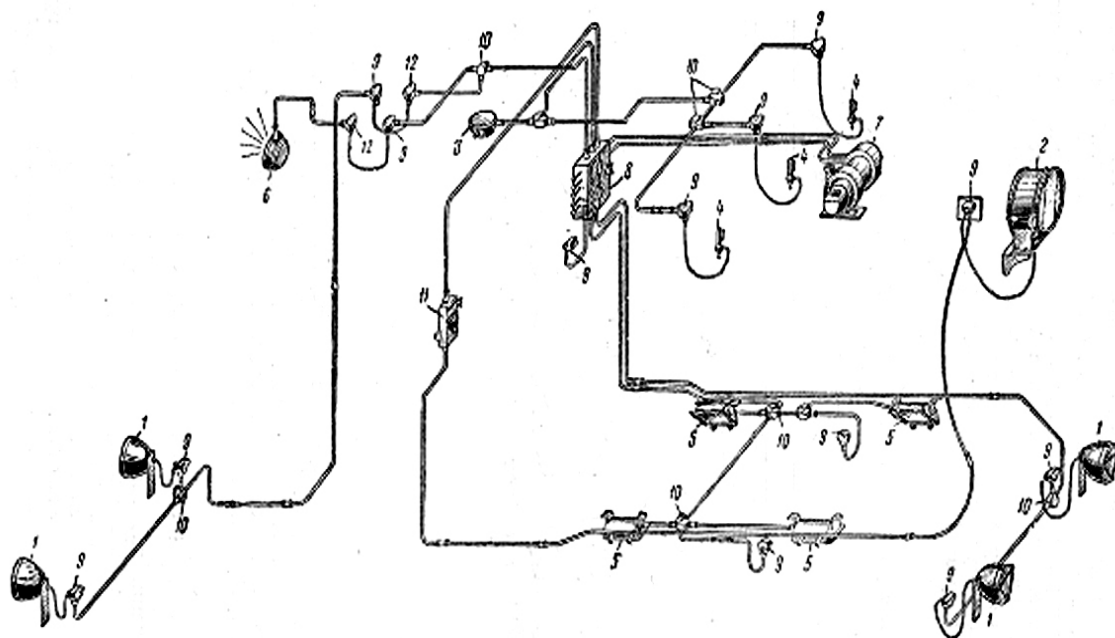


Рис. 298. Схема электроосвещения:

- 1 – буферные фонари; 2 – лобовой прожектор; 3 – потолочная лампа; 4 – лампа освещения приборов;
- 5 – лампы освещения движущего механизма; 6 – лампа освещения угольной ямы;
- 7 – турбогенератор; 8 – распределительный щит; 9 – штепсельные розетки; 10 – коробки ответвления;
- 11 – распределительный щит лобового прожектора; 12 – двухполюсная концевая коробка