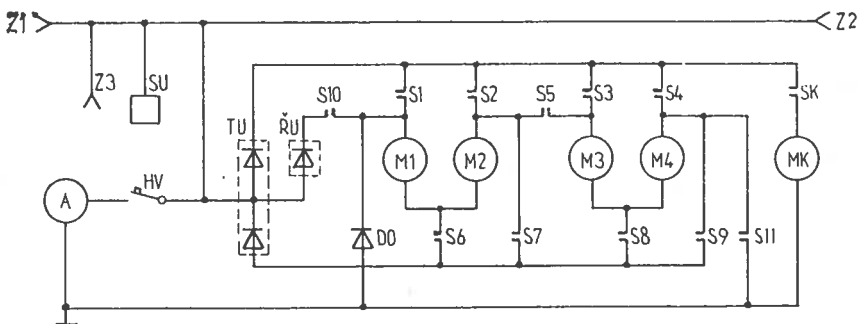


- pružné uložení monobloku bylo doplněno zařízením k zachycení příčných a podélných sil vznikajících např. při nárazu,
- čistič plnicího vzduchu byl vzhledem k prašnějšímu pracovnímu prostředí nahrazen výkonnějším typem,
- ruční ovládání otáček spalovacího motoru bylo nahrazeno dálkovým pomocí stavěče otáček,
- regulátor vstřikovacího čerpadla umožňující malý rozsah provozních otáček spalovacího motoru byl nahrazen jiným, který umožňuje provoz spalovacího motoru v rozmezí otáček $700 \div 1600 \text{ min}^{-1}$,
- vzhledem k většímu příkonu pomocných obvodů byl instalován ještě jeden dobíjecí alternátor $24 \text{ V} = ; 60 \text{ A}$,
- k usnadnění spouštění spalovacího motoru v zimním období byly do plnicího potrubí namontovány žhavicí svíčky,
- v chladicí soustavě motoru byly instalovány vývody umožňující teplovodní vytápění kabin,
- k zajištění dálkového ovládání, měření a automatického stopnutí v případě poruchy byly instalovány potřebné přístroje.

Kapotáž tvoří samostatný, snadno demontovatelný celek, který zakrývá dieselelektrické soustrojí, kompresorové soustrojí a rozvaděč elektrické výzbroje. Pro usnadnění přístupu k jednotlivým zařízením a taktéž z důvodu snadného průchodu mezi kabinami je kapotáž zúžena. Na rámu jsou z obou stran vytvořeny ochozy široké 680 mm. Tyto jsou doplněny bezpečnostním zábradlím. Přístup na ochozy a současně i vstup do kabin umožňují pevné schůdky, umístěné na čtyřech místech poblíž kabin. Kapotáž je tvořena čely, otevíratelnými bočními dveřmi a střešní konstrukcí. Použité velko-

Obr. 2 Schéma silových elektrických obvodů PA 300 (A — alternátor, HV — hlavní jistič, TU — trakční usměrňovač, ŘU — řízený usměrňovač, SU — svařovací usměrňovač, Z1, Z2 — zásuvky čelních ramp, Z3 — zásuvky pro přenosné nářadí, M1 + M4 — trakční motory, MK — elektromotor kompresorového soustrojí, S1 + S10 — trakční stykače, SK — stykač kompresoru, D0 — nulová dioda)



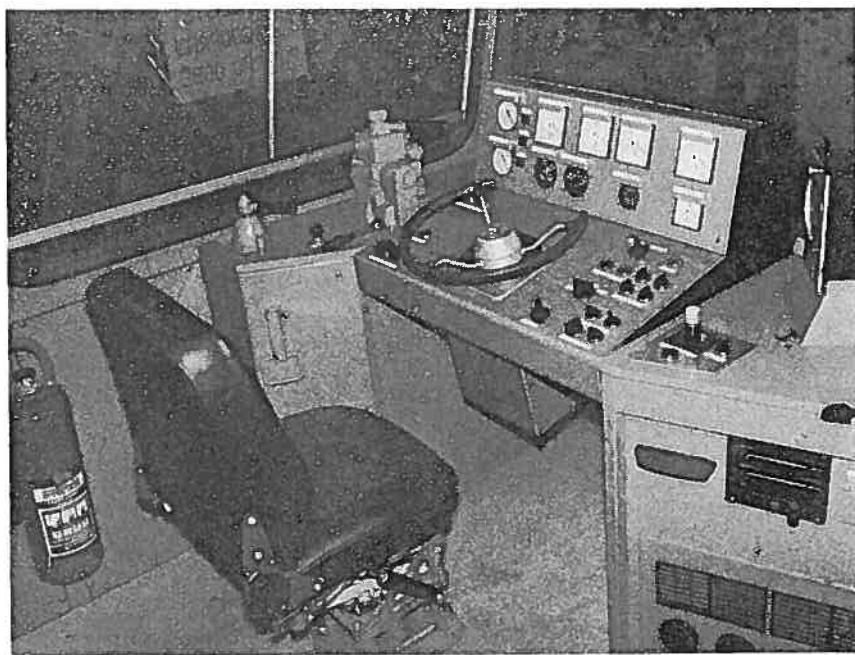
plošné dveře šířky 800 mm se otevírají pomocí pákového mechanismu. Jejich součástí jsou deskové čističe s ocelovou vlnou umožňující přístup vzduchu do motorového prostoru. Odtud je vzduch vysáván ventilátorem dieselelektrického soustrojí a vyfukován žaluziemi v krajních bočnicích. Ve střešní konstrukci je uložen tlumič výfuku a dvě vodní nádrže, z kterých je dodávána voda do umyvadel v kabinách, případně i do chladicího okruhu spalovacího motoru.

Kabiny jsou umístěny na obou čelech pojízdného agregátu a jejich provedení se odlišuje pouze vnitřním vybavením jejich zadních částí. Konceptní řešení kabin je zaměřeno na dosažení co nejlepších hygienických parametrů (hlučnost, mikroklima, vibrace ap.) a současně na zajištění potřebného sociálního zázemí obsluhy. Pro splnění těchto požadavků jsou kabiny vytvořeny jako samostatné celky, pružně uložené na hlavním rámu a oddělené od kapotáže

mezerou širokou 100 mm. Rám kabin je svařen z tenkostěnných profilů a z estetických důvodů je v horní části zúžen. Vnější stěny jsou oplechovány, vnitřní obložení je provedeno sololitovými deskami. Ve stěnách kabiny je uložena tepelná a protihluková izolace „Izomat“. Podlaha je zhotovena z dřevotřísky a kryta podlahovinou PVC. Kabina je bohatě prosklena a umožňuje dokonalý výhled. Boční okna jsou posuvně otevíratelná. Vstup do kabiny umožňují dvojice dveře umístěné v zadní stěně kabiny oproti ochozům. Jsou proskleny dvojitým sklem. Za čelní stěnou kabiny je umístěn pult skládající se z ovládacího panelu, panelu brzdičů a pracovní desky vlakvedoucího. Pod tímto pultem je zabudovaná vytápěcí skříň (umožňující v letním období větrání kabiny) a klika ruční brzdy. Za pultem jsou upevněna tři odpružená sedadla obsluhy. V přední kabině jsou za sedadly obsluhy instalována dvě lehátka určená pro odpočinek osádky. Dolní lehátko je pevné, tvoří lavici, horní je sklopné. V rozložené poloze vzniknou dvě lůžka dlouhá 2150 mm, resp. 2000 mm. Kabina je potom přístupná pouze pravými dveřmi. V zadní kabině je v prostoru za sedadly umístěna šatní skříň, chladnička a hygienický kout.

Čelní rampy jsou upevněny na čelech rámu před kabinami. Jejich hlavním posláním je umožnit napájení připojeného pracovního stroje elektrickou energií $3 \times 220/380 \text{ V}$; 50 Hz. K tomuto účelu jsou k čelní stěně těchto ramp zabudovány čtyři upravené zásuvky vlakového topení typu VSET. Dále jsou v čelních rampách instalována poziční světla. Horní plochy ramp jsou upraveny na ochoz umožňující čištění čelních oken kabiny.

Vzduchotlakové obvody slouží k ovládání brzdy, houkaček, pískovačů, přepínače směru a taktéž k napájení pneumatických zařízení připojeného pracovního stroje. Zdrojem stlačeného vzduchu je kompresorové soustrojí umístěné pod kapotáží podél spalovacího motoru. Skládá se z kompresoru 3 DSK-100, redukční převodovky a stejnosměrného sériového elektromotoru, který



Obr. 3 Pohled na ovládací stanoviště PA 300