

§ 16. Шуровочные отверстия

Для возможности забрасывания топлива на колосниковую решётку и осмотра огневой коробки в топке со стороны будки машиниста устраивают шуровочное отверстие. Для этого в лобовой стенке кожуха топки и задней стенке огневой коробки вырезают отверстия, причём располагают их на такой высоте от пола будки машиниста, чтобы наиболее удобно было забрасывать топливо.

Шуровочные отверстия бывают трёх типов – круглые, овальные 8 (см. рис. 11) и четырёхугольные 9 (см. рис. 12). Края отверстий лобовой и задней стенок отбортовывают и сваривают встык обе горловины. Такое соединение стенок, образующих шуровочное отверстие, наиболее рационально, так как оно просто, не жёстко, не подвергается быстрому обгоранию, в нём не возникает ни течи, ни трещин, а поэтому оно наиболее долговечно. Эту конструкцию шуровочного отверстия применяют теперь на всех паровозах.

§ 17. Укрепление камеры догорания

Верхнюю часть камеры догорания, являющуюся продолжением потолка огневой коробки, укрепляют в передней части около трубной решётки четырьмя рядами подвижных потолочных связей. В последующих рядах поставлены жёсткие потолочные связи.

Нижний лист (полубарабан) камеры догорания паровозов серий **ФД** и **ИС** как часть топки, подверженную значительному смещению относительно охватывающего его барабана цилиндрической части котла, укрепляют целиком подвижными связями (рис. 24).

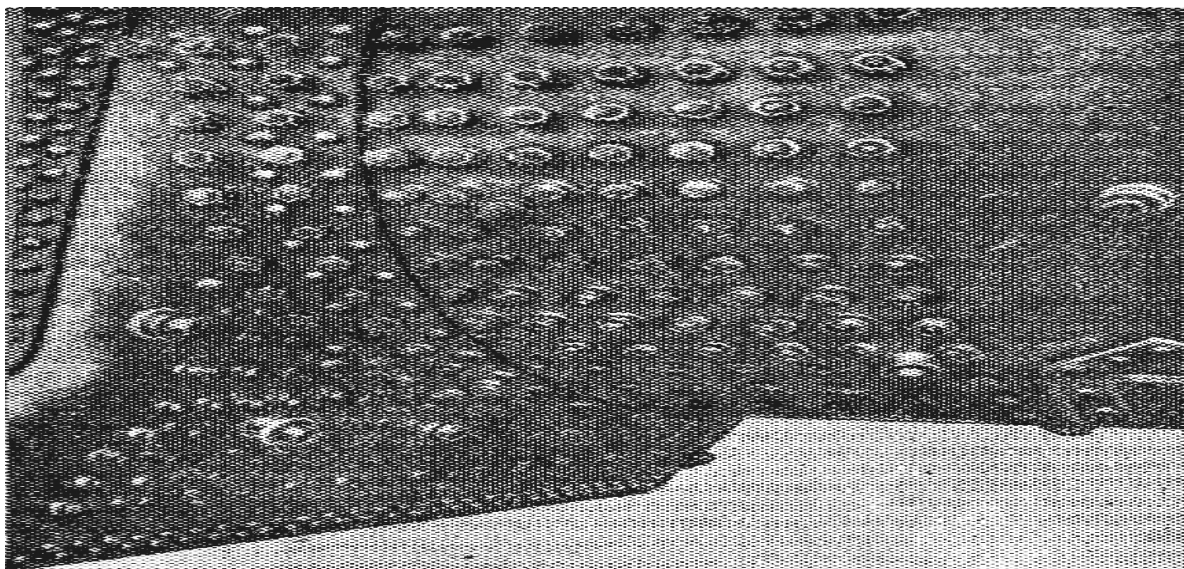


Рис. 24. Укрепление камеры догорания подвижными связями

Общее количество подвижных связей, укрепляющих нижний лист камеры догорания, составляет 340 штук. Все подвижные связи располагают в восьми поперечных рядах.