

У паровозов **ФД** третий барабан цилиндрической части котла выполнен полуконическим, а четвёртый имеет увеличенный диаметр (140 мм) для создания достаточных водяных промежутков у камеры догорания (см. рис. 13).

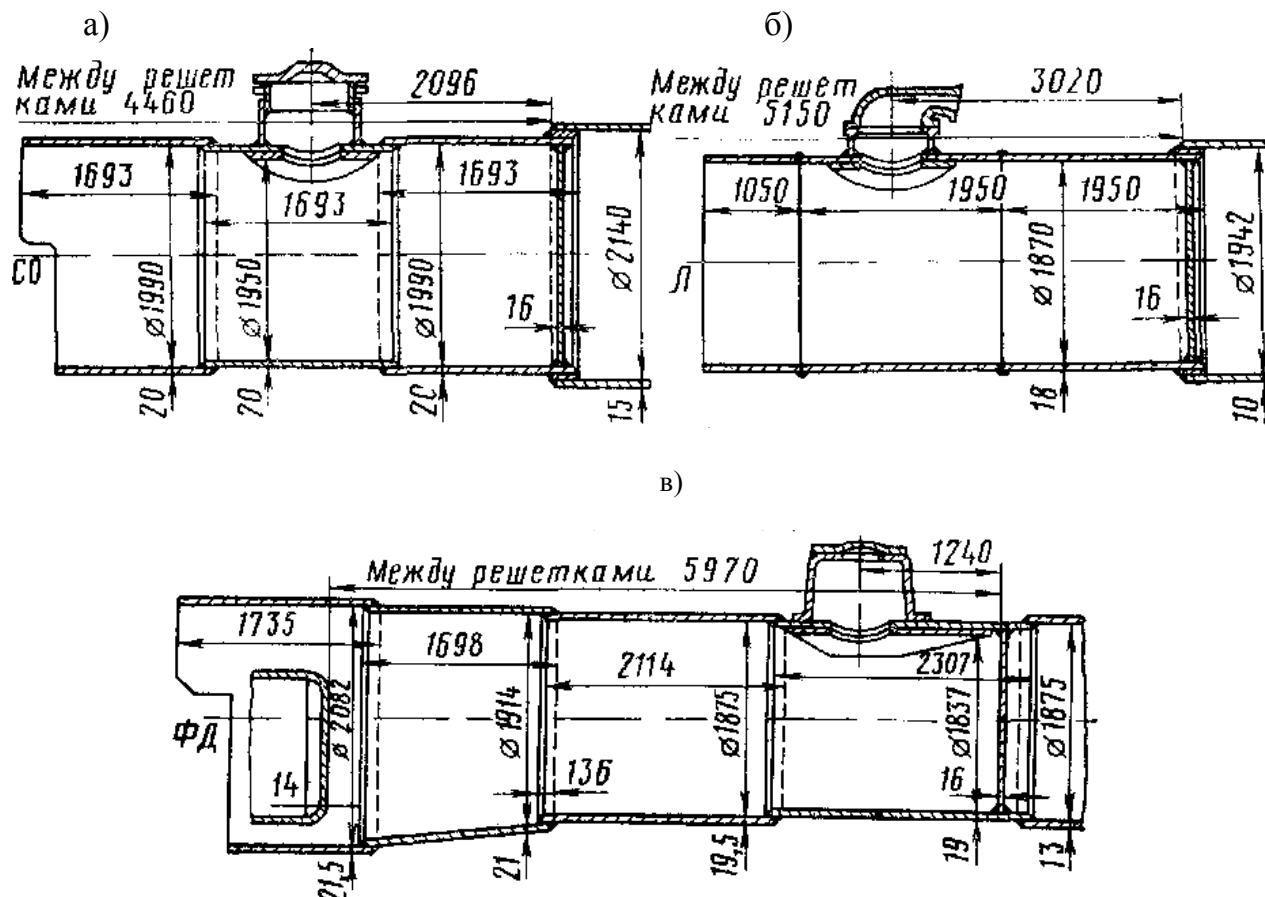


Рис. 27. Типы соединения барабанов цилиндрической части котла паровозов: а – ступенчатый; б – сварной; в – телескопический

Материалом для барабанов служит котельная сталь марки 20К.

Толщину листов барабанов определяют расчётом в зависимости от котлового давления и диаметра цилиндрической части. Количество барабанов зависит от длины цилиндрической части, а также обуславливается размером котельных листов, поставляемых промышленностью.

При соединении барабанов при помощи заклёпок продольные швы выполняют встык трёх– или четырёхрядными с внутренней и наружной накладками (рис. 28) и располагают в верхней части котла, т.е. в паровом пространстве. Это в известной степени предохраняет швы от отложения накипи и разъедания вредными примесями, находящимися в воде. Кроме того, продольные швы располагают со смещением по окружности, что облегчает соединение барабанов и повышает прочность конструкции. Поперечные заклёпочные швы делают внахлёстку двух– или трёхрядными.

В настоящее время продольные и поперечные швы цилиндрической части котла выполняют сварными. Применение на паровозе **ФД** цельносварного котла вместо клёпаного дало возможность снизить его вес на 2-2,5 т.

Паровозы **ЛВ** и **ПЗ6** имеют только цельносварные котлы.