

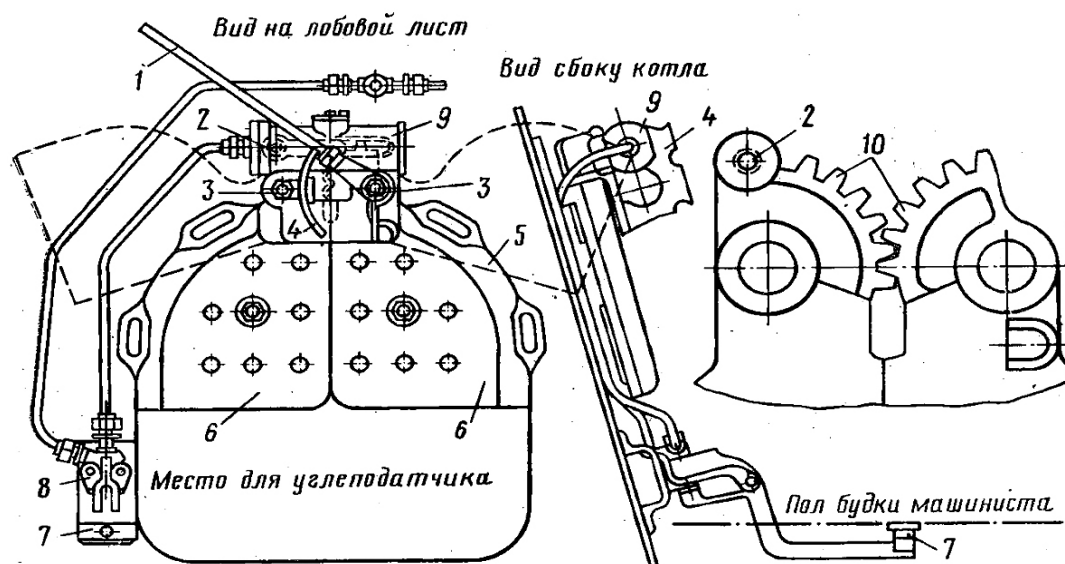


Рис. 38. Раскидные двустворчатые дверцы:
1 – рукоятка; 2 – ушко; 3 – ось; 4 – стойка; 5 – рама; 6 – дверцы; 7 – педаль; 8 – клапан;
9 – воздушный цилиндр; 10 – зубчатый сектор

На паровозах **ФД, ЛВ, Е^м, Е^а, ПЗ6** для открытия раскидных дверей имеется пневматический механизм. Над дверцами на прилабочной рамке установлен воздушный цилиндр 9, к которому по трубке подводится воздух от главного резервуара. Поршень цилиндра имеет палец, который шарнирно соединен с ушком 2 левой створки. Подачу воздуха в цилиндр производят открытием клапана 8 ножной педалью 7.

§ 31. Топочный свод

Топочный свод (арку) выкладывают из огнеупорного фасонного кирпича (см. рис. 25). Свод удлиняет путь газов в огневой коробке, что способствует более полному догоранию летучих веществ топлива и уменьшению уноса.

Кроме того, нагретый свод защищает жаровые и дымогарные трубы от действия холодного воздуха, который попадает в топку через слой топлива и шуровочное отверстие. Длина свода составляет примерно 50% длины колосниковой решётки (при угольном отоплении).

На паровозах применяют также поперечные циркуляторы (рис. 39), имеющие Т-образную форму. Устанавливают их поперёк топки, соединяя боковые водяные промежутки топки с пространством над потолком огневой коробки. Поперечные циркуляторы были поставлены на паровозе **ПЗ6**.

Установка таких циркуляторов обеспечивает хорошую циркуляцию, а также предохраняет боковые стенки топки от перегрева и потолок огневой коробки от оголения при низком уровне воды в котле в тех случаях, когда вода уходит в переднюю часть котла при движении паровоза по спуску или при резком торможении.