

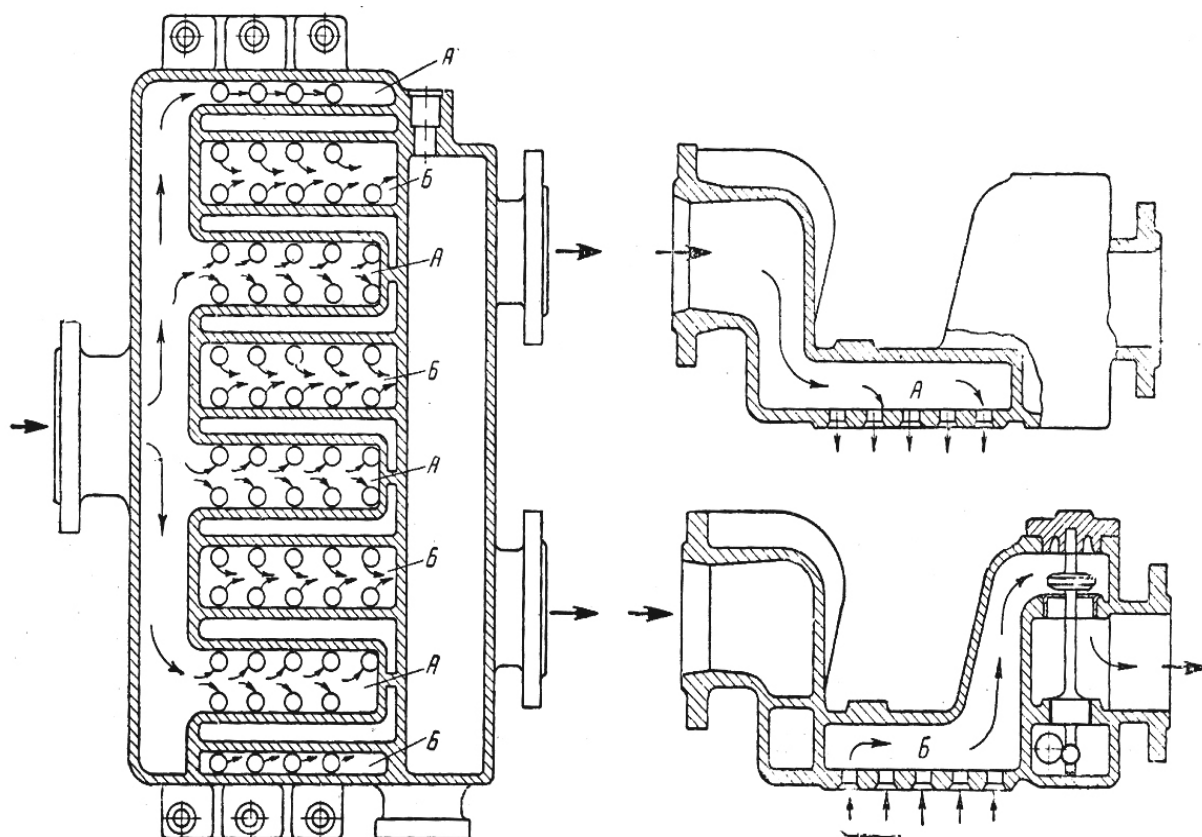


Рис. 58. Коллектор

Таким образом, разделённые внутренними перегородками камеры насыщенного и перегретого пара сообщаются между собой только через пароперегревательные элементы. Для этого один конец элемента пароперегревателя присоединяют снизу коллектора к отверстию камеры насыщенного пара, другой же конец – к рядом расположенному отверстию камеры перегретого пара.

Камеры А и Б разделены двойными стенками, пространство между которыми служит для пропуска болтов, укрепляющих элементы.

На паровозах серий Э, СО, Сч и других устанавливают коллекторы, не имеющие камеры для регуляторных клапанов, поэтому они имеют меньший вес и проще в изготовлении. Некоторая часть этих паровозов и паровозы серии Л оборудованы коллекторами сварной конструкции.

Сварной коллектор паровоза серии Л изображён на рис. 59. Устройство его принято из чертежа. Сварные коллекторы изготовляют из листовой стали марок Ст. 2 и Ст. 3.

Системы пароперегревателей. На современных паровозах применяют следующие типы жаротрубных пароперегревателей: двухоборотный, широкотрубный Л-40 и мелкотрубный.

Большинство паровозов оборудовано двухоборотным пароперегревателем, схема которого представлена на рис. 60а. Пар из сухопарника по регуляторной трубе поступает в камеру насыщенного пара А коллектора 1, затем проходит по трубке элемента 2, делает два оборота в жаровой трубе 3 и выходит уже перегретым в камеру перегретого пара Б, откуда поступает в цилиндры паровоза.