

В уширенной части рычага имеется отверстие диаметром 45 мм, через которое вода из котла по каналу в корпусе крана протекает в канал крышки и далее через штуцер выпускается наружу.

Через спускные краны топки производят также спуск воды при циркуляционном охлаждении котла при тёплой промывке и наполнении его водой при заправке.

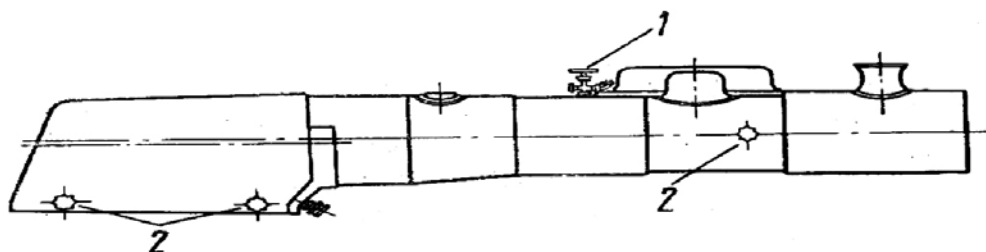


Рис. 74. Расположение спускных кранов и вентиля тепловой промывки на котле паровоза: 1 – вентиль тёплой промывки; 2 – спускные краны

Краны устанавливают по бокам топки в передней её части (на мощных паровозах серий **ФД** и **ИС** также и в задней 0020 части) между первым рядом связей и топочной рамой, а также впереди на ухватном или смычном листе и сбоку цилиндрической части котла в первой его части на уровне оси котла

Вентиль тёплой промывки (рис. 74) служит для спуска пара из котла при расхолаживании его перед тёплой промывкой. Вентиль устанавливают на первом или втором барабане цилиндрической части котла, в котором сделано круглое отверстие для соединения парового пространства с внутренней полостью вентиля. Для укрепления вентиля к цилиндрической части котла приваривают фланец 1, на котором при помощи шпилек 2 на прокладном кольце 3 устанавливают корпус вентиля 4 в средней части корпуса поставлена втулка-седло 5 для клапана 6. Клапан посредством стержня 7 соединён с ручкой 8, корпус имеет два отростка с отверстиями, на которые навинчивают глухие гайки 9, во время работы паровоза клапан должен быть закрыт.

Для спуска пара первоначально снимают гайку 9, после чего к отростку присоединяют рукав, по которому пар после открытия вентиля пускают в теплообменник тёплой промывки или в паросмеситель.

§ 52. Паровозный свисток

Для подачи сигналов на паровозе установлен не сложный, но весьма важный прибор – паровой свисток. При неисправном свистке запрещается выпускать локомотив под поезд. На большинстве маломощных паровозов установлены простые однотонные свистки. Однако с возрастанием мощности паровозов и увеличением длины составов однотонные свистки с небольшой силой звука стали недостаточными, поэтому в настоящее время на всех поездных паровозах установлен пятитональный унифицированный свисток, за основу которого взят свисток паровозов **ФД**, **Л** и **С** последнего выпуска.

На рис. 75 показан свисток, установленный на паровозе **ФД**.