

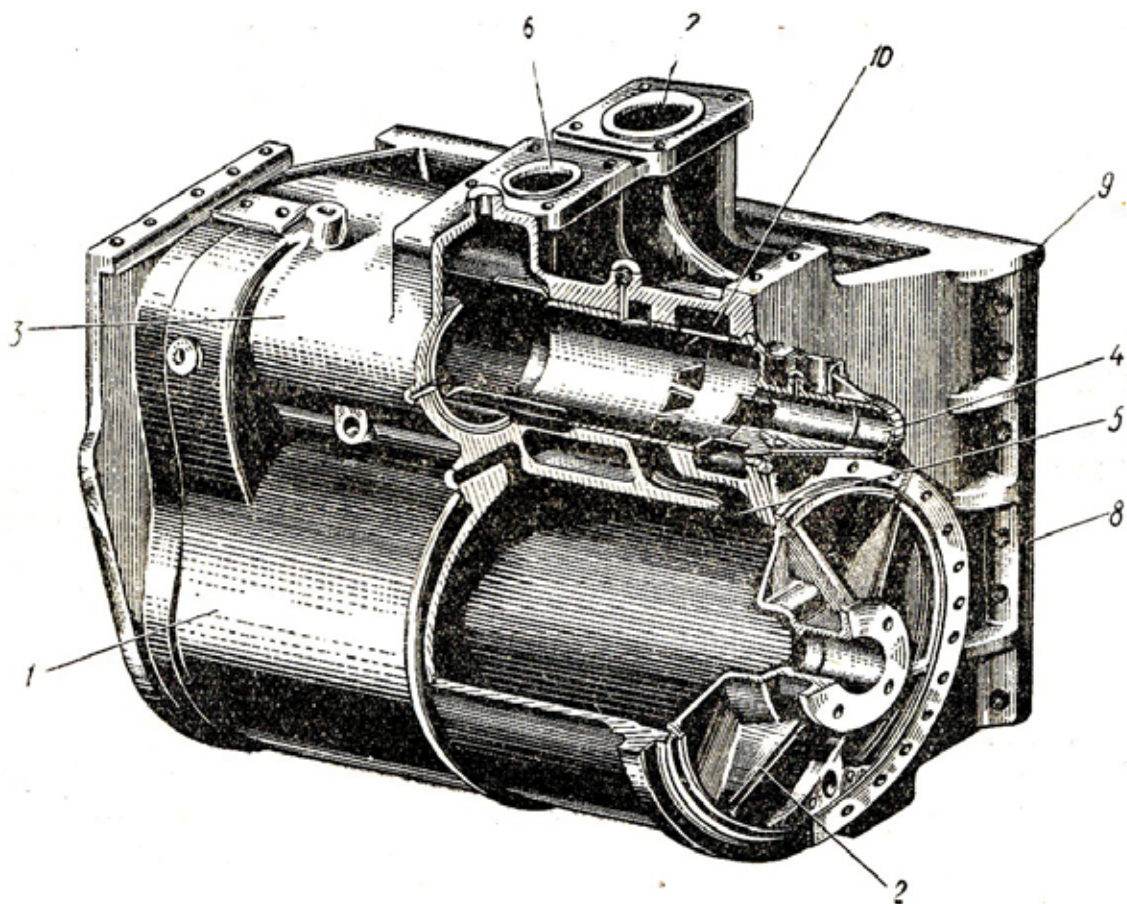


Рис. 117. Общий вид привального цилиндра:

1 – рабочая камера; 2 – объёмная крышка; 3 – золотниковая камера; 4 – золотниковая объёмная крышка; 5 – паровой канал; 6, 7 – патрубки; 8 – фланец; 9 – опорный зуб; 10 – золотниковая втулка

Золотниковая камера этого цилиндра расположена сверху над рабочей полостью цилиндра. В неё запрессовывают с обеих сторон золотниковые втулки 10 с двумя рядами наклонно расположенных отверстий – паровых окон, через которые пар впускают и выпускают из цилиндра. Острый пар впускают в золотниковую коробку через патрубок 6 и далее через паровые окна, расположенные против канала 5 в рабочей полости цилиндра. Выпуск отработавшего пара из цилиндра происходит по тому же каналу 5 в золотниковую камеру, а затем через большие окна в золотниковой втулке по внутреннему паровыпускному каналу в патрубок 7 и далее в паровыпускную трубу и конус.

Внутренняя рабочая поверхность цилиндра имеет строго цилиндрическую форму; по концам её сделаны конические расточки (фаски), необходимые для постановки в цилиндр поршня с упругими поршневыми кольцами. Конические расточки делают такой длины, чтобы в крайних положениях поршня крайнее кольцо «сбегало» за пределы рабочей поверхности цилиндра на 3-7 мм.

Рабочая полость цилиндра и золотниковая камера соединены с привалочным фланцем посредством нескольких горизонтальных и вертикальных полок (стенок).

Цилиндры паровозов серии Э устанавливают на раме наклонно таким образом, чтобы продольные оси их у места привалки к раме были расположены выше центров движения колёс. Это делается для того, чтобы поместить в пределах габарита подвижного состава цилиндры большого диаметра. При этом продольная ось цилиндра пересекает ось вращения ведущей колёсной пары.