

Продувательные клапаны 1 (рис. 129) устанавливают внизу паровых цилиндров – по одному с каждого конца и два посередине. Корпус клапана прикрепляют на шпильках к телу цилиндра и соединяют с одной из полостей его. Он имеет одинаковое устройство с клапаном (рис. 130) для продувки золотниковой камеры, который ввёртывают при помощи штуцера с резьбой в тело цилиндра. Внутренние полости каждой золотниковой камеры соединяют при помощи трубочек и штуцеров 2 с соответствующим клапаном. В корпус клапана 1 ввёртывают штуцер 3, на верхнем торце которого устанавливают тарельчатый клапан 4. Хвостовик клапана проходит до середины прямоугольного отверстия 5, сделанного в хвостовике штуцера 3. В прямоугольные отверстия штуцеров вставляют рейку 2 (рис. 129), имеющую под хвостовиком каждого клапана вырез со скошенным краем. При передвижении рейки (слева направо) посредством привода из будки машиниста скошенный край рейки упирается в хвостовик клапана и поднимает его. При этом вода проходит под клапан и через отверстие 6 выдувается наружу (рис. 130).

На паровозах серий **ФД**, **ИС**, **Л**, **Е^а**, **Е^м** установлены шариковые продувательные клапаны (рис. 131) с пневматическим приводом из будки машиниста. Таких клапанов на паровозах серий **ФД** и **ИС** ставят по три на каждом цилиндре: два клапана для продувки цилиндра и один средний для продувки золотниковой камеры.

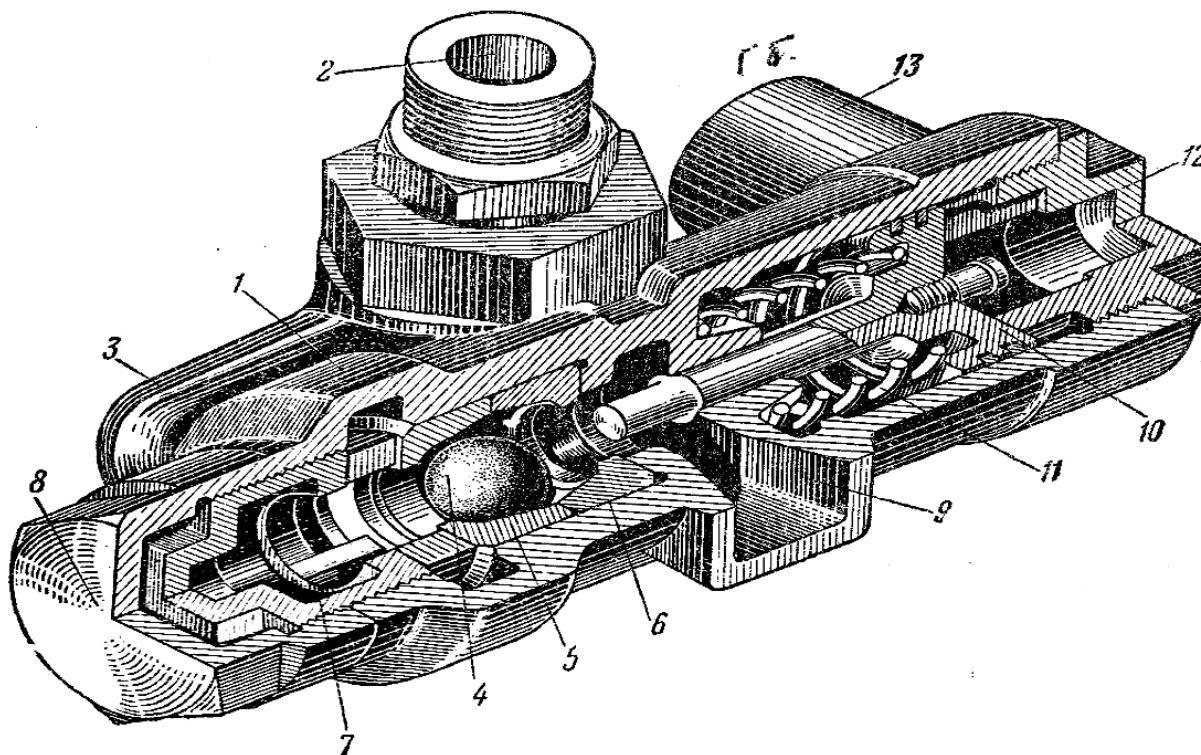


Рис. 131. Шариковый продувательный клапан цилиндра:

- 1 – корпус; 2 – штуцер; 3 – прилив; 4 – клапан шариковый; 5, 6 – чашки; 7 – пробка нажимная;
8 – колпачок; 9 – канал выпускной; 10 – поршень; 11 – пружина; 12 – пробка упорная;
12 – отросток

На паровозах серий **Л** и **Еа** установлено по два таких клапана на каждом цилиндре – только для продувки самого цилиндра. Продувательный клапан представляет собой горизонтальный цилиндрический корпус 1, соединяемый с паровым цилиндром посредством штуцера 2. В штуцере 2 и приливе 3 корпуса имеется канал, которым паро-