

В передней нижней части бака размещён отстойник (сборник) 5 прямоугольной формы с полукруглым дном, приваренный к баку или соединённый с ним трубой большего диаметра. Емкость отстойника 50-100 л. Внутри отстойника помещен трубчатый змеевик 14 диаметром 18-24 мм, который имеет поверхность нагрева 0,7-1,0 м². Подвод пара к змеевику осуществляется по тому же паропроводу 7 через вентиль 13 и трубу 12. При помощи вентиля 2 и 13 можно регулировать температуру подогрева мазута, как в баке, так и в отстойнике.

Отработанный пар из змеевика отводится в атмосферу, а спуск воды от отстойника, которая выделяется из мазута в результате его подогрева, производят при помощи краника 17. На отстойнике укреплен питательный кувшин 15 с пробковым краном 16. Питательный кувшин установлен на высоте 250-300 мм от днища отстойника. Внутри кувшина поставлена сетка, которую периодически вынимают и очищают от грязи. От питательного кувшина проходит мазутопровод 18, имеющий между тендером и паровозом гибкий рукав 19, по которому подаётся мазут к форсункам топки.

Для безопасности кран 16, отделяющий отстойник от питательного кувшина, имеет привод, позволяющий закрывать нефтепровод как из будки машиниста, так и с обеих сторон снаружи тендера.

Положение ручек привода должно быть горизонтальным при открытом кране и опущенном вниз – при закрытом, все запорные приспособления и краны нефтяного бака, отстойника и питательного кувшина должны быть совершенно исправными и не давать пропуска мазута.

Для удобного и безопасного доступа к люку 10 при наборе нефтетоплива нефтяной бак снабжен ступеньками, перилами и площадкой из рыхленного железа.

Для предотвращения потерь тепла нефтяным баком температуру мазута следует регулировать так, чтобы в баке она была не более 50°C. Подвод пара в подогреватель регулируют в таких размерах, чтобы из паропроводной трубы выходил не пар, а конденсат.

Бак для мазута следует через каждые три-четыре месяца очищать от грязи и одновременно проверять батарею подогревателя.

При этом нужно обращать особое внимание на плотность соединений и предотвращение возможных пропусков пара в мазут и мазута в подогреватель.

У паровозов, приспособленных к комбинированному углемазутному отоплению, на тендере установлен бак для мазута ёмкостью от 1,0 до 3,5 м³.

Бак размещают в передней верхней части тендера за контрбудкой. В нижней части бака, так же как и при полном нефтяном отоплении, установлен отстойник, а на нем питательный кувшин с фильтром. От кувшина по трубопроводу мазут подаётся к регулировочному вентилю и форсунке. Мазутопровод между тендером и паровозом имеет гибкое соединение в виде резинового рукава.

Как в баке, так и отстойнике установлены паровые подогреватели. При **углемазутном** отоплении использованы следующие типовые детали нефтяного отопления; нефтеотстойник, питательный кувшин и пароразборная колонка. Подача пара к подогревателям от пароразборной колонки осуществляется по паропроводу, также имеющему гибкое соединение между паровозом и тендером.

Уход за тендером. При осмотре нижней части тендера, что необходимо делать на смотровой канаве, прежде всего проверяют состояние колёсных пар. Оси колёсных пар не должны иметь трещин и протёртых мест (свыше 2,5 мм); не должно быть трещин