

**Редуктор.** Редуктор состоит из двух цилиндрических шестерён – малой с 12-ю зубьями и большой с 81 зубом. Малая шестерня (ведущая) с осью расположенной в приливе крышки 4, соединена с шарнирным приводом 5 от паровой машины. Большая шестерня сцепляется зубьями с малой шестернёй. Вал большой шестерни соединяется с конвейерным винтом. В передней части корыта установлен угледробитель 3. На паровозе серии Л вследствие увеличенного числа оборотов коленчатого вала машины редуктор имеет две пары шестерён.

Большой конвейерный винт соединяют с малым универсальным шарниром Гука, который состоит из стального камня с двумя отверстиями.

Отверстия в шарнире расположены крестообразно; через них пропущены болты для соединения с вилками конвейерных винтов. Универсальный шарнир обеспечивает беспрепятственное вращение расположенных под углом обоих винтов. На паровозах серии Л шарнир имеет промежуточную вставку с полувитком, что сделано для того, чтобы избежать спрессовывания угля в шаровой головке.

Диаметры и шаги витков конвейерных винтов по всей длине неодинаковы – сзади они меньше, а спереди больше. Сделано это для того, чтобы по мере подхода угля к головке не происходило спрессовывания угля, так как при увеличении шага витка уголь проходит более свободно. Передний конец малого винта заканчивается лопаткой разрыхлителем, которая обеспечивает более равномерную подачу угля при подходе его к питательной головке.

**Питательная головка.** Головка 1 (рис. 281) прикреплена к лобовой стенке топки, закрывая собой нижнюю часть отверстия. Задний конец её шарнирно соединяют с питательной трубой. К передней части головки двумя болтами прикрепляют распределительную плиту 7, которая входит в топку. Между плитой и головкой помещают сопловую коробку 6. На поверхности распределительной плиты сделаны рёбра, при помощи которых происходит распределение угля по всей колосниковой решётке. В нижней части плиты расположены отверстия, по которым поступает воздух, необходимый для охлаждения плиты и предохранения её от обгорания.

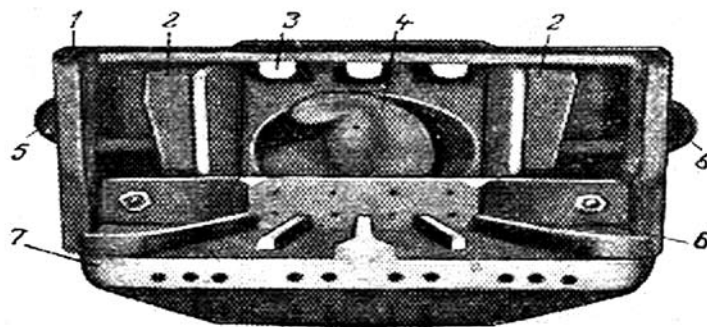


Рис. 281. Питательная головка:

1 – питательная головка; 2 – правый и левый направляющие щитки; 3 – смотровые окна; 4 – питательный винт; 5 – маховичок направляющих щитков; 6 – сопловая коробка; 7 – плита

**Сопловая коробка** углеподатчика типа С-3, установленного на паровозах серии Л (рис. 282), имеет десять паровых сопел, сгруппированных в пяти камерах, к которым подводят пар по отдельным трубкам из паровой колонки. Выходные паровые сопла расположены в два горизонтальных ряда и распределены по камерам таким образом, что