

давление в левой верхней камере сопловой коробки, а правый 9 – в правой верхней камере б. Трубки манометров соединены соответствующими паропроводами. Давление в камерах сопловой коробки (см. рис. 283) поддерживается в следующих пределах: в камере а – 0,6-1,2, в камерах б – 1,0-1,8, в камерах в – 0,5-0,7 кг/см². Для регулирования подачи в машину имеется регулирующий вентиль 3 и дополнительный 4.

Паропровод к машине между паровозом и тендером сделан шарнирным, с шаровыми соединениями.

Для уменьшения уноса топлива в настоящее время на паровозах с механическим отоплением применяют приспособление для смачивания угля смесью воды и пара. В этом приспособлении отбор пара производится от паровой колонки углеподатчика, а отбор воды – от водяной колонки.

В зимнее время используется только пар. Водяная и паровая трубки приспособления соединены в одну трубку, к которой присоединен гибкий шланг. В крышке окна задней телескопической трубы углепровода сделано отверстие и приварен штуцер, с которым соединён гибкий шланг. На водяной и паровой трубках установлены вентили. Одновременно со смачиванием угля производят прогрев углепровода и паровых соединений, чем предотвращается также смерзание угля.

Углеподатчик системы Рачкова, имеющий небольшое распространение, устроен следующим образом. На тендере установлено корыто, в котором расположен большой конвейерный винт. К корыту прикреплена шаровая головка, соединённая с углепроводом – телескопической трубой, состоящей из двух частей, входящих одна в другую.

В телескопической трубе расположен малый конвейерный винт, соединённый с большим винтом шарниром. У топочного отверстия укреплен головка, куда выходит углепровод. В топочном отверстии установлена распределительная плита, на которую конвейерным винтом подаётся уголь, и паровая сопловая коробка, разбрасывающая уголь по колосниковой решётке.

Конвейерные винты приводятся во вращение установленной на тендере паровой машиной, которая посредством вала с шарнирами соединена с шестерней редуктора, прикрепленного к заднему торцу корыта. Вал зубчатого колеса редуктора соединён с большим конвейерным винтом углеподатчика. Уголь из ящика тендера сыпается в корыто углеподатчика через отверстие, имеющееся в верхней части корыта, захватывается конвейерным винтом и подаётся на распределительную плиту.

Уход за углеподатчиком. Перед каждой поездкой, а также по прибытии в депо необходимо осматривать и проверять работу углеподатчика. Перед выездом проверяют уровень масла в картере машины углеподатчика, спускают скопившуюся в нем воду, добавляют масло до установленного уровня. Если замечена утечка масла через неплотности в крышках, следует заменить повреждение прокладки и подтянуть ослабшие болты и гайки. Заливают также маслénку, подающую масло в цилиндры машины, в редуктор, и маслénку, подводящую масло к подшипникам и шарнирам вала.

Проверяют работу сопловой коробки и регулировку дутья. Необходимо убедиться, что пар выходит через каждое сопло, и проследить направление струи пара. Дутьё сопел проверяют поочередным открытием вентилей паровой колонки. Если сопла засорились, их прочищают проволокой диаметром 2,5-3,0 мм.

Для пуска машины углеподатчика рукоятку реверсивного клапана переводят из среднего положения вниз (передний ход), после чего медленно открывают пусковой вентиль, чтобы прогреть паропровод и удалить конденсат. В случае пропуска сальников