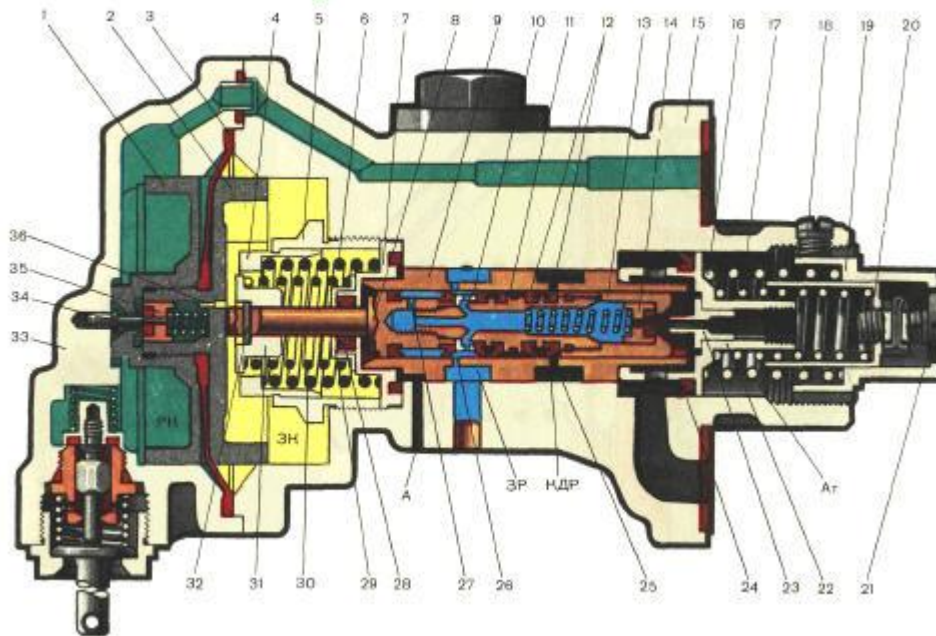


## **Особенности устройства главной части №466 воздухораспределителей №483. Модификации воздухораспределителей №483.**

Главная часть усл. № 466 состоит из двух основных узлов: корпуса 15 с запрессованными в него втулкой 9 и седлом 40 и крышки 33 с упором 34 и выпускным клапаном.



Во втулке 9 расположен разборный шток, состоящий из направляющих 8 и 11 диаметром 22,5 мм, седла 13 диаметром 22 мм, шайбы 10, подпружиненного клапана 14 и манжет 12, применяемых в главных частях воздухораспределителей усл. № 270-002 и 270-005-1.

Диафрагма 3, закрепленная между направляющими дисками 1 и 2, одновременно является уплотнением между корпусом 15 и крышкой 33.

В шайбе 2 помещен подпружиненный обратный клапан 35. Пружина 30, удерживаемая штифтом 32 на хвостовике направляющей 8 между шайбой 29 и втулкой 31, прижимает шток к диску 2. Расстояние от диска 2 до упора 4 составляет около 4,5 мм. В корпусе 15 закреплены гайкой 5 втулка 7 с резиновым кольцом и упор 4 с пружиной 6.

В правой части корпуса расположен уравнивательный поршень 22 с седлом 23 и манжетой 24. Пружина 16 регулируется упоркой 19, которая фиксируется винтом 18, а пружина 17 регулируется винтом 21, который фиксируется шплинтом вместе с упоркой 20.

В верхней части корпуса размещен обратный клапан, состоящий из диафрагмы (пластинки) 39 и упора 38, закрытых заглушкой 37.

Диафрагма 3 отделяет золотниковую камеру ЗК от рабочей камеры РК, а уравнивательный поршень 22 — тормозной канал ТЦ от атмосферной полости Ат.

Полость между крайней манжетой на направляющей 8 и манжетой 28, сообщенная с атмосферой каналом А, разгружает шток от давления воздуха со стороны камеры ЗК. В настоящее время на подвижном составе грузового типа используется в основном воздухораспределитель № 483.

Он имеет четыре основные разновидности: 483, 483М и 483А, 483Л.

#### Основные параметры:

Скорость распространения тормозной волны	Не менее 275 м/с при экстренном торможении. Минимально допустимая 250 м/с.
Диапазон возможного зарядного давления	4,5-6,5 кг/см <sup>2</sup> . В процессе управления тормозами допускается оперативное повышение давления в ТМ для отпуска тормозов до 6,8 кг/см <sup>2</sup> и понижение для торможения до 3,8 кг/см <sup>2</sup> .
Максимальное давление в ТЦ	На порожнем режиме – 1,4-1,8 кг/см <sup>2</sup> ; На среднем режиме – 3,0-3,4 кг/см <sup>2</sup> ; На груженом режиме – 4,0-4,5 кг/см <sup>2</sup>
Свойства мягкости	Повышенные Не срабатывает при темпе понижения давления до 1,0 кгс/см <sup>2</sup> в 1 мин.
Время полной зарядки одного ЗР объемом 78л с 0 до 4,8 кг/см <sup>2</sup> .	4,5-5 мин
Максимально-допустимое время отпуска тормозов	На равнинном режиме в поезде длиной: - до 300 осей → 50 сек. - более 300 осей → 60 сек. - более 300 осей → 80 сек. На горном режиме вышеуказанные величины увеличиваются в 1,5 раза. После ступени торможения: -на равнинном режиме → 1,5 мин.; -на равнинном режиме → 2 мин. После полного служебного торможения: -на равнинном режиме → 2 мин.; -на равнинном режиме → 3,5 мин.
Минимально-допустимое время от момента постановки ручки крана в положение отпуска до момента приведения поезда в движение	После экстренного торможения: -в поездах длиной до 100 осей → 4 мин.; -в поездах более 100 осей → 6 мин. В зимнее время вышеуказанные нормативы увеличиваются в 1,5 раза.