

АВТОРЕЖИМ №265 (001-005)

Предназначен для автоматического регулирования силы нажатия тормозных колодок в соответствии с загрузкой вагона. Заменяет ручной труд, повышает тормозную эффективность. На чугунных колодках ВР ставят на Г режим, композ колодках – С режим и ручку снимают. Устанавливается сбоку на хребтовую балку вблизи пятника, подсоединяется к ВР и ТЦ. Состоит:

1. Демпферная часть. В корпусе 2 цил. полости, в верхней – поршень со штоком (манжета, фетровое кольцо), в диске ниппель 0,5мм, внутри пружина. В нижней – вилка с ползуном, гайка, упор, внутри 2 пружины. В паз ползуна вставлен сухарь, закрепленный винтом. При вертикальных колебаниях кузова + - 40мм сухарь практически стоит на месте.

2. Пневматическое реле. В корпусе 2 полости – в нижней – поршень с манжетой и пружиной, хвостовик упирается на конец рычага (коромысла), в верхней части – поршень с полым хвостовиком и пружиной и 2х седельчатым клапаном.

3. Кронштейн крепится к балке 3 болтами.

Работа

При торможении воздух из ВР идет 2я потоками: через открытый клапан верхнего поршня в ТЦ и одновременно к нижнему поршню. Наполнение ТЦ воздухом происходит до уравнивания 2х поршней через коромысло и клапан закрывается. Величина давления ТЦ определяется положением сухаря на коромысле (соотношение плеч рычага).

При отпуске тормоза давление на нижний поршень уменьшается, тогда давлением ТЦ верхний поршень идет влево, отходит от клапана и через полый хвостовик сообщает ТЦ с АТ. При давлении в ТЦ 0,5 кгс/см² верхний поршень идет вправо, закрывая АТ и открывает клапан к ВР.

Исправность и регулировку производят на порожнем вагоне. Зазор между плитой и упором должен быть не более 3мм, а кольцевая выточка должна выходить из корпуса.