

Электропневматические вентили. Электропневматические вентили ВВ-1 (рис. 85, а) установлены на дизеле и используются для ускорения пуска дизеля и отключения ряда топливных насосов; ВВ-3— на поездных контакторах ПК-753Б, групповом контакторе ослабления возбуждения ПГК-565; применяются также для управления жалюзи и гидромуфтой вентилятора холодильника; ВВ-32 (рис. 85, б) — на реверсивном переключателе ППК-8063 и клапане песочницы КЛП-32.

Работа вентиля основана на втягивании якоря под действием электромагнитной силы, возникающей при прохождении тока по катушке. При отсутствии напряжения на катушке проход сжатому воздуху через вентили закрыт. В вентилях ВВ-1 и ВВ-3 электромагнитный привод клапанного типа, а в вентиле ВВ-32 — плунжерный. Катушки вентиля ВВ-1 и ВВ-3 намотаны на каркас, а катушка

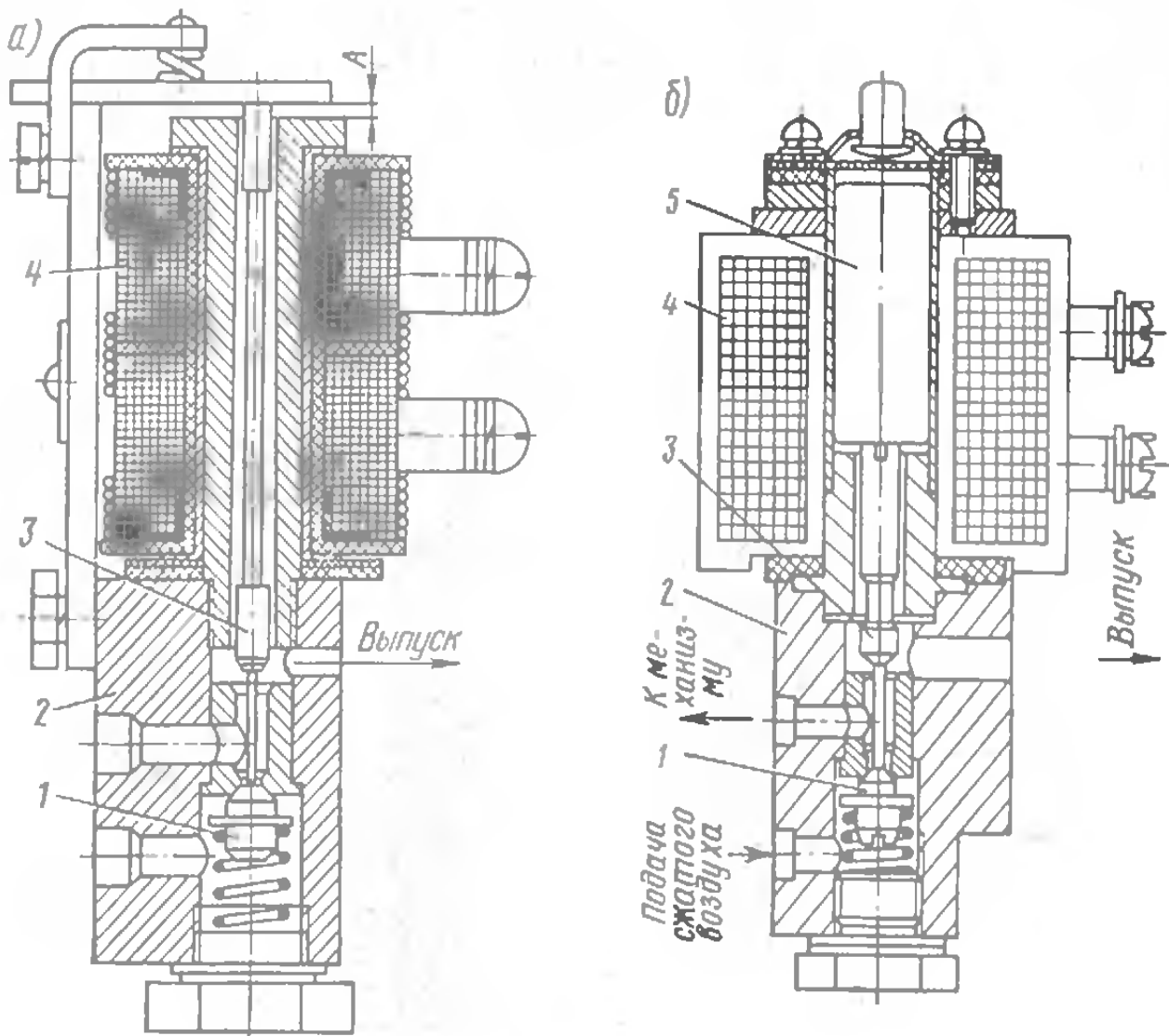


Рис. 85. Вентили электропневматические:

а — вентиль ВВ-1; б — вентиль ВВ-32; 1 — нижний клапан; 2 — корпус; 3 — верхний клапан; 4 — катушка; 5 — якорь

Основные данные	Тип вентиля		
	ВВ-1	ВВ-31	ВВ-32
Номинальное давление воздуха, МПа (кгс/см ²)	0,5(5)	0,5(5)	0,5(5)
Площадь впускного отверстия, мм ²	6	8	8
» сечения выпускного отверстия, мм ²	6	19	14
Марка провода	ПЭТВ	ПЭВ-2	ПЭВ-2
Диаметр провода, мм	0,20	0,31	0,25
Число витков	7200	6500	6500
Сопротивление при 20 °С, Ом	328	215	275

вентиля ВВ-32 каркаса не имеет и залита эпоксидным компаундом. Технические данные вентиля приведены в табл. 11.

Клапан песочницы КЛП-32. На стальном основании клапана расположены два электропневматических вентиля типа ВВ-32. Вентиля имеют общий подвод сжатого воздуха и отдельные выходные отверстия к управляемым воздушным магистралям.

Тяговые электромагниты. Тяговые электромагниты ЭТ-52Б и ЭТ-54Б (рис. 86) предназначены для работы в системе объединенного регулятора дизеля. Конструкция электромагнитов аналогична. Магнитная система прямоходовая; якорь 4 цилиндрический с коническим упором; обмотка катушки 5 намотана на латушную гильзу, изолированную миканитом и залитую вместе с сердечником компаундом на основе эпоксидной смолы. Возвратной пружины электромагниты не имеют. Ход якоря регулируется винтом 2.

Стальной кожух электромагнита ЭТ-52Б имеет на наружной стороне резьбу для ввинчивания в корпус объединенного регулятора дизеля. Электромагнит ЭТ-54Б для крепления имеет фланец с отверстиями, а для подключения внешних проводов — штепсельный разъем 7. Технические данные электромагнитов приведены в табл. 12.

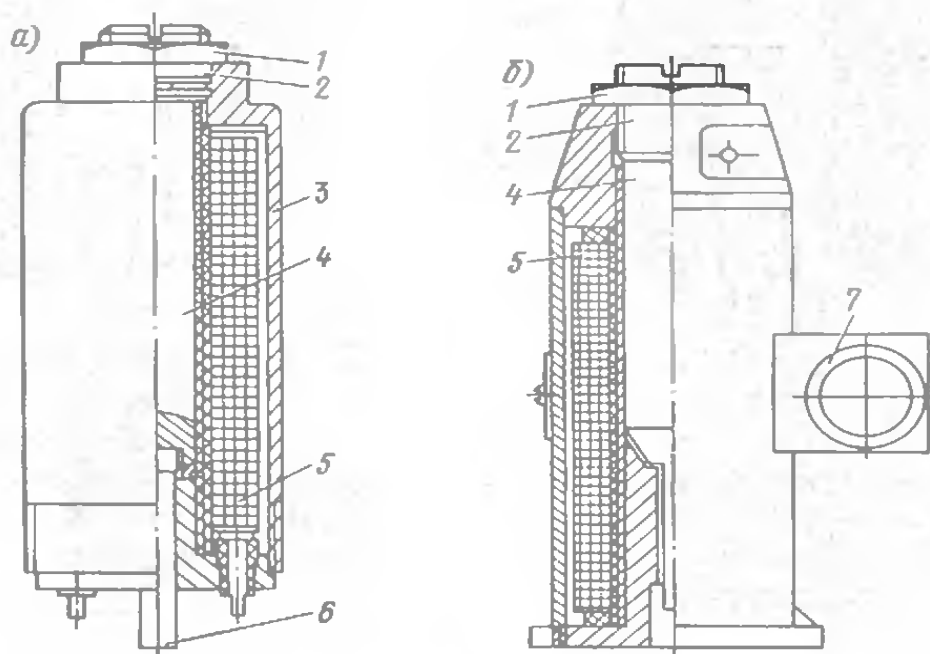


Рис. 86. Тяговые Электромагниты:

а — электромагнит ЭТ-52Б; б — электромагнит ЭТ-54Б; 1 — гайка; 2 — винт; 3 — кожух; 4 — якорь; 5 — катушка; 6 — шток; 7 — штепсельный разъем

Основные данные	Тип аппарата	
	ЭТ-52Б	ЭТ-54Б
Номинальное напряжение, В	75	75
Минимальное напряжение включения, В	—	26
Максимальный ход якоря (зазор), мм	2,5	5,0
Тяговое усилие при $0,7U_{ном}$ и температуре окружающего воздуха 40°C , Н, не менее:		
при зазоре под якорем	5	7
» притянутом якоре	30	40
Сопротивление катушки при 20°C , Ом	445	220
Диаметр провода, мм	0,2	0,25
Марка провода	ПЭТВ	ПЭТВ
Число витков	10 000	6500