

Монтаж и регулировка
регулятора тормозной рычажной передачи

Д Р Ф А

ФЭВ ВАГОНБАУ ГЕРЛИТЦ

ГДР

2/61 235

С о д е р ж а н и е

- I. О б щ е е
- 2. Припасовка главных тормозных тят
- 3. Монтаж тормозного регулятора /Фиг. 3/
- 3.1 Регулировка тормозного регулятора
- 3.2 Проверка монтажной длины
- 4. Окраска

I. Общие

Конструкция САВ-ДРА является быстродействующим тормозным регулятором двойного действия для автоматической регулировки зазора между тормозными колодками и бандажом у железнодорожных вагонов. Как тяговой орган он является составной частью тормозной рычажной передачи и заменяет при этом тягу частично или же полностью.

Монтаж выполняется соответственно указаниям в чертеже, составленном для каждого типа вагона.

2. Припасовка главных тормозных тяг

У тормозного регулятора один конец тяги, длина которого должна устанавливаться по монтажному чертежу /или по приведенным ниже указаниям/ приваривается к регулировочному винту. Во время сварки картонная гильза /Фиг. I/, предохраняющая резьбу винта, не должна сниматься. Картонная гильза снимается только перед ввертыванием винта в тормозной регулятор.

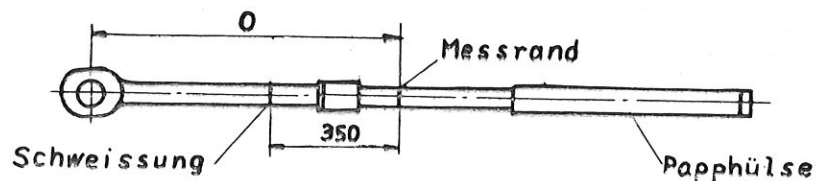


Fig. 1

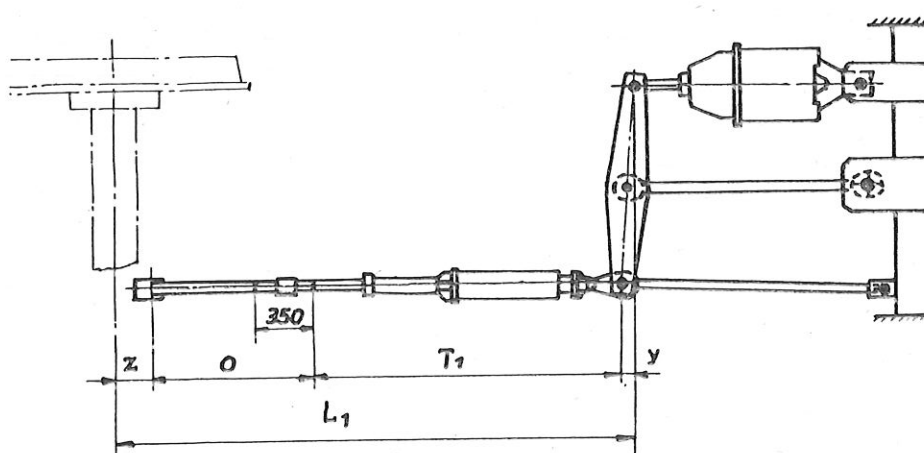


Fig. 2

Если длина тяги между точкой отпуска в тележке и буртиком измерения на регуляторе рычажной передачи в монтажном чертеже не указывается, то она подсчитывается по нижеследующим указаниям:

На вагоне следует точно измерить размер L_1 /Фиг.2/, т.е. расстояние от середины оси колпарты к валику крейцкопфа /тормоз в отпущенном виде/. Длина тяги таким образом подсчитывается по формуле

$$O = L_1 - (T_1 + y + z)$$

Размеры y , z и T_1 следует брать из монтажного чертежа.

3. Монтаж тормозного регулятора /Фиг. 3/

- 1/ Ушко 38 от тяговой трубы 6 отвинтить. При этом целесообразно стакан 19 слегка затять в газовые тиски, по возможности вблизи ушка.
- 2/ До ввинчивания регулировочного винта 41 в тормозной регулятор выбивается штифт 43 и отвинчивается круглая гайка 42. Картонная гильза удаляется, резьба очищается и слегка смазывается красной консистентной смазкой или Болусколом.
- 3/ Регулировочный винт 41 после этого настолько наварачивается на тормозной регулятор, чтобы стопорную гайку 42 опять можно было бы завернуть и штифтом 43 предохранить.
После этого регулировочный винт вывертывается так, чтобы резьба показалась вне защитной трубы 35.
- 4/ После насаживания хомутка управления 44 на тяговую трубу 6 ушко 38 крепко наворачивается.
- 5/ Тормозной регулятор теперь может монтироваться в тормозную систему /Фиг. 4/
- 6/ Тяга управления 45 после этого заварачивается в хомутик управления 48.
При этом тяга управления так устанавливается, чтобы при регуляторах с
 - а/ длиной вварачивания $J = 450$ мм и короче хомутик управления 44 прилегал бы к стакану регулятора 19
 - б/ длин-ой вварачивания J более 450 мм расстояние между хомутиком управления и стаканом 19 составлял бы прибл. 30 мм.

После монтажа в тормозную систему тормозной регулятор от руки настолько заварачивается, чтобы тормозные колодки прилегали к колесам, а затем на один оборот выварачивается.

3.1 Регулировка тормозного регулятора

Два полных торможения должны проводиться с нормальным давлением и при этом измеряться ход поршня.

При первом торможении тормозной регулятор удлиняется на 30 мм, а тяговая труба 6 на этот размер вытягивается из стакана 19. Размер А /расстояние между хомутиком управления 44 и стаканом/ теперь согласно монтажному черт. регулируется. При очень малом ходе поршня размер А должен увеличиваться вращением тяги управления 45, а при слишком большом ходе поршня уменьшаться.

После двух полных торможений ход поршня соответствует установленному размеру А.

Если предписанный ход поршня достигнут, то шестигранная гайка 47 с зубчатой шайбой 46 крепко затягивается. Валик управления 48 предохраняется шайбой и шплинтом 51.

3.2 Проверка монтажной длины

Размер "е" между концом защитной трубы 35 и буртиком измерения на регулировочном винте /Фиг. 3/ проверяется при новых бандажах и колодках и отпущенном тормозе по монтажному чертежу на соблюдение размеров. При этом с учетом допусков длины деталей тяг допускается отклонение ± 20 мм.

4. Окраска

При окрашивании вагона густой антикоррозийной краской тяговая труба 6 и выступающий из защитной трубы 35 регулировочный винт 4I тормозного регулятора не окрашиваются. Они смазываются красной консистентной смазкой или болусколом.

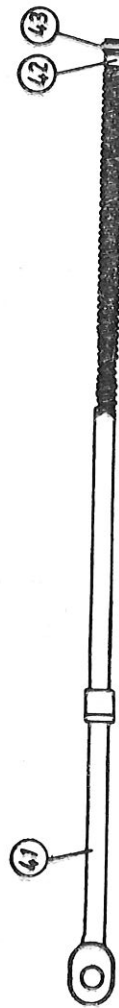
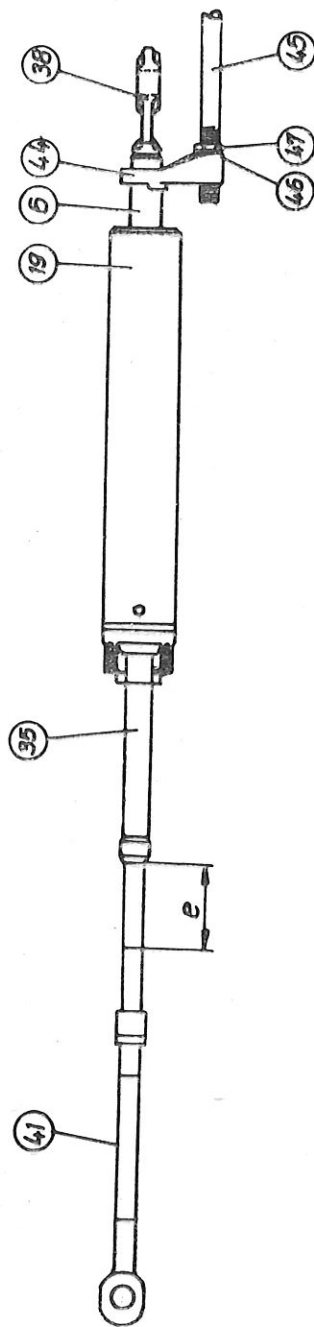


Fig. 3

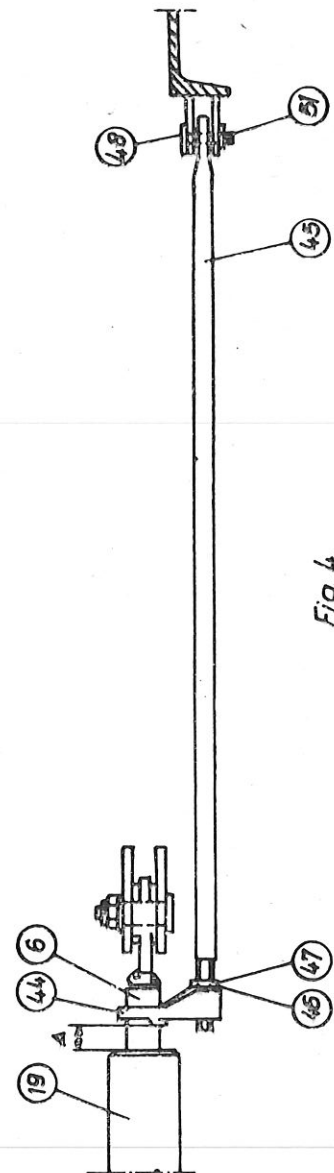
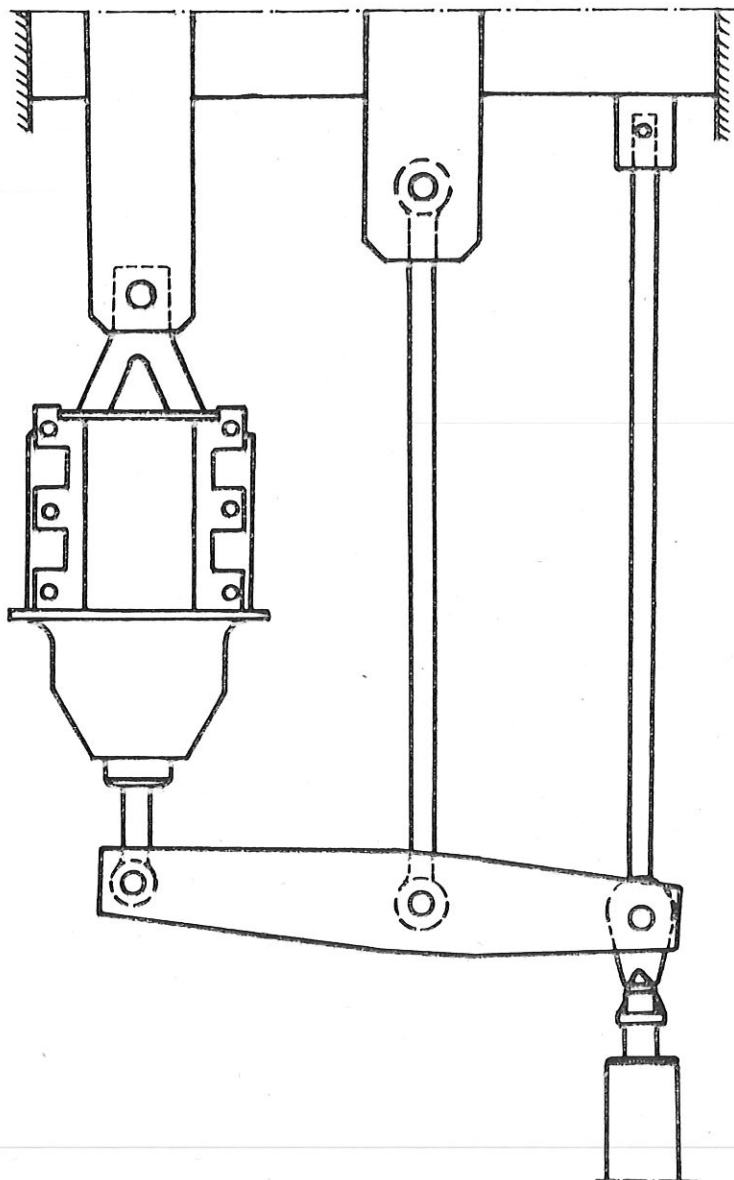


Fig. 4.