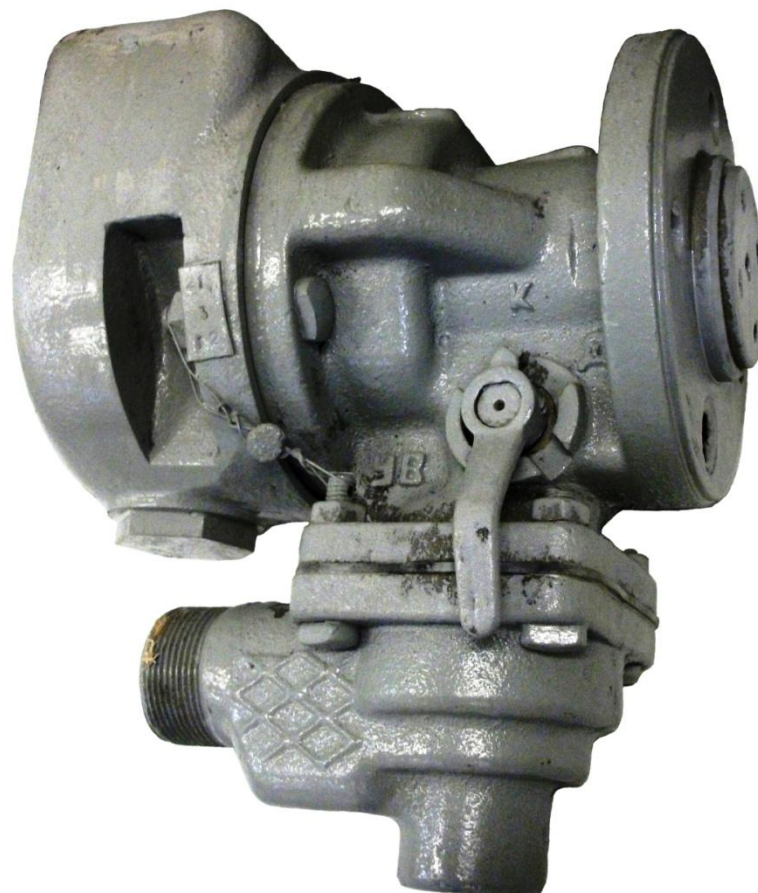
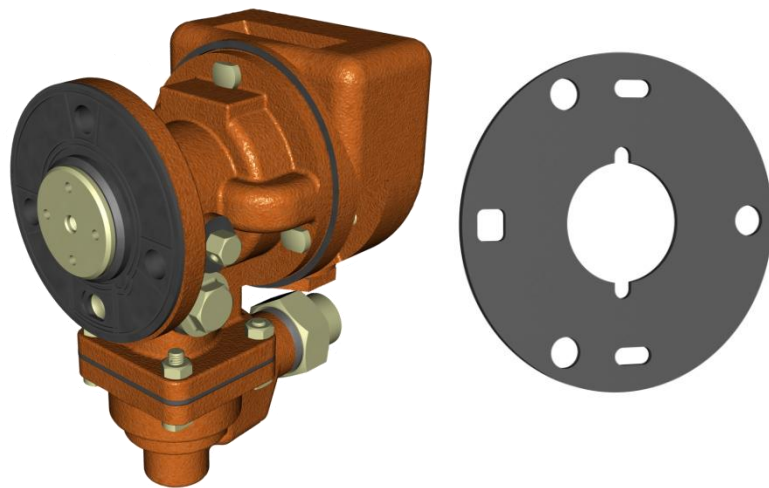


# Воздухораспределитель усл.№292

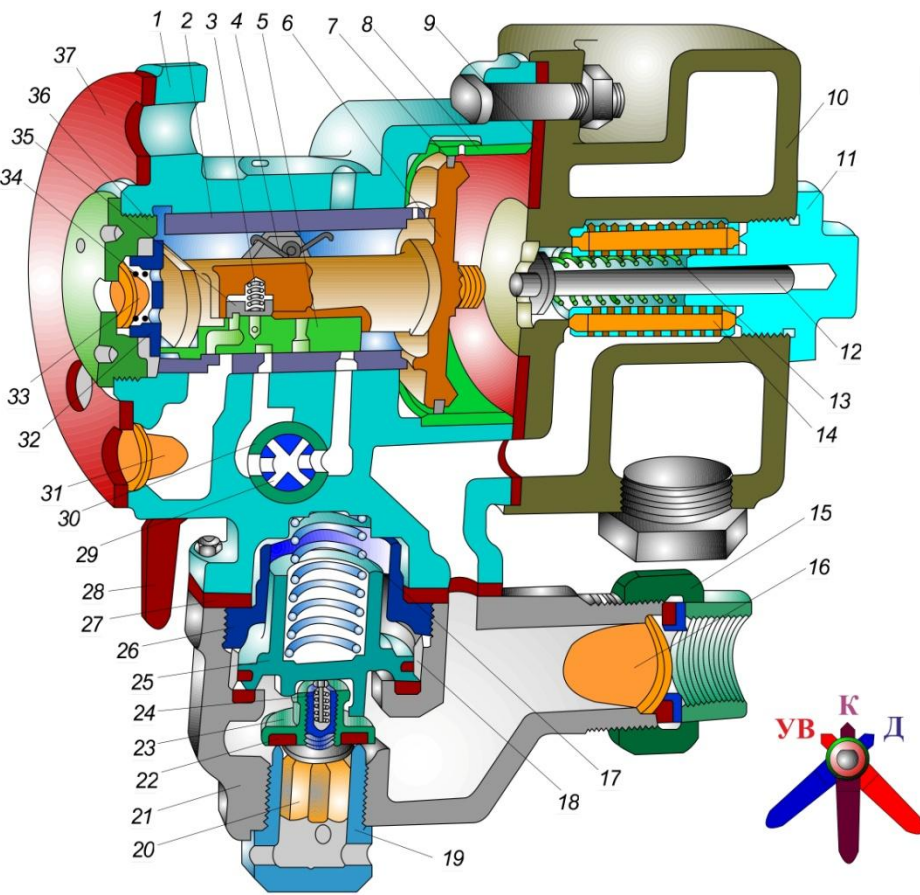




Воздухораспределитель усл.№292 состоит из трех основных частей:

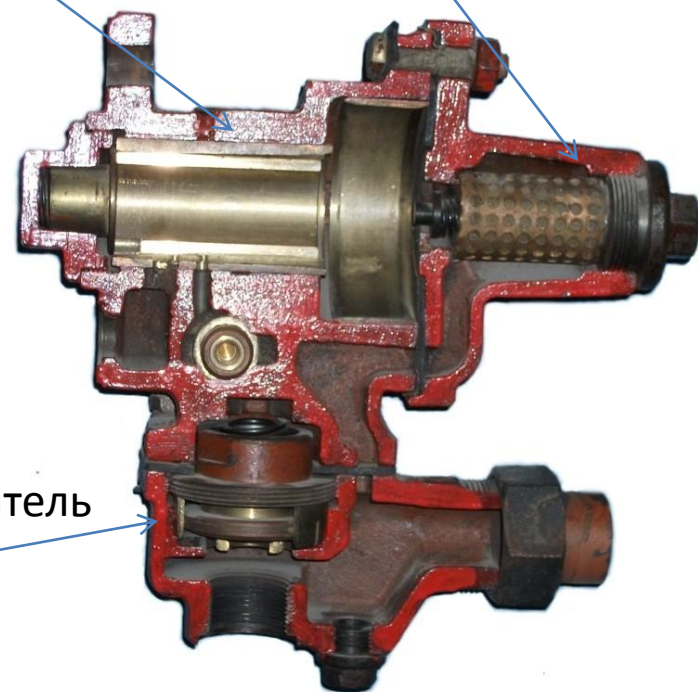
- Магистральной части (1);
- Крышки (10);
- Ускорителя экстренного торможения (21).

Магистральная часть изолирована от крышки и ускорителя резиновыми прокладками(9 и 17), а с фланцем тормозного цилиндра 37.



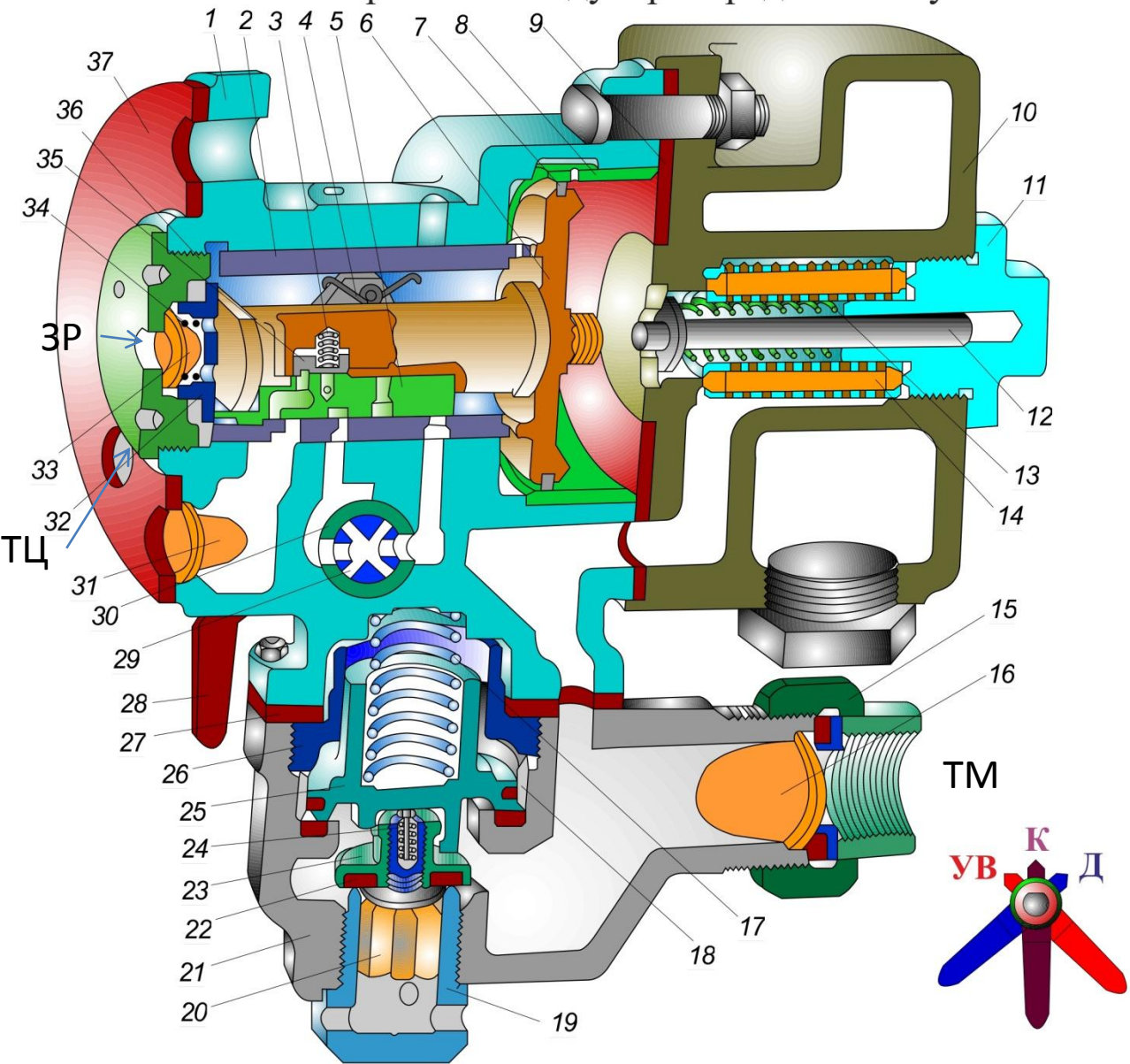
Магистральная часть

Крышка



Ускоритель  
ЭТ

# Устройство воздухораспределителя усл. №292-001

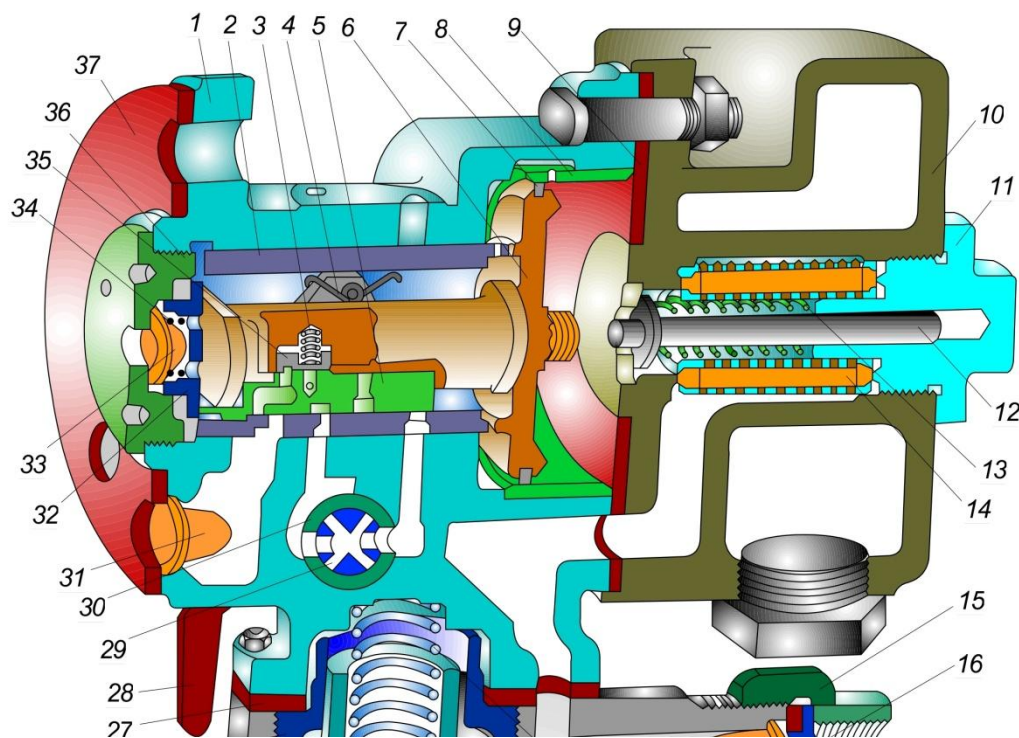


- 1 - корпус магистральной части;
- 2 - золотниковая втулка;
- 3, 4, 13, 17, 24, 34 - пружины;
- 5 - главный золотник;
- 6 - магистральный поршень;
- 7 - металлическое кольцо;
- 8 - втулка магистрального поршня;
- 9, 27, 37 - прокладки;
- 10 - корпус крышки;
- 11, 19, 36 - заглушки;
- 12 - буферный стержень;
- 14 - фильтр;
- 15 - соединительная гайка;
- 16, 31, 33 - сетчатый колпачок;
- 18 - поршневая втулка;
- 20 - направляющий хвостовик;
- 21 - корпус ускорителя экстренного торможения;
- 22 - уплотнение;
- 23 - срывной клапан;
- 25 - ускорительный поршень;
- 26 - направляющая;
- 28 - ручка переключателя;
- 29 - переключательная пробка;
- 30 - втулка переключательной пробки;
- 32 - буферный стакан;
- 35 - отсекающий золотник.





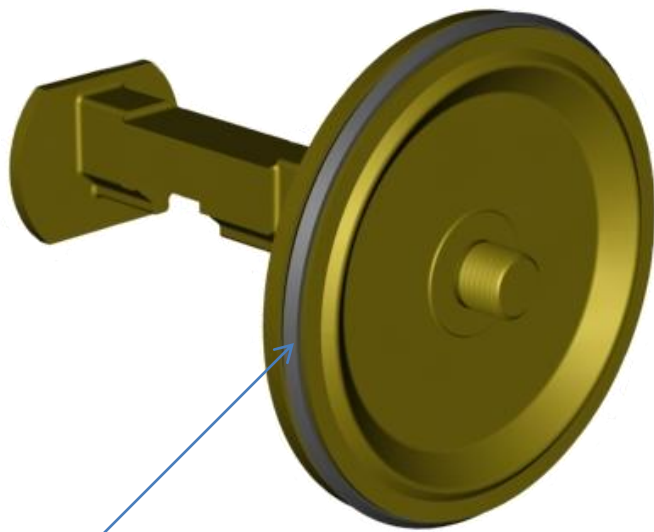
Втулка переключательной пробки



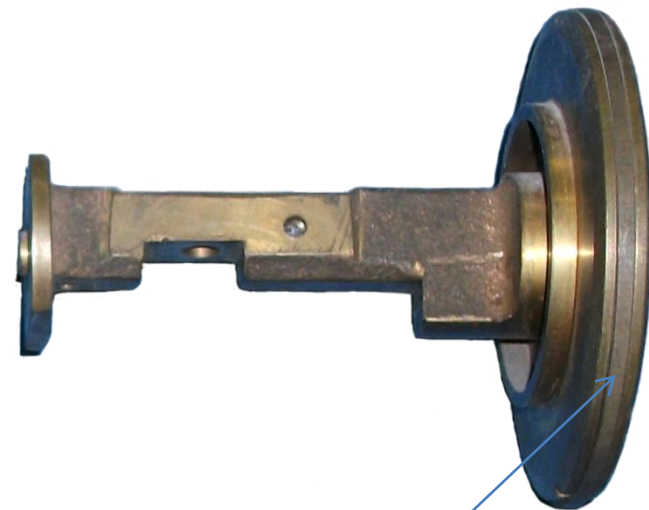
В корпус 1 запрессованы три втулки:

2 — золотниковая,  
8 — магистрального поршня,

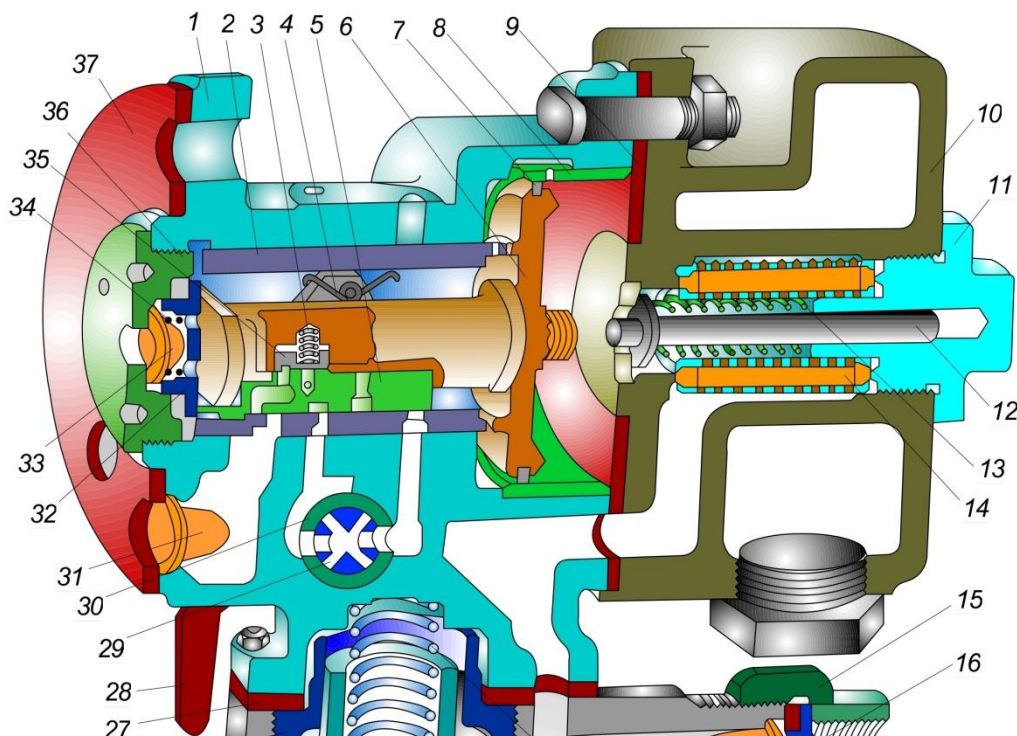
30 — переключательной пробки.



манжета

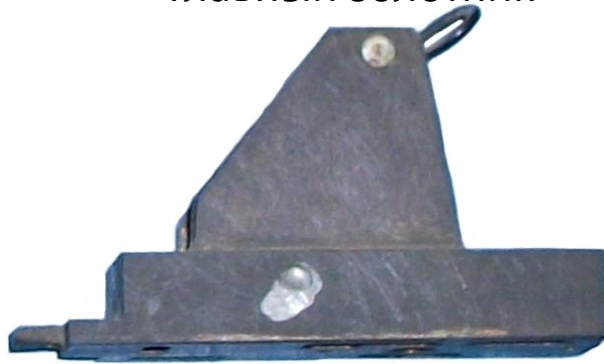


кольцо

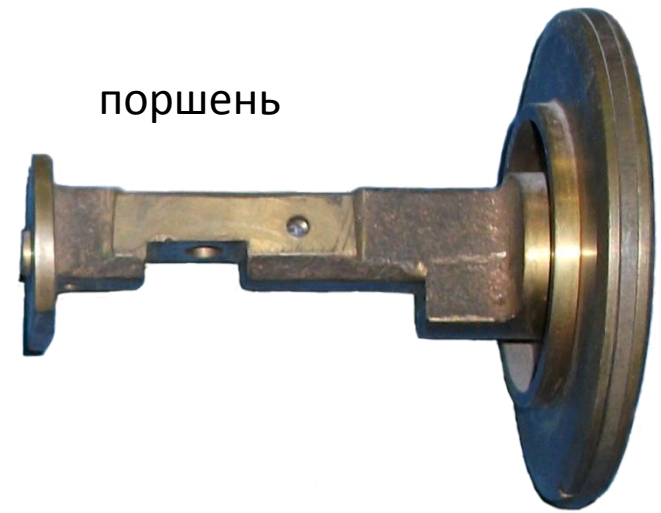


В втулке 8 перемещается магистральный поршень 6, уплотненный металлическим пружинящим кольцом 7, в современных конструкциях резиновой манжетой.

Главный золотник



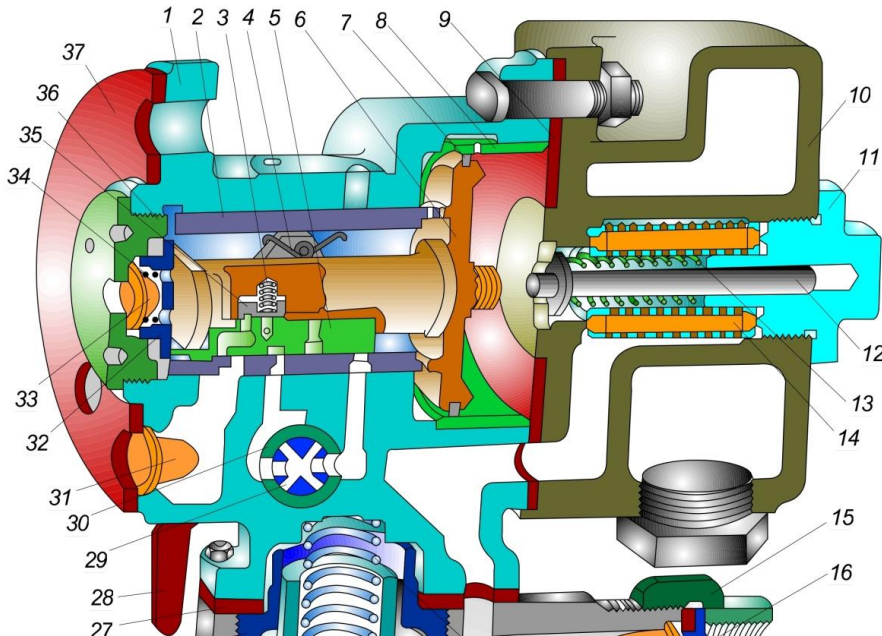
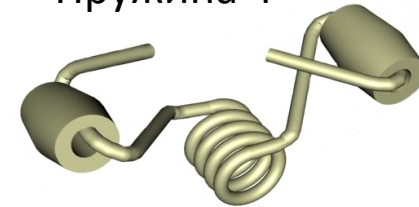
поршень



Отсекательный золотник



Пружина 4



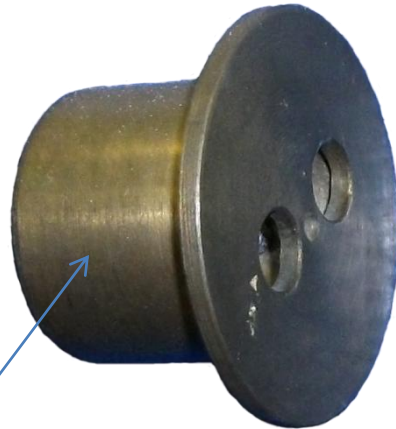
восток поршня 6 обхватывает золотники главный 5 и отсекающий 35. Между главным золотником и гнездом хвостовика поршня имеется зазор около 7 мм. Главный золотник прижимается к зеркалу втулки пружиной 4, расположенной на двухступенчатом штифте в его ушках.

Отсекательный золотник прижимается к зеркалу главного золотника пружиной 3, второй торец которой упирается в хвостовик магистрального поршня.

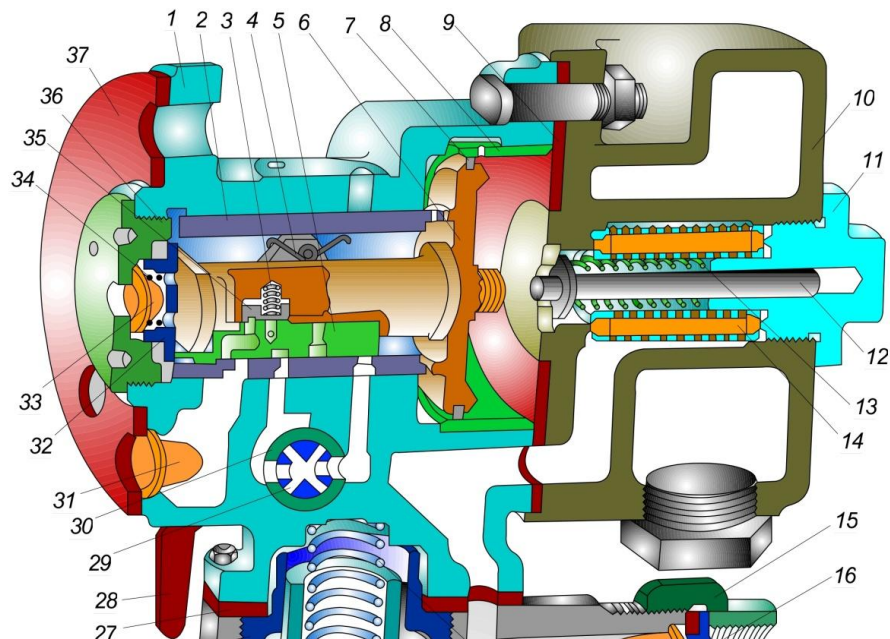
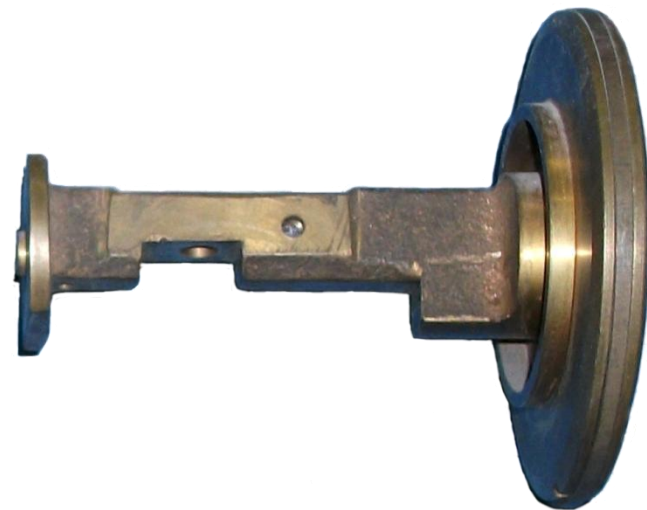


Заглушка

Буферный  
стакан

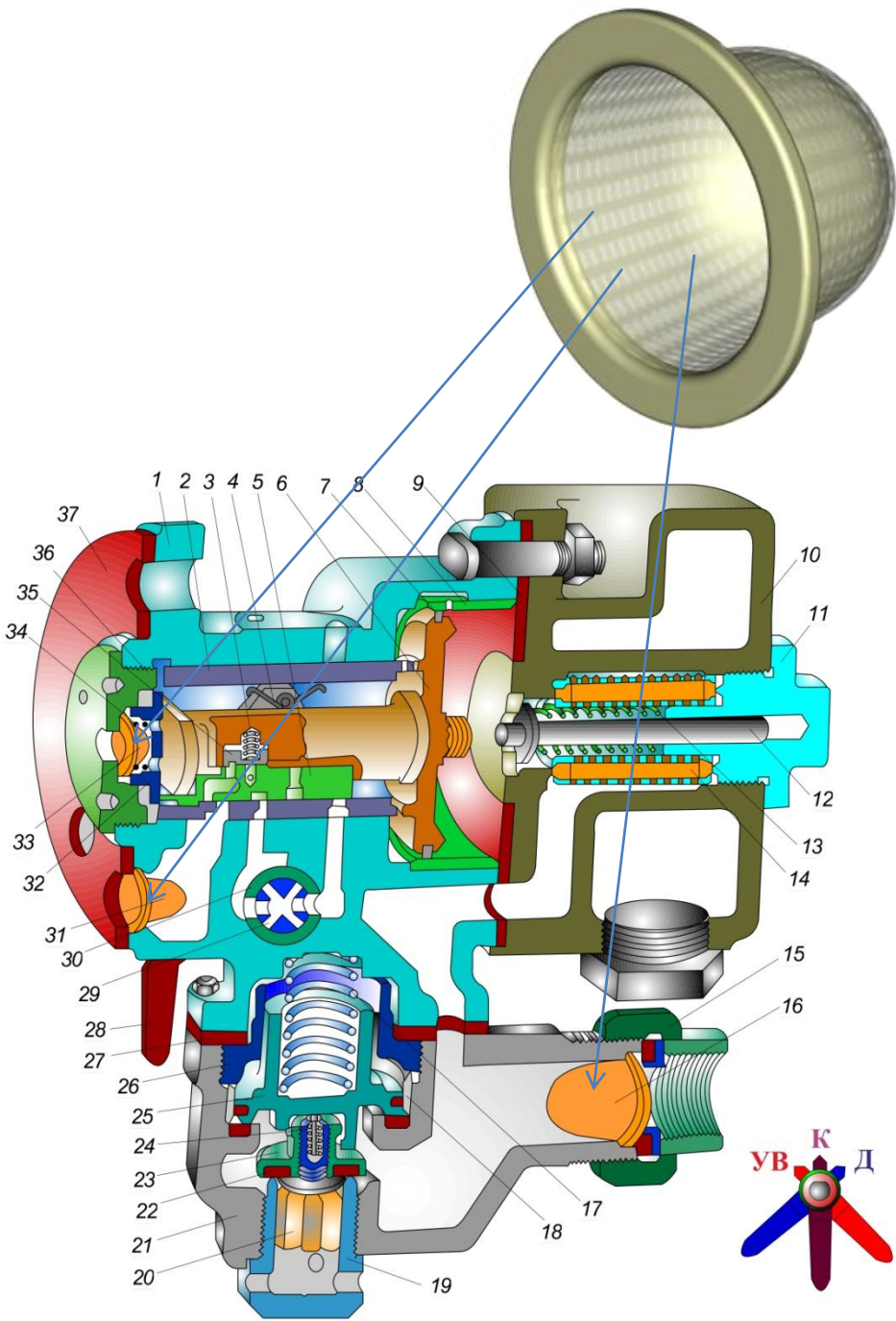


Пружина левого  
буфера



С левой от поршня стороны в корпус 1 ввернута заглушка 36 со сквозным отверстием. Эта заглушка служит упором для буферной пружины 34, опирающейся другим концом на буферный стакан 32.

При движении поршень 6 торцом хвостовика упирается в стакан 32 раньше, чем коснется своим притертым пояском золотниковой втулки 2.



- Для очистки воздуха, поступающего в золотниковую камеру из запасного резервуара через отверстие в заглушке 36, установлен сетчатый колпачок 33. Примерно такие же колпачки 31 и 16 помещены в тормозном и магистральном каналах корпуса.

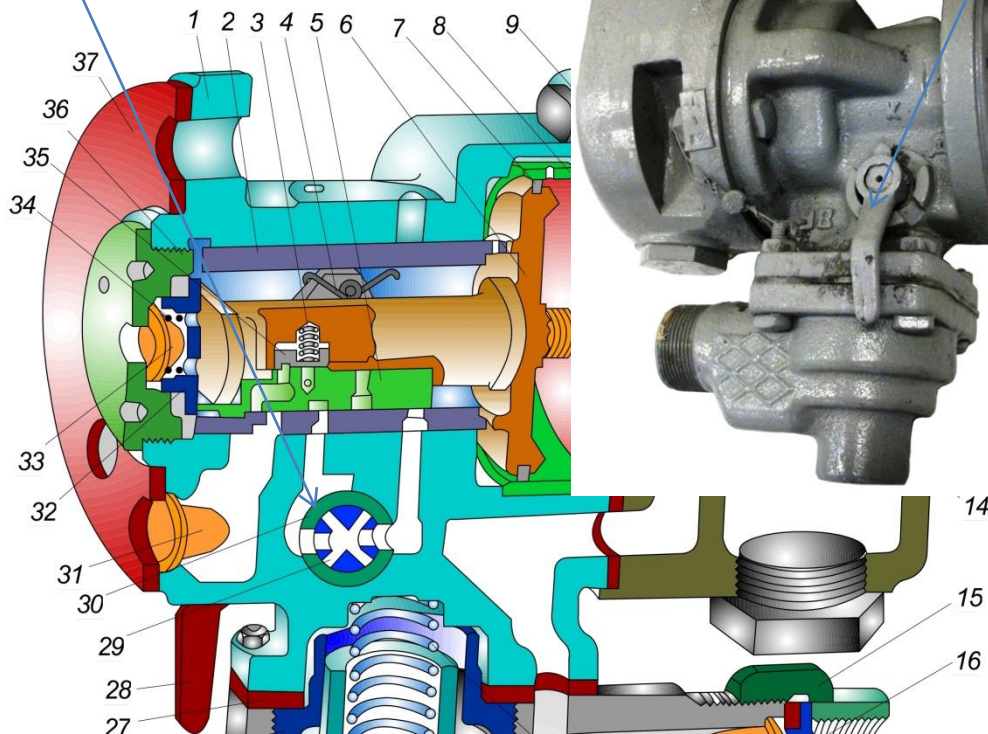
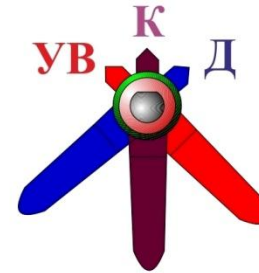


# Втулка переключательной пробки

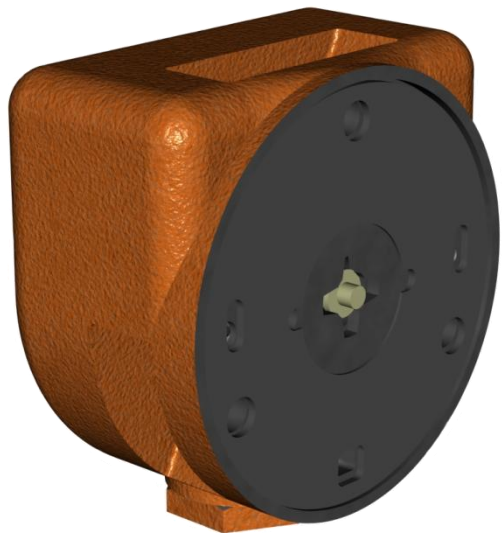


пробка

Ручка



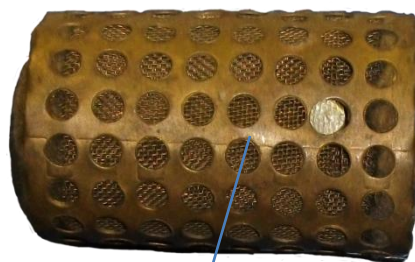
Во втулку 30 вставлена коническая переключательная пробка 31, на хвостовике ко-торой винтом закреплена ручка 28. Эта ручка может иметь три положения  
наклонное под углом  $50^\circ$  в сторону магистрального отвода при следовании вагона в длиннооставных поездах,  
вертикальное при следовании в поездах нормальной длины,  
наклонное под углом  $45^\circ$  в сторону приваленного фланца тормозного цилиндра, когда ускоритель экстренного торможения выключается.



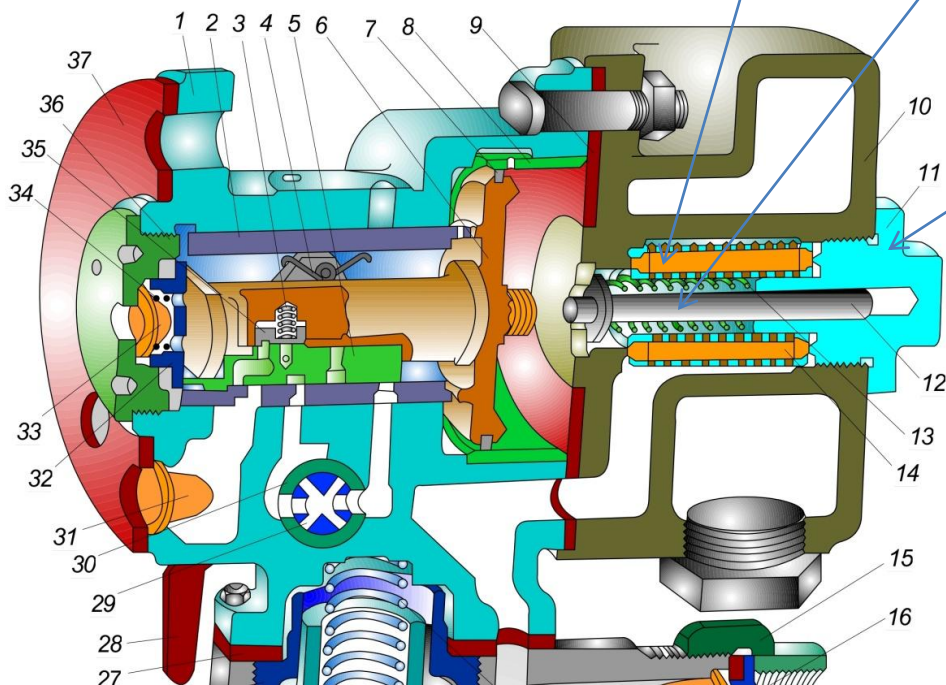
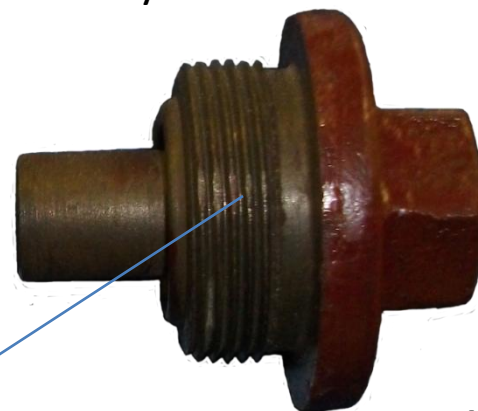
Правый буфер



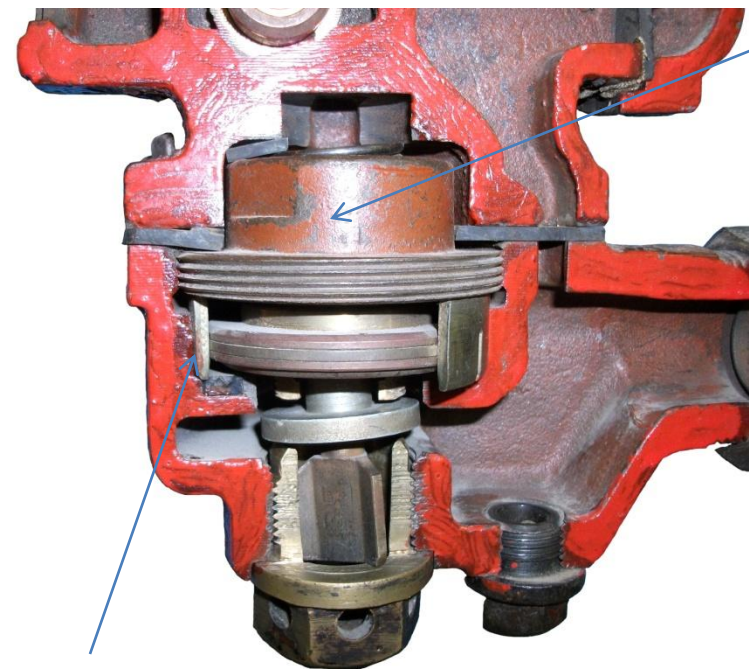
Фильтр



Заглушка

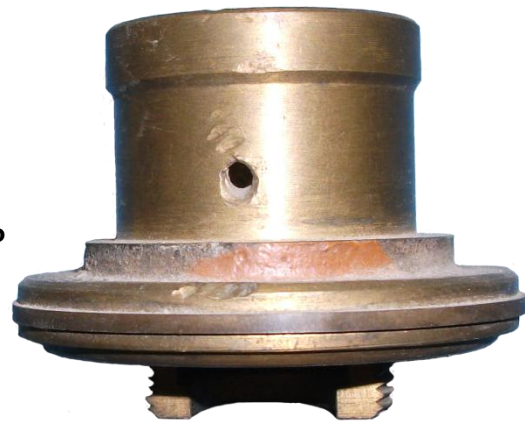


В полости корпуса *10* крышки образована камера дополнительной разрядки объемом 1 л, а также размещены буферный стержень *12* с пружиной *13*, заглушка *11* и фильтр *14*.



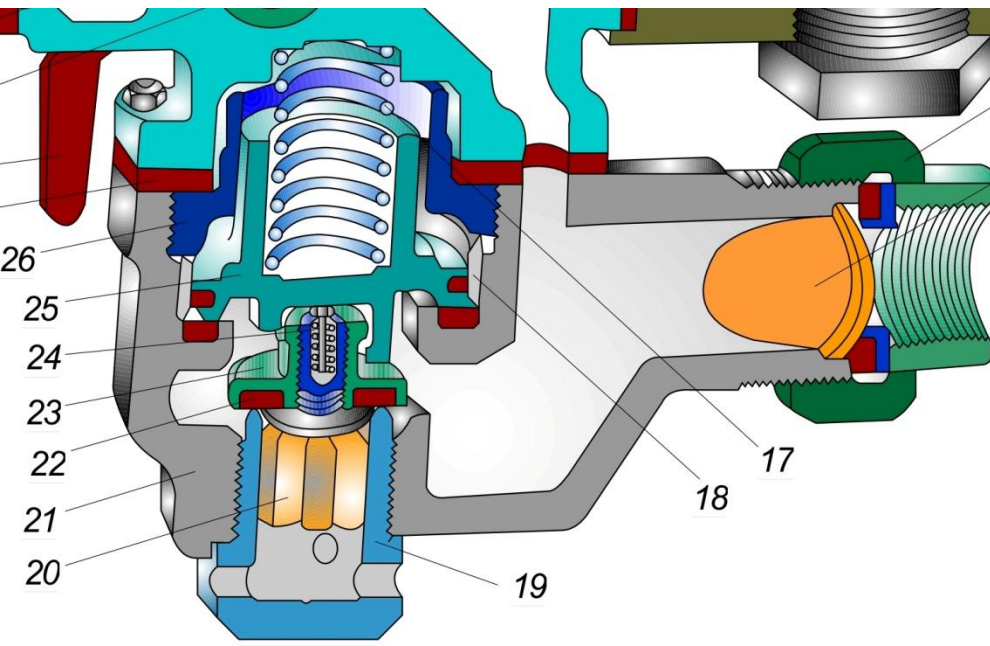
направляющая

поршень

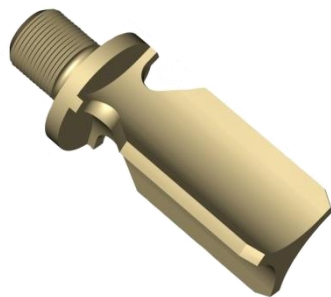
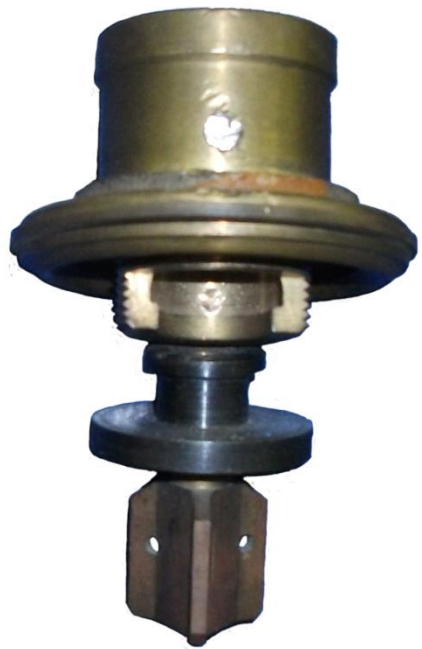


- Внутри корпуса 21 ускорителя экстренного торможения запрессована поршневая втулка 18, а в гнездо корпуса вклеено резиновое кольцо, в которое упирается ускорительный поршень 21 под действием пружины 17.

Поршневая втулка



Поршень, уплотненный металлическим кольцом, перемещается во втулке 18 и направляющей 26, ввернутой в корпус на резьбе. У современной конструкции поршень имеет резиновое кольцо и несколько отличаются направляющая и втулка.



- Срывной клапан 23 ускорителя экстренного торможения снабжен уплотнением 22 и направляющим хвостовиком 20. Клапан прижимается к седлу пружиной 23, а буртом входит в паз поршня. При этом между буртом и горизонтальной стенкой паза имеется осевой зазор около 3,5 мм.

