

## Автоматичні регулятори режимів гальмування.

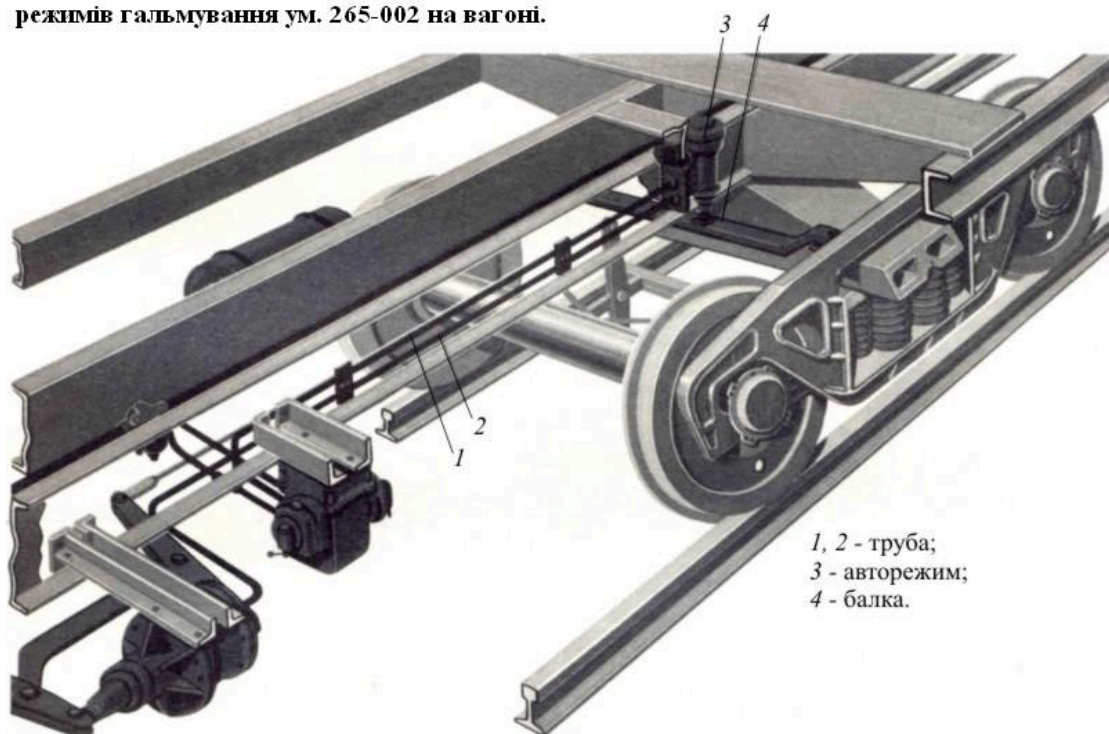
Автоматическіе регулятори режимів гальмування (авторежими) призначені для безперервного регулювання тиску стиснутого повітря в гальмовому циліндрі вагона в залежності від завантаження останнього.

Авторежими випускають трьох модифікацій в залежності від роду рухомого складу, на якому їх застосовують. На вантажних вагонах застосовують авторежим ум. № 265А-000 (265-002). При обладнанні вантажних вагонів авторежиму режимний перемикач на двокамерному резервуарі повітророзподільника встановлюють в положення навантаженого режиму при чавунних і середнього режиму при композиційних колодках і закріплюють, а ручки режимного перемикача не ставлять.

Авторежим **3** ум. № 265-002 (мал.6.34) встановлюється на хребтовій балці рами вагона (між боковими стінками балки або з її зовнішньої сторони) поблизу п'ятник. Авторежим з'єднується трубою **1** діаметром 3/4 дюйма з повітророзподільником, трубою **2** такого ж діаметру - з гальмівним циліндром. Рухома частина авторежиму - вилка - спирається на балку **4**, закріплену на візку. Коли вагон не завантажений, відстань між нижньою частиною корпусу авторежиму і балкою **4** найбільшу. У міру завантаження вагона це відстань зменшується внаслідок прогину ресор візків і стає найменшим при повному завантаженні вагона.

Мал.6.34.

**Розташування автоматичного регулятора вантажних режимів гальмування ум. 265-002 на вагоні.**



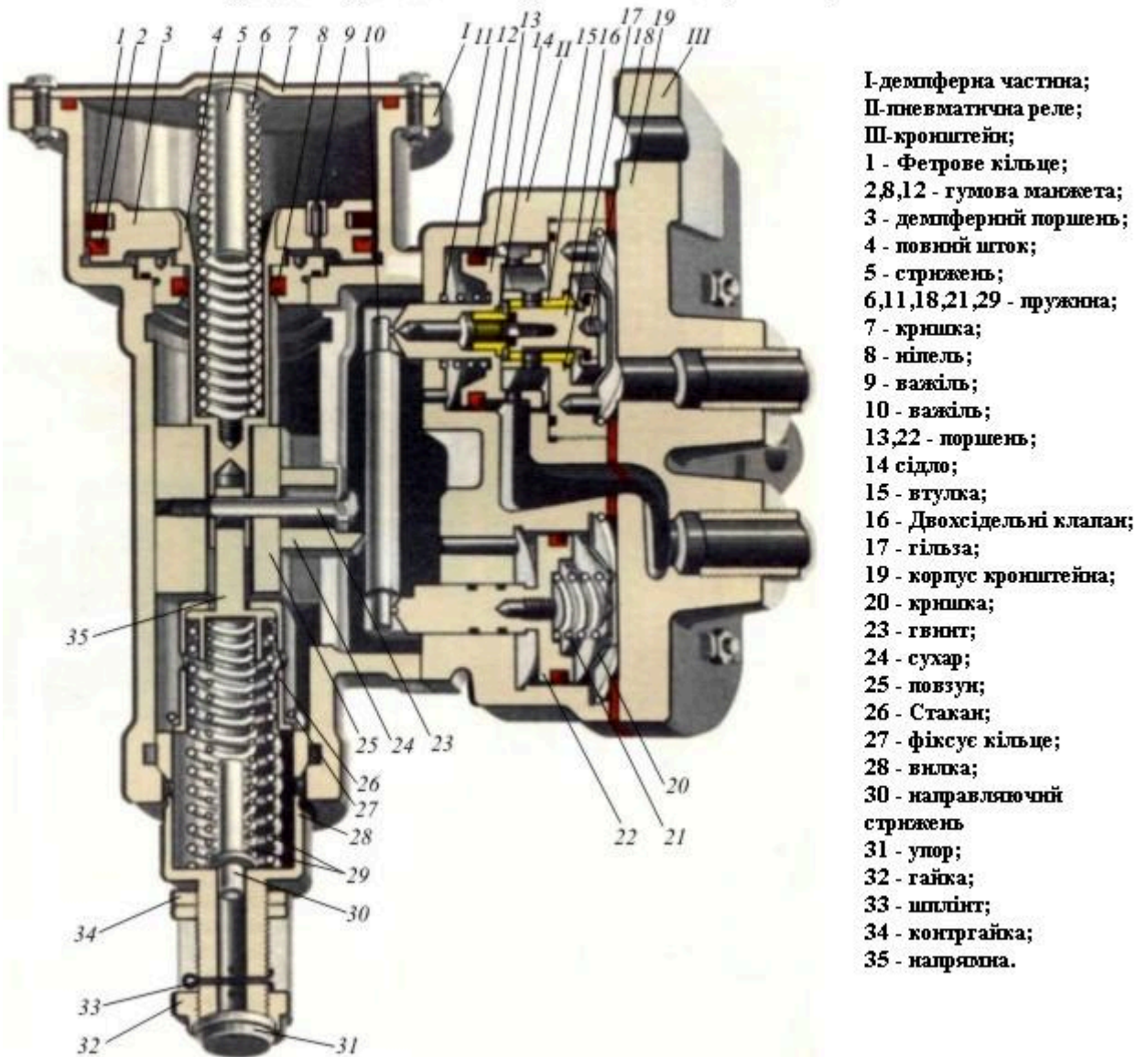
На такій залежності прогину ресор від ваги вагона і заснований принцип дії авторежиму.

**Пристрій (мал.6.35).** Авторежим складається з трьох основних частин: демпферної частини **I**, пневматичного реле **II** і кронштейна **III**.

Демпферна частина зібрана в корпусі, що має дві циліндричні порожнини - верхню і нижню. У верхній порожнині розташований демпферний поршень **3** з порожнистим штоком **4**. Поршень забезпечений ущільнюючою гумовою манжетою **2** і змащувати фетровим кільцем **1** (у приладах першого випуску дві манжети без кільця). У диск поршня запресований ніпель **9** з дросельним отвором. Порожнину над поршнем закрита кришкою **7**, порожнину під поршнем ущільнена манжетою **8**. Всередину штока вставлена пружина **6** зі стрижнем **5**, перешкоджає її перекосу.

Мал.6.35.

Автоматичний регулятор вантажних режимів гальмування ум. 265-002.



У нижній циліндричній частині корпуса поміщені вилка **28** і повзун **25**. Вилка має вигляд склянки з прорізом, куди входить повзун. На стрижень вилки навірена гайка **32**, закріплена контргайкою **34** і шпильком **33**. У гайку завальцован упор **31**, який стикається з опорною плитою на балці, пов'язаної з рамою візка вагона.

Усередині вилки розміщені дві пружини **29**, напрямний стрижень **30**, стакан **26** і фіксує кільце **27**.

Хвостовик направляючої **35** входить в осьовий отвір штока **4**. У паз повзуна вставлений сухар **24**, закріплений гвинтом **23**. У припливі корпуса демпферної частини поміщений важіль **10**, спирається на виступ сухаря **24**.

У корпусі пневматичного реле є дві порожнини. У нижній порожнині розташовані поршень **22** з ущільнюючим гумовою манжетою і пружина **21**, утримуюча поршень в крайньому лівому положенні при відпущеному стані

гальма. Хвостовик поршня спирається на кінцеву частину важеля **10**. У верхній порожнині реле розміщений поршень **13** з манжетою **12** і сідлом **14**.

Зліва від поршня знаходиться пружина **11**, яка утримує його в крайньому правому положенні до упору в торець гільзи **17** при відпущеному стані гальма.

У гільзу запресована втулка **15**, яка служить одночасно напрямної і сідлом для двосідельні клапана **16**, підгорнутого пружиною **18**.

Обидва поршня пневматичного реле закриті кришками **20**, закріпленими пружинними кільцями.

Корпус **19** кронштейна кріпиться трьома болтами на рамі вагона.

Авторежим регулюється на порожньому вагоні згвинчуванням гайки **32** з упором **31** до дотику з плитою. Зазор між упором авторежиму і опорною плитою допускається не більше 3мм, при цьому кільцева виточка на зовнішній поверхні вилки **28** повинна повністю виходити з корпусу. Після регулювання авторежиму упор **31** і гайку **32** закріплюють контргайкою **34** і шплинтом **33**.