

Повітророзподільник ум. № 292-001.

Пристрій (мал.6.1). У повітророзподільника ум. № 292-001 корпус **1** магістральної частини з'єднується через гумову прокладку **9** з корпусом **10** кришки, через прокладку **27** - з корпусом **21** прискорювача екстреного гальмування і через прокладку **37** - з фланцем гальмівного циліндра або спеціального кронштейна.

Мал.6.1.



У корпус **1** запресовані три втулки: **2** - золотникова, **8** - магістрального поршня, **30** - перемикальної пробки. у втулці **8** переміщається магістральний поршень **6**, ущільнений металевим пружним кільцем **7**.

Хвостовик поршня **6** охоплює золотники головний **5** і отсекальний **35**. Між головним золотником і гніздом хвостовика поршня є зазор близько 7 мм. Головний золотник притискається до дзеркала втулки пружиною **4**, розташованої на двухступенчатом штифті в його вушках.

Отсекальний золотник притискається до дзеркала головного золотника пружиною **3**, другий торець якої впирається в хвостовик магістрального поршня. З лівого від поршня боку в корпус **1** укручена заглушка **36** з наскрізним отвором. Ця заглушка служить упором для буферної пружини **34**, спирається іншим кінцем на буферний стакан **32**.

При русі поршень **6** торцем хвостовика впирається в стакан **32** раніше, ніж торкнеться своїм притертою пояском золотникової втулки **2**.

Для очищення повітря, що надходить в золотникову камеру з запасного резервуара через отвір в заглушці **36**, встановлений сітчастий ковпачок **33**. Приблизно такі ж ковпачки **31** і **16** поміщені в гальмівному і магістральному каналах корпусу.

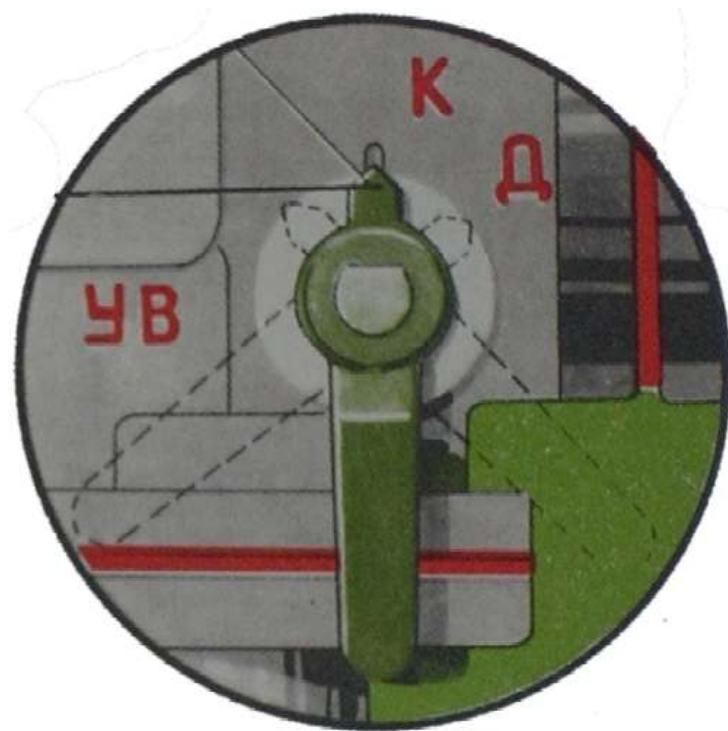
У порожнині корпусу **10** кришки утворена камера додаткової розрядки об'ємом 1 л, а також розміщені буферний стрижень **12** з пружиною **13**, заглушка **11** і фільтр **14**.

у середині корпусу **21** прискорювача екстреного гальмування запресована поршнева втулка **18**, а в гніздо корпусу вклеєно гумове кільце, в яке упирається прискорювальний поршень **21** під дією пружини **17**.

Поршень, ущільнений металевим кільцем, переміщується у втулці **18** і спрямовуючої **26**, ввернутої в корпус на різьбі.

Зривний клапан **23** прискорювача екстреного гальмування забезпечений ущільненням **22** і напрямних хвостовиком **20**. Клапан прижимається к седлу пружиною **23**, а буртом входить у паз поршня. При цьому між буртом і горизонтальної стінкою паза мається осьовий зазор близько 3,5 мм.

Мал.6.2. Положення ручки перемикача режимів роботи.



У втулку **30** вставлена конічна переключательная пробка **31**, на хвостовику якої гвинтом закріплена ручка **28**. Ця ручка може мати три положення (мал.6.2):

- 1** - похиле під кутом 50° в бік магістрального відводу при слідуванні вагона в довгосоставних поїздах (**Д**),
- 2** - вертикальне при слідуванні в поїздах нормальної довжини (**К**),
- 3** - похиле під кутом 45° в бік привалений фланця гальмівного циліндра, коли прискорювач екстреного гальмування вимкнений (**УВ**).

З 1964 р. замість деталей 18 і 26 застосовується втулка з направляючою, а

поршень **25** ущільнюється гумовою манжетою.