

## § 86. Ударно-тяговые устройства паровоза.

### Автосцепка

**Корпус автосцепки.** Советская автосцепка, созданная инженерами-изобретателями Новиковым И.Н. и Головановым В.Г. под руководством проф. Егорченко В.Ф., является автоматическим сцепным прибором подвижного состава наших железных дорог, воспринимающим тяговые и ударные усилия (при сцеплении подвижного состава). Буфера при наличии автосцепки не требуются. Однако на переходной период, т.е. до перевода всего подвижного состава на автосцепку, буфера сохранялись. Автосцепка выдерживает в пять раз большие усилия, чем винтовая сцепка.

Основная особенность автосцепки состоит в возможности автоматического сцепления двух единиц подвижного состава при столкновении их. Таким образом, не требуется участия человека при сцеплении подвижного состава. Расцепление автосцепки производят с боку паровоза или вагона. Сцепщик, не залезая в пространство между единицами подвижного состава, производит расцепления поворотом расцепного рычага, соединённого с механизмом автосцепки. После расцепления единицы подвижного состава беспрепятственно могут быть разведены.

При помощи расцепного рычага механизм автосцепки может быть закреплён в таком положении, что при столкновении двух единиц подвижного состава автосцепки сцепляться не будут.

Автосцепка (рис. 204), устанавливаемая на тендерах грузовых паровозов, а также и на вагонах, имеет стальной литой пустотелый корпус 1, в передней части или голове которого помещается механизм сцепления.

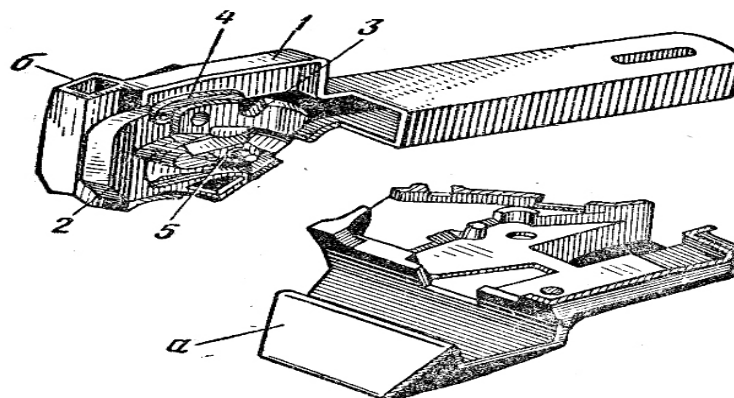


Рис. 204. Корпус автосцепки с механизмом сцепления:

1 – корпус; 2 – замок; 3 – замкодержатель; 4 – предохранитель замка (собачка);  
5 – подъемник замка; а – большой зуб; б – малый зуб

Голова автосцепки имеет два зуба – большой а и малый б. Между этими неподвижными зубьями образован зев, который вместе с замком составляет контур зацепления. С левой стороны автосцепки, если смотреть на неё спереди, имеется прилив – ухо, которое служит для сцепления автосцепки с винтовой стяжкой другой единицы подвижного состава, что допускается только при манёврах. Хвостовик автосцепки имеет отверстие под клин для соединения с тяговым хомутом фрикционного поглощающего аппарата.