

Чтобы произвести расцепление автосцеп, необходимо при помощи расцепного привода ввести внутрь головы замок одной из двух сцепленных автосцепок. Это производят путём поднятия рычага вверх, для того чтобы вывести его квадратную часть из паза кронштейна, а затем вращением до отказа ручки привода против часовой стрелки в сторону буферного бруса.

Вращая ручку привода, поворачивают валик подъёмника, а вместе с ним и сам подъёмник.

При повороте широкий палец подъёмника *a* (рис. 213) нажимает на нижнее плечо *в* собачки, отчего верхнее плечо *г* собачки поднимется вверх под упором замкодержателя выключив тем самым собачку из работы. После этого замок автосцепки может быть введён внутрь головы. Это производят дальнейшим поворотом валика подъёмника, который широким пальцем нажимает на замок и вводит его внутрь головы. Одновременно узкий палец подъёмника нажимает снизу на замкодержатель, отчего последний при наличии овального отверстия поднимается вверх, давая возможность дальнейшему перемещению пальца *б* подъёмника. При этом подъёмник проходит за замкодержатель, после чего последний опускается на свой шип. При вращении ручки рычага до отказа замок полностью вводят внутрь головы автосцепки, что даёт возможность расцепить автосцепки. Таким образом, происходит процесс расцепления.

В таком положении механизм автосцепки будет находиться до тех пор, пока на лапу замкодержателя будет давить малый зуб автосцепки другой единицы подвижного состава. Как только сцепленные единицы подвижного состава будут удалены друг от друга, лапа и замкодержателя потеряет точку опоры на малый зуб, и замкодержатель под действием противовеса повернётся около своей точки подвеса.

Вследствие этого под действием веса замка подъёмник вместе с валиком повернётся в обратную сторону и не будет больше удерживать замок в поднятом положении. Тогда передняя часть замка выйдет из внутреннего пространства головы автосцепки и войдет в пространство зева. В таком положении автосцепка готова к следующему сцеплению. Чтобы удержать замок в голове автосцепки на случай необходимости работы без сцепления (например, при маневрах), нужно рукоятку рычага 17 не опускать вниз, а закрепить ее в прорези кронштейна 18.

Автосцепку устанавливают по основным размерам ГОСТа. Ось автосцепки паровоза и тендера должна находиться в пределах 980-1080 мм над уровнем головок рельсов.

Установка тендерной автосцепки изображена на рис. 217. Автосцепку 1 при помощи клина 4 соединяют с хомутом 12, которого расположен корпус поглощающего аппарата 5. Корпус поглощающего аппарата и хомут установлены в заднем стяжном ящике тендера.

На тендерах грузовых паровозов установлен шестигранный поглощающий аппарат типа Ш-1-ТМ, который имеет следующее устройство. В стальном корпусе 5 помещены наружная пружина 6, внутренняя пружина 7 и нажимная шайба 8. В шестигранной горловине корпуса расположены три фрикционных клина 9, имеющих форму горловины. Внутри клиньев помещен нажимной конус 10. Все детали удерживаются в корпусе при помощи стяжного болта 13. Между хвостовиком автосцепки и поглощающим аппаратом установлена плита 11, которая упирается в выступы стяжного ящика.