

ИНСТРУКЦИЯ
за експлоатация и ремонт
на автосцепка
за пътнически и товарни вагони

Г Л А В А I

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

1. Настоящата инструкция установява нормите и изискванията по ремонта и проверката на автосцепъчните устройства на подвижния състав от пътнически и товарни вагони.

2. Изменение на нормите и допуските, указани в инструкцията, може да се извършва само с разрешение на Дирекция Вагонно стопанство.

3. Реконструкция и проверка на възлите и детайлите на автосцепните устройства в контролните пунктове в депата и отделенията за ремонт на автосцепките в заводите се извършва от постоянна бригада работници, обучени и изпитани за познаване конструкцията на автосцепачните устройства и също настоящата инструкция, под контрола на майстор или бригадир.

4. Контролните пунктове, отделенията за ремонт на автосцепки трябва да бъдат съоръжени с необходимото оборудване и приспособления за ремонта и проверка на автосцепъчните устройства.

5. Ремонтът и проверката на автосцепъчните устройства се изпълняват в пълно съответствие с Технологическите процеси, утвърдени от дирекция Вагонно стопанство.

6. Контролните пунктове за автосцепката трябва да се разполагат в отделни помещения, а отделенията по ремонта - в помещение площта на което осигурява разполагането на необходимото оборудване и приспособления с оглед съблюдаване правилата по охраната на труда.

7. Контролните пунктове или отделенията за ремонт трябва да се снабдят с два комплекта контролни шаблони. Проверката на шаблоните се извършва веднъж в годината с маркиране на датата на проверката.

8. Ремонтът и проверката на автосцепъчните устройства се извършва в контролни пунктове и отделения определени от дирекция Вагонно стопанство.

9. Заваръчни и наплавъчни операции при ремонта на детайлите се извършват съгласно одобрени технологии.

Г Л А В А II

ВИДОВЕ И СРЪЖОВЕ НА ПРЕГЛЕДА И РЕМОНТА.

10-

10. За осигуряване изправното състояние на автосцепъчните устройства, се установяват два вида прегледи:

а) пълен преглед със снемане от подвижния състав на снемемите възли и детайли;

б) външен преглед без снемане от подвижния състав на детайлите и възлите.

11. Пълният преглед се извършва при деповски и заводски ремонт на вагоните, заводския и големия периодичен ремонт на електросекциите.

12. При пълният преглед разглобяемите възли и детайли на автосцепните устройства се снемат от подвижния жп състав и се отправят в контролния пункт или отделението по ремонта за преглед и ремонт.

Освен това проверява се състоянието на опорните плочи-предните и задните опори на поглъщателния апарат-правилното им разположение и здравината на закрепването им.

13. Външният преглед се извършва при текущия отцепъчен ремонт на вагоните и малкия периодичен ремонт на електросекциите.

14. Неизправните възли и детайли от автосцепъчните устройства, снети при външния преглед и в пунктовете за технически оглед (преглед), се заменят с нови - изправни, неизправните трябва да се отправят в контролния пункт или отделенията за ремонт.

Г Л А В А I I I .

ПЪЛЕН ПРЕГЛЕД.

15. Детайлите от автосцепчните устройства в контролния пункт или в отделението за ремонт на автосцепки се преглеждат, ремонтират и проверяват в пълно съответствие с изискванията на настоящата инструкция.

1. АВТОСЦЕПКА.

КОРПУС НА АВТОСЦЕПКАТА

16. Ширината на устата на главата на автосцепката се проверява с необходимия калибър 821р-1 (фиг.1). Проверката се извършва по цялата височина на носа на големия зъб. Калибърът се опира с единия край към ъгъла на малкия зъб, както е показано на фиг.2, а другият край се подвежда по носа на големия зъб. Ако калибърът подмине носа на големия зъб и влезе в устата, това показва, че устата е разширена и подлежи на изправяне.

17. Тяговите и ударните повърхности на корпуса на автосцепката се проверяват със следните калибри:

- с непроходимия 892р-(фиг.3) дължината на малкия зъб и разстоянието между ударната стена и тяговата повърхност на големия зъб, при заводски ремонт на вагоните и електросекциите.

- с непроходимия 893р (фиг.4) - дължината на малкия зъб и разстоянието между ударната стена на устата и тяговата повърхност на големия зъб, при деповски ремонт на вагоните и големия периодичен ремонт на ел.секциите.

Начинът на проверката е показан на фиг.5 и 6. По височина на зъбите калибърът се разполага в зона 80 мм. и 80 мм. под надлъжната ос на автосцепката. Тяговата повърхност на големия зъб в зоната лежача срещу прозорчето за лапата на ключодържателя- не се проверява.

Контурът на зацепването на главата на автосцепката се проверява с проходния калибър 827Р (фиг.7). При проверката калибарът се прокачва през контура на зацепването на цялата височина на главата, така че направляващата тръба на калибъра се разполага в закръгленото между малкия зъб и ударната стена на устата а плоската му

част преминава през устата и обхваща малкия зъб, както е показано на фиг.8. Контурът на сцепването се счита за годен, ако калибърът свободно преминава през него по цялата височина на главата.

19. Ако контурът на сцепването на главата не отговаря не отговаря на калибрите 892р или 893р и 827р, то неговата повърхност трябва да се отремонтира и провери съответства ли на изискванията на: калибър 914р (фиг.9) с профилната планка 914P(24-1 (фиг.10) и непроходния калибър 914P(21а с дебелина 4мм. (фиг.11), проходния калибър 914P(22 (фиг.12) и 914P(25 (фиг.13), непроходния калибър 884р (фиг.14), проходния калибър 827р (виж.фиг.7) и калибъра 822P (фиг.15).

20. С калибъра 914P (виж фиг.9) се проверяват ударните повърхности на малкия и големия зъб.

Калибърът се поставя в главата на автосцепката така, че опорите "а" (фиг.16) се притискат към стената на устата, а долния образец "б" се спира в долното основание на малкия зъб. Пружините "в" на калибъра, опирайки се на ръба на прозорчето на клеча, притискат опорите "г" и "д" от основата на калибъра към вътрешната стена на малкия зъб. След установяване на калибъра в главата се извършва проверка на ударните повърхности на контура на сцепването с помощта на профилната планка (виж. фиг.10) и непроходния калибър 914р(=ба (виж фиг.11) с дебелина 4мм., както е показано на фиг.16.

Профилите на ребрата на планката съответстват на вертикалните профили на ударните повърхности на стената на устата и малкия зъб. С ребро 1 на профилната планка с надпис "уста" се проверява ударната повърхност на стената на устата, а с ребро 2 с надпис "малък зъб" - ударната повърхност на малкия зъб.

За проверка на ударната повърхност, профилната планка се подвежда към контурния лист на шаблона така, че плоскостта на планката да бъде перпендикулярна на проверяваната повърхност. След това планката се предвижва по ръба на контурните листове, както по копир, по цялата ширина на проверяемата повърхност, а пластинката на калибъра 914р(21а се вмъква в мястото между ребро 1 на профилната планка и проверяваната повърхност от контура на сцепването.

При проверка по указания начин автосцепката се бракува, ако непроходния калибър по цялата своя ширина преминава в луфта между профилната планка, плътно притисната по края към контурния лист на шаблона и проверяемата повърхност.

Разликата в луфтовете между профилната планка и ударните повърхности на малкия зъб и устата-горе и долу не трябва да бъде по-голяма от 2 мм.

Луфта между профилната планка и ударната стена на устата в зоната, , лежваща под големия зъб, не се контролира.

21.С калибрите 914р 22 и 914р25 се проверяват тяговите повърхности на малкия и големия зъб на автосцепката. При проверката калибърът 914р 22 трябва свободно да се надява на малкия зъб до опиране на скобите в страничната повърхност на последния, както е показано на фиг.17 , а калибърът 914р 25. — свободно да преминава между ударната стена на устата и тяговата повърхност на големия зъб, докато ограничителите а (фиг.18) опрат в страничната повърхност на големия зъб.

22.Ако при проверката на главата на автосцепката се установи, че профилната планка със своите краища не приляга плътно към контурните листове на калибъра или проходния калибър за малкия зъб не преминава по него напълно, или проходния калибър на големия зъб не преминава до упора в страничната повърхност на последния, това означава, че проверяваните повърхности имат излишен метал, който трябва да бъде снет до плътното прилягане на профилната планка към контурните листа или до свободното преминаване на проходните калибри на малкия и големия зъби.

23.След ремонта, проверката на контураа на зацеплението на главата на автосцепката с калибрите 884р и 827р става в порядъка, указан в т.17 и 18 , при което отремонтираните повърхности на контура трябва да бъдат успоредни на ръбовете на калибъра 827р.

24.Бглите на устата и малкия зъб на главата на автосцепката се проверяват в калибъра 822р (виж.фиг.15), както е показано на фиг.19.

25.Калибрите използвани за проверка на отремонтираните тягови и ударни повърхности на контура на сцепването на главата , се използват също и за определяне на наплавяването на тези повърхности.

Степента на наплавяването се определя:

— на ударните повърхности на устата и малкия зъб — чрез хлабина:

между наплавяваната повърхност и профилната планка 914p 24-1, притисната към контурните листове на калибъра 914 p8 ;

- на тяговата повърхност на малкия зъб - чрез хлабината между тази повърхност и ръба a на скобата на проходния калибър 914p 22-(виж фиг.17) , при което другия ръб б на скобата трябва плътно да се притисне към ударната повърхност на малкия зъб.

Ако ударната повърхност на малкия зъб е износена и подлежи на наплавяне, то степента на наплавянето на тяговата повърхност се определя от радиера на хлабината между скобата и тяговата повърхност с отчитане износването на ударната повърхност.

Степента на наплавяването на тяговата повърхност на големия зъб се определя от хлабината между профилните ребра на проходния калибър 914p(25 и проверяваната повърхност, при което праволинейната страна на калибъра и упорите "б" (виж. фиг.18) трябва да бъдат плътно притиснати към ударната повърхност на устата.

Ако ударната повърхност на устата е износена и подлежи на наплавяване, то степента на наплавяването на тяговата повърхност на големия зъб се определя от разликата в хлабината между профилните ребра на калибъра 914p(25 и тяговата повърхност с отчитане на износването на ударната повърхност.

26. При наплавяване на износените повърхности на контура на зацепването на главата на автосцепката не се разрешава полагането и на заварочни шевове по близо от 15 мм. от закръгленията (фиг.20).

Преходът от наплавената ударна повърхност на стената на устата към неизносената, трябва да бъде плавен на разстояние не по-малко от 15 мм. за обезпечаване безпрепятственото преплъзване на главите на автосцепките една спрямо друга в момента на сцепването (фиг.21). Ръба на ъгъла, образуван от наплазената ударна повърхност на малкия зъб и повърхността на стената на малкия зъб, към която приляга ключа, се изпълнява без закръгления по цялата височина на зъба.

Наплавените плоскости на контура на зацепването на главата на автосцепката трябва да бъдат обработени до получаването на равни и гладки повърхности.

27. При ремонта на корпуса на автосцепката се проверява ширината на отвора за ключа (кухината за заключващия механизъм).

Отворът се счита за негоден по ширина, когато при въртене на осичката на подечника (повдигача) на ключа, повдигачът преминава покрай долното рамо на предпазителя, без да го увлича с горния си широк палец. При това около малкото отверстие на осичката на повдигача трябва да се завари шаблa със съответната дебелина, щото ширината на отвора за ключа да отговаря на използваните в този случай калибъри - непроходен 845p (фиг.22) и проходния 848p (фиг.23).

Калибърът 845p се вкарва в отвора на главата на автосцепката през отверстието за осичката на повдигача до спирането във вътрешната стена на отвора, както е показано на фиг.24. При това цилиндрическата част на калибъра не трябва да преминава между стените на отвора.

Калибърът 848p, както е показано на фиг.25, се вкарва във вътрешността на главата през прозорчето за ключа и се пропуска между стените на отвора. (кухината).

Ширината на кухината се счита нормална, ако измерителната част на шаблона-калибъра свободно преминава между стените на кухината.

С калибъра 845p също така се контролира разстоянието от предния ръб на отверстието за осичката на повдигача до стената на отверстието на запорния болт, както е показано на фиг. 26. За целта калибърът се поставя така, че праволинейната повърхност "а" на непроходната му планка влиза в жлеба за запорния болт, при което полукръглата повърхност "б" на калибъра не трябва да преминава покрай предния ръб на отвора за осичката на повдигача (положение I). Ако повърхността "б" премине покрай предния ръб на отвора за осичката на повдигача (приложение II), необходимо е да се наплати жлеба за запорния болт наравно с повърхността на задния ръб на отвора за осичката на повдигача.

След обработването отверстието се проверява отново с калибъра 845p с поставяне на запорния болт, който трябва свободно да влиза на своето място и леко да се изважда.

28. Диаметрите и съосността на малкото и голямото отверстие за осичката на повдигача се проверяват с калибъра 797p (фиг.27), както е показано на фиг.28, а разположението на отверствията - с калибъра 937p.

Отверстията се считат за изправни, ако проходните части на калибъра преминават в съответните отвори, непроходните-не преминават. Ако непроходните части на калибъра влизат в съответните отвори това означава, че стените на отворите са износени и те трябва да се ремонтират. След ремонта отворите се проверяват с калибър 937p (фиг.29), както е показано на фиг.30, и калибъра 797p (вж фиг.28).

За проверка разположението на отворите калибърът 937p се поставя в кухината на главата и отвора на този калибър се пронизва с калибъра 797p, а след това, притискайки калибъра към вътрешната стена и долното основание на малкия зъб, се изтегля от кухината по направление на стрелката А (вж фиг.30), при което се проверява хлабината "а" между упора 1 и ударната стена 2 на устата. Разположението на отворите се счита за нормално ако хлабината между ударната стена на устата и упора на калибъра не повече от 4мм.

29. Размерите на шипа за ключодържателя и неговото разположение в главата се проверява с калибъра 849p(фиг.31), калибъра 806p(фиг.32) и 816p(фиг.33).

В калибъра 849p се проверява височината на шипа, както е показано на фиг.34.

Ако в пространството между стената на малкия зъб и челото на шипа преминава проходната част на калибъра и не преминава непроходната, то височината на шипа е удовлетворителна; преминава ли непроходната част на шаблона-калибъра (къс шип) или не преминава проходната част на калибъра (дълъг шип) то шипа трябва да бъде коригиран.

Проверката на диаметъра и сътовнието на ръба на челото на шипа става с калибъра 806p, както е показано на фиг.35, при различни положения на шаблона-калибъра. При проверката калибъра трябва да се притиска към тялото на шипа. Ако при движение на калибъра по направление на ръкохватката проходната му част премине шипа, а непроходната не премине, то такъв шип се счита за годен. Ако обаче непроходната част на калибъра подмине шипа или проходната не премине, то шипа трябва да се корегира.

Положението на предната повърхност на шипа относно неизносващата се част на контура на зацепването на главата на автосцепката се проверява с калибъра 816p(фиг.36).

Калибърът се вишка в кухината на главата на автосцепката и се установява така, че горният прът 1 се спира на върха на шипа за ключодържателя

за ключодържателя, трите стойки 2 на основата са притиснати към стената на малкия зъб, а двата упора 3 се опират в неизносващата се част от стената на контура на зацепването. Държейки в това положение калибъра, долния край на указателната стрелка 4 се повдига нагоре до тогава, докато горния край със своя издатък 5 не опре в предната повърхност на шипа. Положението на шипа е правилно ако краят на стрелката 4 не излиза извън границите на контролния изрез "б" в основата на калибъра.

30. Ако шипа на ключодържателя не отговаря на изискванията на една от проверките, изложени в т.29, то такъв шип трябва да се отремонтира и провери, както е описано в точка 29, само с тази разлика, че при проверката положението на предната повърхност на шипа, с калибър 816р края на стрелката 4 (виж.фиг.36) трябва да се разположи в обсега на по-дълбокия изрез "а" в основата на шаблона.

Освен това необходимо е да се провери положението на отремонтирания шип относно отвора на осичката на повдигача с калибъра 338р (фиг.37), както е показано на фиг. 38.

За проверката калибъра се вижда в кухината на главата на автосцепката; положението на шипа спрямо отвора на осичката на повдигача се счита за правилно, ако калибъра с отвора си "а" (виж. фиг.38) се надява на шипа, а израстъка "б" на калибъра влиза в малкия отвор за осичката на повдигача. Калибъра при отвора и при шипа трябва да се опира към повърхността на кухината.

31. Положението на козирката, за горното рамо на предпазителя в главата на автосцепката, спрямо шипа за ключодържателя и контура на сцеплението, се проверява с калибъра 834р (фиг.39) както е показано на фиг.40. Тази проверка се прави като се установи, че шипът за окачване на ключодържателя отговаря на изискванията на калибрите 849р, 806р и 816р. При проверката калибърът 834р се хваща за основата 1 (виж.фиг.40) вкарва се в кухината на главата и се установява така, че с опорите 2 и израстъците 3 плътно се притиска към неизносващата се повърхност на устата и вътрешната стена на малкия зъб, а правоъгълната опора 4 се опира на шипа за ключодържателя.

за ключодържателя, трите стойки 2 на основата са притиснати към стената на малкия зъб, а двата упора 3 се опират в неизносващата се част от стената на контура на зацепването. Държейки в това положение калибъра, долния край на указателната стрелка 4 се повдига нагоре до тогава, докато горния край със своя издатък 5 не опре в предната повърхност на шипа. Положението на шипа е правилно ако краят на стрелката 4 не излезе извън границите на контролния нарез "б" в основата на калибъра.

30. Ако шипа на ключодържателя не отговаря на изискванията на една от проверките, изложени в т.29, то такъв шип трябва да се отреконструира и провери, както е описано в точка 29, само с тази разлика, че при проверката положението на предната повърхност на шипа, с калибър 816р край на стрелката 4 (вж. фиг.36) трябва да се разположи в обсега на по-дълбокия нарез "а" в основата на шаблона.

Освен това необходимо е да се провери положението на отрезковия шип относно отвора на осичката на повдигача с калибъра 338р (фиг.37), както е показано на фиг. 38.

За проверката калибъра се вмъква в кухината на главата на автосцепката; положението на шипа спрямо отвора на осичката на повдигача се счита за правилно, ако калибъра с отвора си "а" (вж. фиг.38) се налява на шипа, а израстъка "б" на калибъра влиза в малкия отвор за осичката на повдигача. Калибъра при отвора и при шипа трябва да се опира към повърхността на кухината.

31. Положението на козирката, за горното рамо на предпазителя в главата на автосцепката, спрямо шипа за ключодържателя и контура на сцеплението, се проверява с калибъра 834р (фиг.39) както е показано на фиг.40. Тази проверка се прави като се установи, че шипът за окачване на ключодържателя отговаря на изискванията на калибрите 849р, 806р и 816р. При проверката калибърът 834р се хваща за основата 1 (вж. фиг.40) вкарва се в кухината на главата и се установява така, че с опорите 2 и израстъците 3 шипът се притиска към неизносващата се повърхност на устата и вътрешната стена на малкия зъб, а правоъгълната опора 4 се опира на шипа за ключодържателя.

След такова установяване на калибъра, положението на козирката по вертикала се проверява със стрелката 5, която се завърта с острието си нагоре докато задния и край не опре в козирката. Положението на козирката по хоризонтала се проверява с плъзгача 6, който се предвизва до опиране в предния ръб на козирката. Ако острието на стрелката 5, опираща се в другия край на работната повърхност на козирката, попадне във от пределите на двете степени на контролния степенчет изрез "б", това е указание за неправилно положение на козирката по вертикала. Ако указателя на плъзгача 6, опиращ се в козирката, попадне във от двете степени на контролния изрез "г", това е указание за неправилно положение на козирката на хоризонтала.

За осигуряване на правилните указания на калибъра при проверка положението на козирката по вертикала, необходимо е проверката със стрелката 5 да става при напълно изтеглен към себе си плъзгач 6, а проверката на положението на козирката по хоризонтала при крайно долно положение на указателя на стрелката 5.

Козирка, която не удовлетворява изискванията на калибъра 834 р трябва да се отремонтира или да се замени с нова.

Новата или отремонтирвана козирка също се проверява с калибъра 834р, както е описано по горе, но при това към козирката се предявяват повишени изисквания, а именно: положението на козирката се счита за правилно, когато указателите на стрелката и плъзгача попадат съответно в по-дълбоките степени на нарезите "а" и "в".

32. Основата на опашката на автосцепката се оглежда, проверява се нейната дебелина в горната и долната и плоскости. дебелината на основата на опашката трябва да бъде не по-малка от 50 мм. (непроходния калибър 897р-1, фиг.41) при излизане на вагоните и електросекциите от заводски ремонт, и не по-малка от 48 мм. при излизане на вагоните от деповски ремонт, а електросекциите -от подемен.

Износената от клина за тяговия хакут основа на опашката, а също имащата размери по-малки от допустимите, се наплавя. Износената челна част на опашката се възстановява с наплавяване, ако дължината на опашката, считана от упора на главата до челото на опашката е по-малко от 645 мм.

33. Основата на опашката с дебелина по-малка от 35 мм. след изрязване (искубване), не се допуска за ремонт. Наплавената основа от страна на отвора за клина трябва да бъде чисто обработена по такъв начин, че да се получи равна цилиндрична повърхност с радиус на закръглението не по-малък от 16мм. и не по-голям от 200мм. с пла-

вен преход към страничните стени на отвора.

След ремонта основата на опашката се проверява с преходния калибър 46г, както е показано на фиг.43 и с непроходния калибър 900р - 1 (фиг.44).

34. Износените места по горната повърхност на опашката на корпуса в мястото на допиране с тяговия хамут, долната повърхност в мястото на допиране с гредата на центриращото устройство и по страничните стени на опашката в мястото на допиране с отвора на ударната розетка, а също така износените места по страничните стени на отвора за клина, при износване повече от 3 мм. спрямо повърхността на отливане, трябва да бъдат наплавени, а след това обработени наравно с повърхността на отливането на опашката.

35. Изкривено тяло на автосцепката подлежи на изправяне в случай, че неговото изкривяване "г" (фиг.45) в средата му е повече от 3мм. от първоначалната надлъжна ос на тялото. Размерването на тялото за определяне големината на огъването в хоризонтална равнина става както е показано на фиг.45, при което се измерва фактическата стрела на огъване на опашката в средата на неговата дължина.

Величината на огъване "г" във вертикална равнина се отчита в средата на тялото от първоначалната надлъжна ос на тялото, която се нанася на тялото по продължение на лъярския шев на големия зъб както е показано на фиг.46.

Не се разрешава изправяне на тялото на автосцепката със заварени или не заварени пукнатини в местата на изправянето.

36. Пукнатини в тялото на автосцепката, с дълбочина до 5мм могат да се изсичат с плавни преходи и без да се заваряват.

37. Текста на тази точка и фиг.47 се отнасят за локомотивната автосцепка, която не се среща в БДЖ.

ДЕТАЙЛИ НА МЕХАНИЗМА

1. ЗАКЛЮЧАТЕЛ.(КЛЮЧ НА МЕХАНИЗМА).

38. Заклучвателя се счита за неизправен и подлежи на ремонт, ако:

- а) не преминава през проходния калибър 852р (фиг.48),
- б) работната заклучваща част на заклучвателя преминава в непроходния калибър 899р (фиг.49),
- в) положението на задния ръб на овалния отвор относно челото на заклучвателя не отговаря на калибъра 839р.
- г) положението и диаметърът на шипа не отговарят на калибъра 838р (фиг.51).
- д) счупен и сгнетения израстък.

39. Заклучвателя се проверява с проходния калибър 852р, както е показано на фиг.52.

Заклучвателя се счита за годен, ако преминава свободно през изреза на калибъра.

40. Дебелината на заклучващата част на заклучвателя се проверява с непроходния калибър 839р, както е показано на фиг.53.

Заклучвателя се счита за годен, ако заклучващата му част не влиза в изреза на калибъра.

41. Положението на задния ръб на овалното отворстение в заклучвателя спрямо челната част на същия трябва да се проверява с калибъра 839р, както е показано на фиг.54.

За проверката на положението на задния ръб, на отвора на заклучвателя, необходимо е да се наложи калибъра на заклучвателя така, че плоскостта на основата 1 на калибъра плътно да приляга към плоскостта на ключа, след което с издърпване на калибъра за ръкохватката 2 по направление на стрелката А се постига плътно притягане на наклонените опорни площадки 3 към челната повърхност на заклучвателя и на брълника 4 - към долната опорна част на ключа.

Държейки калибъра в това положение, с ръкохватката се завъртва измерителния сектор по часовниковата стрелка и се наблюдава за движението отначало на проходната, а след това за непроходната част на сектора. Заклучвателя се счита за изправен ако проходната част на измерителния сектор 5 свободно преминава покрай ръба на отвора, а непроходната част опира в ръба на отворстието.

42. Положението и диаметра на шипа на заключвателя се проверява с калибъра 833р, както е показано на фиг.55.

За проверка на разстоянието от челната повърхност на заключвателя до задния страничен ръб на шипа за предпазителя калибъра се надява на заключвателя отгоре така, че опорната повърхност на ъгълника 1 се притиска към челната повърхност на ключа, а основата 2 на калибъра приляга към страничната повърхност на заключвателя.

Заключвателя се счита за годен, ако при преместването на калибъра по заключвателя надолу проходната част на гребена 3 преминава покрай шипа на предпазителя, а непроходната - не преминава.

Диаметра на шипа на ключа за предпазителя се проверява с проходната и непроходната чашки на този калибър, както е показано на фиг. 56. Шипа се счита за годен, ако проходната чашка свободно се надява на шипа, а непроходната чашка не се надява на шипа, или се надява частично така, че челото на шипа не излиза над горния обрез на пръстена на непроходната чашка.

43. След ремонта заключвателя се проверява с калибрите 852р, 839р, 839р, 833р, както това е изложено в т.т. 39,40,41 и 42.

При обработката на работната заключваща повърхност на заключвателя, необходимо е осигуряването на получаването на установения ъгъл на наклона, равен на 5° .

2. КЛЮЧОДЪРЖАТЕЛ

44. Ключодържателя се счита за неисправен и подлежи на ремонт ако:

- а) е огънат, дебелината му и ширината на неговата лапа не отговарят на калибъра 841р (фиг.57),

- б) овалното отворствие, разцепения ъгъл или опорната част на противовеса не отговарят на шаблона - калибъра 826р (фиг.58),

- в) външното очертание (контура) на ключодържателя не отговаря на изискванията на калибъра 916р (фиг.59).

45. Ширината на лапата, дебелината на ключодържателя и праволинейността на стените му се проверяват с калибъра 841р, както е показано на фиг.60. За проверката калибърът се надява на ключодържателя, отначало с изреза, обхващащ противовеса и стената на ключодържателя (положение I). След това калибърът се завърта в наклонено положение (положение II) така, че лапата на ключодържателя влиза в съответния изрез на калибъра. Ключодържателя се счита за годен, ако неговата лапа свободно премине през изреза на калибъра.

Ширината на лапата на ключодържателя се проверява освен това с непроходния изрез на калибъра. За проверката калибърът се надява на лапата със своя непроходен изрез (положение III). При това лапата не трябва да влиза в непроходния изрез на шаблона. В процеса на проверката работната повърхност на лапата трябва да бъде успоредна на ръба на изреза на калибъра.

46. Разстоянието "а" (фиг. 61, I) от предната странична повърхност на овалното отворстие до опорната повърхност на противовеса на ключодържателя се проверява с калибъра 826 р. Затова ключодържателя се окачва с овалното си отворстие на опората 1, така че противовеса е обърнат надолу и със завъртане на ключодържателя, обратно на часовата стрелка противовеса се подвежда към камъка 2. Ключодържателя се счита за годен ако опорната повърхност на противовеса преминава покрай проходната част на камъка 2 и непреминава покрай непроходната му част.

Проверката на величината на ъгъла на противовеса остава със същия калибър, както е показано на фиг. 61, II. Ключодържателя се скачва с овалното отворстие на опората 1 на калибъра, така че лапата на ключодържателя да приляга към ъгълника 3, а страничната повърхност на ключодържателя да бъде притисната към повърхнините на фланца на опората 1 и опорната планка 4 на калибъра. Величината на ъгъла на противовеса се счита за правилна, ако переходната част на планката 5, завъртяна по часовата стрелка, преминава към ъгъла на противовеса, а непроходната част на планката не премине.

Овалното отворстие на ключодържателя по ширина и дължина се проверява с пробките на шаблона 826р, както е показано на фиг. 61, III. При проверка с пробката 6, овалното отворстие се счита за неправилно, ако ключодържателя с това отворстие свободно се надява на горната удължена проходна част "б", пропуска по цялата дължина на отворстието промъждутъчната част "в", надява се на долната проходна част "г" и идва до опората в непроходната част "д" на тази пробка, но не се надява на нея.

При проверка с непроходната пробка 7, предназначена за контрол на ширината на отворстието, то се признава за изправно, ако не се надява на непроходната пробка 7 или се надява частично, но не идва до опората ѝ в основата на шаблона.

Проверката на разцепния ъгъл на ключодържателя става с калибъра 826р, както е показано на фиг. 61, IV.

Ключодържателят се установява в калибъра, както е при проверката на ъгъла на противовеса. При това разцепния ъгъл трябва да пропуска непроходната част на плънката 8, завъртяна обратно на часовниковата стрелка, и не пропуска непроходната част.

47. Проверката на външните очертания на ключодържателя се извършва с калибъра 916р в такъв порядък: ключодържателят се установява в калибъра както е показано на фиг. 62. Ключодържателя се счита за годен ако страничната му стена плътно лежи на плочата на калибъра, а профилната произма "а" на калибъра със своите издадени гънци се опира към опората "б" или хлабината между тях не е повече от 1 мм.

48. След ремонта ключодържателя се проверява с калибрите 841р, 826р и 916р в такъв порядък както това е изложено в т.т. 45, 46 и 47.

8. ПРЕДПАЗИТЕЛ

49. Предпазителят се счита за неизправен и подлежащ на ремонт ако:

а) е огънат;

б) диаметъра на отвора, дължината и височината на челото на горното рамо, очертанията на горното и долното рамена не отговарят на калибъра 800р-1 (фиг. 63).

Огъването на предпазителя се определя чрез пропускането му в изрезите "а" и "б" на калибъра 800р-1, както е показано на фиг. 64.

При пропускане през изреза "а" предпазителя се вадя с отвора се на шипа 1, укрепен в гнездото 2 и се пропуска през изреза и листа на шаблона до опиране в основата на шипа. Предпазителя се счита за изправен ако преминава свободно през изреза в листалочката на шаблона. За проверка фаската на ръба на отвора, при пропускане на предпазителя през изреза "а" се довежда до опората в основата на шипа 1, при това предпазителя трябва да се разположи наравно или под повърхността на плочата на калибъра.

При проверка на предпазителя с изреза "б" след въвеждането му в този изрез, се пропуска през отвора му палеца 3 и след това предпазителя се завърта около палеца 3 и след това предпазителя се завърта около палеца по часовниковата стрелка и обратно, така че

горното и долното рамена навълно преминават през съответните колонки на изреза "б" в шаблона.

Диаметъра на отвора в предпазителя се проверява с непроходната пробка 4 на калибъра. Предпазителят е годен, ако той не се надява на пробката с двете си страни, или се надява на нея, но не идва до опората в плочката на калибъра от едната страна.

За проверка дължината на горното рамо предпазителя се надява на опорния шип 5 на шаблона, както е показано на фиг.64 и се завърта около него по посока на стрелката. Предпазителят е годен ако долния ъгъл на челната повърхност на горното рамо преминава покрай проходната част на блокчето 6 на шаблона и не преминава през непроходната.

Височината на челната повърхност на горното рамо на предпазителя се проверява с непроходния изрез на калибъра, както е показано на фиг.64. Предпазителят се счита за изправен когато челната част на неговото горно рамо не влиза в непроходния изрез до упора в задната стена на изреза, т.е. когато остава луфта "в"

50. След ремонта предпазителя се проверява с калибъра 800р-1 в порядъка указан в т.49.

4. ПОВДИГАЧ НА ЗАКЛЮЧВАТЕЛЯ.

51. Повдигачът на заключвателя се счита за неизправен и подлежи на ремонт, ако не отговаря на изискванията на калибър 847р(ф.65). Повдигачът трябва свободно: да влиза в скобата 1 (фиг.66), надявайки се на пробката 2; да преминава в проходния изрез 3; с издатыка да влиза в проходния изрез 3; с издатыка да влиза в проходния изрез 4 на калибъра. Освен това повдигачът със своя отвор не трябва да се надява на непроходната пробка 5 на калибъра и при въртене на повдигача, надяват на пробката 8, широкият му палец не трябва да подминава под калпачката на стойката 6, а тесният палец трябва да преминава покрай проходната част на блокчето 7 и да не преминава покрай непроходната.

52. След ремонта повдигачът се проверява с калибъра 847р в порядъка указан в т. 51.

5. ОСИЧКА НА ПОВДИГАЧА.

53. Осичката на повдигача се счита за неизправна и подлежи да се ремонтира, ако не отговаря на изискванията на калибъра 919р (фиг.67).

Диаметрите на цилиндричните части на осичката на повдигача се проверяват с проходните и непроходните части на калибъра (фиг.68 приложение 1). За проверката осичката се вмъква в проходните пръстени до опиране в баланса и трябва свободно да се върти около своята ос. След това цилиндричните части на осичката се проверяват с нея проходните изрези на калибъра (приложение Ia).

При проверка дълбочината на изреза за крепящия болт (положение II) калибъра с проходния издатък се вмъква в изреза за болта; издатъкът трябва напълно да влиза в изреза на осичката.

За проверка на дължината на дебелията цилиндрична част на осичката, калибърът се налага към нея с проходния (полож.III) и непроходния (положение IIIa) изрези.

Квадратната част се проверява чрез налагане на калибъра към осичката с непроходния изрез (положение IV), по цялата дължина квадратната част на осичката не трябва да влиза в непроходния изрез и свободно трябва да влиза в проходния отвор на калибъра (приложение IVa).

След ремонта осичката на повдигача се проверява с калибъра 919р.

ПРОВЕРКА НА СГЛОБЕНАТА АВТОСЦЕПКА.

54. Контурът на зацепването на сглобената автосцепка се проверява с проходния калибър 828р(фиг.69), както е показано на фиг.70 при което лалата на ключодържателя се притиска неравно с ударната повърхност на устата на автосцепката.

Калибърът се пропуска по цялата височина на главата на автосцепката. Стелента на хлабоната между калибъра и проверяваната повърхност не се контролира. При проверката не се допуска наклоняване на шаблона - калибъра.

55. Освен това на сглобената автосцепка се проверява:

- а) действието на предпазителя на ключа от самозацепване,
- б) отсъствието на повдигане на противовеса на ключодържателя, способстващо за преждувременното (с изпреварване) включване на предпазителя на ключа при сцепването на автосцепките,

в) възможността за усвояването и сигурността за задържа-
не механизма в разцепено положение,

г) възможността за разцепване на натиснати автосцепки при
лапата на ключодържателя, натисната направо със стената на устата,

д) излизането на ключа от вертикалния ръб на малкия зъб
при вклучен предпазител,

е) разстоянието от вертикалния ръб на малкия зъб до ръба
на ключа в неговото долно свободно положение,

ж) разстоянието от ръба на ключа до ръба на лапата на клю-
чодържателя.

56. Действието на механизма на автосцепката се проверява с
калибъра 820р (фиг.71), а излизането на ключа (виж т.д. от т.55) с
калибрите 820р и 787р (фиг.72).

Проверката се извършва в такъв порядък:

Не проходите тази страна на калибъра
с цифра 16 ключът свободно се премества вътре в кухината на корпуса
до опираме изрева на шаблона в ударната повърхност на малкия зъб
позиция III.

е) Проверката на свободното положение на ключа се прави с
линейка. Разстоянието от ръба на малкия зъб до вертикалния ръб
на ключа трябва да се намира в границите от 2-3 мм., както е пока-
зано на фиг.78.

ж) Разстоянието от ръба на ключа до ръба на лапата на ключо-
държателя по хоризонтала трябва да бъде не по-малко от 20 мм., а
за ключодържатели, нямащи скок на лапата - не по-малко от 9 мм.

57. (Тази точка и фиг. 79 се отнася за локомотивната ав-
тосцепка, която не интересува Б.Д.)

2. ПОГЛЪЩАТЕЛНИ АПАРАТИ.

58. При заводски ремонт на товарните и пътническите вагони,
поглъщателните апарати трябва да се разглобяват и негодните детаи-
ли да се променят.

При другите видове ремонт неизправните поглъщателни апа-
рати се разглобяват и негодните им части също се подменят, вклю-
чително и тези които имат пукнатини.

59. Неизправен се счита този поглъщателен апарат при който
пружината е умрътвена, счупен е фрикционния клин, дебелината на
стената на гърловината на корпуса на апаратите тип Ш-1-Т и Ш-1-ТМ
е по-малка от 16 мм. и при излизане на вагоните и локомотивите

от заводски ремонт - по-малка от 18 мм.

ПОДЪЖДАТЕЛНИ АПАРАТИ ЗА ТОВАРНИ ВАГОНИ

тип Е - 1 - Т и Т - 1 - ТМ

60. допускат се за монтиране:

а) корпус на апарата с дебелина на стената на гърловината не по-малка от 16 мм.

б) фрикционни клинове с дебелина на стената в края не по-малка от 17 мм.

в) притискащ конус с износване не повече от 3 мм. при измерване с калибъра 611(фиг.80 и 81),

г) притискаща шайба с износване не-повече от 5 мм. от повърхността на отливане,

д) външна пружина с височина не по-малка от 590 мм.

в) вътрешна пружина с височина не по-малка от 362 мм.

Счупването на изтеглителния край на пружината на не повече от една трета от окръжността не може да служи за повод за нейното бракуване.

61. Стегателния болт с износване по диаметъра повече от 5 мм. се заменя с нов. Излишната резба - повече от 35 мм., считано от края на болта, трябва да се подбие или нацдави, за да се предотврати самонавиването на гайката и с това да се намали височината на апарата и неговия работен ход.

62. След сглобяването преди поставянето на гайката на стегателния болт апаратът трябва да има излизане на конуса не по-малко от 80 мм., при което разстоянието между притискащия конус и шайбата не трябва да е по-малко от 4 мм. (вж фиг.82).

Това се определя чрез допиране на конуса най-напред непосредствено до притискащата шайба, а след това при поставянето на фрикционните клинове и измерването и в двата случая разстоянието (на няколко места) от ръба на корпуса до външната равнина на конуса. Разликата между така измерените разстояния е хлабината между притискащия конус и шайбата.

63. Габаритът на отремонтирания и сглобен апарат трябва да се ровери с калибъра 83р (фиг.83).

64. След проверката на апарата и поставянето на гайката, краят на резбата над гайката трябва да се подбие за предпазване

от саморазвиване на гайката.

За да се избегнат затрудненията при монжиране на сглобения апарат в рамата на вагона, апарата трябва допълнително да се натегне на преса и под гайката на стегателния болт да се постави металическа пластинка с дебелина 10-15 мм. (фиг.84). Пластината трябва да има такава форма, която да осигурява нейното изпадане при първото натискане след поставянето му на вагона.

65. Забранява се боядисването на фриксионните клинове, триещите повърхности на притискащия конус и вътрешността на апарата.

За да се избегне късането на корпуса, забранява се поставянето на:

- а) фриксионни клинове в ъглите на корпуса, в които са се образували натрупвания от метал,
- б) пластини под пружините на подгледателния вварт.

ПОГЛЕДАТЕЛЕН АПАРАТ ЗА ПЪТНИЧЕСКИ ВАГОНИ ТИП ЦНИИ-НБ

66. допускат се за сглобяване:

- а) гърловина с дебелина на стената не по-малка от 16 мм.
- б) фриксионни клинове с дебелина на стените в края на по-малка от 17 мм.
- в) притискащ конус с износване не повече от 3 мм. (виж фиг. 80 и 81). При проверка конуса трябва да се постави на кръгла плочка с дебелина 35 мм. и диаметър 164 мм.,
- г) притискаща шайба с износване не повече от 5 мм. от ~~на~~ повърхността на отливането,
- д) големи пружини (на гърловината и осеветата) с височина не по-малка от 210 мм,
- е) вътрешна пружина на фриксионната част и големи (горни) ъглови пружини с височина не по-малка от 188 мм,
- ж) малки (долни) ъглови пружини с височина не по-малка от 86 мм. Счупването на изтеглителния край на пружината на не повече от една трета от окръжността не може да бъде причина за бракуването ѝ.
- з) основа или гърловина на корпуса с износване на оперните места за пружините не повече от 2 мм. от леярската повърхност,
- и) основи с отвори на пръгвете, с диаметър не повече от 71 мм.

к) прът, на който дължината на дебелията цилиндрична част не е по-малка от 48 мм. и диаметърът не по-малък от 60 мм.,

л) стегателен болт с износване не повече от 5 мм.

Детайли от поглъщателния апарат с размери, превишаващи указаните норми подлежат на ремонт или подмяна с нови.

67. При сглобяване на парата за да се избегне разместване-изкривяване на гърловината и основата, комплектите ъглови пружини трябва така да се подбърат, щото разликата във височината на свободните пружини на комплекта да не бъде по-голяма от 2 мм.

68. Ремонтираният и сглобен апарат трябва да бъде проверен с проходния калибър (вж. фиг. 83).

З. Т Я Г О В Х А М У Т.

69. Тяговия хамут трябва детелно да се огледа, а неизправностите подлежащи на ремонт се отстраняват.

70. На тяговият хамут се допускат без отстраняване:

а) износени места, освен износване на тяговите пояси, при условие, че износването не е повече от 2 мм. при заводски ремонт и не повече от 4 мм. за депоовски ремонт (дълбочина на износване).

б) износени места на тяговите пояси, при условие, че не са по-големи от 2 мм (че дебелина) за заводски ремонт и не повече от 3 мм при депоовски ремонт,

в) пукнатини в ребрата на задната опорна част (производство до 1950 година) с дебелина не повече от 6 мм. след пълно изсичане, не излизащи по тяговите пояси или тяхното продължение в задната опорна част,

г) основа на хамута (стена на отвора за клина) с дебелина не по-малка от 50 мм. при условие, че се спазват изискванията на проверката на дължината на хамута с калибъра 820p (фиг. 85), както е показано на фиг. 86.

71. Стената на отвора за клина на тяговия хамут се наплавя ако нейната дебелина е по-малка от 50 мм. Наплавяването се извършва от стрената на отвора на клина така, така че след обработката дебелината на стената да не бъде по-малка от 58 мм. и повече от 62 мм. След наплавяването и обработването отвора се проверява с

проходния калибър 861 (фиг.67) както е показано на фиг.88.

72. Дължината на тяговия хамут т.е. разстоянието от предните ръбове на отвора за клина до опорната повърхносма задната част трябва да се провери с калибъра 920p (виж. фиг.85) както е показана на фиг.86.

Хамутът е негоден ако:

- а) калибърът не се помещава в него,
- б) хлабината "а" между калибъра и опорната повърхност на хамута е повече от 3 мм. за заводски ремонт и повече от 5 мм. за другите видове ремонт на вагоните и електросекциите.

Проверката на дължината на хамута става след възстановяване на износените места в отворите на клина.

Ако при нормална дебелина на основата-стената на отвора за клина, дължината на хамута превишава допустимата величина, извършва се ремонт на задната опорна част на хамута с последваща проверка с калибъра 920p, както е показано на фиг.86.

73. Височината на прореза на главата на хамута се проверява с калибъра 820 p, както е показано на фиг.89, при което проходния изрез на калибъра трябва да преминава покрай проверяваната повърхност от прореза на хамута, а непроходната част да не преминава.

Ако непроходната част на шаблона преминава или проходната не преминава покрай проверяваната повърхност, то прорезът се ремонтира.

74. Ухото на тяговия хамут трябва да има от страната на главата на болта борд, предпазващ болта, който поддържа клина от изпадане.

При тягов хамут с ухо без предпазителен борд, такъв трябва да се завари към ухото от страната на главата на болта.

75. Забранява се заварката на пукнатини:

- а) на тяговите пояси,
- б) в което и да е място на хамути от стара конструкция - произведени до 1950 година.

76. Болтовете поддържащи клина на тяговия хамут трябва да бъдат с диаметър 20 мм. и се заменят с нови ако има износване по-голямо от 1 мм. по диаметър, при заводски ремонт и по-голямо от 2 мм. при деповски ремонт.

Не се допускат болтове с дълга резба, която излиза в

в частта на болта разположена между ушите на тяговия хамут.

Ремонт на износените болтове, поддържащи клина не се разрешава.

77. За осигуряване на болтовете, поддържащи клина на тяговия хамут, при всички видове ремонти, под главите на болтовете трябва да се поставят правоъгълни осигурителни шайби (фиг.90).

След поставянето на болтовете в тяговия хамут и навиването на гайките, правоъгълните шайби се изправят както е показано на фиг.91, с което се предпазва повдигането на болта.

За предпазване на гайките от саморазвиване, под гайките се поставя специална осигурителна планка (фиг.92) и през отворите в болтовете се прокарва тел. След навиване на гайките, крайщата на планката и телта се закривяват, както е показано на фиг.91. Вместо тел допуска се поставянето на стандартни шплентове с диаметър 4 мм.

КЛИН НА ТЯГОВИЯ ХАМУТ

78. Клинът на тяговия хамут трябва щателно да се прегледа и да се дефектоскопира.

Клинът се счита за негоден ако:

- а) има пукнатини,
- б) ширината на клина макар и в едно сечение е по-малка от 92мм. при заводски ремонт и по-малко от 89 мм. при другите ремонти,
- в) има огъване по-голямо от 3 мм.
- г) дебелината му е по малка от 30 мм. в най-износеното сечение.
- д) дебелината на клина в местата на облекчаването (фиг. 93 не се контролира.

5. ПРЪДНА ОПОРНА ПЛОЧА, ПРЪДНИ И ЗАДНИ ОЮРИ И ПОДДЪРЖАЩА ПЛАНКА.

79. Предна опорна плоча се счита за негодна и подлежи на ремонт, ако дебелината и в средната част е по-малка от 55 мм. при заводски ремонт и по-малка от 53 мм. при депоовски ремонт.

Опорна плоча имаща пукнатини се подменя. Изсичане и заварка пукнатини в плочата не се допуска. След ремонта дебелината на плочата ~~не~~ трябва да бъде 58-59 мм.

80. Предни и задни опори се проверяват при пълния преглед на автосцепката, както е указано в точка 12.

Допуска се оставането на опорите без ремонт, ако са износени в опорните си плоскости, разместени по оста на главната греда или изкривени с не повече от 3 мм. от чертежните размери. При по-голямо износване, изкривяване или изместване предните и задните опори се ремонтират чрез наплавяване или заварка на планки сподходящи размери, но не по-тънки от 5 мм.

Разстоянието между предните и задните опори трябва да бъде не повече от 625 мм. и не по-малко от 622 мм.

Разстоянието между страничните повърхности на опорите (считано между гредите на главната надлъжна греда) трябва да бъде не по-малко от 205 мм. и не повече от 220 мм. за предните опори, и не по-малко от 165 мм. и не повече от 220 мм. - за задните опори.

81. Заварката на пукнатини в поддържащата планка е забранена. Допуска се износване до 4 мм. по дебелина, а при по-голямо такова планката трябва да се наплати до чертожни размери.

6. ЦЕНТРИРАЩ АПАРАТ УДАРНА РОЗЕТА

82. Ударна розета с пукнатини, сгъвания и износвания трябва да се ремонтира или замени с нова.

Опорните места за главите на махаловидните подвески се проверяват: при розета товарен тип - с калибъра 776 р (фиг.94) и при розета пътнически тип - с калибъра 779р (фиг.95).

83. Проверката с калибрите 776р или 779р се извършва както е показано на фиг.96. При проверката калибъра се поставя в корпуса на розетата така, че неговата материална планка 1 (виж. фиг.96а) явяваща се проходна част, премина през правоъгълния отвор за махаловидната подвеска, а горната част 2 с конусната основа ляга на местата на опирание на главата на подвеската в розетата, които предварително трябва добре да се зачистят.

Ударната розета се счита за исправна когато предния ръб на правоъгълния отвор се намира в границите на дебелината на мерителната планка 1, както е показано на фиг.96 "в" и подлежи на ремонт, ако мерителната планка не идва до ръба на правоъгълния отвор или изцяло излиза от ръба, както това е показано на фиг.96 "б" и "г".

Местни износвания на корпуса на розетата (от центриращата греда и корпуса на автосцепката) с дълбочина до 5 мм. е разрешено да се оставя без ремонтване.

ЦЕНТРИРАЩА ГРЕДА

84. Центрираща греда с пукнатини, огъвания или износвания трябва да се ремонтира или замени с нова.

Заверка на пукнатините в гредата се допуска при условие, че при изсичането на пукнатините не се намалява сечението на гредата с повече от 25 %.

Мястото на опирание на тялото на автосцепката в гредата се ремонтира, ако височината на сечението е по-малка от 57 мм. за греда на центриращ апарат-товарен тип и 160 мм. - за греда на центриращ апарат пътнически тип.

Опорните повърхности на кукообразните опори за главите на махаловидните подвески се проверяват с калибъра 777р (фиг.97) за товарния центриращ апарат и с калибъра 780р - за пътническия (фиг.98).

При проверката калибърът 777р или 780 р се поставя с виннен келчетата "а" на опорната плоскост на гредата, както е показано на фиг. 99 и се премества така, че страничните скоби "б" на калибъра влязат под кукообразните опори на гредата.

Центриращата греда се счита за изправна, ако калибърът с нре проходните си части на скобите "б" минава под кукообразните опори на гредата и не се допира с повърхностите "в" на скобите в тялото на гредата (положение I).

Центриращата греда се счита за неизправна и трябва да се ремонтира, когато проходните части на страничните скоби "б" на калибъра не преминават под кукообразните опори на гредата (положение II) или непроходните части на скобите "б" преминават под кукообразните опори на гредата и повърхностите "в" на скобите допират тялото на гредата (положение III).

Проверката с калибъра трябва да се извърши от двете страни на гредата.

След ремонта износените повърхности на кукообразните опори от страната на прорезите за махаловидните подвески трябва да бъдат закръглени с радиус 3 - 5 мм.

МАХАЛОВИДНА ПОДВЕСКА

85. Махаловидни подвески с износвания повече от установените норми или огънати трябва да се ремонтират; заварка на пукнатини в тях не се допускат.

86. Махаловидните подвески - товарен тип трябва да се проверяват с калибъра 778р (фиг.100) а пътническият тип - с 781р (фиг.101).

Проверката с калибрите 778р или 781р се извършва както е показано на фиг.102. Махаловидната подвеска се счита за исправна ако:

а) прътът по дебелина във всяко място не преминава през непроходния изрез "а" на калибъра (приложение I),

б) прътът по дължина преминава през проходната част "б" на калибъра и не преминава през непроходната част "в" (приложение II) проверката се прави от двете страни на главата на подвеската,

в) горната (широката) глава на подвеската преминава в широкия правоъгълен изрез "г", а долната (тесната) глава преминава в тесния правоъгълен изрез "д" на калибъра (приложение III),

г) горната и долната глави на подвеската по дължина не преминават в непроходния изрез "е" на калибъра (приложение IV),

д) горната глава на подвеската по ширина не преминава в непроходния изрез "ж", а долната глава не преминава в непроходния изрез "з" на калибъра (приложение V).

7. ПРИВОДНО УСТРОЙСТВО.

87. Приводното устройство се оглежда на място (без демонтаж), детайлите му се снемат за ремонт при наличие на повреди изискващи поправка или при неправилно разположение на детайлите, не отговарящо на чертожните размери.

88. Износените места на конзолите или лагерите трябва да се ремонтират, ако износванията нарушават действието на приводното устройство или автосцепката. Пукнатините се заваряват, огънатите детайли се изправят. Приводният лост с плоската си част трябва свободно да влиза във вертикалния прорез на конзолата и да има ограничител за надлъжно изместване.

89. Верига със звена от материал с диаметър повече от 9 мм. или по-малко от 6 мм. се подменя.

90. Веригата на приводното устройство трябва да бъде съединена с осичката на повдигача с удължено звено, което след това се заварява. Съединителното звено се прави от материал с диаметър ϕ 8-10 мм. и да има светла дължина между 35 и 45 мм. и ширина не повече от 18 мм.

91. Ако при регулиране на веригата, заскъсяване или удължаване, резбата на регулировъчния болт е недостатъчна, то броя на звената трябва съответно да се намали или увеличи. Гайката на регулировъчния болт се осигурява с контрагайка. Регулировъчният болт трябва да има правилна форма, за да не му пречи да преминава с цялата си дължина в отвора на късото рамо на приводния лост.

8. ЩЕМПЕЛОВАНЕ И БОЯДИСВАНЕ НА РЕМОНТИРАНИТЕ И ПРОВЕРЕНИ ВЪЗЛИ И ДЕТАЙЛИ ОТ АВТОСЦЕПКАТА СА-3

92. След ремонта и проверката на щемпеловане подлежат: ключа, ключодържателя, предпазителя, повдигача на ключа, осичката на повдигача, тяговия хамут, клина на тяговия хамут, ударната розета, гредата на центриращия апарат, мехаловидните подвески, опорната плоча, корпуса на поглъщателния апарат и сглобената автосцепка.

Местата на щемпеловането са показани на скиците на отделните детайли на фиг. 103.

93. Щемпелите трябва да се слагат на добре зачистени места на детайлите с ясно означение на ремонтния пункт и датата на ремонта. Старите щемпели трябва да се отстраняват.

94. Щемпелите на възлите и детайлите се поставят при техния ремонт или проверка в контролните пунктове на отделенията за ремонт на автосцепката. Поставянето на вагона на детайли и възли без щемпел не се разрешава.

95. След проверката всички възли и детайли на автосцепката, преди монтирането им на вагона се боядисват с черна боя, с изключение на вътрешните повърхности на корпуса, устата на автосцепката и детайлите на механизма.

При поглъщателния апарат се боядисват само външните повърхности на корпуса, гърловините и основите.

Сигналния израстък на ключа се боядисва с червена боя. Забранява се смазването на детайлите от механизма и триещите се части на поглъщателния апарат.

9. МОНТАЖ НА АВТОСЦЕПКАТА .

96. При монтажа на автосцепката на вагона трябва разстоянието от упора на автосцепната глава до стената на розетата да не е по-малко от 70 мм. при свободно натиснато положение и не по-малко от 90 мм. при свободно изтеглено положение на автосцепката (като се има в предвид това, че поглъбдателния апарат няма подложка под гайката на стегателния болт).

97. Височината на оста на автосцепката над глава релса трябва да бъде в границите, указани в таблицата.

98. Височината на автосцепката над глава релса на прав и хоризантолен път се измерва с помоща на рейка.

Основата на рейката се поставя на двете релси, а стойката с деленията се прилепва към леярския шев, преминаващ надлъжно на тялото на автосцепката или ако той не се забелязва - към линията прескарана на височината на тялото. Височината се измерва в мястото на излизаве на тялото от ударната розета (по предната плоскост на центриращата греда) както е показано на фиг.104 точка "а".

Подвижен състав	Височина в мм. при ремонт			
	заводски		деповски	
	макс.	миним.	макс.	минимум
Товарни четиросни вагони:				
- с талиги тип ЦНИИ-ХЗ-О	1080	1020	1080	1000
- с други типове талиги	1080	1000	1080	980
Товарни двуосни вагони	1080	1030	1080	1000
Пътнически вагони всички типове	1080	1020	1080	1000
Електросекции серии СД, СР, СРЗ	1167	1097	1167	1090
Вагони от електровлакове -				
- междинни	1160	1090	1160	1080
- челни от страна на кабината	1070	1000	1070	990

99. Разликата между височините на автосцепките в двата края на вагона при излизане от заводски ремонт не трябва да бъде повече от 15 мм. и от деповски ремонт - не повече от 25 мм.

100. Хоризонталното положение на автосцепката се определя чрез измерване височината и от глава релса до леярския шев в две места: до центъра на зацепването и при влизането на тялото в ударната розета (виж фиг.104 точките "а" и "б").

По разликата между измерените височини се съди за хоризонталното положение на автосцепката.

Провисването на автосцепката трябва да бъде не повече от 10 мм., а отклонението от хоризонталата нагоре - не повече от 3 мм.

101. При центриращ апарат с махаловидно окачване хлабавата между: горната повърхност на тялото на автосцепката и повърхността на розетата на разстояние 15-20 мм. от външния и ръб трябва да бъде не по-малко от 25 мм., но не повече от 40 мм., същата повърхност на тялото и горния ръб на изреза в челната греда трябва да бъде не по-малко от 20 мм.

102. Автосцепката трябва свободно да се премества от средно в крайно положение и от нормално човешко усилие и да се връща обратно под влияние на собственото си тегло. Проверката се извършва след снемане на подложката под гайката на стегателния болт на поглъщателния апарат т.е. когато последния плътно приляга към задните опорни плочи с дъното си и чрез опорната плоча към предните опори.

103. Дължината на веригата на разцепния привод трябва да се регулира.

При разстояние между упорите на тялото на автосцепката и ударната розета 75 ± 5 мм. ръкохватката на разцепния привод трябва така да ляга на конзолата, че при това долната част на ключа да не излиза извън вертикалната стена на асвата на автосцепката.

При регулирането дължината на веригата предварително се проверява дължината на късото рамо на разцепния лост от оста на лоста до центъра на отвора, която трябва да бъде 190 ± 10 мм.

104. Поглъщателния апарат трябва да приляга към задните основни плочи и чрез опорната плоча - към предните опори.

Хлабината между задните опори и основата на апарата и предната плоча и предните опори не трябва да съществува.

Оригинална планка или скобана главната надлъжна греда или уго ограничително устройство, предпазващ тяговия хамут от повдигане автосцепката от провисване, с пукнатини или огъвания трябва да се сменят.

Ограничителни устройства се оставят съгласно действащите чертежи.

106. Уседзелите или счупени пружини на пружинния центриращ апарат се подменяват. Другите детайли на този апарат с износване повече от 3 мм. трябва да се възстановяват чрез наплавяване, а ако имат пукнатини се подменят.

107. Разхлабените нитове трябва да се презанитят.

Болтовите съединения и връзките се затягат и осигуряват в съответствие с действащите чертежи.

Г Л А В А I V

ВЪНШЕН ПРЕГЛЕД

108. При външния преглед трябва да бъдат проверени:

- а) действието на механизма на автосцепката,
- б) състоянието на корпуса на автосцепката (износване на тяговите и ударни повърхности на малкия и големия зъб, ширината на устата на главата) и работните повърхности на ключа,
- в) състоянието на тялото на автосцепката, тяговия хамут, клина на тяговия хамут и другите детайли от автосцепката - дали в тях няма пукнатини или огъвания,
- г) състоянието на разципния привод и закрепването на осичката на повдигача,
- д) закрепването на клина на тяговия хамут,
- е) прилягането на поглъщателния апарат към опорната плоча и зедните опори,
- ж) големината на луфта между тялото на автосцепката и горната част на ударната розета,
- з) големината на луфта между тялото на автосцепката и горния ръб на изреза в челната греда,
- и) височината на автосцепката над глава релса,
- к) положението на автосцепката спрямо хоризонталната равнина - провисването,
- л) състоянието на осичката, болтовете, пружините и закрепването на розетата.

В случай на откриване на неизправности по т.а) - механизма на автосцепката се разглобява, кукината на корпуса се преглежда, при необходимост се почиства, неизправните детайли се подменят и след сглобяването се проверява действието на механизма по установения ред.

Излизането на вагони от текущ ремонт с неизправности и размери указани в точки 109-125 не се допуска.

109. Височина на автосцепката над глава релса:

- при пълни товарни вагони - по малка от 950 мм,
- празни четиросни вагони с талига ЦНИИ-ХЗ-0 - местосни и двусни вагони - по малка 930 мм,

- празни четиросни вагони с други типове талиги - по-малка от 970 мм.

110. Разлика във височината на автосцепките на един вагон - повече от 25 мм.

111. Провисване на главата на автосцепката - повече от 10 мм.

112. Къса или дълга верига на разцепния привод.

113. Автосцепка с дебелина на основата на опашката по-малка от 46 мм, хлабина между тялото и розетата по-малка от 25 мм, хлабина между тялото и изреза в челната греда по-малка от 20 мм.

114. Пукнатини в корпуса на автосцепката, поглъщателния апарат и другите детайли от автосцепката.

115. Ключ, състоящ от външния вертикален ръб на малкия зъб повече от 8 мм, или по-малко от 1 мм, лапа на ключодържателя отстояща от ръба на ключа по-малко от 16 мм, а при ключодържатели без скос - не по-малко от 5 мм.

116. Осичка на повдигача заяждаща при въртене, не закрепена или закрепена не в съответствие с чертежа.

117. Поглъщателен апарат, който не приляга едновременно към задните и предните (чрез опорната плоча) опори.

118. Болт поддържащ клина на тяговия хамут, с износване повече от 2 мм., със слаба резба, без гайка или шпленг, без осигурителна шайба или осигурителна планка, с дължина на резбата излизаща на работната част на болта разположена между ушите на хамута и ремонтиран чрез наплавяване.

119. Ширина на износения клин за тяговия хамут по-малка от 87 мм. и дебелина на клина по-малка от 30 мм.

120. Предни или задни опори на поглъщателния апарат с отчупвания или с разхлабени нитове.

121. Поддържаща планка заварена напречно без скос, с износване по дебелина повече от 5 мм. или дебелина по-малка от 14 мм., закрепена с болтове с диаметър по-малък от 22 мм, без втора гайка на болтовете.

122. Ударна розета с отчупвания или огъвания. Неправилно поставени махаловидни подвески (с широките глави надолу).

123. Верига на разцепния привод с незаварени звена или с напуквания по тях.

124. Разхлабени нитове, разхлабени болтове или неправомерно затегнати, с резба недостатъчна за натягане на гайките, със слаба резба или без шплентове.

125. Автосцепка която неотговаря на изискванията на комбинация калибър 940p (фиг.105). Проверката на автосцепката с калибъра се извършва, както е показано на фиг.106 по следния начин:

а) за проверка изправното действие на предпазителя на ключа калибърът трябва да се положи както е показано на фиг.106"а" и едновременно да се натиска с ръка на ключа опитвайки да го вмъкнем в корпуса на автосцепката; ако ключа влиза в корпуса това е указание за неизправното действие на предпазителя на ключа. При това ключа трябва да отстои от ръба на малкия зъб не по-малко от 7 и не повече от 18 мм. мерено в горната част на ключа.

б) за проверка действието на механизма за задържане ключа в разцепно положение калибъра трябва да се положи както е показано на фиг.106"б". След това със завъртане на осичката на повдигача докрай се вмъква ключа вътре във главата и освобождавайки осичката като се задържа калибъра в устата на автосцепката; ако ключа пада обратно надолу - механизмът е неизправен;

в) за проверка възможността от преждувременно включване на предпазителя на ключа от саморазцепване при сцепване на автосцепките, калибърът се поставя така, че неговата подвижна скоба със страната си с изрез 35 мм. да натиска на лапата на ключодържателя, при което листа на калибъра едновременно трябва да се допира в големия зъб (фиг. 106"в") Автосцепката е годна ако при натискане по челото на ключа той безпрепятствено влиза в кухината докрай;

г) за проверка дебелината на ключа калибърът се поставя както е показано на фиг.106"г". Ако калибърът приляга едновременно към страничните стени на малкия зъб и ключа - ключа е негоден - тънък.

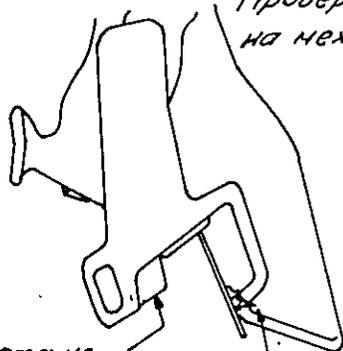
д) за проверка ширината на устата без ключа калибърът се опира с единия си край към ръба на малкия зъб, както е показано на фиг. 106"д", а с другия се доближава към носа на големия зъб. Ако калибърът премине покрай носа на големия зъб в устата, корпуса е негоден. Проверката се извършва по цялата височина на големия зъб.

е) за проверка износването на малкия зъб калибърът се поставя както е показано на фиг. 106"е". Ако калибърът идва в съприкосновение със страничната стена на малкия зъб, автосцепката е негодна.

Проверката се извършва в средната част на малкия зъб - на 80 мм. нагоре и надолу от средата му по височина.

За проверка износването на тяговата страна на големия зъб в ударната повърхност на устата калибърът се подава както е показано на фиг. 106"е". Ако калибърът влиза в устата, автосцепката е негодна. Проверката се извършва в средната част на големия зъб - на 80 мм. нагоре и надолу от средата му по височина. Проверка на големия зъб срещу прозорчето за лапата на ключодържателя не се прави.

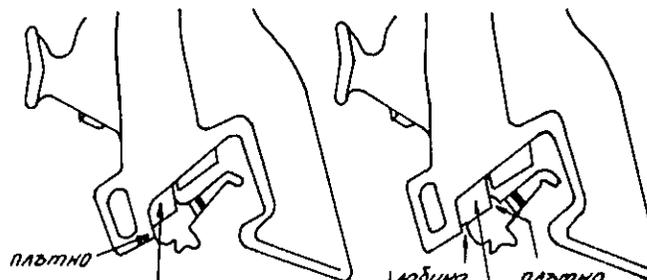
Проверка правилното действие на механизма на автосцеелките



Ключалката не влиза - автосц. заключва Плътно

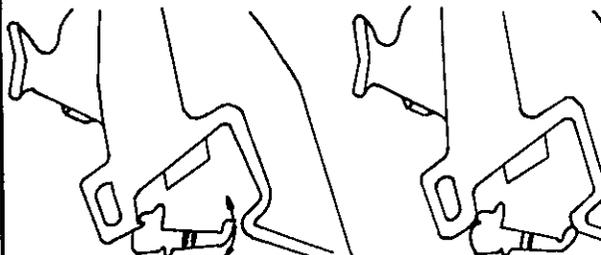
В експлоатация не се допускат автосцеелки, които при поставяне на шаблона както е показано на скицата следнатичка не с ръка на ключалката свързват влизва в кушината на автосцеелката.

Проверка дебелината на ключалката



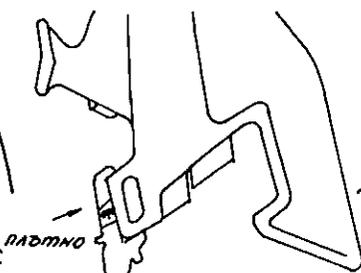
В експлоатация не се допускат автосцеелки, които ключалките по цялата работна повърхност е по тънка от шаблона на шаблона. (Гладки шаблон)

Проверка широчин. на отвора



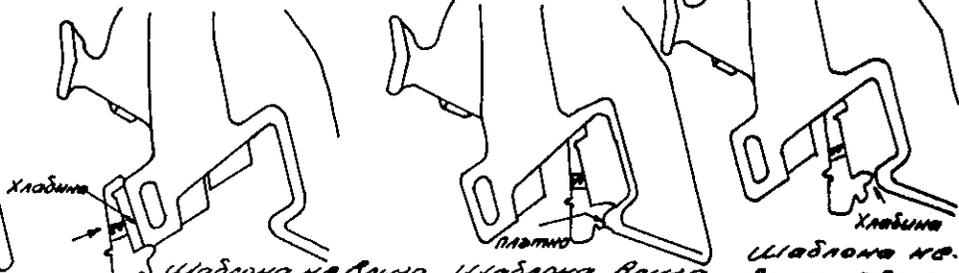
Шаблон пренимава автосцеел. е негодна Шаблон не пренимава - автосц. е годна

Проверка износването на малкия зъб



Шаблон влиза автосц. е негодна

Проверка износването на големия зъб и ударната стена на отвора

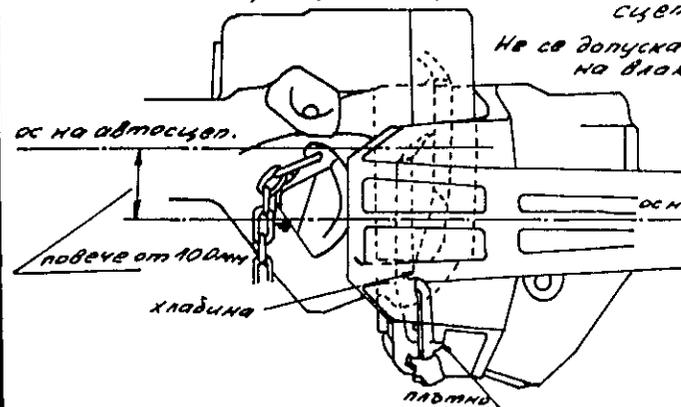


Шаблон не влиза автосц. е годна Шаблон не влиза - автосц. е негодна

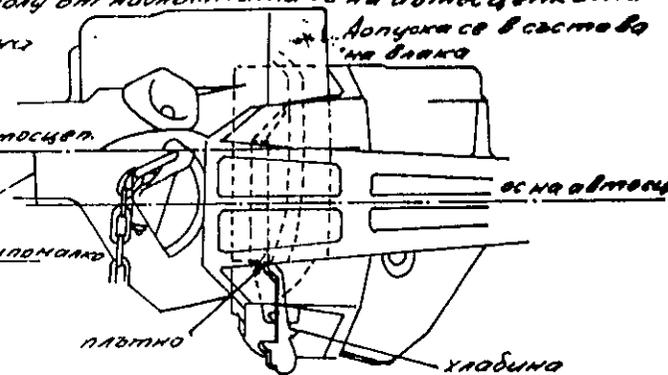
Проверка на ширината на отвора, износването на малкия зъб и износването на тяговите страни на големия зъб и ударната стена на отвора се прави на разстояние 80мм, нагоре и надолу от надлъжната ос на автосцеелките

Проверка на разстоянието по височината на надлъжните оси на съединяващи автосцеелки

Не се допуска в състава на влак

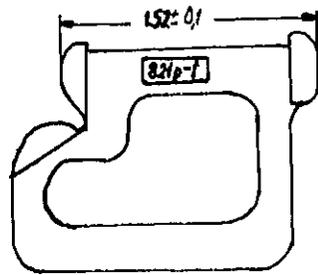


Забранява се определянето на разликата във височината на автосцеелките по горните краища на корпусите на автосцеелките от различен тип.

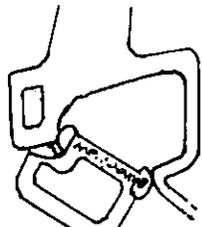


Проверката на разликата във височината на съединяващите автосцеелки се проверява по горните краища

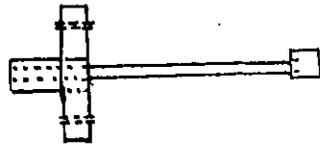
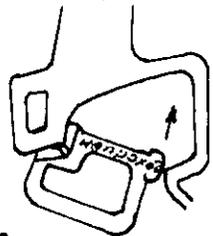
Указание за ползване на комбинирания шаблон №873 за проверка изправността на автосцеелките в състава



Корпуса е годен

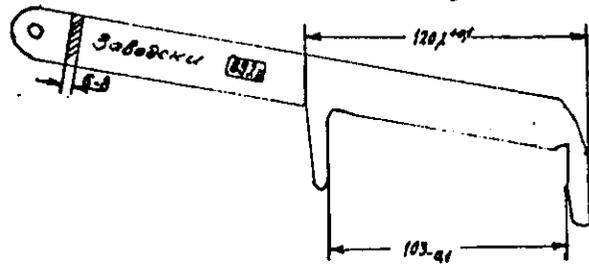


Корпуса е неподен

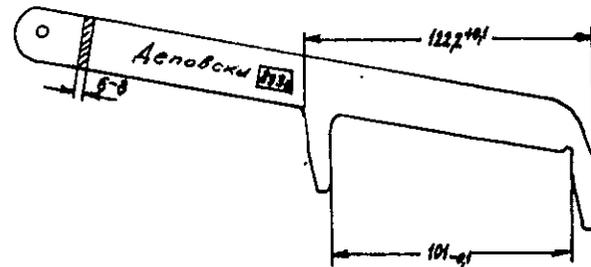


Фиг. 1. Шаблон 821p-1 за проверка ширината на устата на автосцепката.

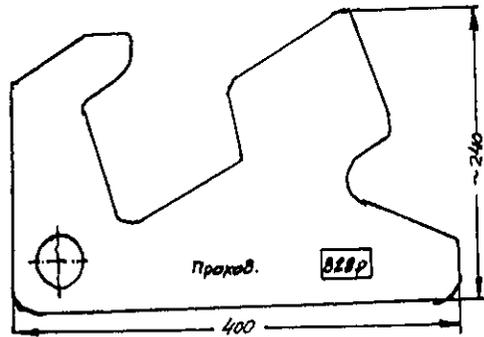
Фиг. 2. Проверка ширината на устата с непрех. шаблон 821p-1



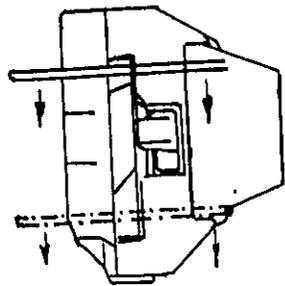
Фиг. 3. Непреходен шаблон 822p за проверка дължината на малкия зъб и разстоянието между ударната стена на устата и тяговата повърхност на големия зъб.



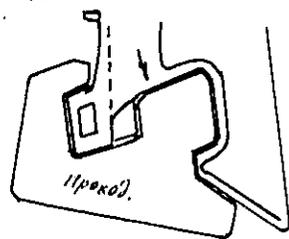
Фиг. 4. Непреходен шаблон за проверка дължините на малкия зъб и разстоянието между ударната стена на устата и тяговата повърхност на големия зъб.



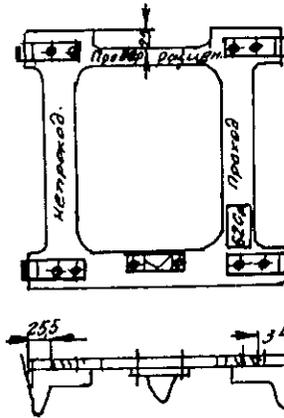
фиг. 69. Проквдин шаблон 820p за проверка контура на зацепване на главоната автосцепка.



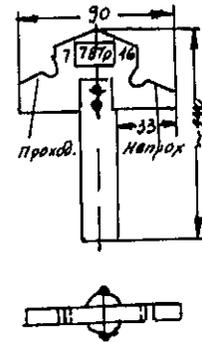
Автосцепка е видо: шаблон следващо приличава на цялостта височина на главоните.



фиг. 70. Проверка контура на зацепване на главоната автосцепка с шаблоном 820p

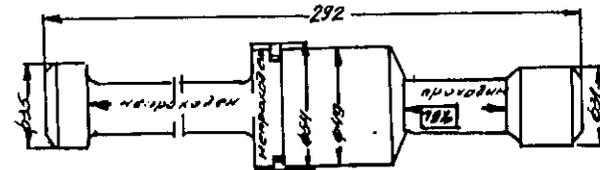


фиг. 71. Шаблон 820p за проверка действието на предпазителя на ключа и същоразцепване механизма на автосцепката.

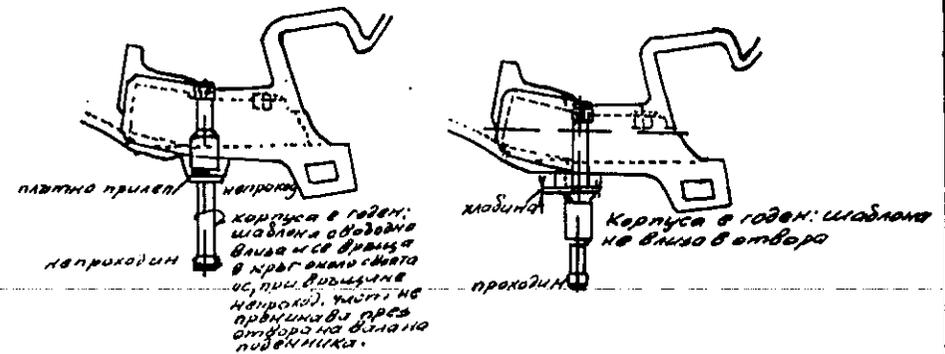


фиг. 72. Шаблон 787p за проверка излизането на ключа от налякмата зъб на автосцепката.

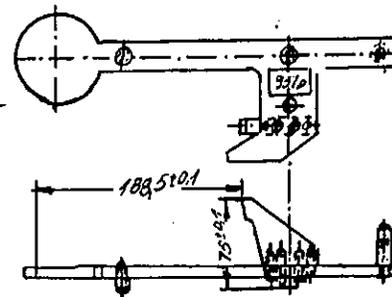
Фиг. 27. Шаблон 797р за проверка диаметрите на малкия и големия отвор на вала на подвешника в главата на автосцепката.



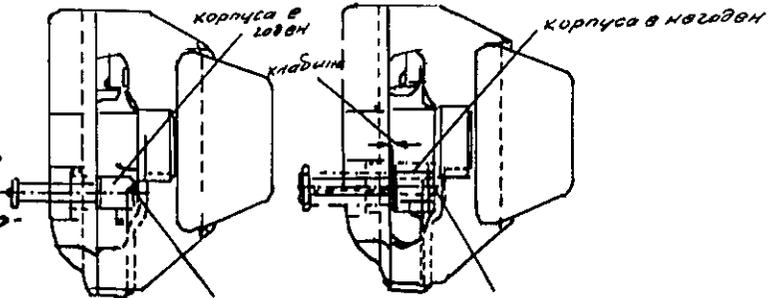
Фиг. 28. Проверка на диаметра на малкия и големия отвор на вала на подвешника в главата на автосцепката с шаблон 797р.



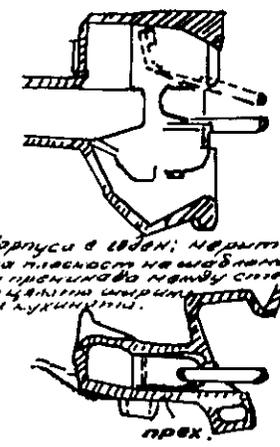
Фиг. 29. Шаблон 937р за проверка положението на отворите на вала на подвешника относно контура на зацепване на автосцепката.



Фиг. 24. Проверка широчината на кухината на главата на автосцепката с метален шаблон В45Р



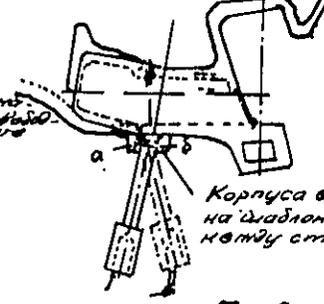
Шаблонът трябва да се допира до стената на корпуса с цялата ъглова повърхност



Корпуса е годен: неутвелята на плещност на шаблоните съвпада с плещността на кухината по цялата широчина на кухината.

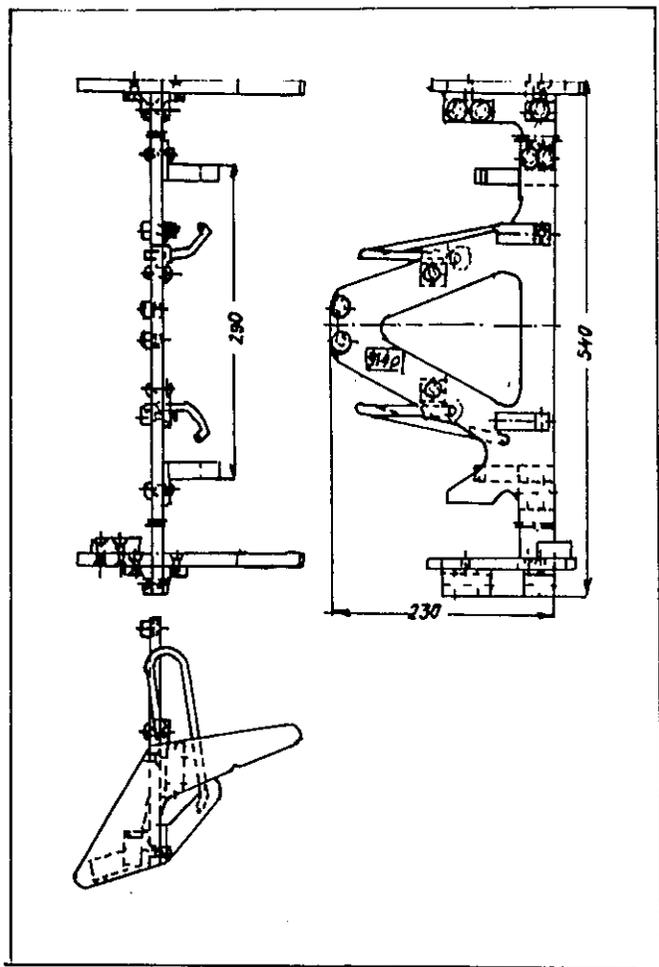
Фиг. 25. Проверка ширината на кухината на главата на автосцепката с преходен шаблон В45Р

Корпуса е негоден! Плънката на шаблонна пречишава между стените на отворите

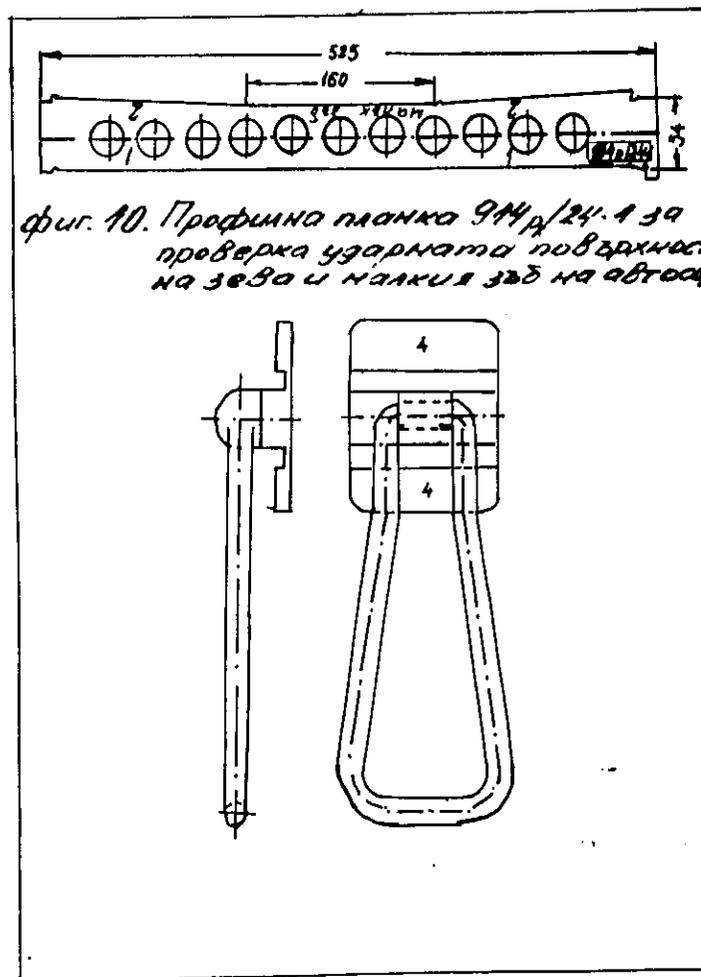


Корпуса е годен: плънката на шаблонна не пречишава между стените на отвор.

Фиг. 26. Проверка положението на отворите при задния багат на вага на подвижника с шаблон В45Р



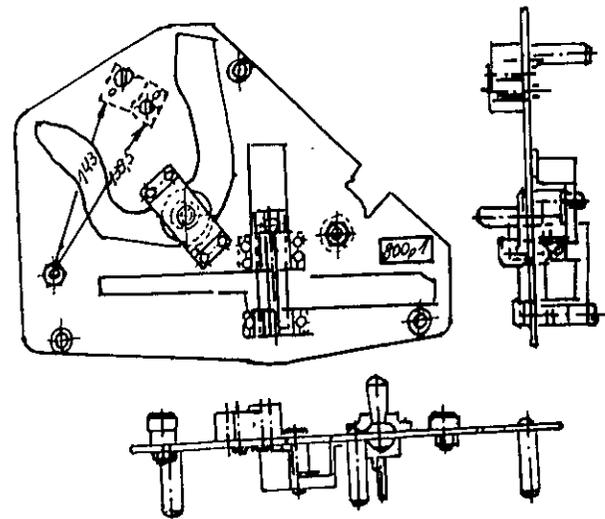
фиг. 9. Шаблон 914р за проверка ударната повърхност на контура на зацепването на автосцепката.

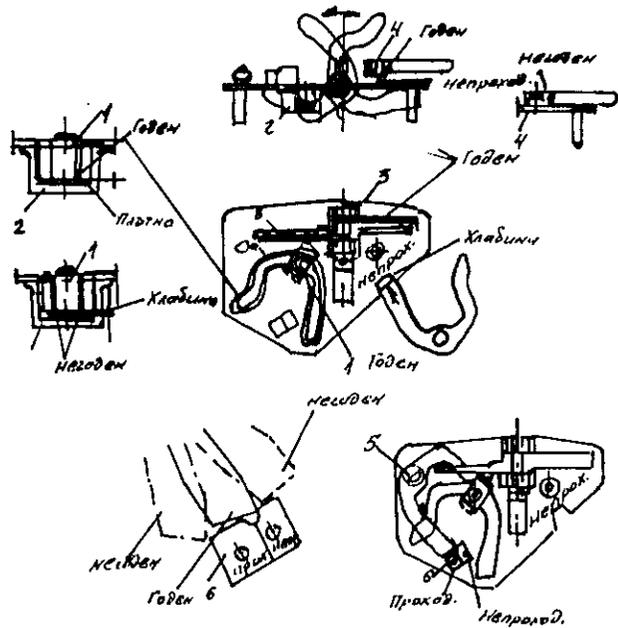


фиг. 10. Профилна планка 914р/24-А за проверка ударната повърхност на зъбо и налякия зъб на автосчеп.

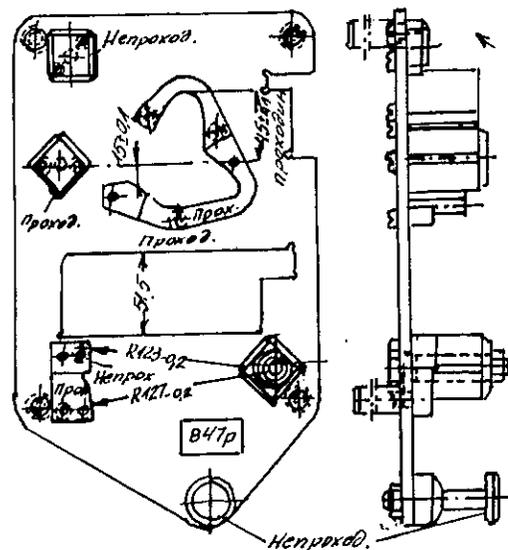
фиг. 11. Непроходен шаблон 914р/21а за проверка ударната повърхност на контура при зацепване на автосчепк.

фиг. 63. Шаблон 800р-1 за проверка предпазителя на 2870-сцелката.

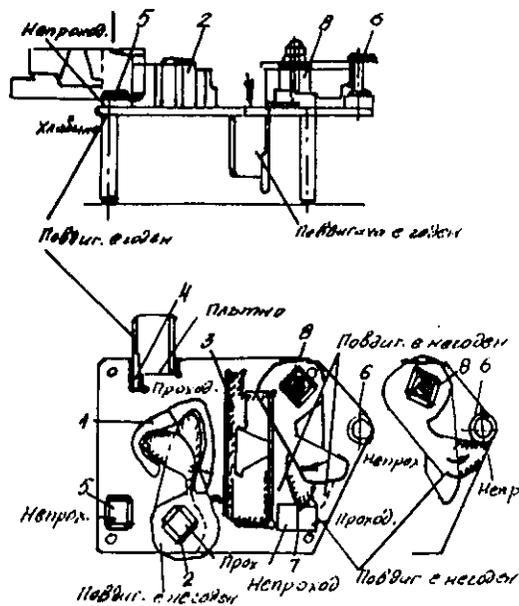




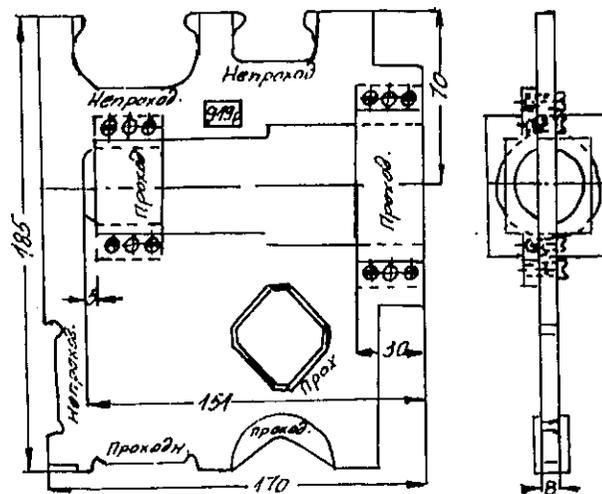
фиг. 64. Проверка предпазителя на авто-
сцепката с шаблон 800p-1



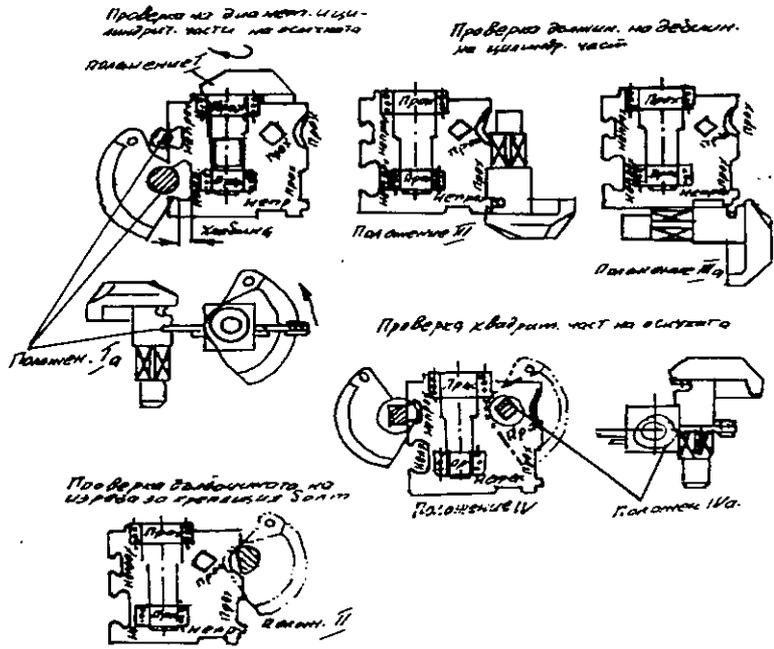
фиг. 65. Шаблон 847p за проверка
повдигача на ключачея.



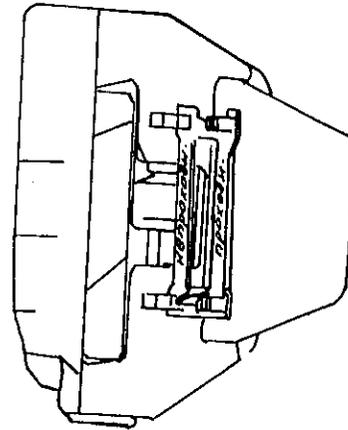
фиг. 66. Проверка подвигача на ключа с шаблон В47р



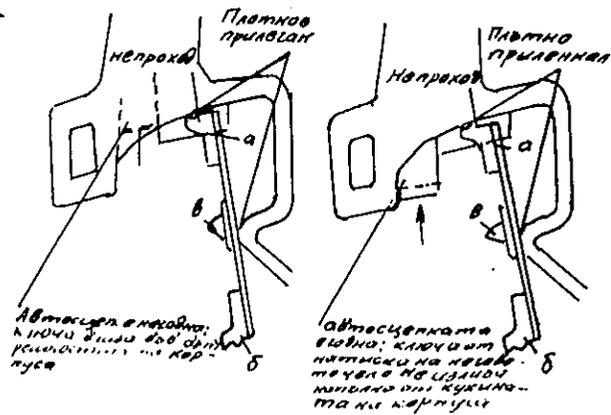
фиг. 67. Шаблон 919р за проверка вала на подвигача.

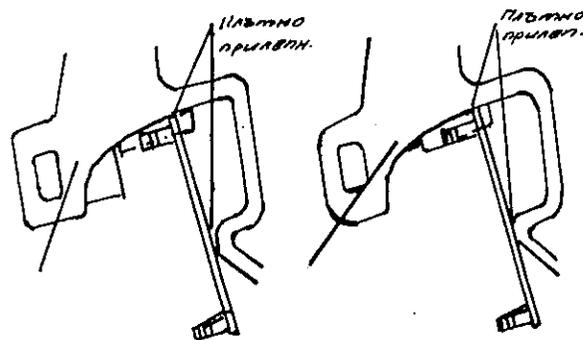
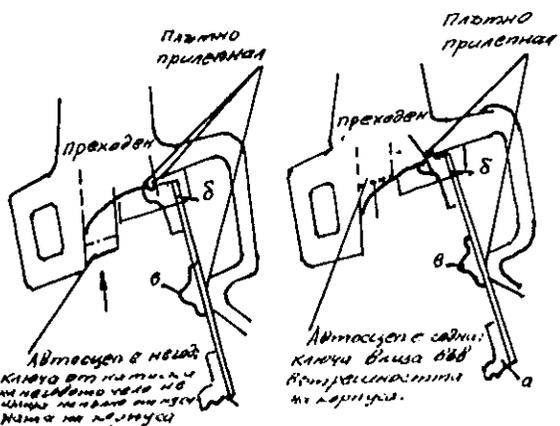
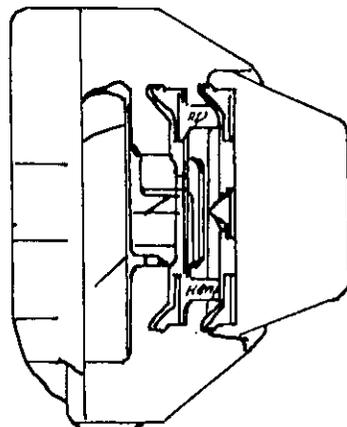
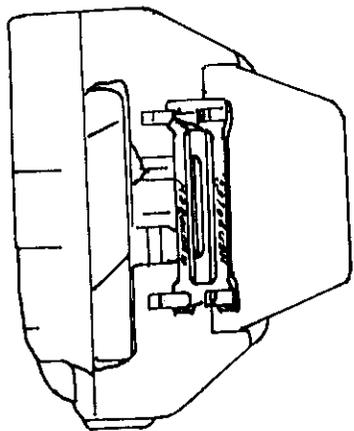


Фиг. 68. Проверка на осичката на повојта -
ча с шадрон 949р



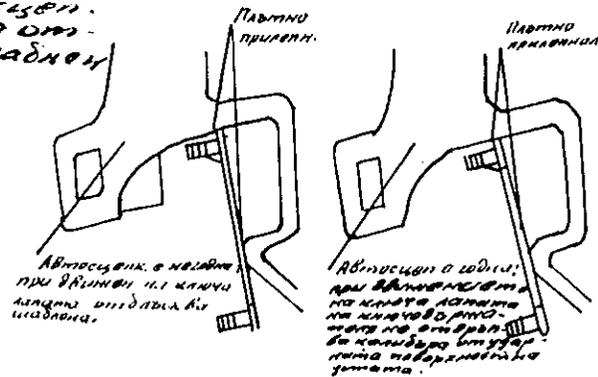
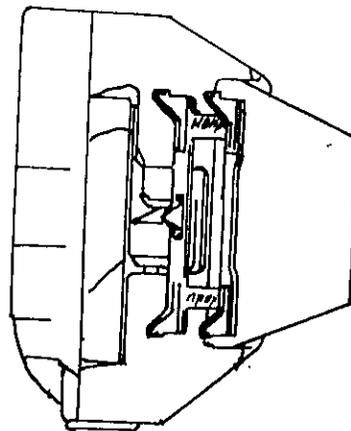
фиг. 13. Проверка действието на
 привапителя на ключа на ав-
 тосцелката от саморазсева-
 не с шаблоном В20Р

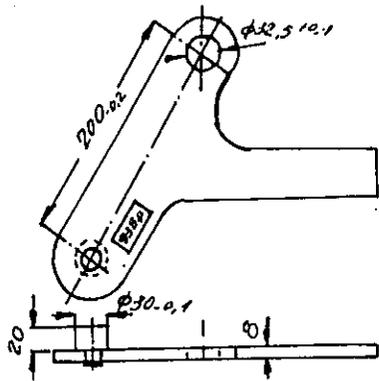




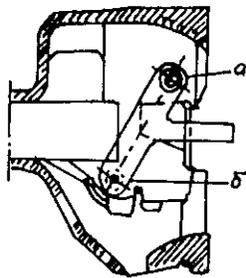
фиг. 74. За изясняване възможността от изпреварване т.е. от прем-добрешено вклучване на прев-позитив на ключа от съст-ваната с штифт 668р.

Фиг. 76. Проверка възможността за разцепване на механизма на автосцен. когато ланата на ключалкодърж. е вкарана в кукината на автосцен. и правно е ударната стена на отвора на автосценката с шадлеу 820р.

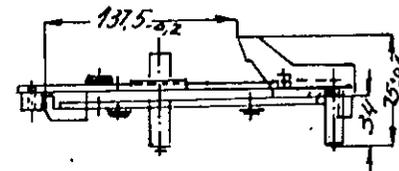
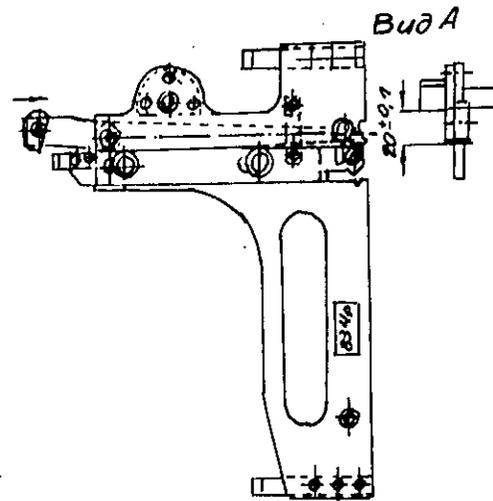




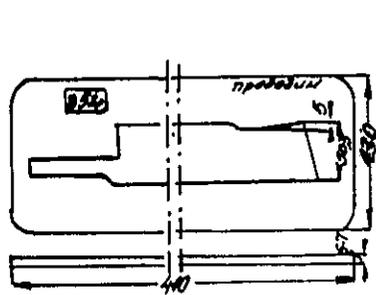
фиг. 37. Шаблон 938р за проверка
положението на шипа на
ключодърмателя относително
отворите на вала на по-
двигника.



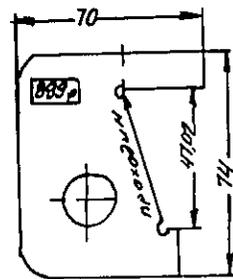
фиг. 38. Проверка с шаблон
938р положението
на шипа на ключо-
дърмателя относително
отворите на вала
на двигателя.



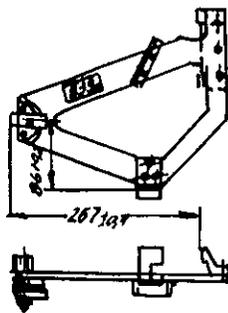
фиг. 39. Шаблон 834р за проверка
положението на плочките
на раменете на предпазителя
в главата на автоципелката.



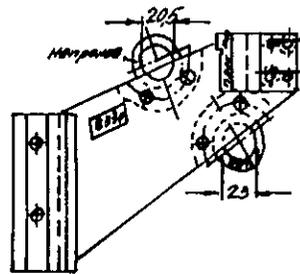
Фиг. 48. Проходим шаблон 852 р за проверка деделиката на ключа на автосцел.



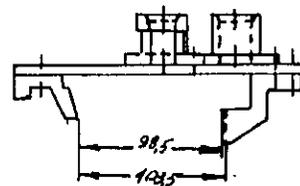
Фиг. 49. Непроходим шаблон 899 р за проверка деделиката на ключа на автосцелката.



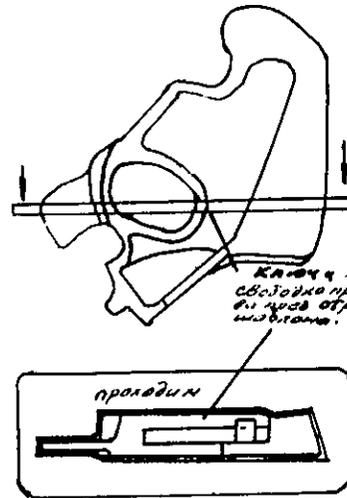
Фиг. 50. Шаблон 839 р за проверка задните камове на овалния отвор в ключа на автосцелката



Фиг. 51. Шаблон 833 р за проверка положението и диаметра на шипа в ключа на автосцел.



Фиг. 52. Проверка деделиката на ключа на автосцелката с проходим шаблон 852 р



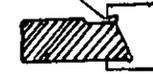
Ключа е седна на зъба в неправил. шипа.



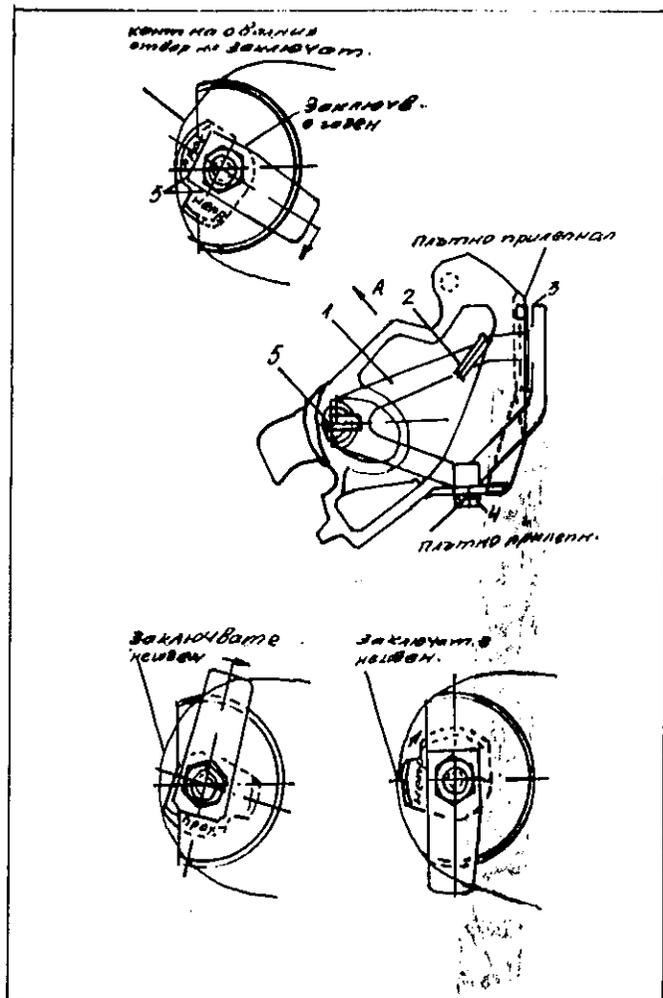
Ключа е седна: свободна промина в отвор на шипа.



Ключа е седна: влиза в неправил. шипа.

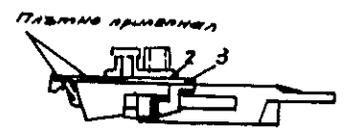
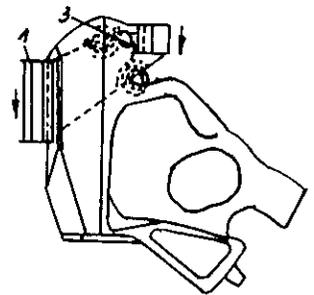


Фиг. 53. Проверка деделиката на ключа на автосцелката с непроходим шаблон 899 р

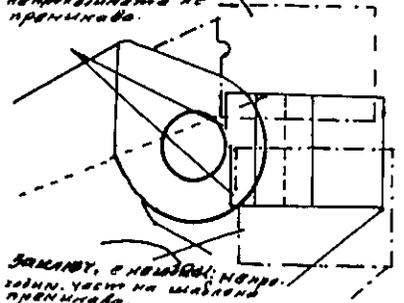


фиг. 54. Проверка на задните кантове на
овалните отвори на заключаване на
автосцепката шаблон 839р

а/ проверка с непроходн. чашка на шаблон

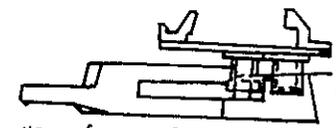


Платно привалява
 Заклюк. с непроходн. чашка на шаблон
 Заклюк. с непроходн. чашка на шаблон

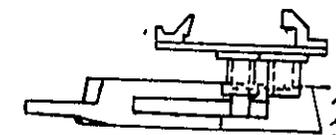


Заклюк. с непроходн. чашка на шаблон

Фиг. 55. Проверка положението на шипа в заклюк. на автосцепката с шаблон 833р

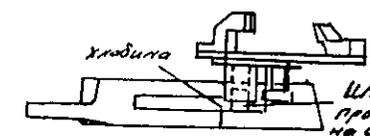


Шипа в непроходн. чашка на шаблон с в намира на шипа така, че частта на шипа няма да влезе в отворите на чашката

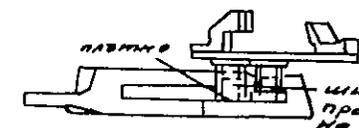


Шипа в отвор: непроходн. чашка на шаблон не влиза на шипа или частично влиза.

б/ проверка с проходн. чашка на шаблон

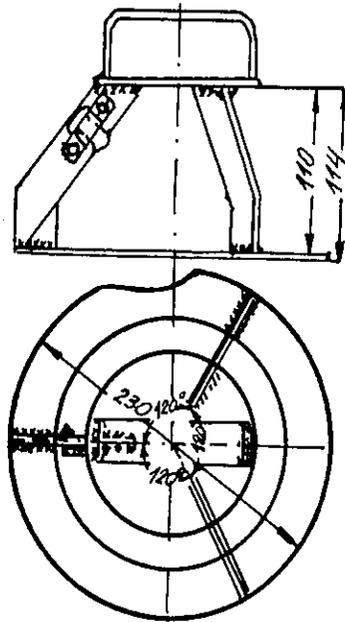


Шипа в отвор: проходн. чашка на шаблон частично с влиза на шипа.

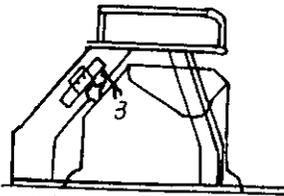


Шипа в отвор: проходн. чашка на шаблон влиза с напълно шипа.

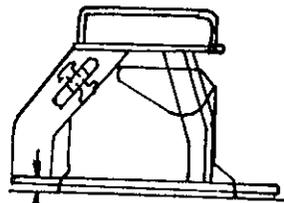
Фиг. 56. Проверка на диаметъра на шипа в заклюк. на автосцепката с шаблон 833р.



Фиг. 80. Шаблон 611 за проверка притискателния конус на фрикционния апарат тип Ш-1-Т

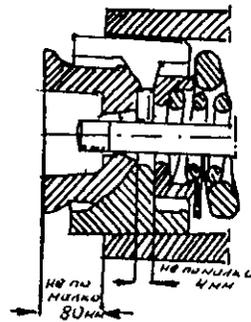


Шаблон притиска двата стапки /380 приблизително/ към конуса. Конус е вложен, ако между шаблона и повърхността на конуса се получи хладина по-голяма от 3 мм.

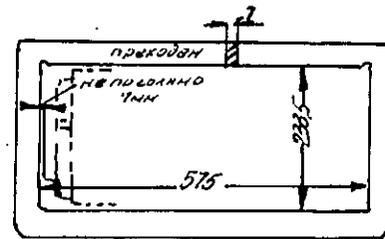


Конус е вложен, ако между шаблона и повърхността се получи хладина

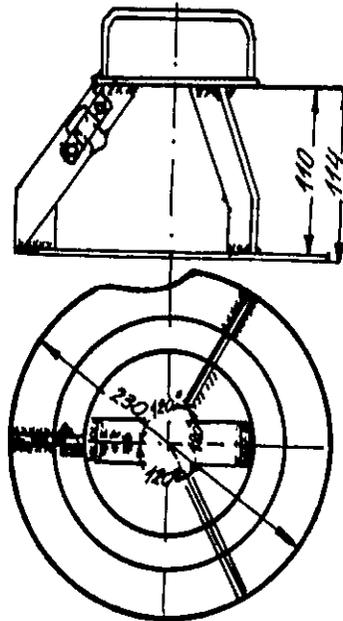
Фиг. 81. Проверка притискателния конус на фрикционния апарат с шаблон 611.



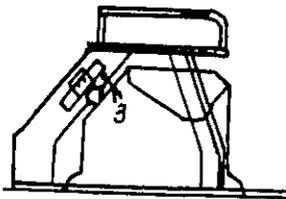
Фиг. 82. Излиза конуса, хладина между притискащия конус и шайбата на фрикционния апарат.



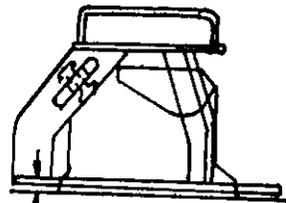
Фиг. 83. Преходен шаблон 83р за проверка габарита на сглобения фрикционен апарат.



Фиг. 80. Шаблон 611 за проверка притискащия конус на фриക്ഷионния апарат тип Ш-1-Т

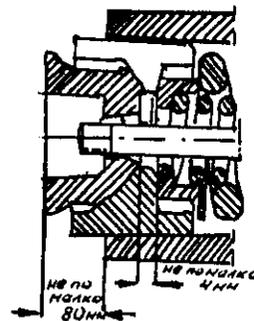


Шаблон притиска вътре следни 7000 придвижване) мм конуса.
Конуса е негоден, ако между шаблона и плоскостта на конуса се получи хладина по-голяма от 3 мм.

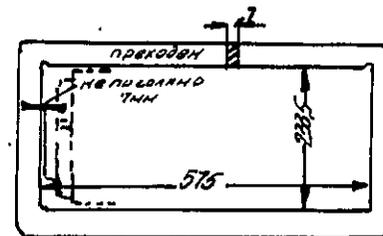


Конуса е негоден, ако между шаблона и повърхността се получи хладина

Фиг. 81. Проверка притискащия конус на фриക്ഷионния апарат с шаблон 611.

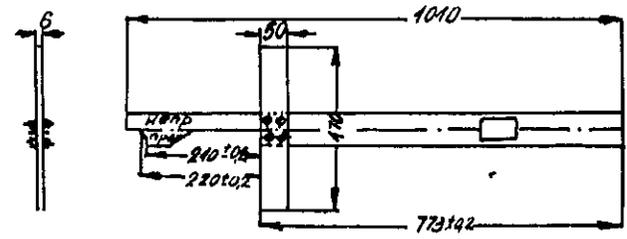


Фиг. 82. Излиза конуса, хладина между притискащия конус и шаблона на фриക്ഷионния апарат.

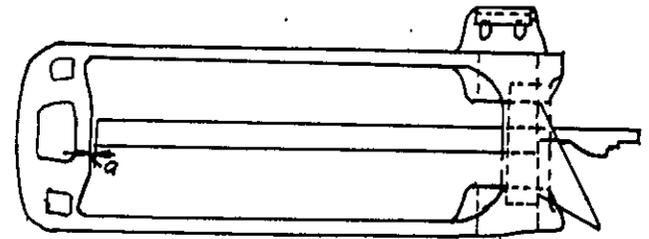


Фиг. 83. Преходен шаблон 83р за проверка габарита на сглобения фриക്ഷионен апарат.

фиг. 85. Шаблон 920р за проверка дължината на тяговия ханут и отвора на главната част.

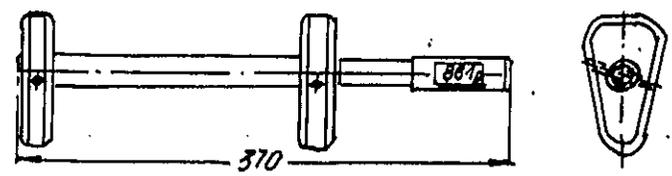


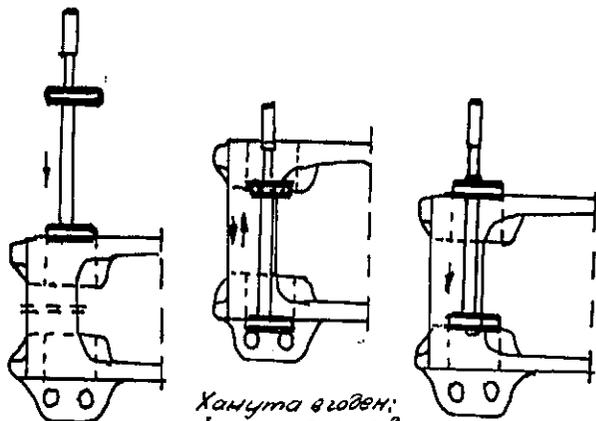
фиг. 86. Проверка дължината на тяговия ханут с шаблон 920р



Шаблонна плътно прилепва към предната част на отвора на клина.

фиг. 87. Преходен шаблон 861р за проверка отворите на клина на тяговия ханут.



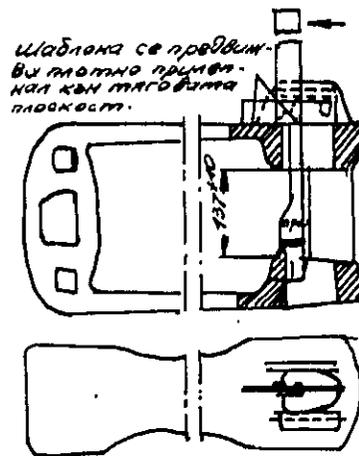


Ханута е годен;
шаблона преминава
през двата отвора
на клина.

Ханута е негоден;
шаблона не преминава
през горния отвор на
клина.

Ханута е негоден;
шаблона не преминава
през долния отвор на
клина.

Рис. 88. Проверка на отворите
на клина при тяговия
ханут с шаблон 864р

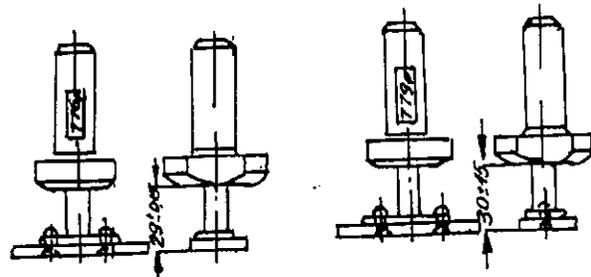


Шаблона се придвиж-
ва плотно прилеп-
нал към тяговата
плоскост.

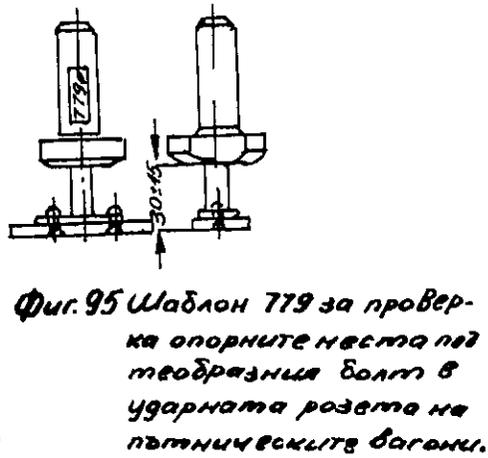
Фиг. 89. Проверка на посоче-
ния размер на отвора
в главната част на
тяговия ханут с
шаблон 920р.



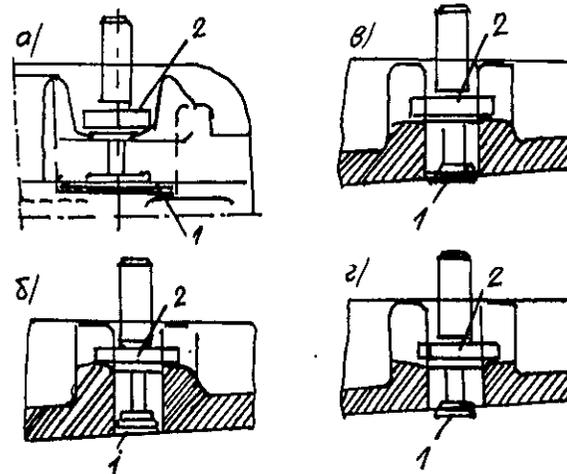
Фиг. 90. Ограничи-
телна шайба.



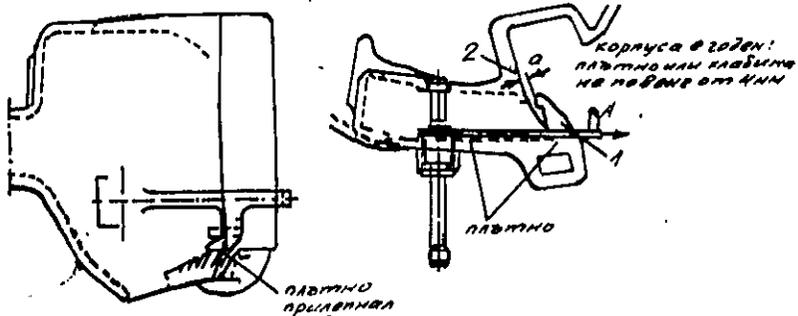
Фиг. 94. Шаблон 776р за проверка опорните места под теодразния болт в ударната розета на товарните вагони



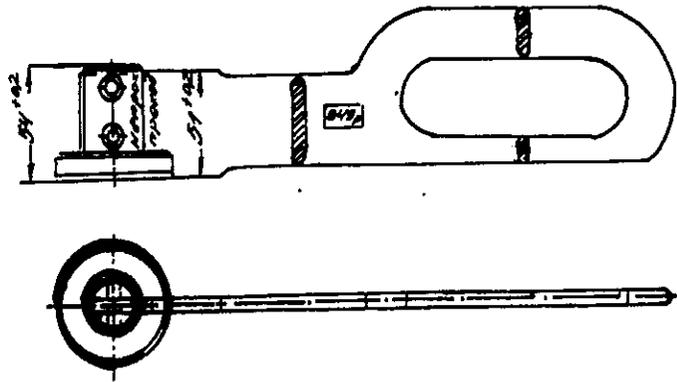
Фиг. 95. Шаблон 779 за проверка опорните места под теодразния болт в ударната розета на пътническите вагони.



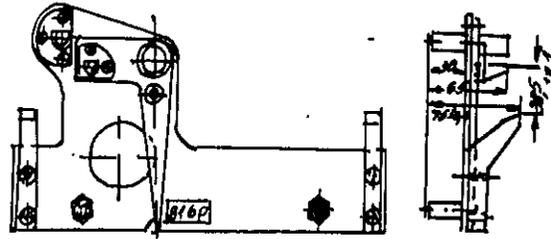
Фиг. 96. Проверка на гнездата под теодразния болт в корпуса на ударната розета на шаблони 776р и 779р.



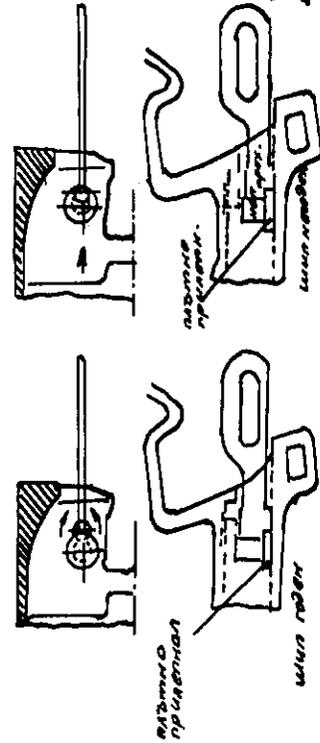
Фиг. 30. Проверка с шаблон 937р положението на отворите на вала на подемника относно контура на зацепа на автосцепката.



Фиг. 31. Шаблон 949р за проверка височината на шипа на ключодържателя.

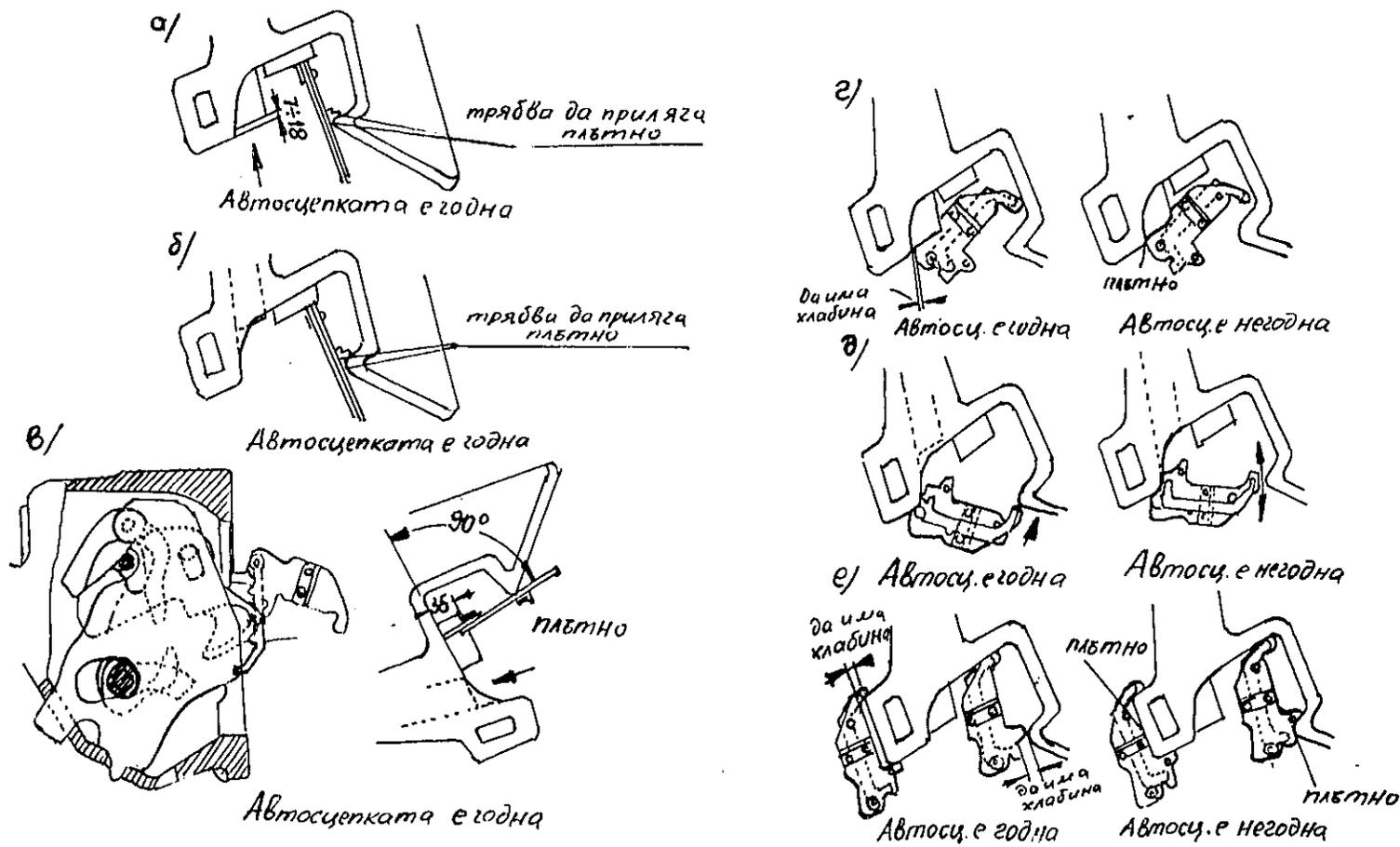


Фиг. 32. Шаблон 806р за проверка диаметъра и съвместимостта на ухвата на шипа на ключодържателя.



Фиг. 34. Проверка височината на шипа на ключодържателя с шаблон 949р.

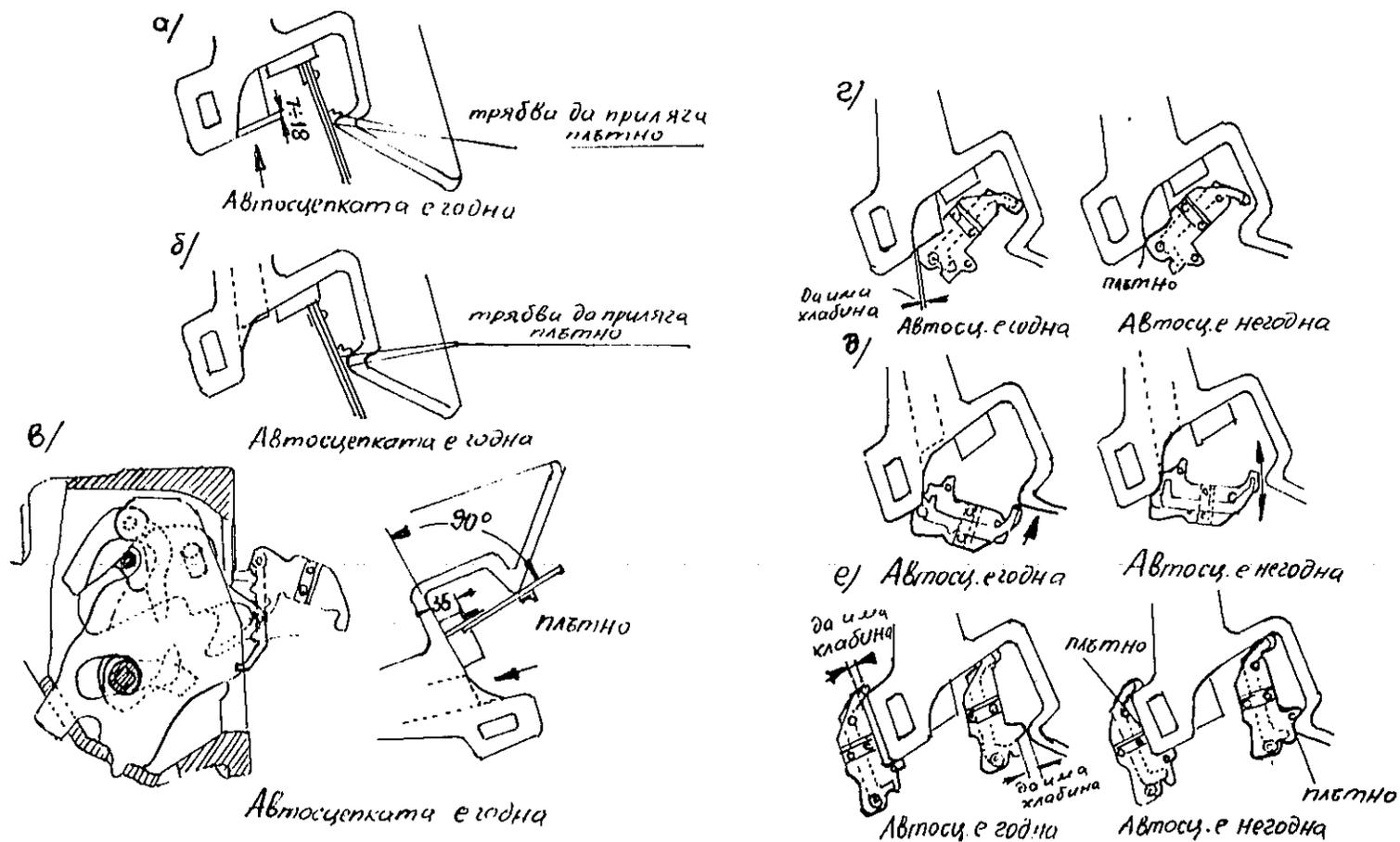
Фиг. 33. Шаблон 816р за проверка положението на шипа на ключодържателя относно контура на зацепа на автосцепката.



Фиг. 106

Проверка на автосцепката при текущ
отцепъчен ремонт с комбиниран шаблон

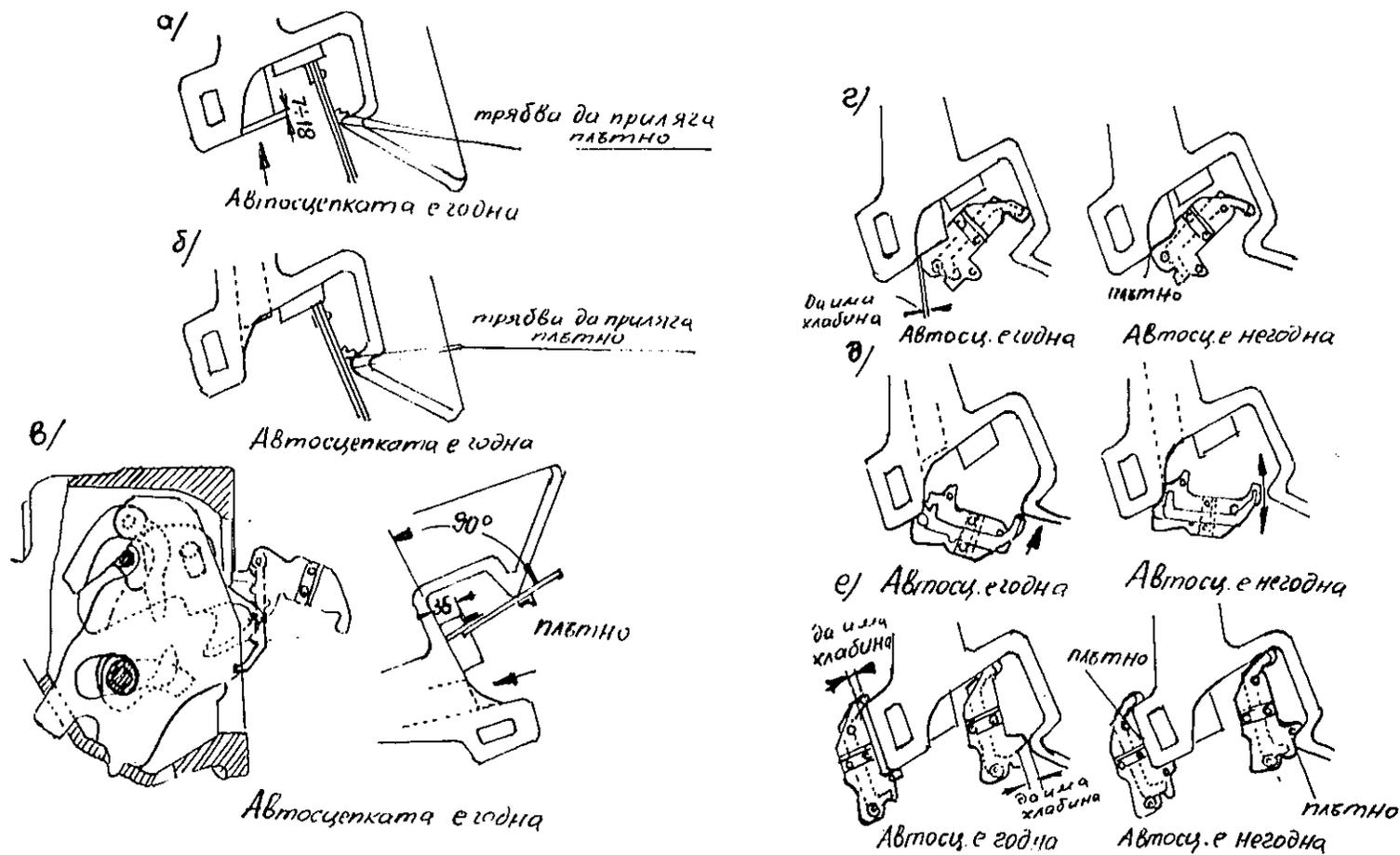
940р



Фиг. 106

Проверка на автосцепката при текущ
отцепъчен ремонт с комбиниран шаблон

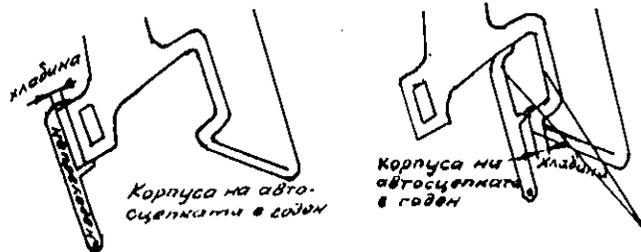
940р



Фиг. 10Б

Проверка на автосцепката при текущ
отцепъчен ремонт с комбиниран шаблон

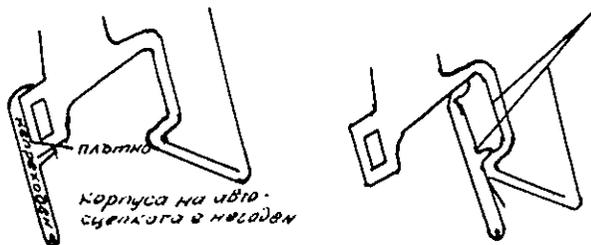
940р



Корпуса на авто-сцепката в годен

Корпуса на авто-сцепката в годен

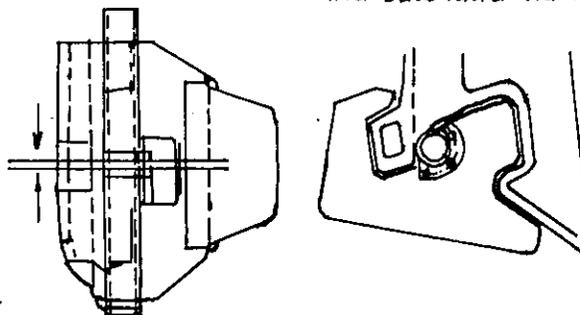
При проверката вътрешната (посоената) страна на младина трябва да даде усреднен отклоненията на вътрешната и външната ѝ страни.



Корпуса на авто-сцепката в негоден

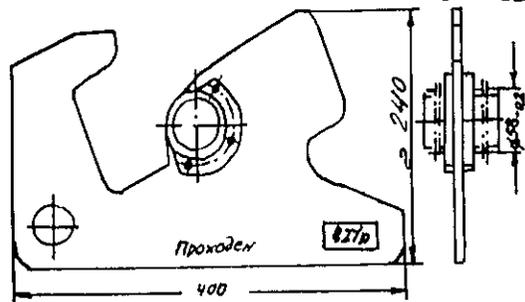
Фиг. 5. Проверка дължината на малкия зъб с шаблони 892р, 893р и 884р.

Фиг. 6. Проверка разстоянието между ударната страна на отвора и тяговата повърхност на големия зъб с шаблони 892р, 893р, 8934р.

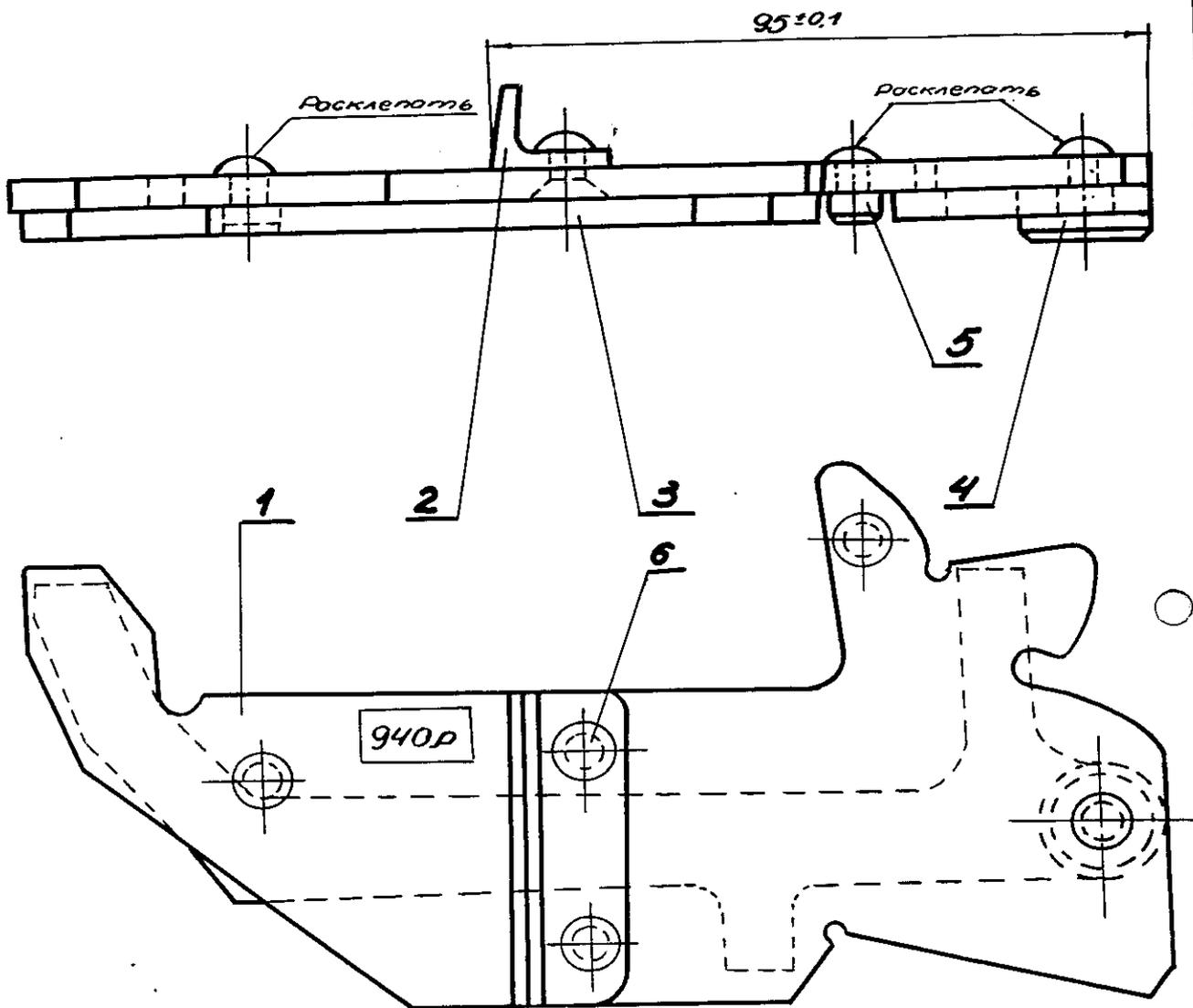


Корпуса в годен: шаблона свободно преминава по цялата височина на главата.

Фиг. 8. Проверка контура на зацепване на авто-сцепката с проходен шаблон 827р.



Фиг. 7. Проходен шаблон 827р за проверка на контура при зацепването на авто-сцепката.



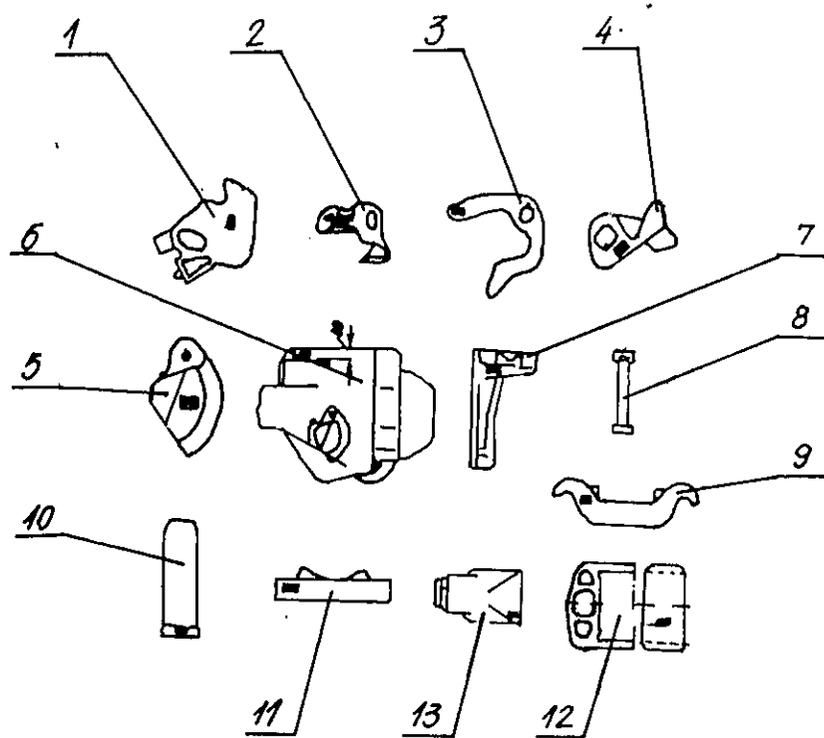
Заказ-наряд № 44/ТЮ20 - 12726

6.		Заклепка 5x10	2	0,004	Ст. 3	ГОСТ 10300-62
5.	940P/5	Ограничитель	2	0,003	Ст. 3	
4.	940P/4	Ролик	1	0,01	Ст. 3	Цементированная Калить HRC50-60
3.	940P/3	Скоба с вырезом 35мм	1	0,100	Ст. 3	Цементированная Калить HRC50-60
2.	940P/2	Угольник	1	0,031	Ст. 3	Цементированная Калить HRC50-60
1.	940P/1	Основание	1	0,280	Ст. 3	Цементированная Калить HRC50-60
№ вст.	Обозначение	Наименование	к-во	вес	Материал	Примечание

Шаблон для проверки ав-
тосцелки при текущем
отцепочном ремонте вагонов

940P

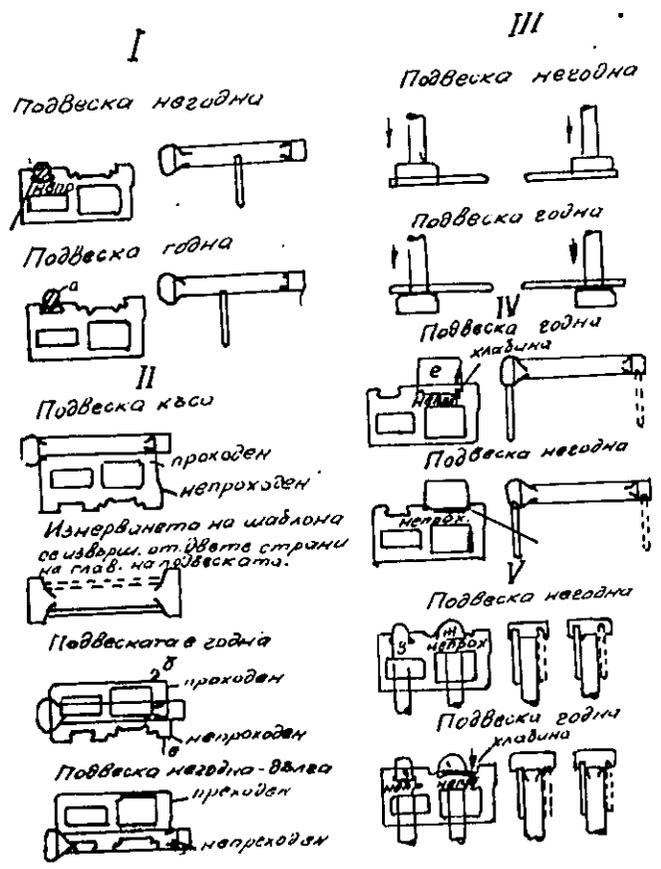
Литера	Вес	нацрт
	0,428	1:1
Лист: 1	Листов: 1	



фиг. 103

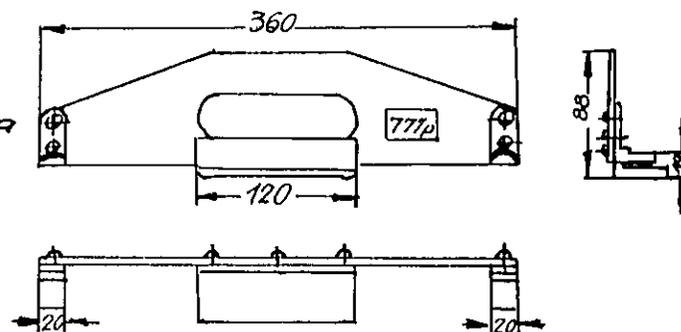
Детайли на автосцеп. устройство
с означ. места за цвяна.

1. Заключалка.
2. Ключодържател.
3. Предохранител.
4. Подемник на заключалката.
5. Вал на подемника.
6. Автосцепка в одиц вид.
7. Уварна розета.
8. Теобравен болт.
9. Центрируица греда.
10. Клин за тягов ханут.
11. Опорна плоча.
12. Тягов ханут.
13. Погълщащ апарат.

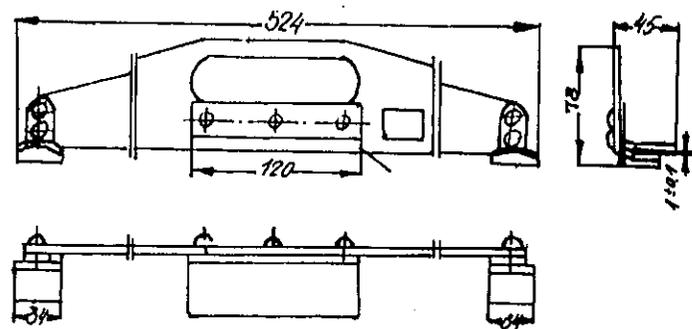


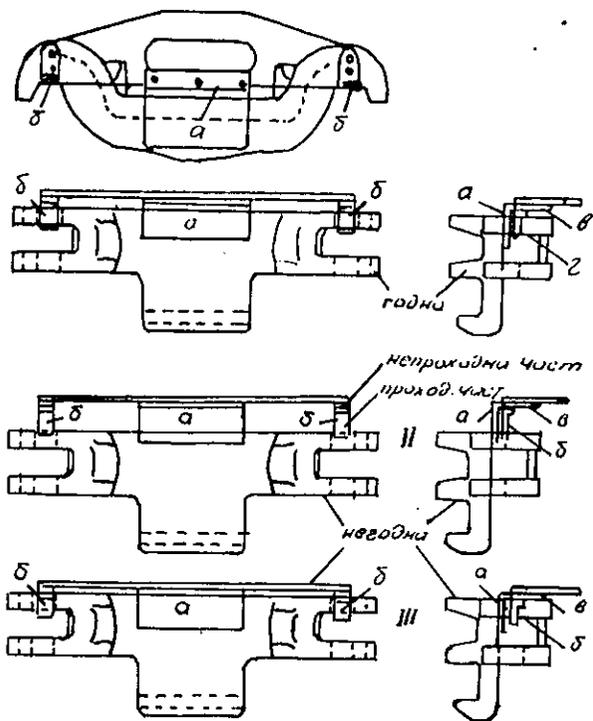
фиг. 102. Проверка подвеските на центриращия прибор.

Фиг. 97. Шаблон 777р за проверка
центриращ. люлка на
товарни вагони.

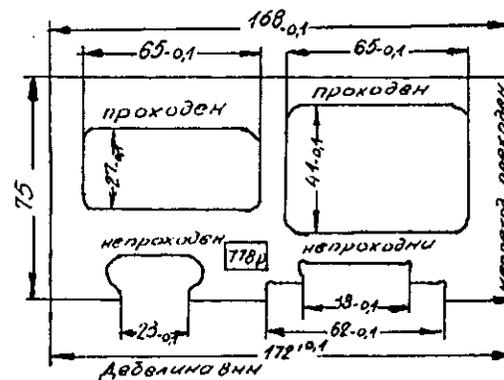


Фиг. 98. Шаблон за проверка на
центриращата люлка
на пътнически вагони

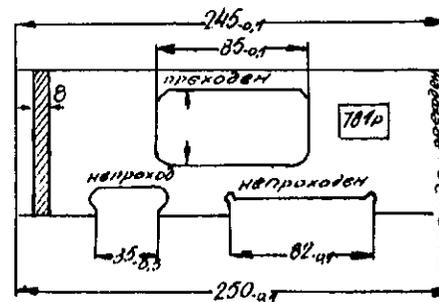




Фиг. 99 Проверка на центриращата люлка на шаблони 77r и 78pr



Фиг. 100 Шаблон 778r за проверка подвеските на центр. прибор за товарни вагони



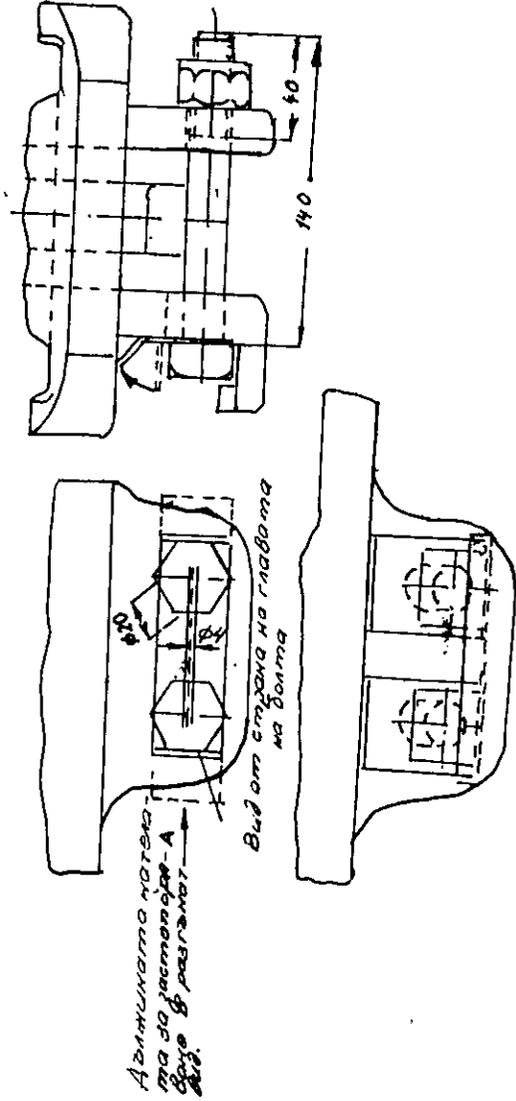
Фиг. 101 Шаблон 781r за проверка подвеск. на центр. прибор за пътнич. вагони.



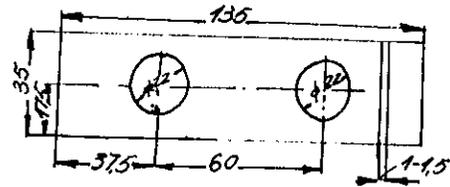
фиг. 93 Клин на тяговия хангут



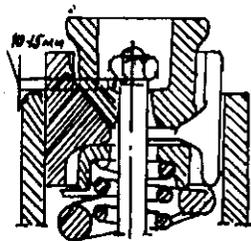
Вид от страна на
гайката



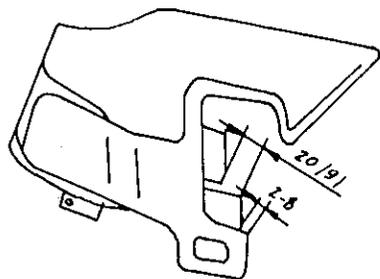
Фиг. 91. Типово закрепване клина на тяговия хамуза.



Фиг. 92. Ограничителна манка

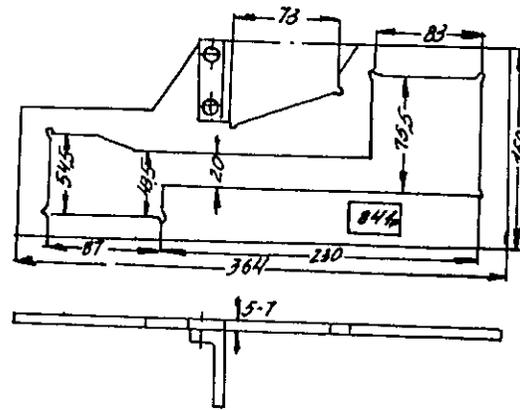


фиг. 84. Подложка под гайката на
стягателя болт на
фрикционния апарат.

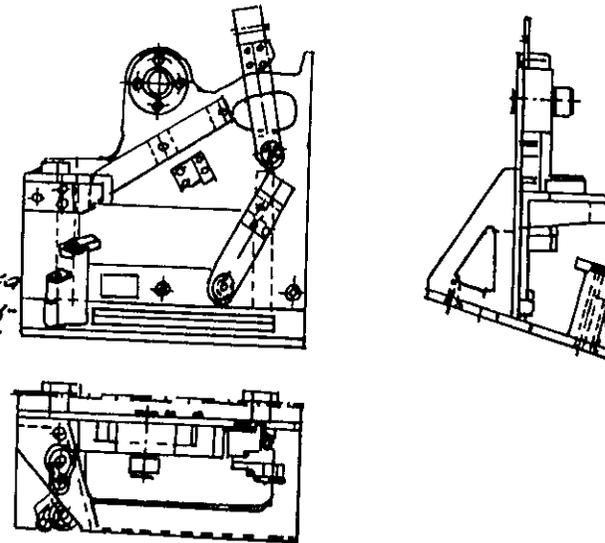


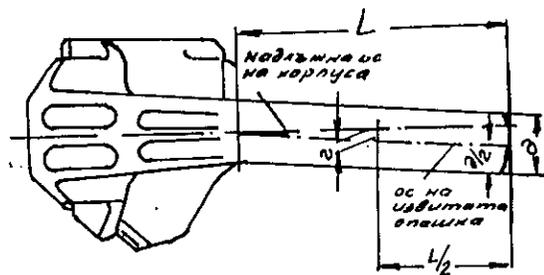
фиг. 78. Положението на ключа и
ключодърмателя в слабената
автосцепка.

фиг. 57. Шаблон 841р за проверка
ширината и дължината на
лапатта на ключодърмателя
на автоматската.

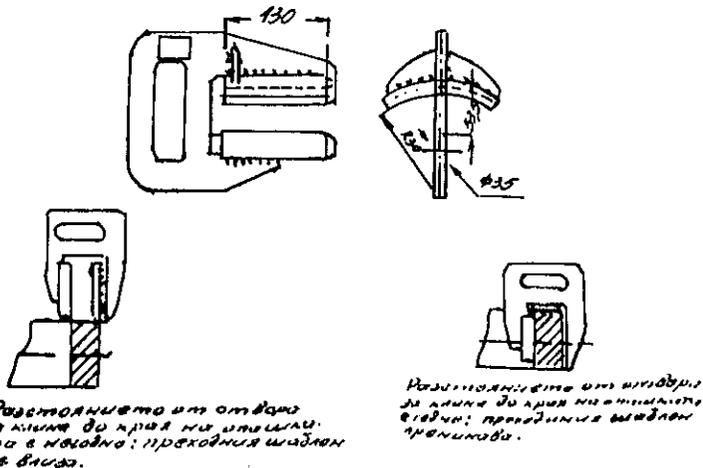


фиг. 58. Шаблон 826р за проверка
еволютното отворително, ре-
цептивния зъб или опорната
част на противобвеса на
ключодърмателя на авто-
матската.





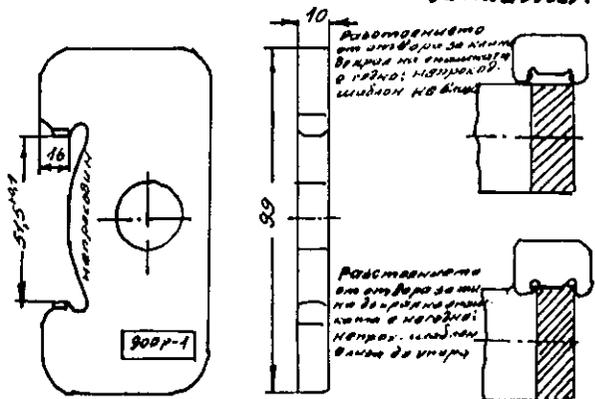
Фиг. 46. Начин за определяне
 величините на огъване
 на влашката в хоризен-
 тална плоскост.
 d - височина на влашката;
 z - величина на огъване
 на влашката.
 L - дължина на влашката.



Разстоянието от отвора за клин до края на отвора в наклон; преходния шаблон не влиза.

Разстоянието от отвора за клин до края на отвора в наклон; преходния шаблон влиза.

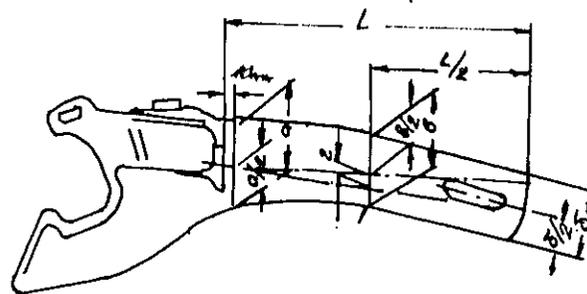
Фиг. 43. Преходен шаблон 46г за проверка на разстоянието от отвора за клин до края на опашката на автосцелката.



Разстоянието от отвора за клин до края на опашката в наклон; преходния шаблон не влиза.

Разстоянието от отвора за клин до края на опашката в наклон; преходния шаблон влиза.

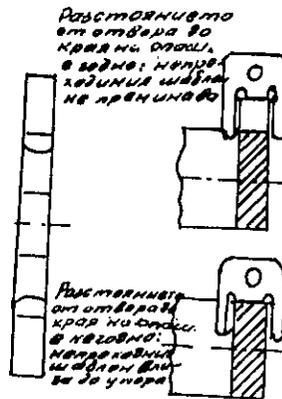
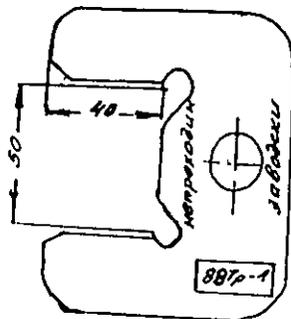
Фиг. 44. Непроходен шаблон 900p-1 за проверка на разстоянието от отвора за клин до края на опашката на автосцелката.



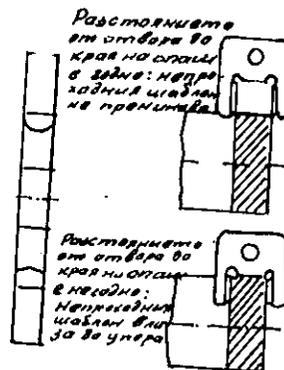
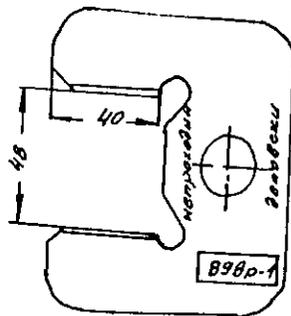
Фиг. 45. Начин за определяне в величината на огъване на опашката в хоризонтална плоскост.

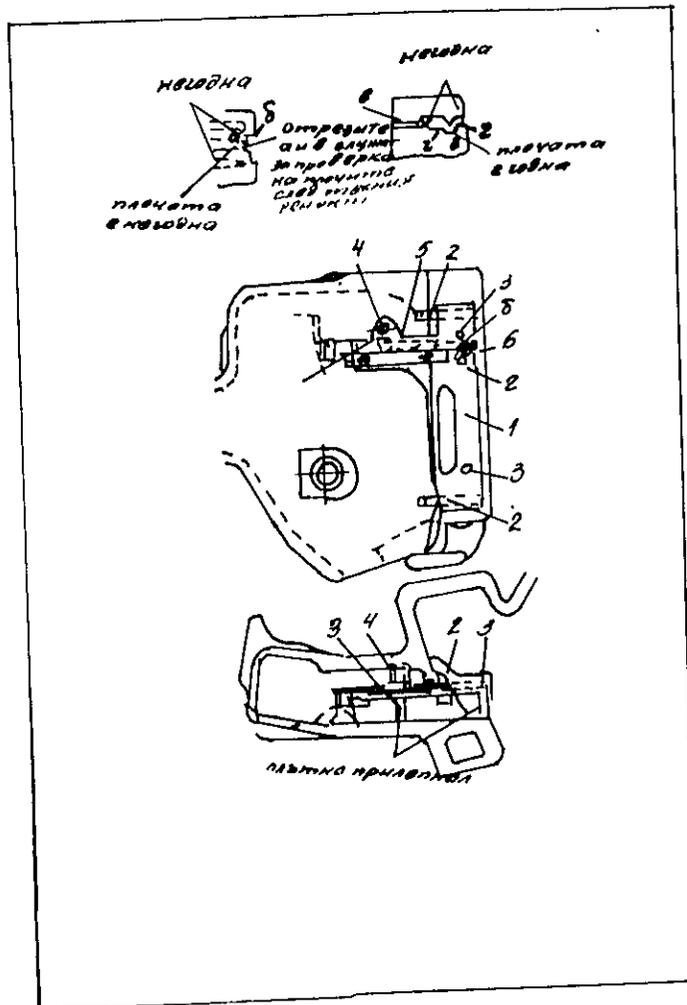
а, б, в — ширина на опашката в основата, челото и средата; г — величина на огъване на опашката; L — дължина на опашката.

Фиг. 41. Непроходим шаблон 897р за проверка на разстоянието от отвора за клина до края на опашката на автоцепката при заводски ремонт.



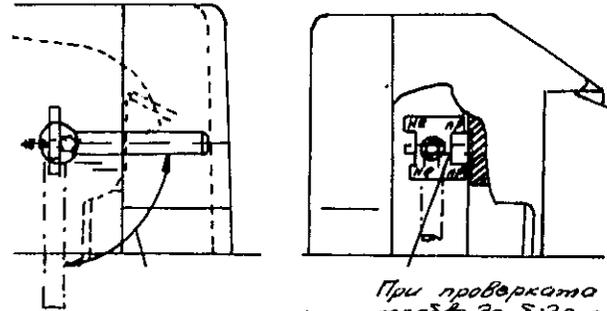
Фиг. 42. Непроходим шаблон 898р-1 за проверка разстоянието от отвора за клина до края на опашката при двоб-ски ремонт.





фиг. 40. Проверка положението на шипа на ключите на работно предпозително относно шипа на ключоформателя и контура на зазвбване на атмосферната.

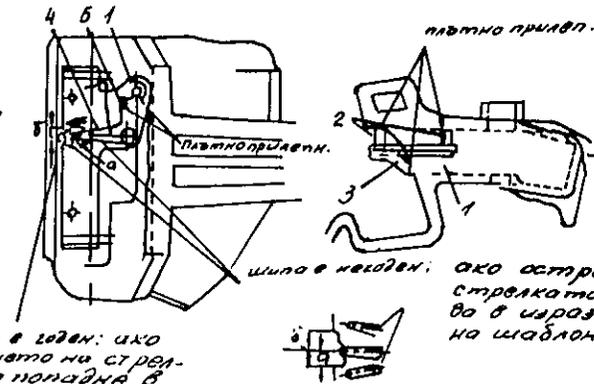
фиг. 35. Проверка диаметра
и състоянието на краи-
щата на частта на ши-
па на ключодържателя
с шаблон 806р.



Зона на поминенията
на ръкохватката на
шаблона при проверка
на шипа.

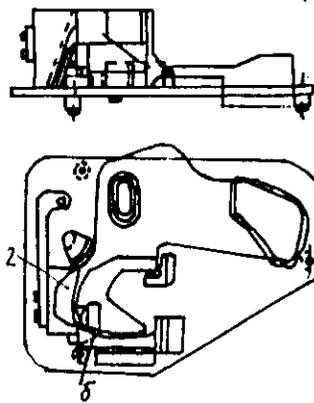
При проверката шаблона
трябва да бъде притиснат
към четото на шипа.

фиг. 36. Проверка поминенията на
шипа на ключодържателя
относно контура на зацеп-
ване на автоматската с
шаблон 816р.

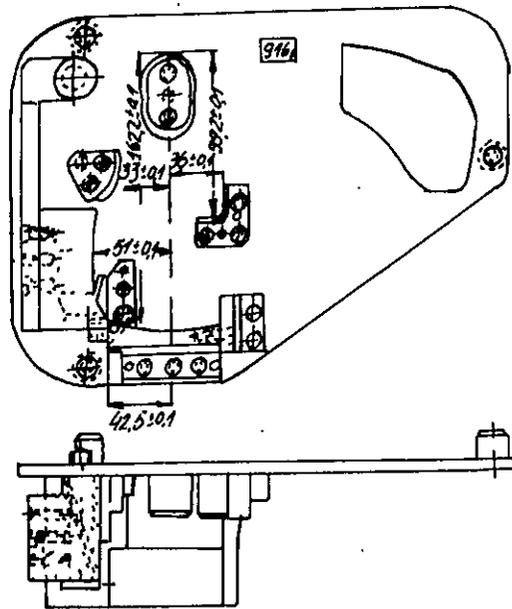


Шипа е годен: ако
острието на стрел-
ката попада във
изреза на лъчта
на шаблона.

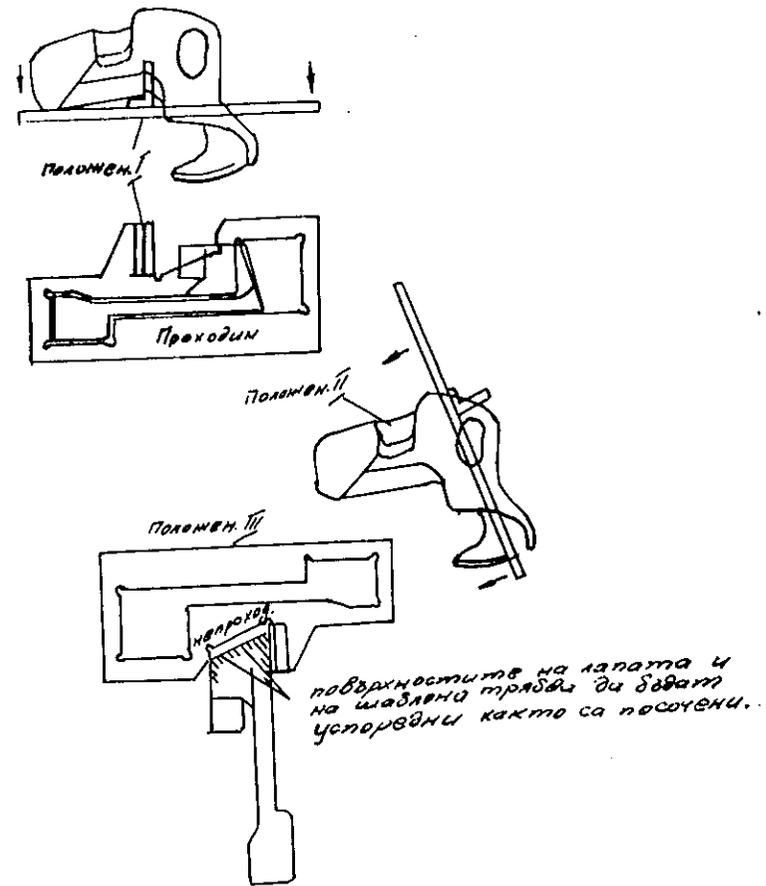
Шипа е негоден: ако острието на
стрелката не пада
във изреза на лъчта
на шаблона.



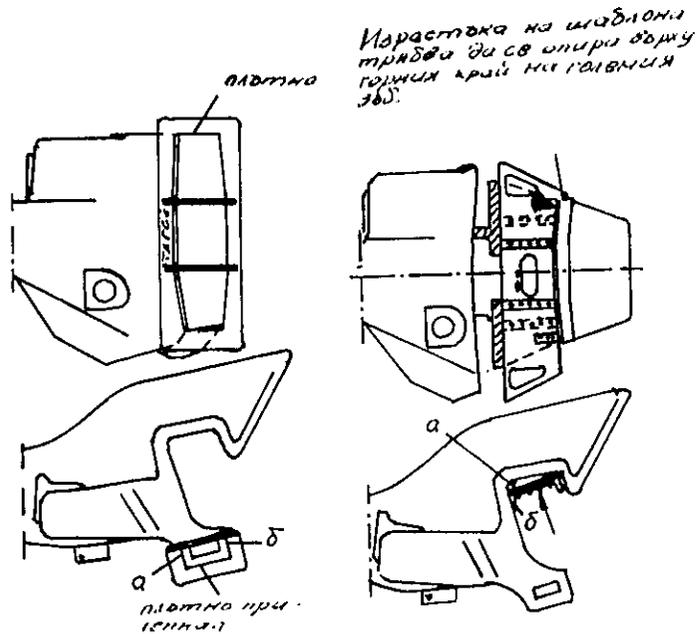
Фиг. 62. Проверка възмините очер-
таня на ключодържателя
на обтецелката с шаблон
946р.



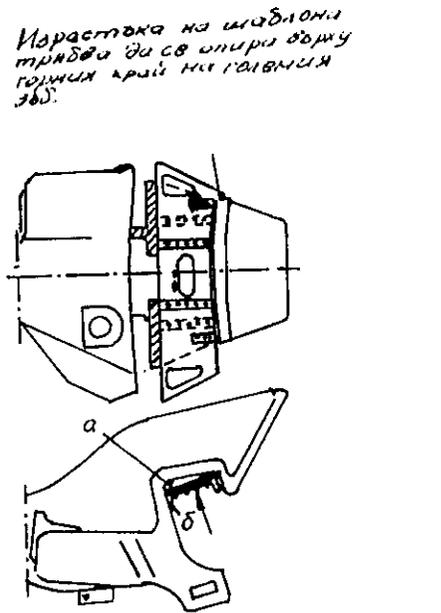
Фиг. 59. Шаблон 916 за проверка външното очертание (контура) на ключодържателя.



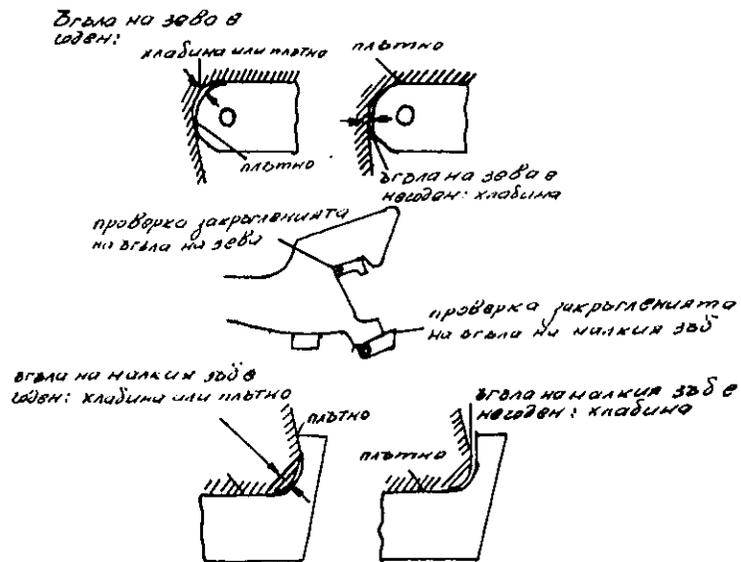
Фиг. 60. Проверка дебелината на ключодържателя на автоматичката и ширината на лопатката с шаблон ВЧЛр.



фиг. 17. Проверка на малкия зъб с проходен шаблон 914р/25.

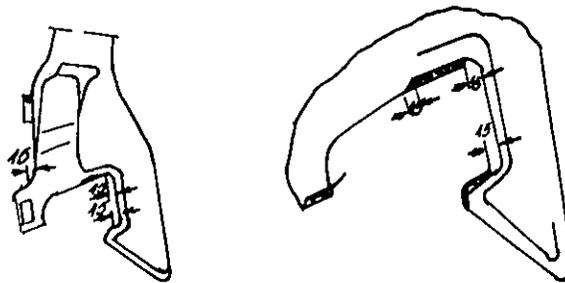


фиг. 18. Проверка на тяговата повърхност на големия зъб с шаблон 914р/25



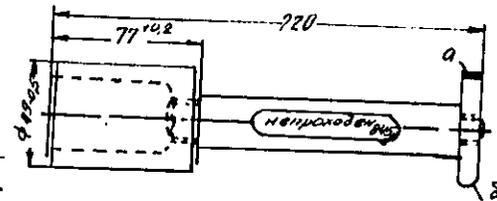
фиг. 19. Проверка на закръгленията на ъгълите на зъба и малкия зъб на автосцепки с шаблон 822р.

фиг. 20. Наплавка на износената
повърхност на контура
на зацепване на авто-
сцепката.

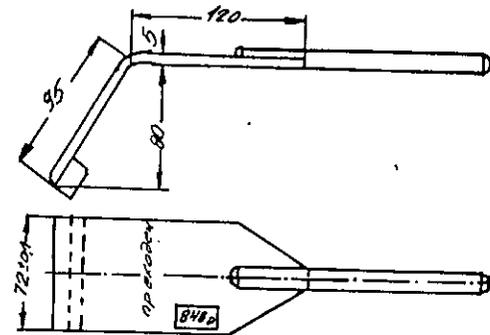


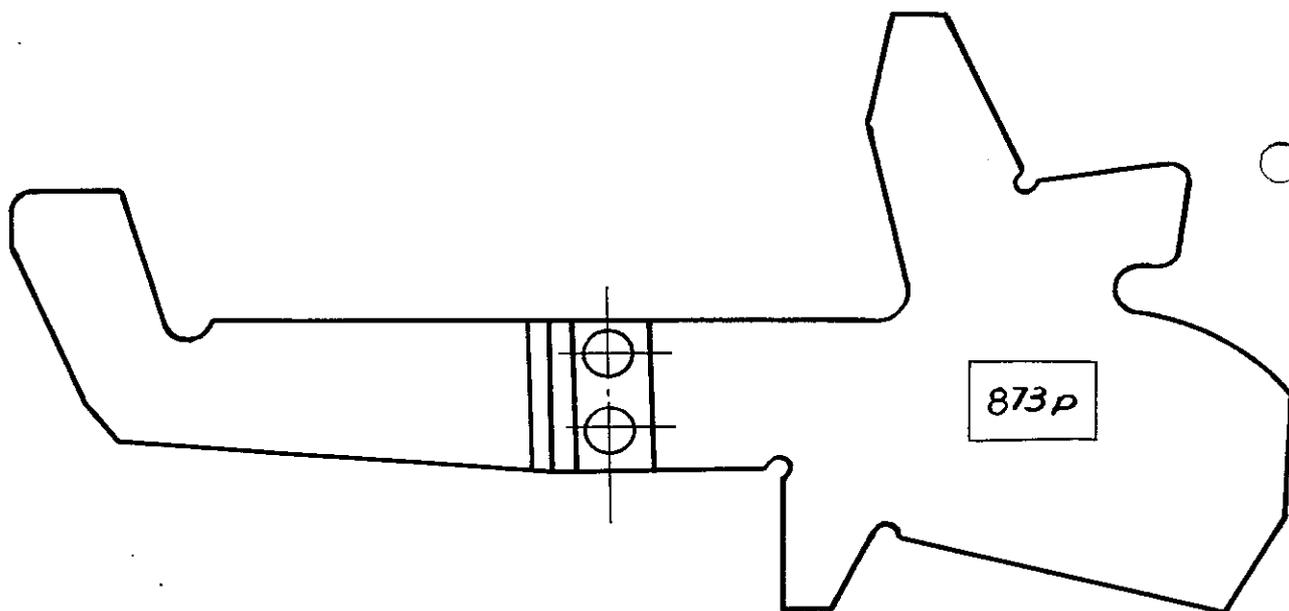
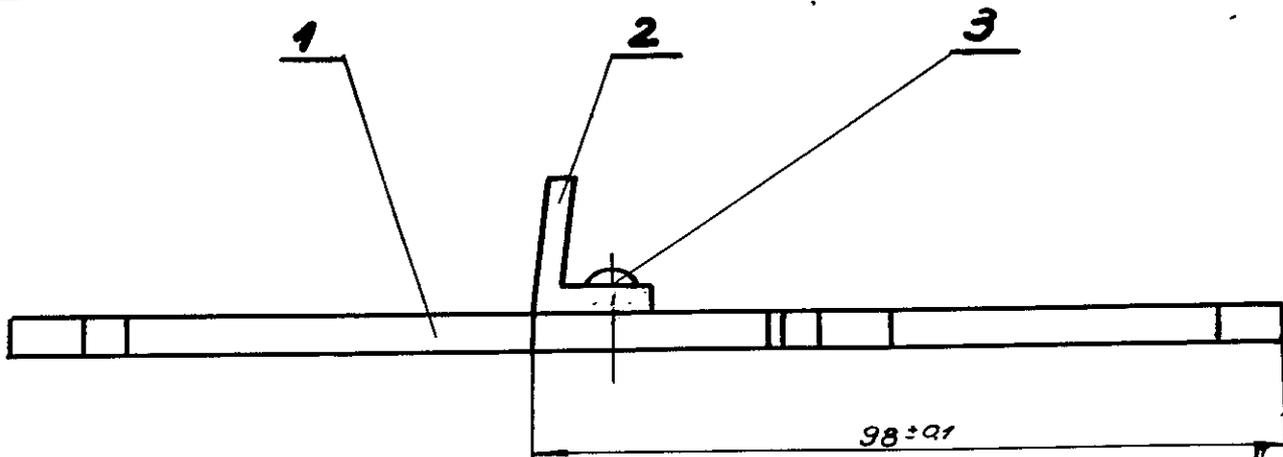
фиг. 21. Схема за възстановяване
износената повърхност на
контура на зацепването
на автосцепката.

фиг. 22. Непроходен шаблон
845p за проверка ши-
рочината на кук-
ната на главата на
автосцепката.



фиг. 23. Проходен шаблон
848p за проверка
широчината на кук-
ната на главата на
автосцепката.





Заказ-номер №44/11020-727

3.		Заклепка 5x10	2	0,005	Ст 3	ГОСТ 10299-62	
2.	873/2	Угольник	1	0,050	Ст 10		
1.	873/1	Основание	1	0,135	Ст 45		
№ дет.	Обозначение	Наименование	к.ва	вс	Материал	Примечание	
Комбинированный шаблон для проверки автосцепки в поездах.					873P		
							литера
						0,19	1:1
					Лист: 1	Листов: 1	