

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 СРОКОВЕ НА ПРЕГЛЕДА И РЕМОНТА.

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

а) пълен преглед със снемане от подвижния състав на снеманите 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, смети 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 автосцепъчните 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 821p-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 подтисне 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 892p- (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 893p (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 височината 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 827P (фиг.7). При проверката калибърът се прокарва през контура на зацепването на цялата височина на главата, така че направляващата тръба на калибъра се разполага в закрития ъгъл 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 892p или 893p и 827p, то неговата повърхност трябва да се отрмонтира и провери съответства ли на изискванията на: калибър 914p (фиг.9) с профилната планка 914P(24-1 (фиг.10) и непроходния калибър 914P(21a с дебелина 4мм. (фиг.11), проходния калибър 914P(22 (фиг.12) и 914P(25 (фиг.13), непроходния калибър 884p (фиг.14), проходния калибър 827p (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 914p(=)а (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 реброто 1 на профилната планка с надпис "уста" се проверява ударната повърхност на стената на устата, а с реброто 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 914p(21a се вмъква в мястото между реброто 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, , лежаща 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 крайща 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. Ъглите 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 хлабин

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 а на скобата на проходния калибър 914p 22-(вж 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" (вж. 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 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 сцепване (фиг.21). Ръба на ъгъла, образуван от наплавената 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 отверствието за осичката на повдигача до спирането във вътрешната стена на отвора, както е показано на фиг.24. При това цилиндричестата 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 отверствието за осичката на повдигача до стената на отверствието 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 отверствието 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 отверствие за осичката на повдигача се проверяват с калибъра 797p (фиг.27), както е показано на фиг.28, а разположението на отверствията - с калибъра 937p.

Отверствията 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 калибър 737p (вж фиг.28).

За проверка разположението на отворите калибърът 937p се поставя в главата и отвора на този калибър се протиска с калибър 737p, а след това, притискайки калибъра към вътрешната стена и долното основание на малкия зъб, се изтегля от главата 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 калибър 849p(фиг.31), калибър 806p(фиг.32) и 816p(фиг.33).

В калибър 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 състоянието на ръба на челото на шипа става с калибър 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 коригира.

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

Калибърът се вишка в 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 каблона.

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 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" (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 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 816r края на стрелката 4 (вж. фиг.36) трябва да се разположи в обсега на по-дълбокия изрез "а" в основата на шипа.

Освен това необходимо е да се провери положението на отремонтирания шип относно отвора на осичката на повдигача с калибъра 838r (фиг.37), както е показано на фиг. 38.

За проверката калибъра се вмества 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 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 834r (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 849r, 806r и 816r. При проверката калибърът 834r 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 степенчат 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 834р 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. (непреходния 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 депоовски ремонт, а електросекциите — от подемен. Износената от клина за тяговия хакут основа на опашката, а също и нащатата размери по-малки от допустимите, се наплавя. Износената челна част на опашката се възстановява с наплавяване, ако дължината на опашката, считана от упора на глезата 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 закръглеността не по-малък от 16 мм. и не по-голям от 200 мм. 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 допирание с тяговия хамут, долната повърхност в мястото на допирание с гредата на центриращото устройство и по страничните стени на опашката в мястото на допирание 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 е нанесена на тялото по продължение на лъярския лев 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.

ДЕТАЛИ 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 839р (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 833р (фиг.51).
- д) счупен и сгнетения нерастък.

39. Заклучвателя се проверява с проходния калибър 852р, както е показано на фиг.50.

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 отворстие 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 към челната повърхност на заклучвателя и на ъгълника 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 излезе над горния обреш на пръстена на непроходната чашка.

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

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

2. КЛЮЧОДЪРМАТЕЛ

44. Ключодърмателя се счита за неизправен 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 ключодърмателя не отговаря на изискванията на калибъра 916 р (фиг.59).

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

Ширината на лопата на ключодържателя се проверява освен това с непроходния изрез на калибъра. За проверката калибърът се надява на лопата със своя непроходен изрез (положение III). При това лопата не трябва да влиза в непроходния изрез на шаблона. В процеса на проверката работната повърхност на лопата 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 не преминава покрай непроходната му част.

Проверката на величината на ъгъла на противовеса става със същия калибър, както е показано на фиг. 61, II. Ключодържателя се окачва с овалното отворстие на опората 1 на калибъра, така че лопата 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 преходната 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 промудутьчната 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 и 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 пленката 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 произва "а" на калибъра със своите издаващи тлъци 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.

3. ПРЕДПАЗИТЕЛ

49. Предпазителят се счита за неизправен и подлежи 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 проверява с отвора се на шина 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 листа-плочата на шаблона. За проверка фаската на ръба на отвора, при пропускане на предпазителя през изреза "а" се довежда до опората в основата на шина 1, при това предпазителя трябва да се разположи наравно или под повърхността на плочата на калибъра.

При проверка на предпазителя с изреза "б" след вмъкването 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 напълно 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 долният 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 6, 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 непроходните 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 лапата на ключодържателя се притиска неравно с ударната повърхност на устата на автосцепката.

Калибърът се пропуска по цялата височина на главата на автосцепката. Степента 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 включен 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 ключо-
държателя.

56. Действието на механизма на автосцепката се проверява с
калибъра 820p (фиг.71), а излизането на ключа (виж т.д. от т.55) с
калибрите 820p и 787p (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 опиране изреза на шаблона в ударната повърхност на малкия зъб
позиция II.

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 скос 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 дета-
ли да се променят.

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

59. Неизправен се счита този поглъщателен апарат при който
пружината е умрътвена, счупен е фриксионния 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.

ПОДЪБИТЕЛНИ 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 напдави, 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 провери с калибъра 83р (фиг.83).

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

от саморазвиване на гайката.

За да се избегнат затрудненията при монжиране на стлобения 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 ръсането 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 поглеждателния вварт.

ПОГЛЕЖДАТЕЛЕН АПАРАТ ЗА КОТНИЧЕСКИ ВАГОНИ ТИП ЦНИИ-Н6

66. допускат се за оглобяване:

- а) гърловина с дебелина на стената не по-малка от 16 мм.
- б) фриксионни клинове с дебелина на стените в края не по-малка от 17 мм.
- в) притискащ конус с износване не повече от 3 мм. (вж фиг. 80 и 81). При проверка конуса трябва да се постави на кръгла плоча с дебелина 35 мм. и диаметър 164 мм.,
- г) притискаща шайба с износване не повече от 5 мм. от ~~на~~ повърхността на отливачето,
- д) големи пружини (на гърловината и основата) 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 връв 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 опорните места за пружините не повече от 2 мм. от лаярската повърхност,
- и) основи с отвори на прътовете, с диаметър не повече от 71 мм.

к) прът, на който дължината на деделата 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, цето разликата във височината на свободните пружини на комплекта да не бъде по-голяма от 2 мм.

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

3. Т Я Г О В Х А М У Т.

69. Тяговия хамут трябва цетелно да се огледа, а неизправностите подлежащи за 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 дефовски ремонт (дълбочина на износване).

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

в) пукнатини в ребрата на задната опорна част (производство до 1950 година) с дебелина не повече от 6 мм. след пълно изсичане, не изпълващи 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 условия, че се спазват изискванията на проверката на дължината на хамута с калибър 820р (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 странага 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 повърхност на 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 депокски 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 прокачва тел. След навиване на гайките, краищата на планката и телта се закривяват, както е показано на фиг.91. Вместо тел допуска се поставянето на стандартни шплендове 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 92 мм. 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. ПРедна опорна плоча, предни и задни отвори 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 деловски 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, преминае през правоъгълния отвор за махаловидната подвеска, а горната част 2 с конусната основа ляга на местата на опиране на главата на подвеската в розетата, които предварително трябва добре да се зачистят.

Ударната розета се счита за изправна 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 опиране 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.

Опните 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 780р се поставя с винел 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 нр-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 778p (фиг.100) а пътническият тип - с 781p (фиг.101).

Проверката с калибрите 778p или 781p се извършва както е показано на фиг.102. Махаловидната подвеска се счита за изправна 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 (тясната) 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 "з", 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 или 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.

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

92. След ремонта и проверката на цемпеловане подлежат: ключа, ключодържателя, предпазителя, повдигача на ключа, осичката на повдигача, тяговия ханут, клина на тяговия ханут, ударната розета, предава на центриращия апарат, махаловидните подвески, опорната плоча, корпуса на поглъщателния апарат и сглобената автосцепка. Местата на цемпеловането са показани на скиците на отделните детайли на фиг. 103.

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

94. Цемпелите на възлите и детайлите се поставят при техни ремонт или проверка в контролните пунктове на отделенията за ремонт на автосцепката. Поставянето на вагона на детайли и възли без цемпел 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 поглъщателния 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 прекарана на височината на тялото. Височината се измерва в мястото на излизане 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 хлабината между: горната повърхност на тялото на автосцепката и повърхността на розетата на разстояние 15-20 мм. от външния 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 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 астата 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 поставят съгласно действащите чертежи.

106. Уседналите 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 задните 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, кучината на корпуса се преглежда, при необходимост се почиства, неизправните детайли се подменяват 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 - шестосни и двусосни вагони - по малка 930 мм,

- празни четириосни 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 комбинирания калибър 340p (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 вмква ключа вътре във главата и освобождавайки осичката като се задържа калибъра в устата на автосцепката; ако ключа пада обратно надолу - механизмът е неисправен;

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, корпусът 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.

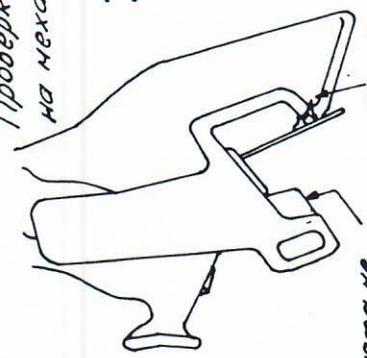
Проверката се извършва в средната част на малкия зъб - на 80 мм. нагоре и надолу от средата му по височина.

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.

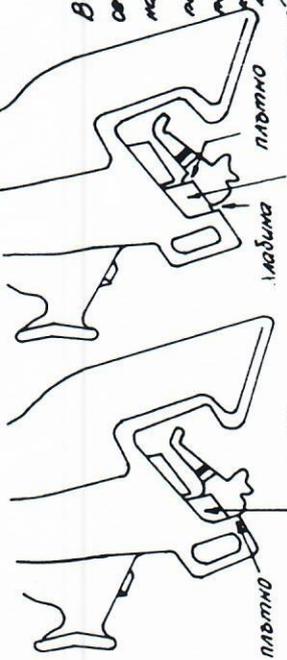
Проверка дребелищата на ключалката

Проверка правилното действие на механизма на автоматичките

В експлоатация не се допускат автоматички, които при постова-не на шадина както в покая-но на скицата следната са-не с ръка на ключалката също-та влиза в кукината на авто-сцвалката.



Ключалката не влиза в отсоч, замочва



Плотно
Ключалката в негодна/тажна/

Вексломатичия не се допускат отсоч на както изчаканите по цялата работна дължина е по тук-та от изсоч на шад-лепа, гледи, дребели-ща, скъпа!

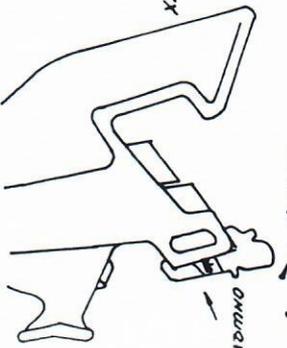
Проверка износването на главния зъб и ударната стена на отвора

Проверка износването на малкия зъб

Проверка широчин. на отвора

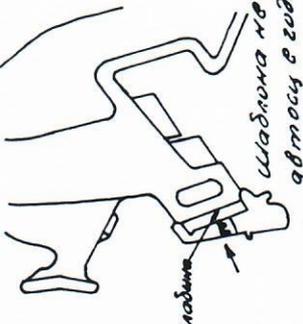


Шадина преминава в отсоч, в годна



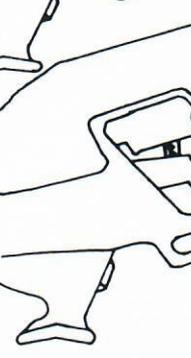
Плотно

Шадина не влиза в отсоч, в негодна



Хладина

Шадина не влиза в отсоч, в годна



Плотно

Шадина влиза в отсоч, в негодна

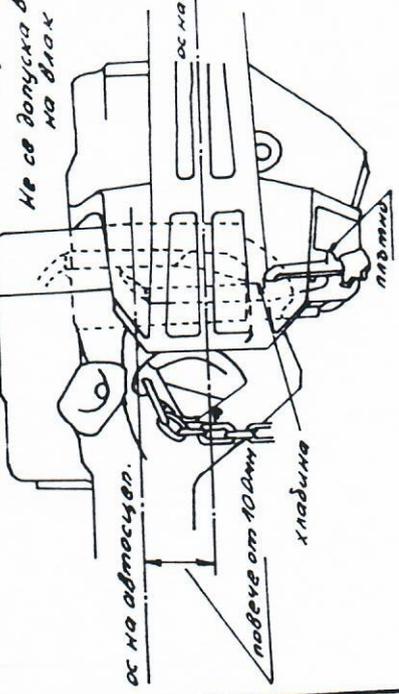


Хладина

Шадина не влиза в отсоч, в годна

Проверка на ширината на отвора, износването на малкия зъб и износването на тегловите страни на главния зъб и ударната стена на отвора се прави на разстояние 80мм. нагоре и надолу от надземната ос на отсоч, в частта

Проверка на разстоянието по височината на различните автоматички



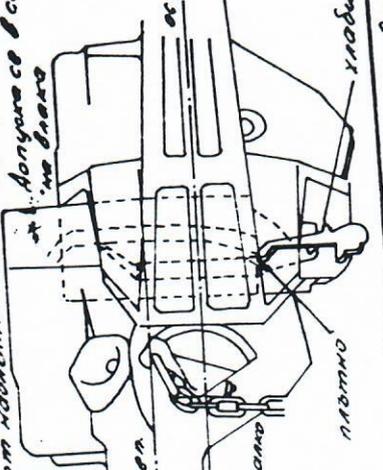
Не се допускат в частта на влох

ос на отсоч, повече от 10мм

ос на отсоч

Хладина

Забранява се определяната разликата във височината на автоматичките по горните краи-ща на корпусите на авто-сцвалките от различен тип.



ос на отсоч

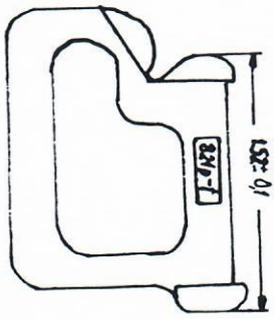
100мм илюмина

Плотно

Хладина

Указание за влизане на ком-бинирания шадина № 173 в

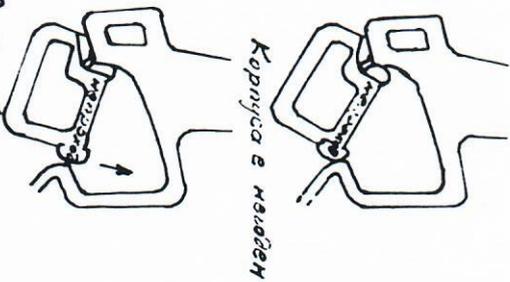
Проверката на разликата във височината на различните автоматички се прави



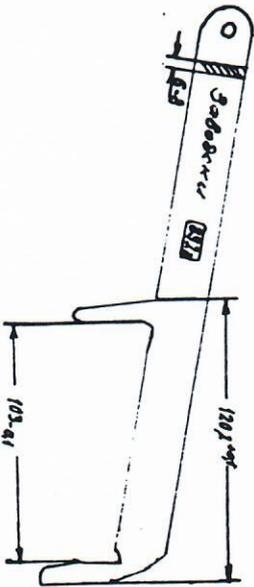
Копилка в роде



Фиг. 1. Шаблон 829-1 за проверка на ширината на усмата на односенката.

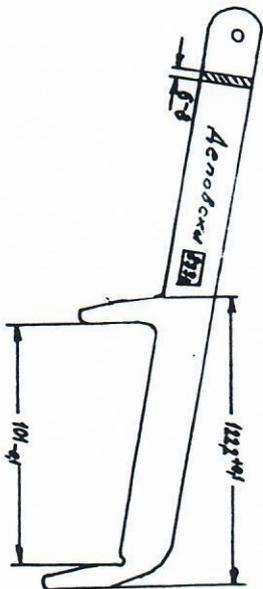


Копилка в роде

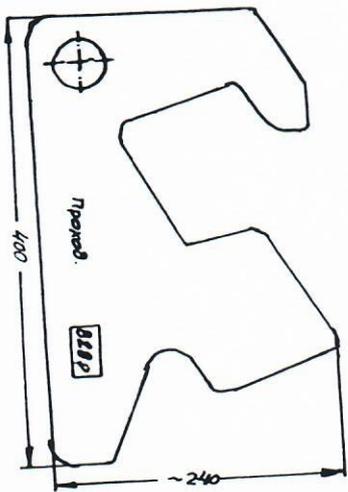


Фиг. 3. Непроходен шаблон 822 р за проверка на ширината на наклан 33б и растојанието между ударната страна на усмата и надобата на поврхноста на главниот 33б.

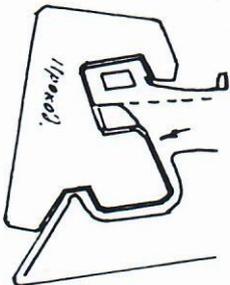
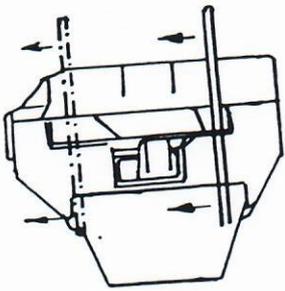
Фиг. 2. Проверка ширината на усмата с непрек. шаблон 829-1



Фиг. 4. Непроходен шаблон за проверка на разширието на наклан 33б и растојанието между ударната страна на усмата и надобата на поврхноста на главниот 33б.

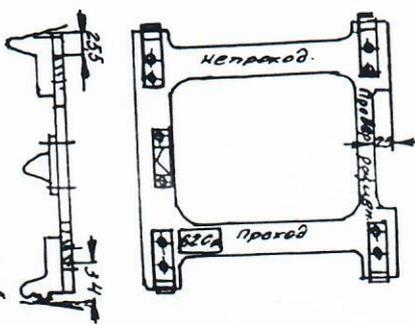


Фиг. 69. Проводна камера за провод 9
на атмосфера.

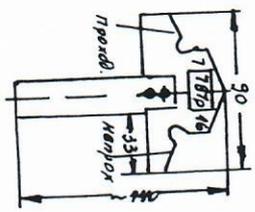


Използват се само шибани
дискони при извода на главния
клемник на кабелите.

Фиг. 70. Проводна камера на заземление
на средната атмосфера с шиб-
лен 828P

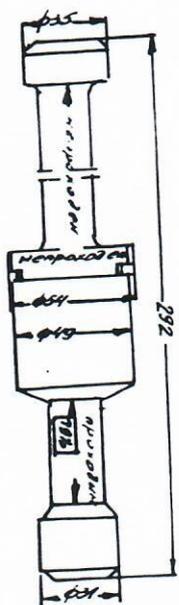


Фиг. 71. Шиблен 828P за провод-
на висембито на пред-
наметката на клемна ълка.
Норазтежливост на клемна ълка
на атмосфера.

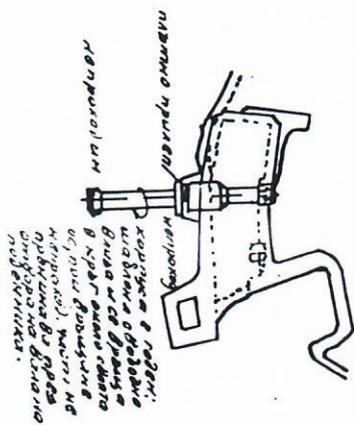


Фиг. 72. Шиблен 787P за про-
вод на клемна ълка
на клемна ълка на атмосфера
с шиблен 828P

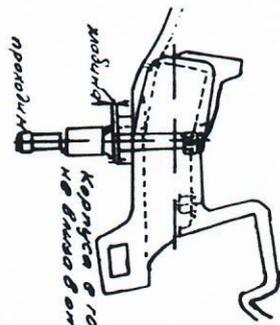
Фиг. 27. Улазок 797Р за проверка диамет-
рине на накуис и голеница амбур
на база на подвижната глава
на абмускулката.



Фиг. 28. Проверка на диаметъра на
накуис и голеница амбур
на база на подвижната гла-
ва на абмускулката
с улазок 797Р.

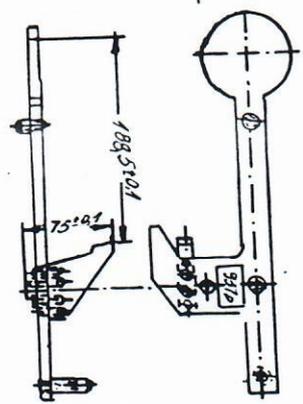


накуис и голеница
амбур
на база на подвижната
глава на абмускулката

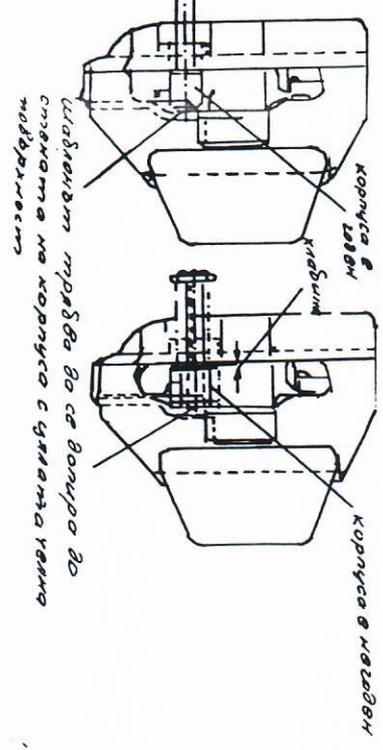


накуис и голеница
амбур
на база на подвижната
глава на абмускулката

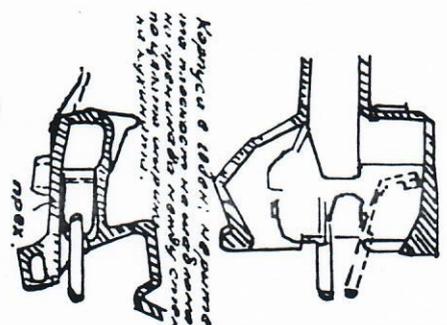
Фиг. 29. Улазок 937Р за проверка положени-
ята на амбурите на база на
подвижната глава на аб-
мускулката.



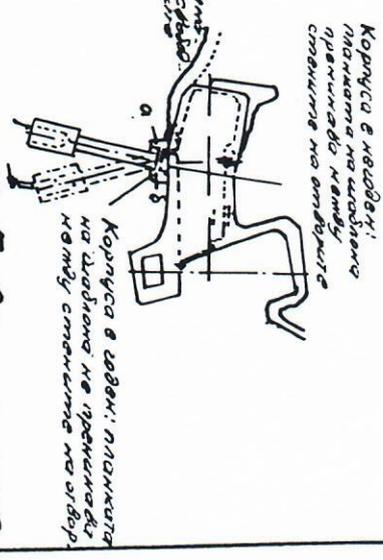
Фиг. 24. Проберка широчината на кърмата на адрозуемата с метален ходен машинен БУСП

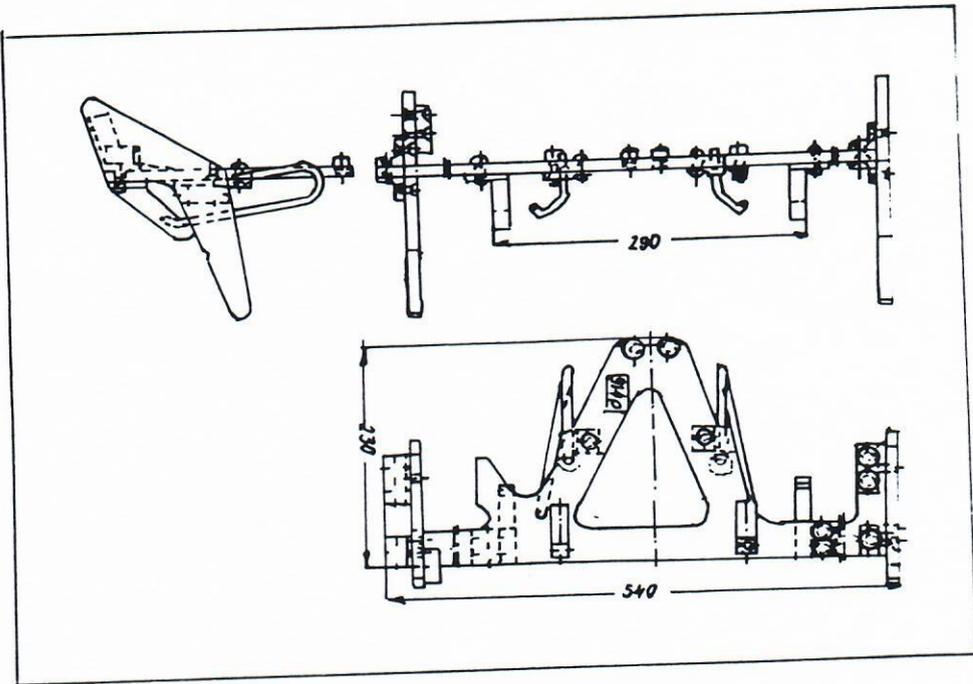


Фиг. 25. Проберка широчината на кърмата на адрозуемата с метален ходен БУСП

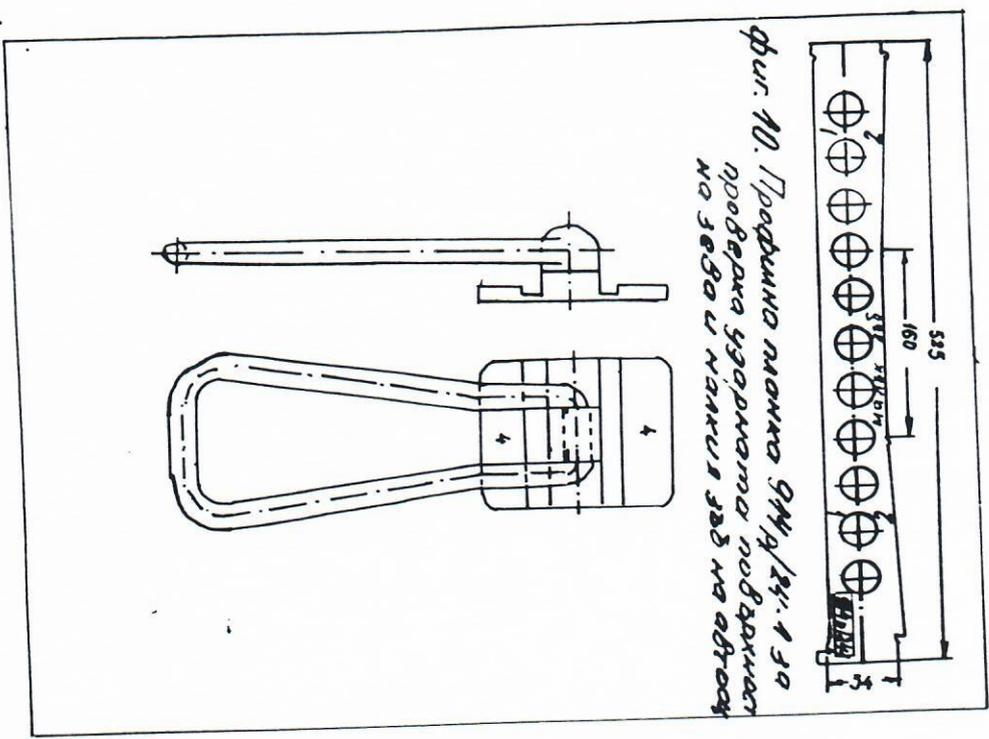


Фиг. 26. Проберка по време на адрозуемата при работен режим на метален БУСП





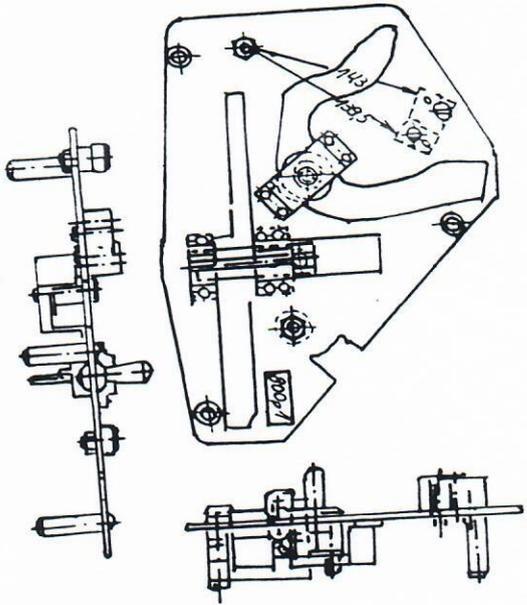
Фиг. 9. Шаблон 944р за проверка
угарката повдигнатост на
каптура на зацепването
на двомосчетката.

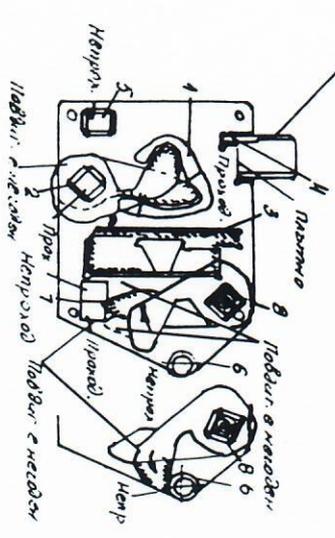
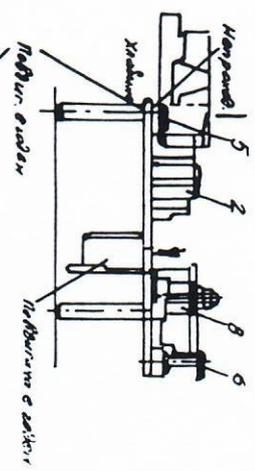


Фиг. 10. Продълно лентка 944р/24. 1 за
проверка угарката повдигнатост
на зъба и накупя зъб на отроя

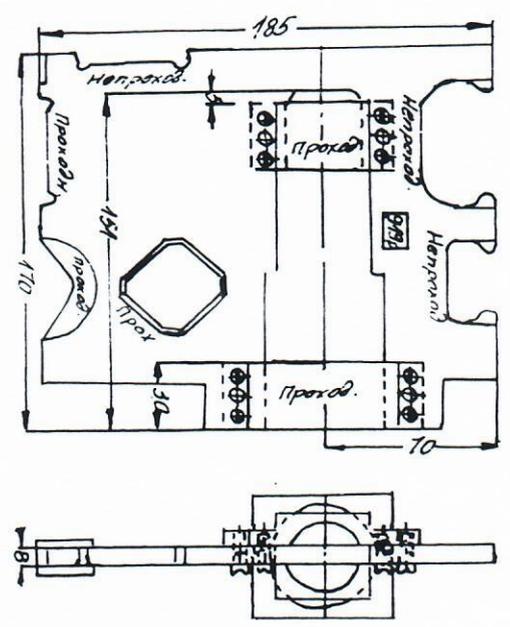
Фиг. 11. Непроходен шаблон 944р/27а
за проверка угарката по-
върхността на каптура при
зацепване на двомосчетки.

фиг. 63. Улавног 800p-1 за проверу -
ка предназачумена на одво -
судењата.



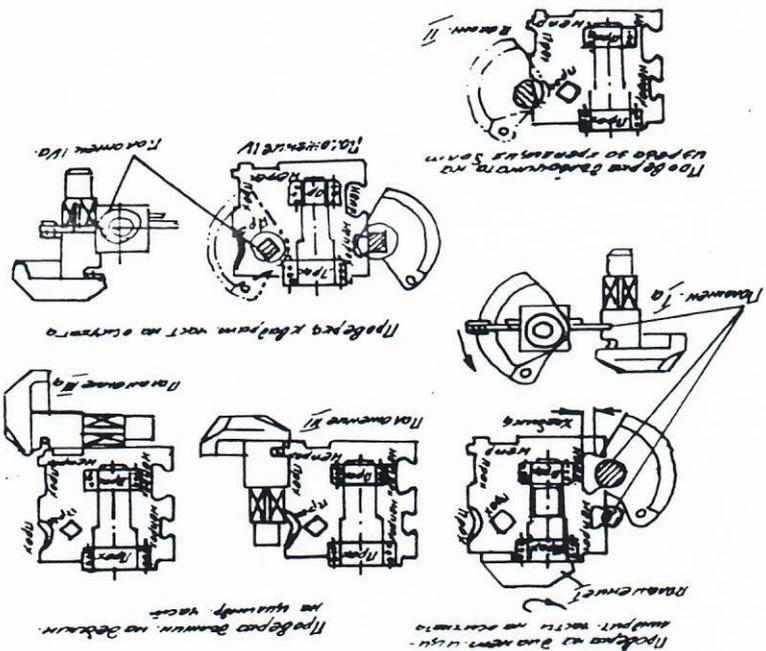


Фиг. 66. Пробојка надбуриме на кривој с шалојк 647Д

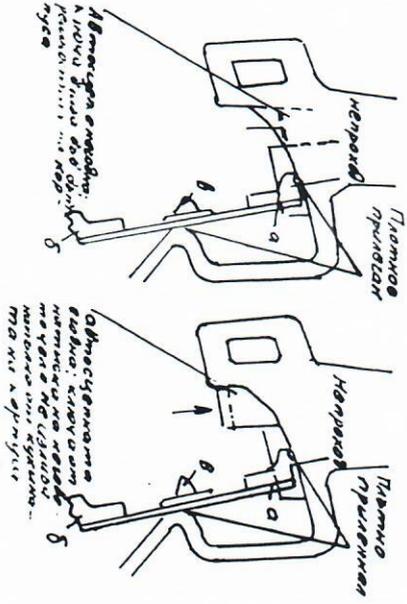
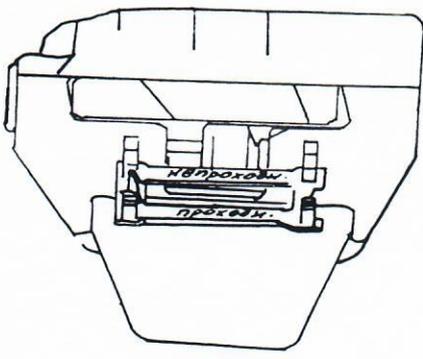


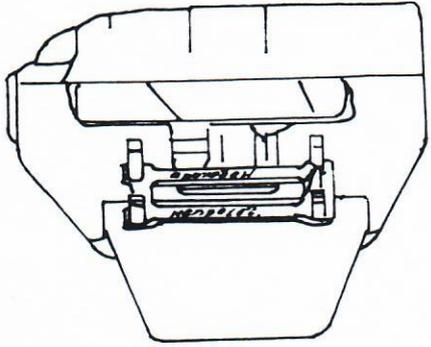
Фиг. 67. Шалојк 943Д за пробојка баја на надбуриме.

Фиг. 68. Проверка на оцвккано на нббута -
 ва с шаднх 979р



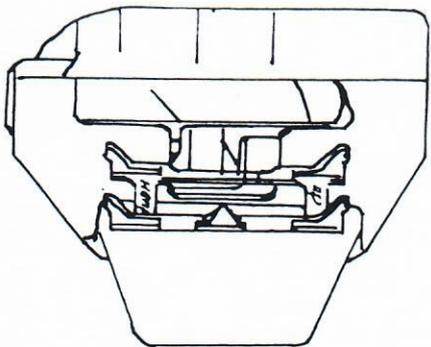
Фиг. 13. Проберка децембрието на
 обвръжката на кляча на аф-
 мотелката в м. сапорачиенба
 на с шибром ВЕОР





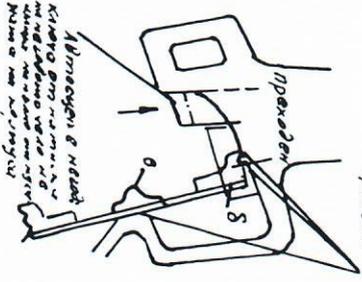
Разомно
спушченна

Разомно
спушченна

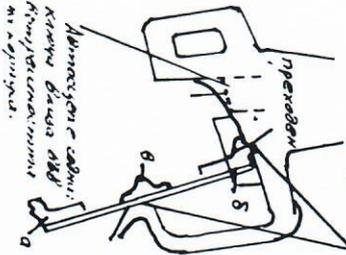


Разомно
спушченна

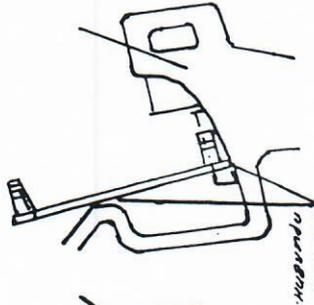
Разомно
спушченна



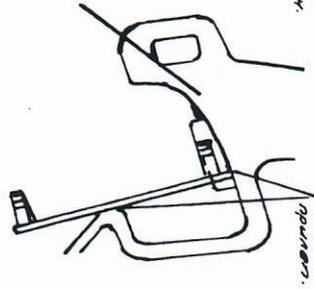
Вимірювання з невеликої
кількістю матеріалу не
можливо, тому не
можливо виміряти
кількість матеріалу
всередині.



Вимірювання з великої
кількістю матеріалу
можливо.



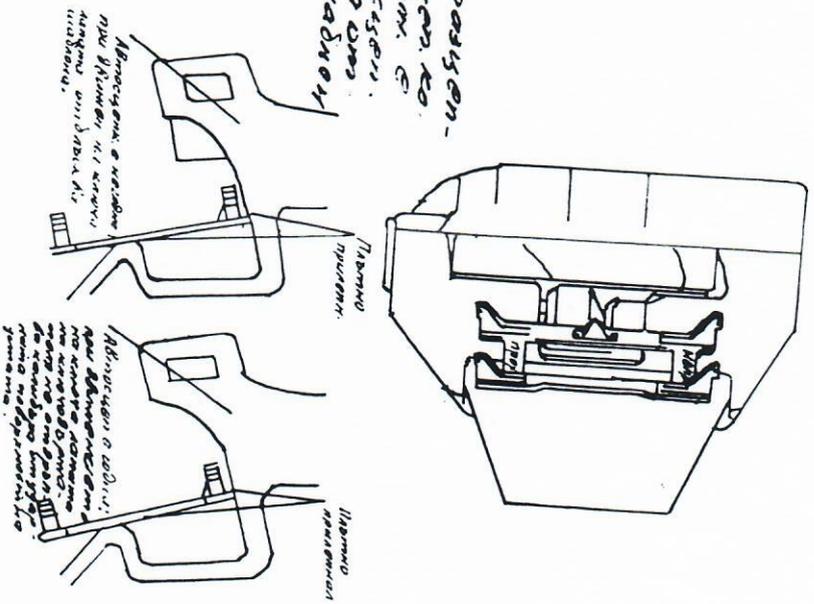
Разомно
спушченна



Разомно
спушченна

Фиг. 74. За використання встановлення
оно використовують не, а спеці-
альні методи вимірювання на спеці-
альних пристроях або спеці-
альних пристроях.

Рис. 76. Исполнение водометного насоса за давлением
 воды на кераника на абразивном
 слое керамика на абразивном слое
 керамика с кинематическим
 механизмом с иглообразным
 слоем на абразивном слое с
 слоем.

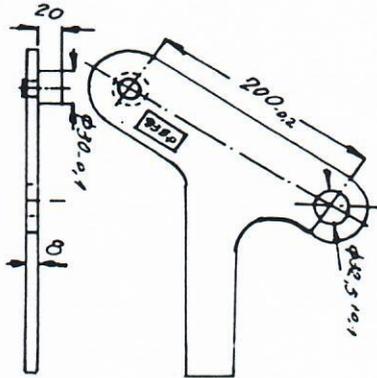


Насосный механизм
 при вращении и
 движении воды
 внутри.

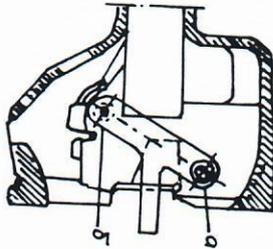
Насосный механизм
 при вращении и
 движении воды
 внутри.

Насосный механизм

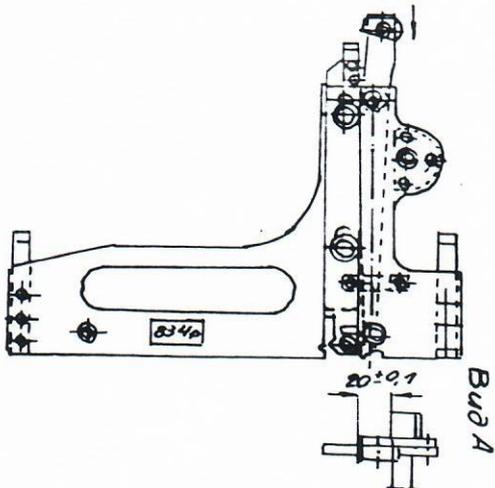
Насосный механизм



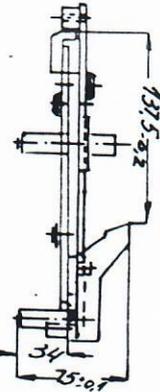
Фиг. 37. Улавноу БЗБр за подвештавање на
 паровештено на шина на
 кажедрметна отмено
 отворена на дена на по-
 ступно.

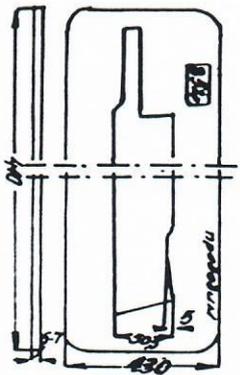


Фиг. 38. Подвештавање на шина
 БЗБр паровештено
 на шина на каже-
 дрметна отмено
 отворена на дена
 на подвештавање.

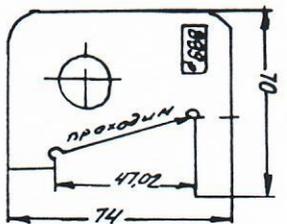


Фиг. 39. Улавноу БЗБр за подвештавање
 паровештено на начертано
 на паровештено на предностна
 в мабана на адмолуторна.

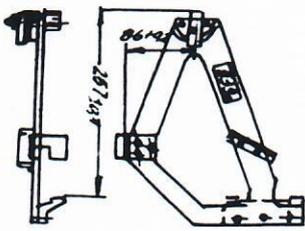




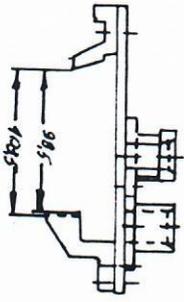
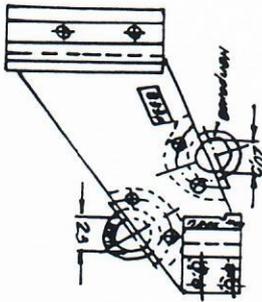
Фиг. 48. Прорези машини 852P за обработка в обертването на краища на диаметри.



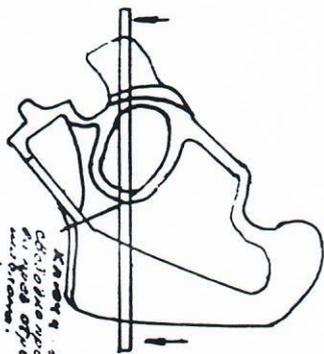
Фиг. 49. Използване машини 899P за обработка в обертването на краища на диаметри.



Фиг. 50. Машини 839P за обработка в обертването на краища на диаметри на диаметри.



Фиг. 51. Машини 833P за обработка на краища на диаметри.



Краища с обертване: обработка на краища на диаметри.



Краища с обертване: обработка на краища на диаметри.

Фиг. 52. Обработка в обертването на краища на диаметри на диаметри с машини 852P.

Фиг. 53. Обработка в обертването на краища на диаметри с машини 899P.

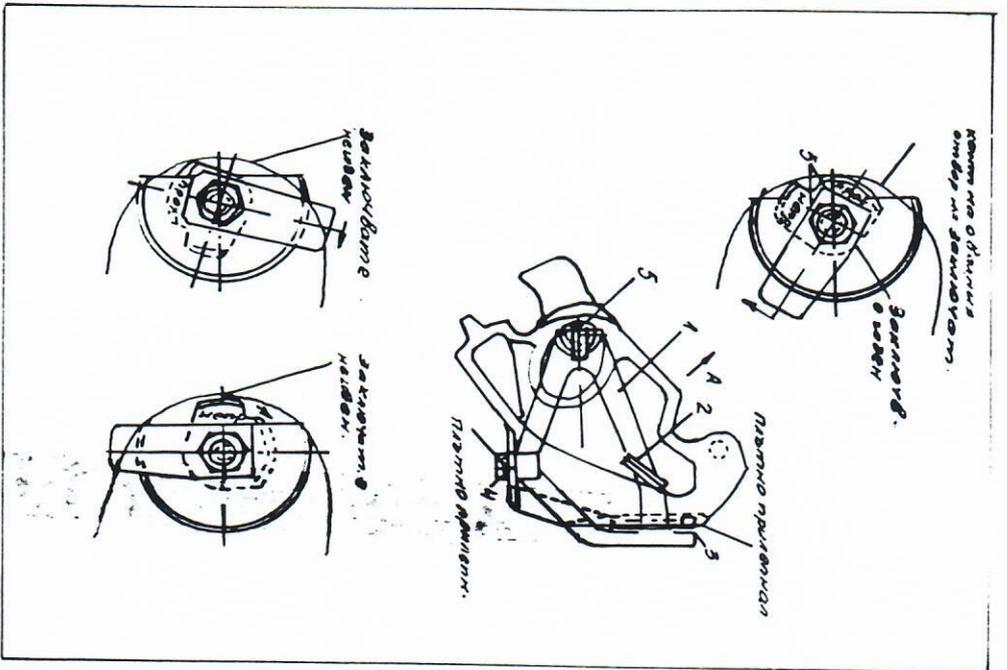
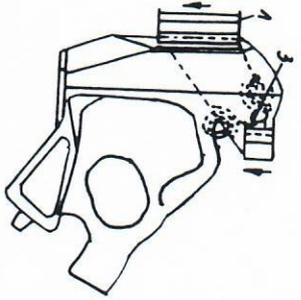
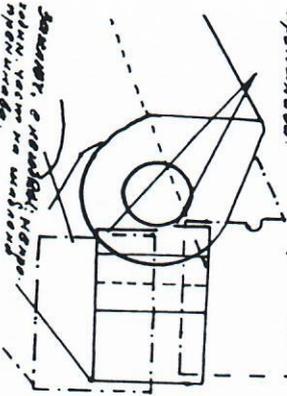


Рис. 54. Проектирование объектива с камерой
 объектива объектива на камере на
 объектива объектива объектива 839р



Прямое управление

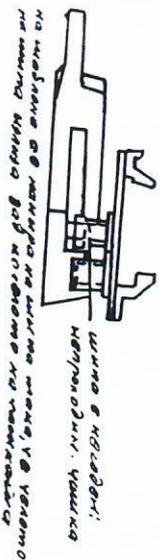
Зеленое затворное кольцо, выходящее из паза, при этом вращаясь, не передвигается и не перекрывает отверстие.



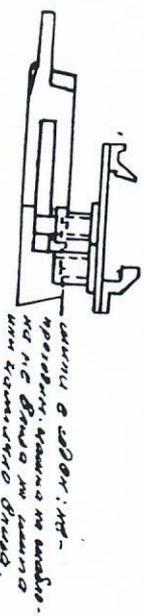
Затвор, с кольцом, не поворачиваясь, перекрывает отверстие.

Фиг. 55. Проверка намотки штифта в зажиме на отстойнике с штифтом ВЗЗР

Фиг. 56. Проверка с перемещением штифта на штифтовом

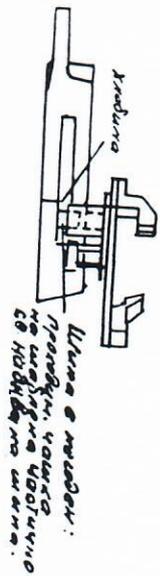


штифт с набойкой. Штифт не должен вращаться, а только перемещаться по направляющей.



штифт с набойкой. Штифт не должен вращаться, а только перемещаться по направляющей.

Фиг. 57. Проверка с перемещением штифта на штифтовом

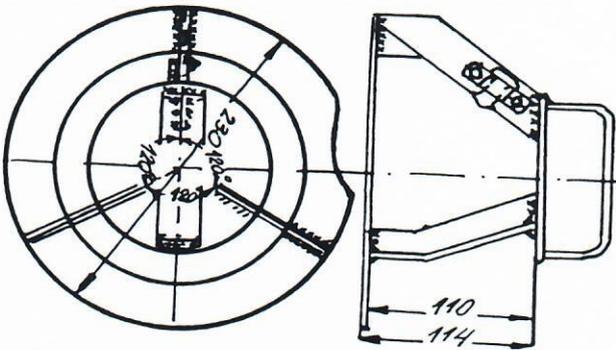


штифт с набойкой. Штифт не должен вращаться, а только перемещаться по направляющей.

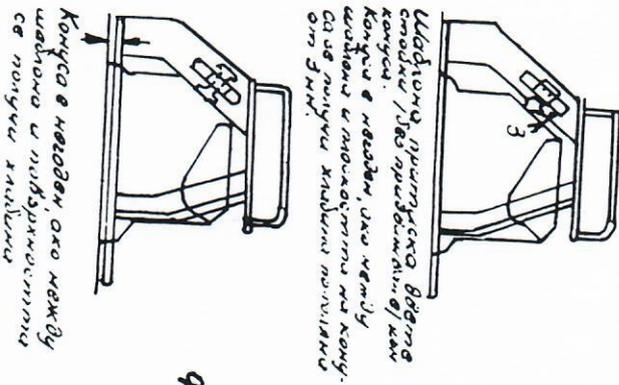


штифт с набойкой. Штифт не должен вращаться, а только перемещаться по направляющей.

Фиг. 58. Проверка на штифтовом отстойнике с штифтом ВЗЗР.



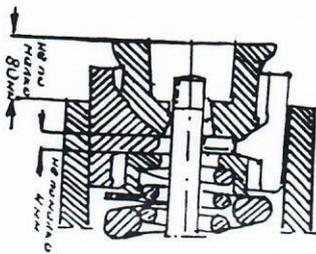
Фиг. 80. Шаблон 611 за пробър-
на притискаемия
конус на Фрукцион-
ния апарат тип Ш.1-1-7



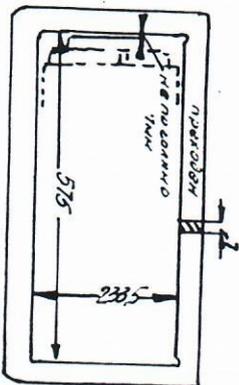
Шаблон притискаемия
конус / 100 притискаемия
конус. Шаблон, що не
важно и използват се на кону.
Са се използва шаблона
от 3 мм.

Конус в шаблон, що не
важно и използват се
на кону.

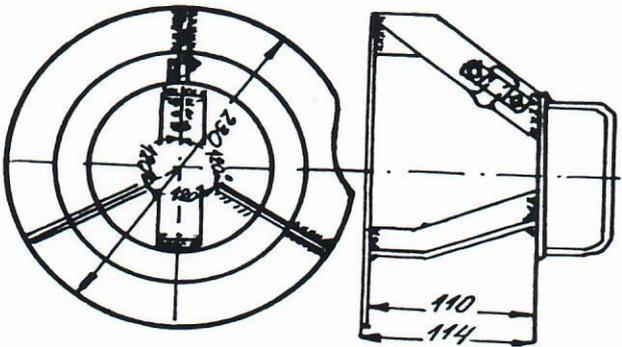
Фиг. 81. Проводка притиска-
емия конус на Фрук-
ционния апарат
с шаблон 611.



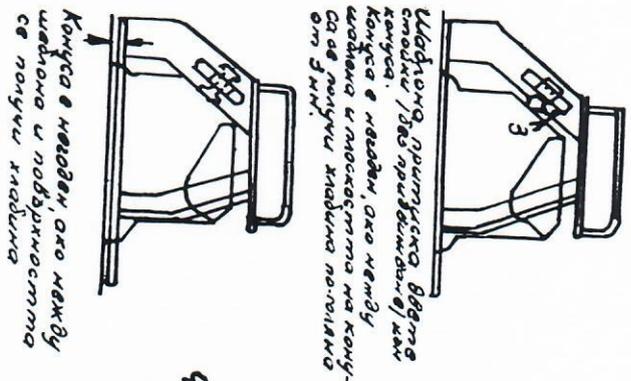
Фиг. 82. Използа конуса,
шаблона неважно
притискаемия ко-
нус и шаблон
на Фрукционния
апарат.



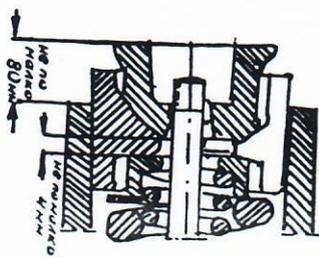
Фиг. 83 Преходен шаблон 83р
за пробърна габарита
на сглобенния Фрукци-
онен апарат.



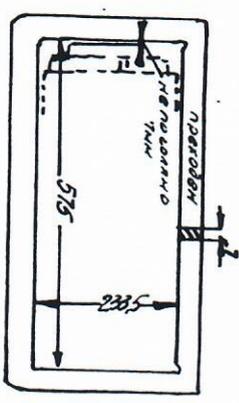
Фиг. 80. Устройств 644 за проверка на прутката на конус на Фрикуцион-ния апарат ТУП Ш.1-1-7



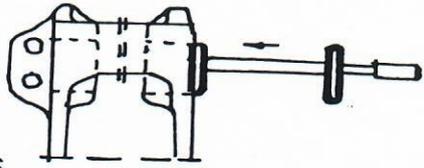
Фиг. 81. Проверка прутката-метална конус на фикси-ционния апарат с устройството 644.



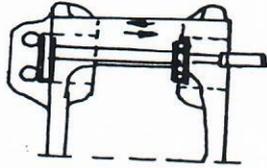
Фиг. 82. Използа конуса, хабана невбу прутката конус на шайбата на Фрикуционния апарат.



Фиг. 83. Проверка шайба 83Р за проверка габарита на шайбата Фрикуционния апарат.



Хангма в нээдэн;
шахнаа на рэжунда
пэс дэвэа умбар на
кива.



Хангма в нээдэн;
шахнаа на рэжунда
пэс дэвэа умбар на
кива.

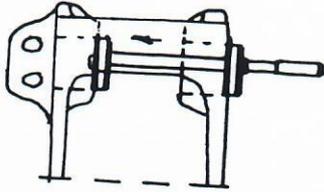
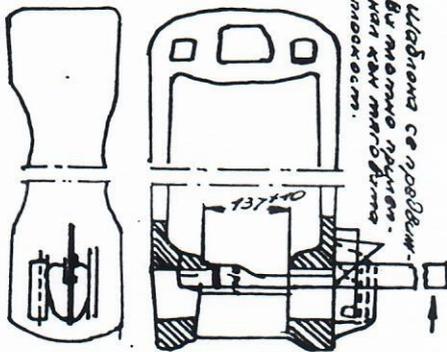
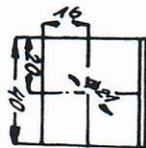


Рис. 88. Профэра на амбаруа
на кива пэс марбуа
хангм с шахна 861р

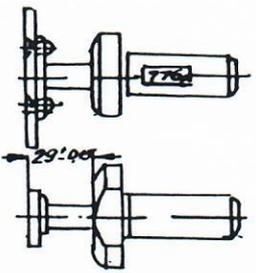


Шахна се пооблэв-
бу манго рэжун.
на кив марбуа
марбуа.

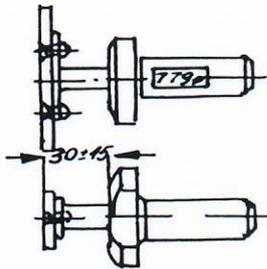
Фиг. 89. Профэра на носочэ-
на рэжун на амбара
в марбуа часм на
марбуа хангм с
шахна 920р.



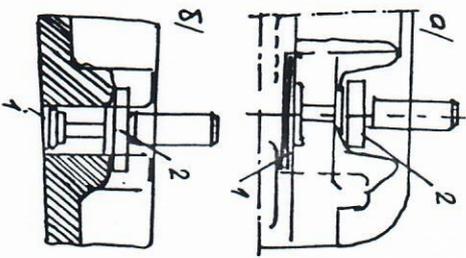
Фиг. 90. Дрочичи-
манго шауба.



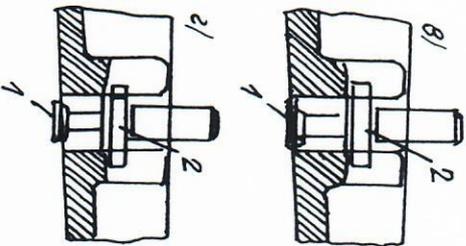
Фиг. 94. Шаблон 776р за проверка на опарните места под модбразни болт в угарната розета на модбразните баражи

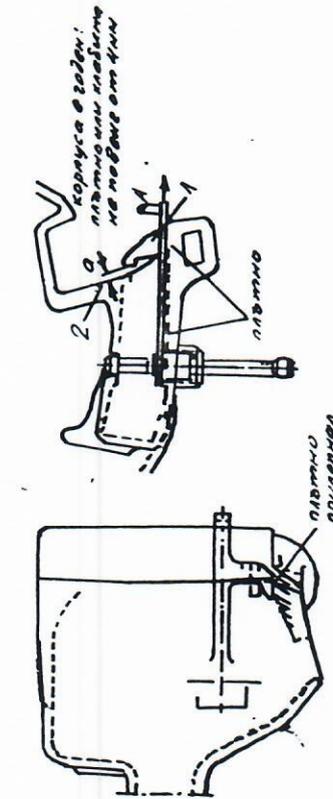


Фиг. 95. Шаблон 779 за проверка на опарните места под модбразни болт в угарната розета на латинските баражи.

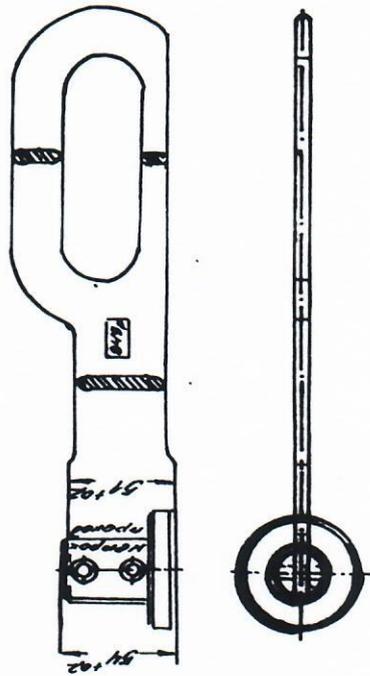


Фиг. 96. Проверка на гнездата под модбразни болт в корнуса на угарната розета на шаблоните 776р и 779р.

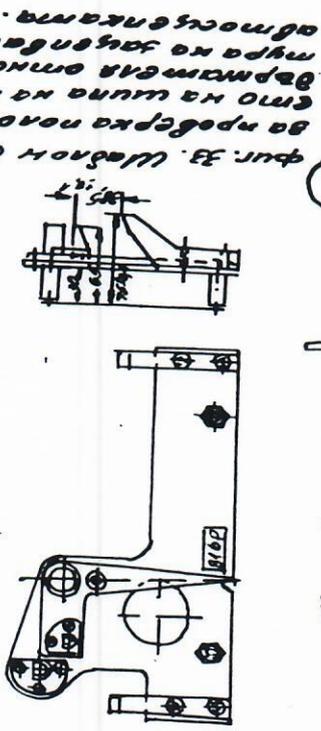




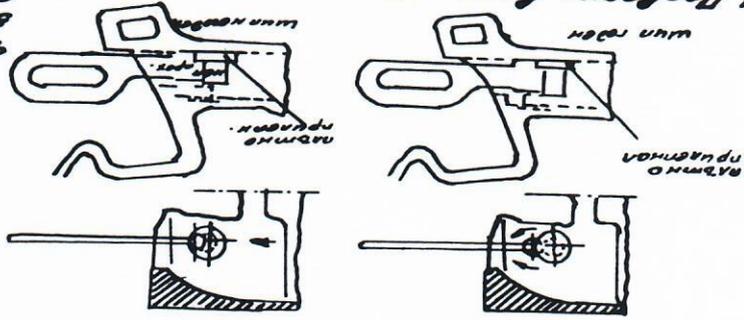
Фиг. 30. Проверка с шайбой 937р поперечного
на отворите на вала на подложка
отного контура на зацепване на
абмощенката.



Фиг. 31. Шайба 949р за проверка височината
на шина на ключодърмателя.

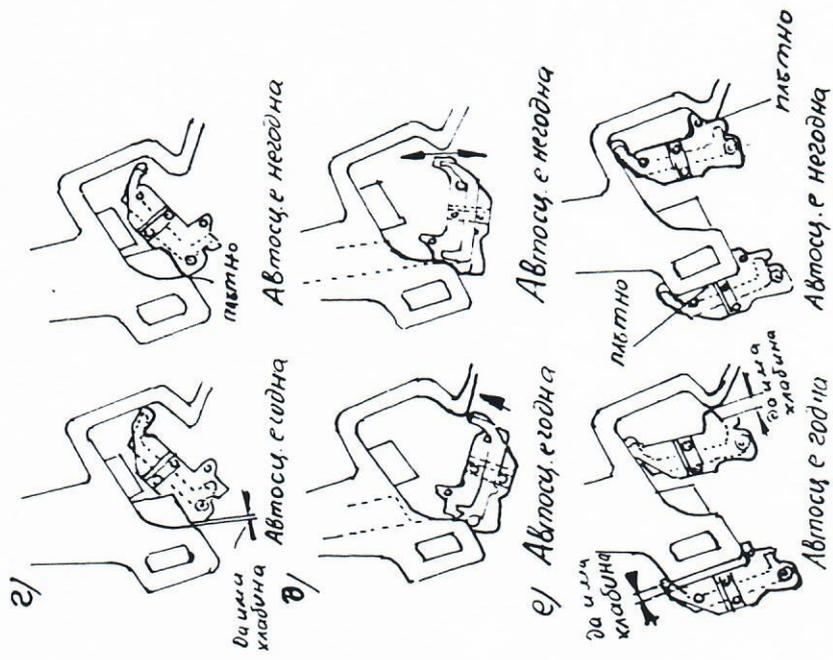
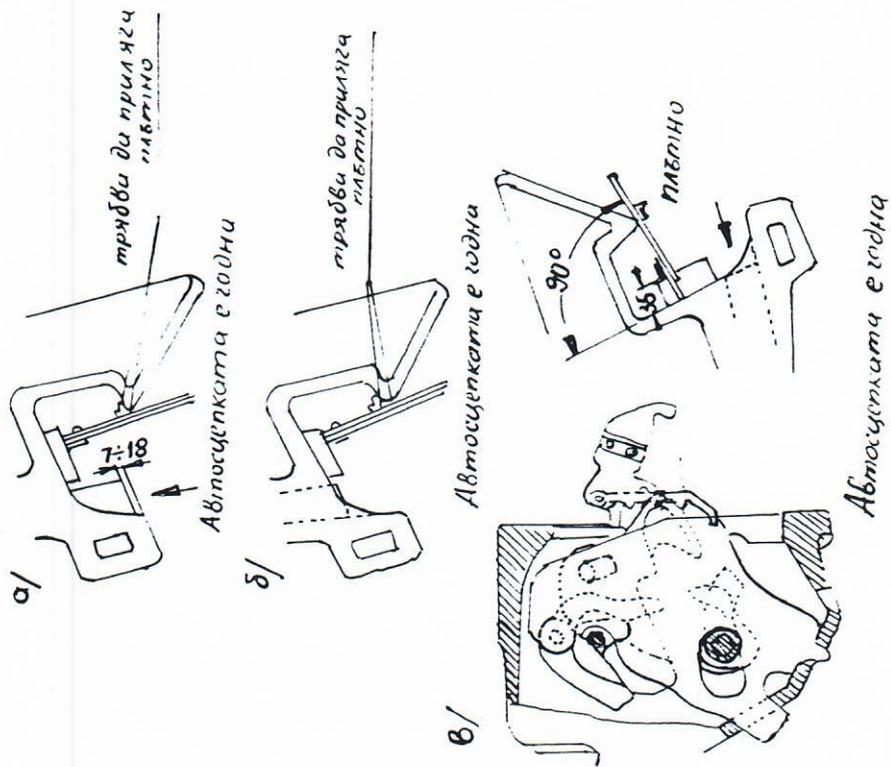


Фиг. 32. Шайба 806р за проверка диаметра
и състоянието на шина
на ключодърмателя.



Фиг. 34. Проверка височината
на шина на ключодърмателя
с шайба 849р.

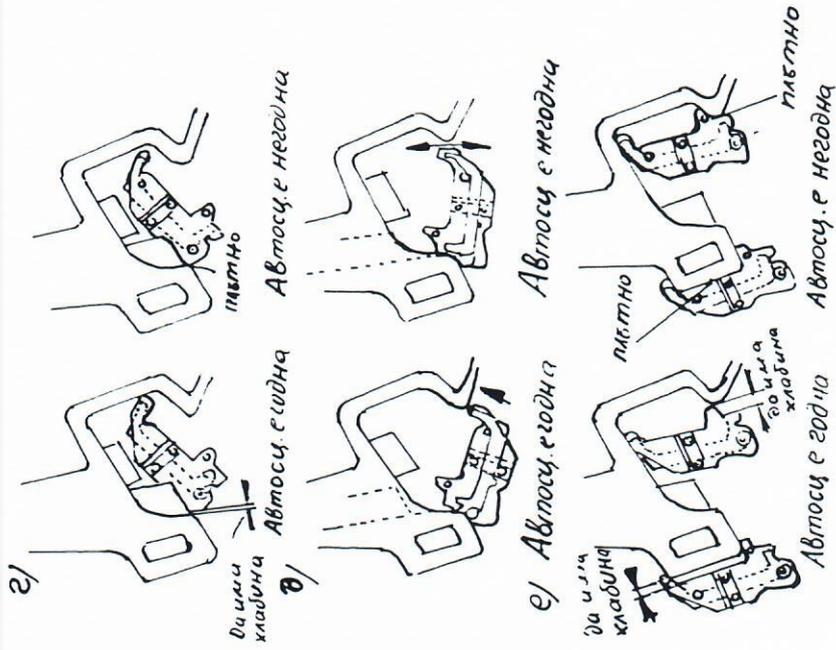
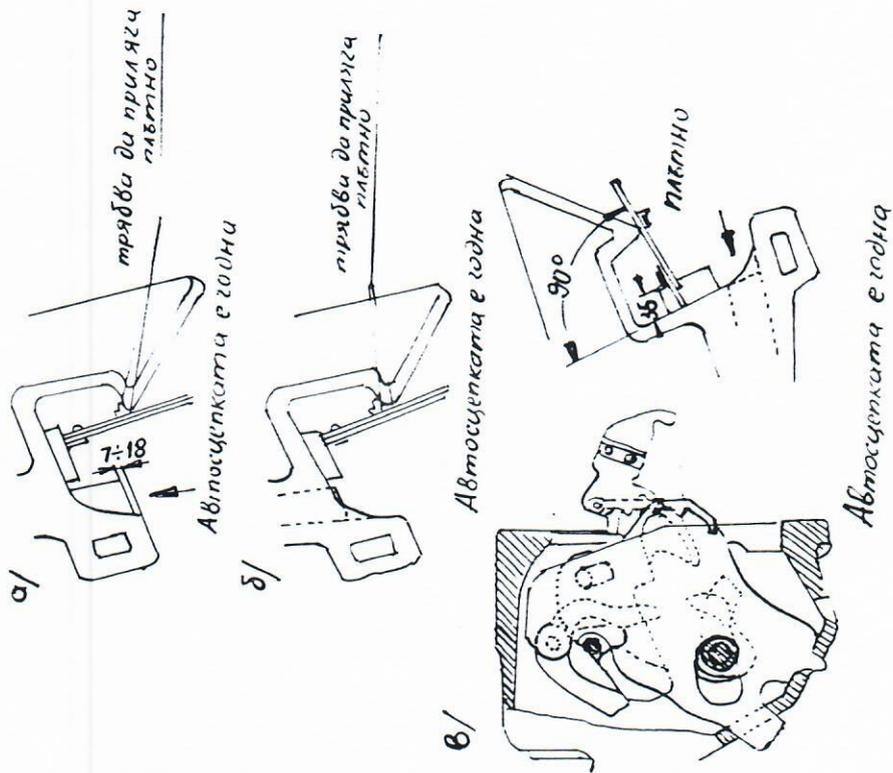
Фиг. 33. Шайба 876р
за проверка поперечного
диаметра отчасти на
шайба на зацепване на
абмощенката.



Фиг. 106

Проверка на автосцепката при текущ
отцелъвен ремонт с комбиниран шадлом

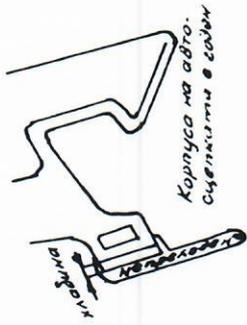
940p



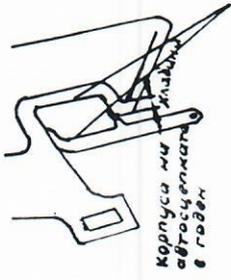
Фиг. 10б

Проверка на автосцепката при текущ
отцепен ремонт с комбиниран шадлон

940р

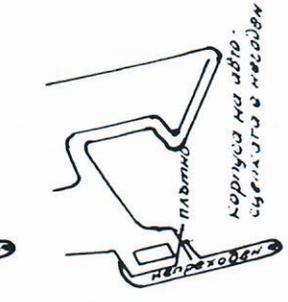


Корпусът на авто-суетните в саен.



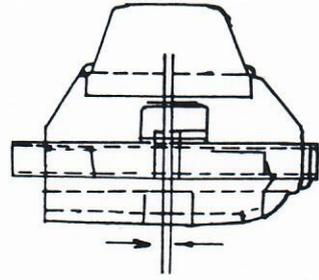
Корпуси на авто-суетните в саен.

При проверката диаметрите /поуредата/ страни на шадлона трябва да бъде из-мерени на отклоненията на повърхностите и на дължината на шадлона.



Корпуси на авто-суетните в саен.

Фиг. 5. Проверка диаметри-та на налякото за-д с шадлоните 892р, 893р и 884р.

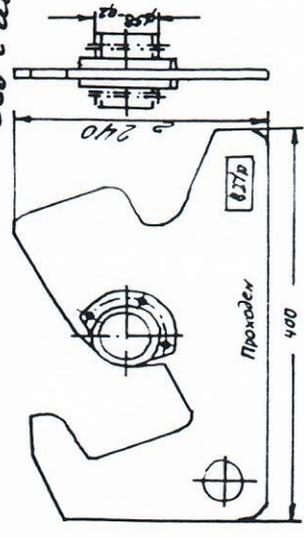


Корпуси в габел: шадлона съвременно променливи по ця-лостта височина на главата.



Фиг. 8. Проверка контура на зацеп-ване на абразивната с про-ходен шадлон 827р.

Фиг. 6. Проверка разстоянията между удърната ства-на на отвора и тягловата повърхност на големия за-д с шадлоните 892р, 893р, 8934р.

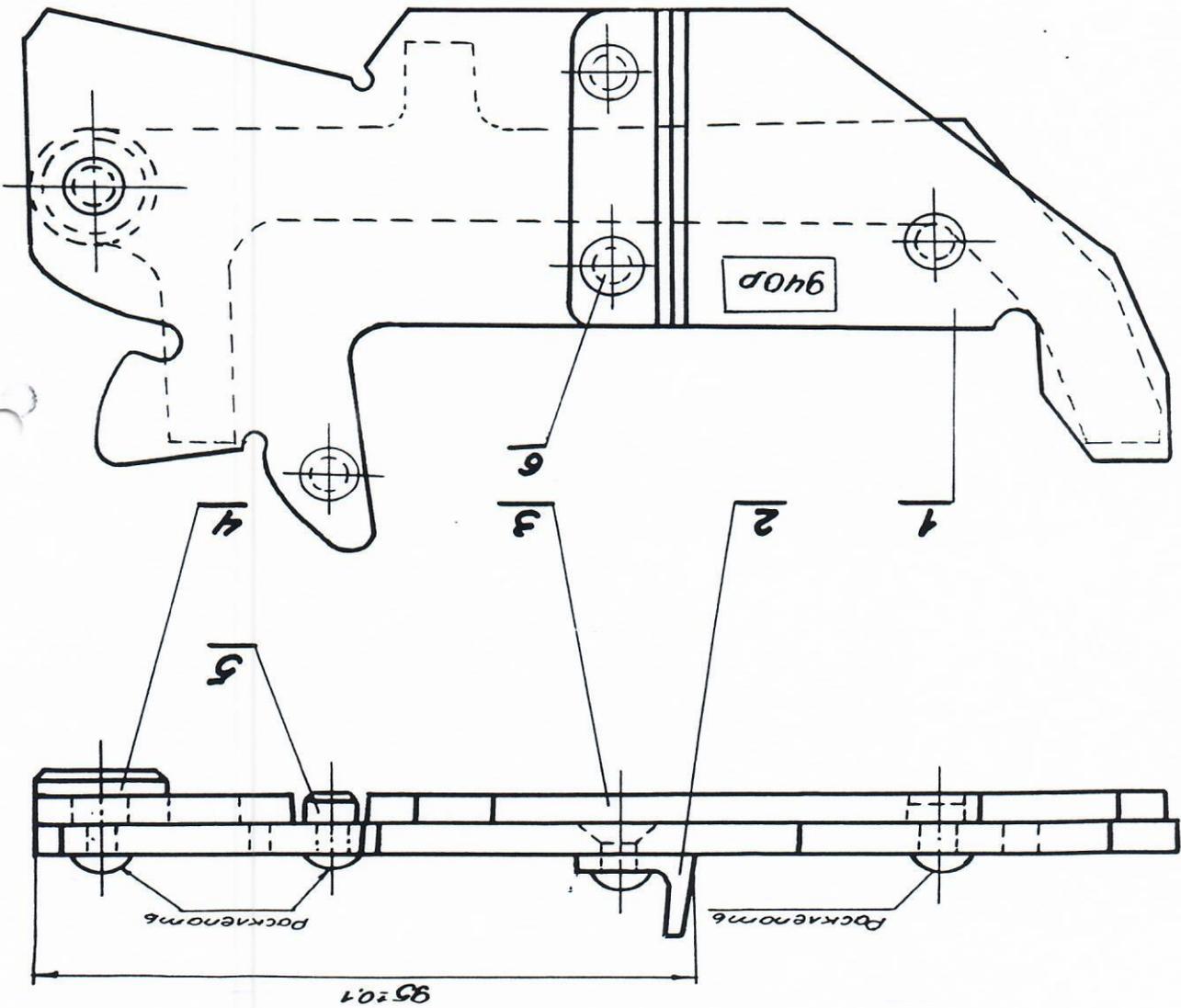


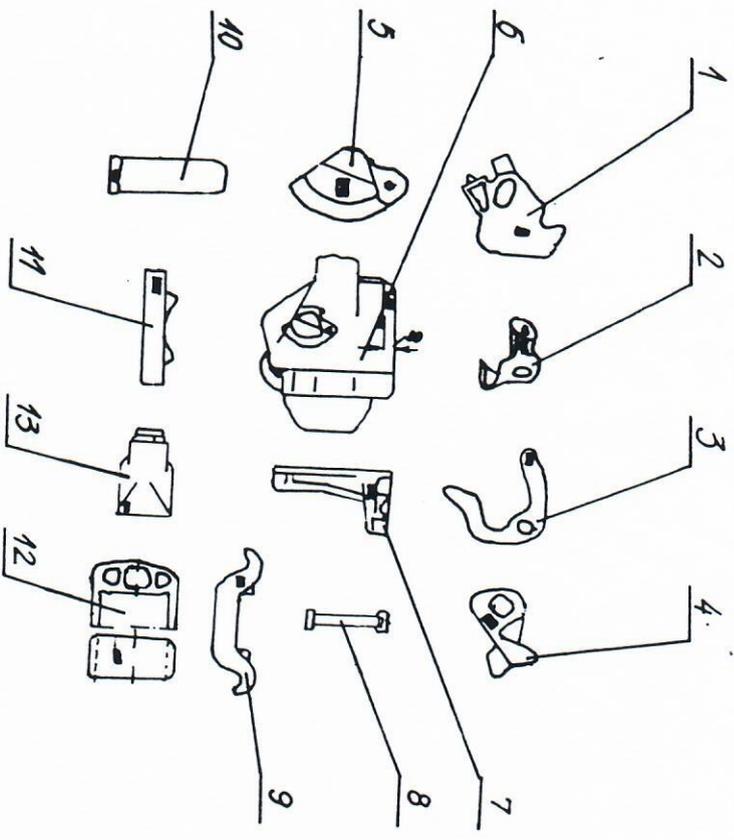
Фиг. 7. Проходен шадлон 827р за проверка на контура при зацепването на абразивната капа.

№ документа: 1 Дата: 04.28 Масштаб: 1:1		№ чертежа: 1 Вид: БС Вид: Натуральный		Модель: 940P Назначение: Механизм для проверки об-мощности при механической обработке базовых	
---	--	---	--	--	--

№	Обозначение	Наименование	К-во	БС	Материал	Примечание
1.	940P/1	Основа	1	0.280	Ст. 3	Кавитет НКС50:60
2.	940P/2	Гвоздик	1	0.031	Ст. 3	Угнетитель
3.	940P/4	Коло с вращением 35мм	1	0.100	Ст. 3	Угнетитель
4.	940P/4	Вал	1	0.01	Ст. 3	
5.	940P/5	Опорный элемент	2	0.003	Ст. 3	
6.	30КАНКО 5x10	30КАНКО 5x10	2	0.004	Ст. 3	ГОСТ 10300-6

30КАНКО - марка № 44/ГОСТ - 12726



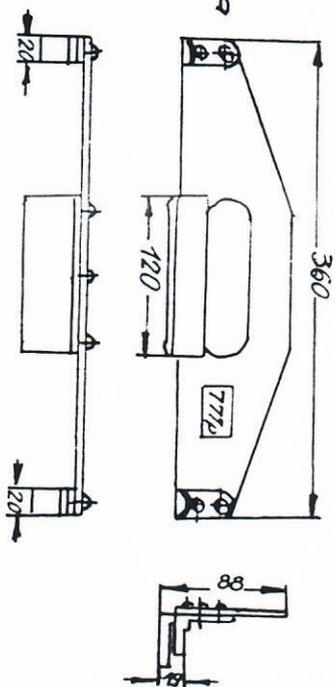


фур. 103

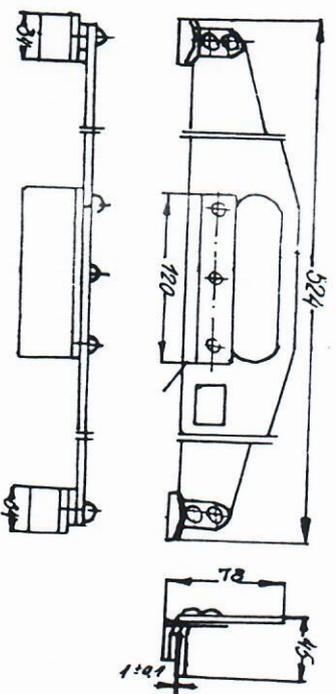
Автомобилна оброчен систематвор
с одност. несто за шкени.

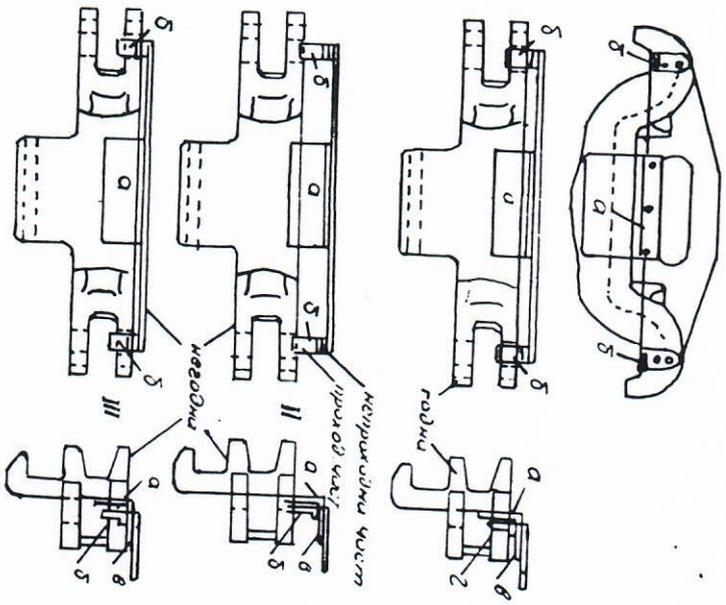
1. Замкнута.
2. Клучодвратан.
3. Предохранител.
4. Поденник на замкнута.
5. Ван на поденник.
6. Автомобилка в одност.
7. Чворна рачета.
8. Теодражен бат.
9. Центрирујуца града.
10. Клуч за маров хангм.
11. Опорна плоча.
12. Таров хангм.
13. Торкнутауш апарат.

Фиг. 97. Столбон ТТТр за проверка
центрирауац; локка на
тобарши багони.

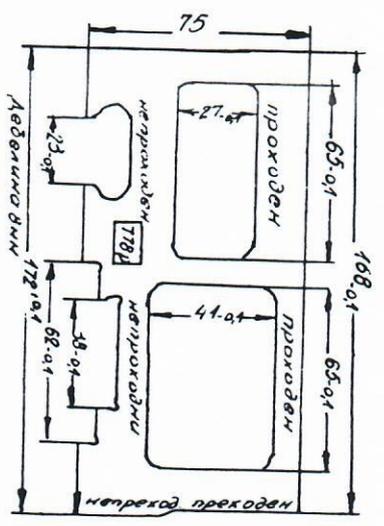


Фиг. 98. Столбон за проверка на
центрирауацта локка
на латиниски багони

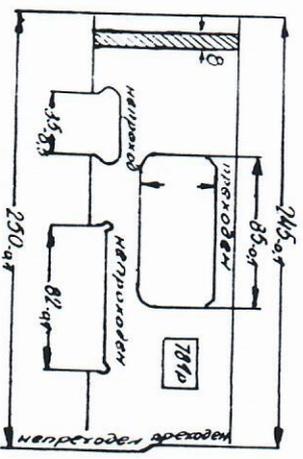




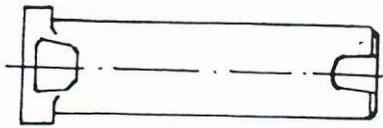
Фиг. 99 Проверка на центрираността на шийката на шлюзони ТТр и Т80р



Фиг. 100 Шийкони ТТр за проверка подбериите на центр. прѝбор за мобарни борони

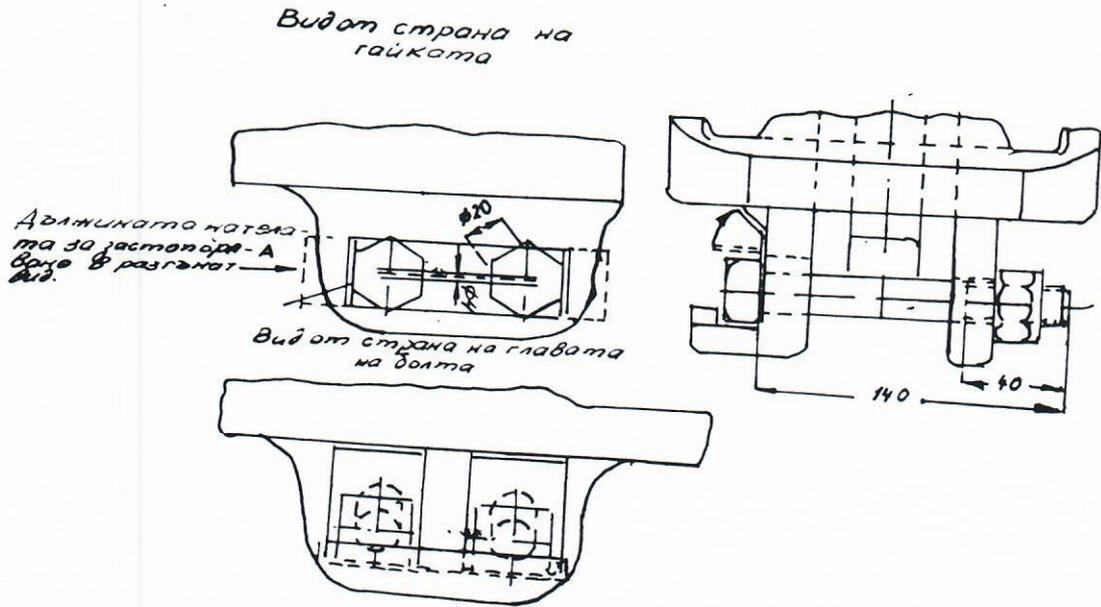


Фиг. 101 Шийкони Т81р за проверка подбериите на центр. прѝбор за пѝмич. борони.

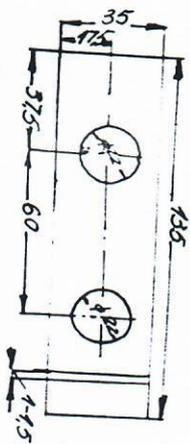


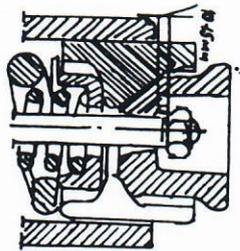
фиг. 93 Клин на порошке хонинг

Фиг. 91. Типово закрепяване на метална ханчур.

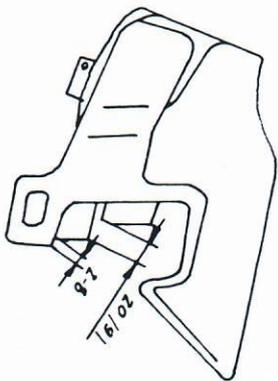


Фиг. 92. Ограничителна плочка



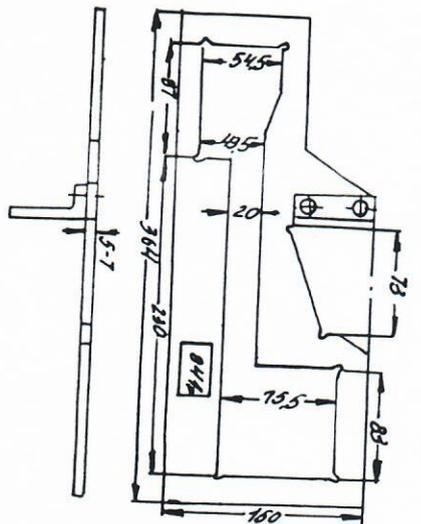


Фиг. 84. Подложка под гайками на
срезаненных болтах на
фрукционних аппаратах.

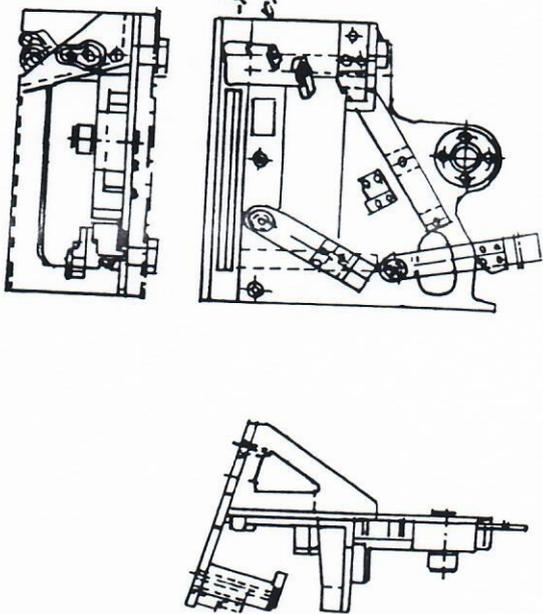


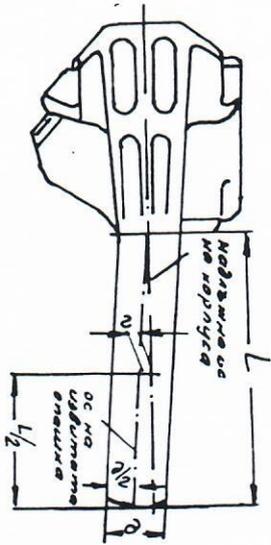
Фиг. 78. Положението на ключа и
кочовдържателя в свободна-
то अवस्था.

Фиг. 57. Улажен 844Р за проверка
шурката и вдеващата на
комарта на крайводопиетата
на обмоченката.



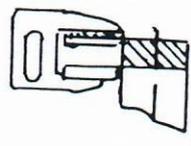
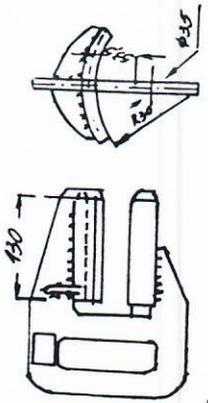
Фиг. 58. Улажен 826Р за проверка
обачено отверствие, по-
честна вода или отворът
честна на промивката и
като водопиетата на отв-
отверствие.





Фиг. 46. Начин за определяне
 величините на отбавяне
 на опашката в хоризонтална
 равнина.

0 - Диаметър на опашката;
 2 - Връзката на отбавяне
 на опашката.
 L - Дължината на опашката.

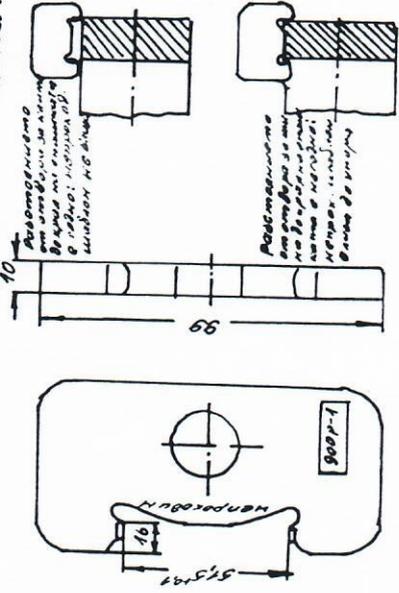


Разстояние от отвора до края на шашката е 10 мм. Препоръчителна ширина на дръвката.



Наличието на отвора на края на шашката е важно за правилното закрепване.

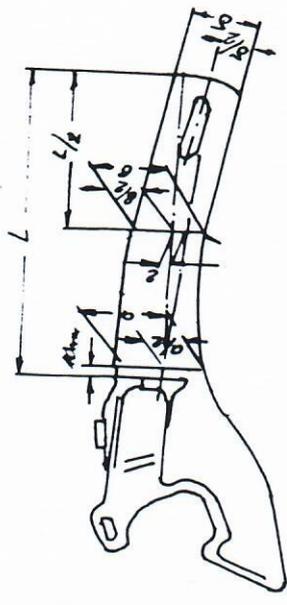
Фиг. 43. Преходен шаблон 46г за проверка на разстоянието от отвора до края на шашката на адрозизиращата.



Разстояние от отвора до края на шашката е 10 мм. Препоръчителна ширина на дръвката.

Разстояние от отвора до края на шашката е 10 мм. Препоръчителна ширина на дръвката.

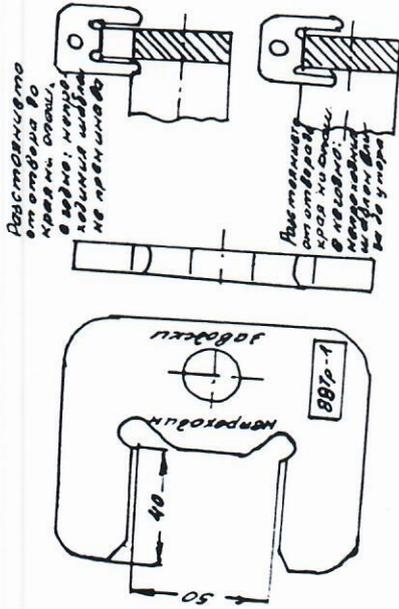
Фиг. 44. Преходен шаблон 90б-1 за проверка разстоянието от отвора до края на шашката на адрозизиращата.



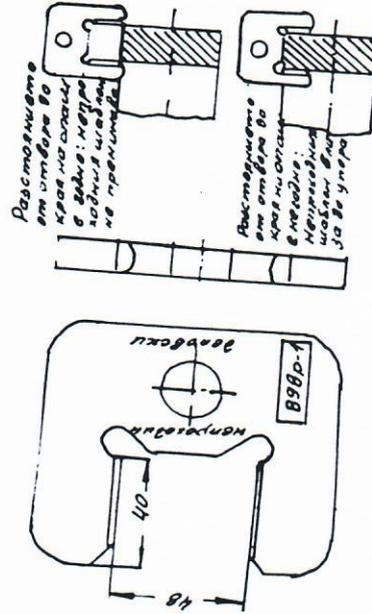
Фиг. 45. Начин за определяне дължината на ръката на опашката в хоризонтална проекция.

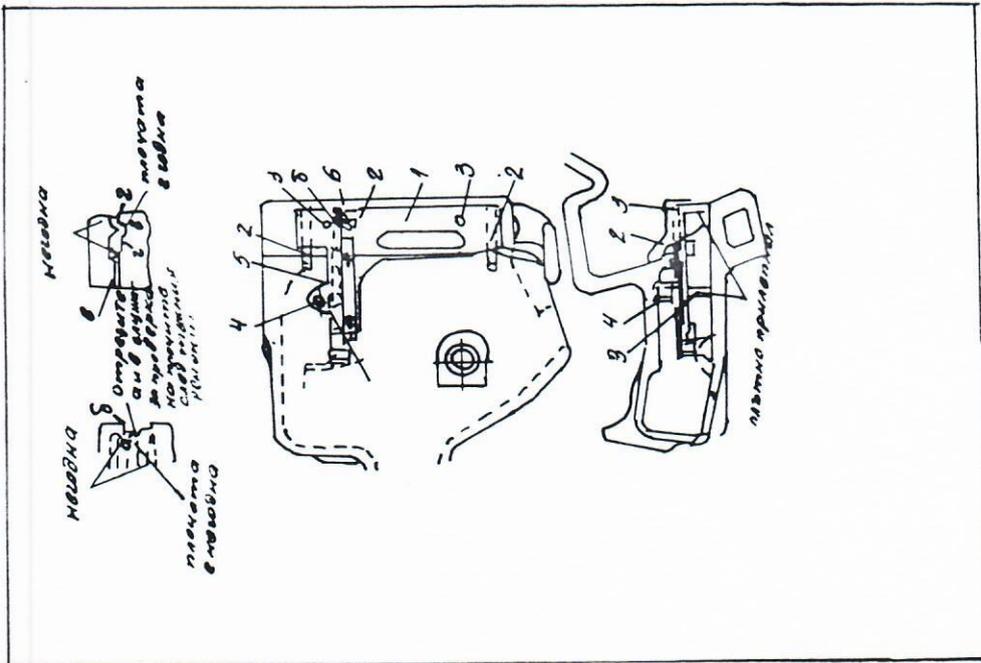
а, б, в - ширина на опашката в основата, челото и средата; г - дължина на отсечката на опашката; L - дължина на опашката.

Фиг. 41. Непроходим шаблон 897р за проверка на разстоянието от отвора за клин до края на опашката на автоматичката при заводски реланти.



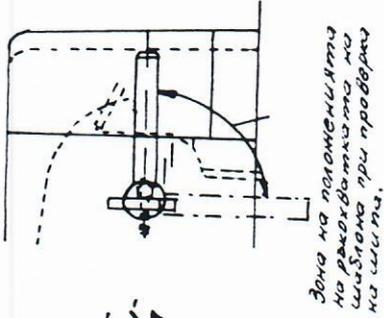
Фиг. 42. Непроходим шаблон 898р-1 за проверка разстоянието от отвора за клин до края на опашката при сборки.



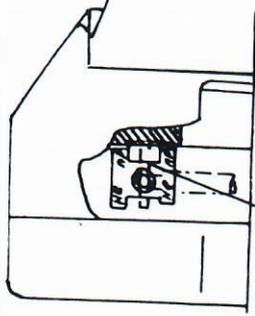


Фиг. 40. Проводка палочнишето на шипа на вилките на рамното коло предпазване откъсване шипа на тачко-вертата и колелото на са-цубане на атмосферната.

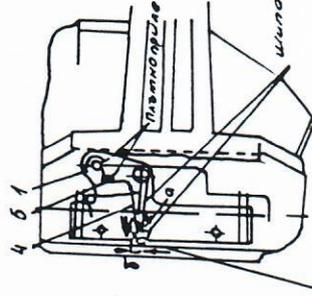
Фиг. 35. Проверка диаметра
и съответствието на край-
щата на четката по ши-
ла на ключодържателя
с шаблона вобр.



При проверката шаблона
трябва да бъде притиснат
към четката на шиля.



Фиг. 36. Проверка поминимото на
шиля по ключодържателя
относно контурите на жабри-
ванс на абразивната
шаблон вобр.

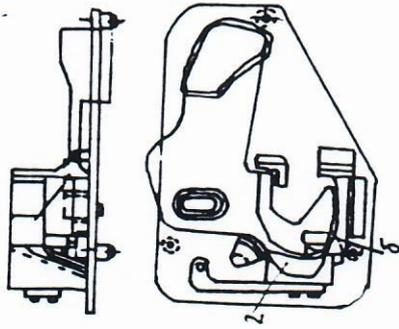


точно пример.

Шила в габри: ако открито на
стрелката на листо-
во в изхода на листо-
на шаблона

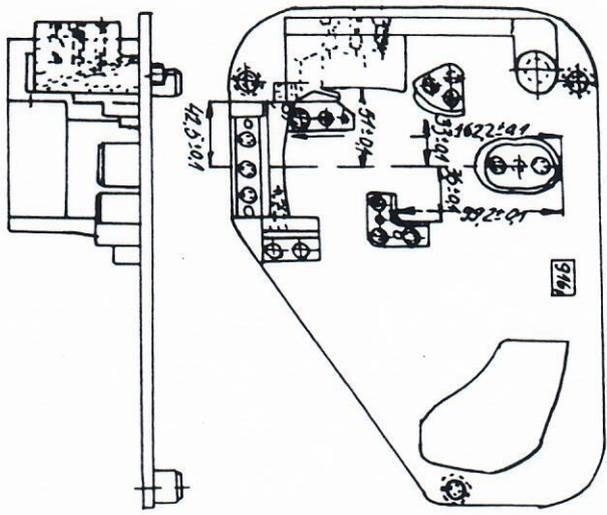


Шила в габри: ако
открито на стрел-
ката показва в
изхода на листо-
на шаблона.

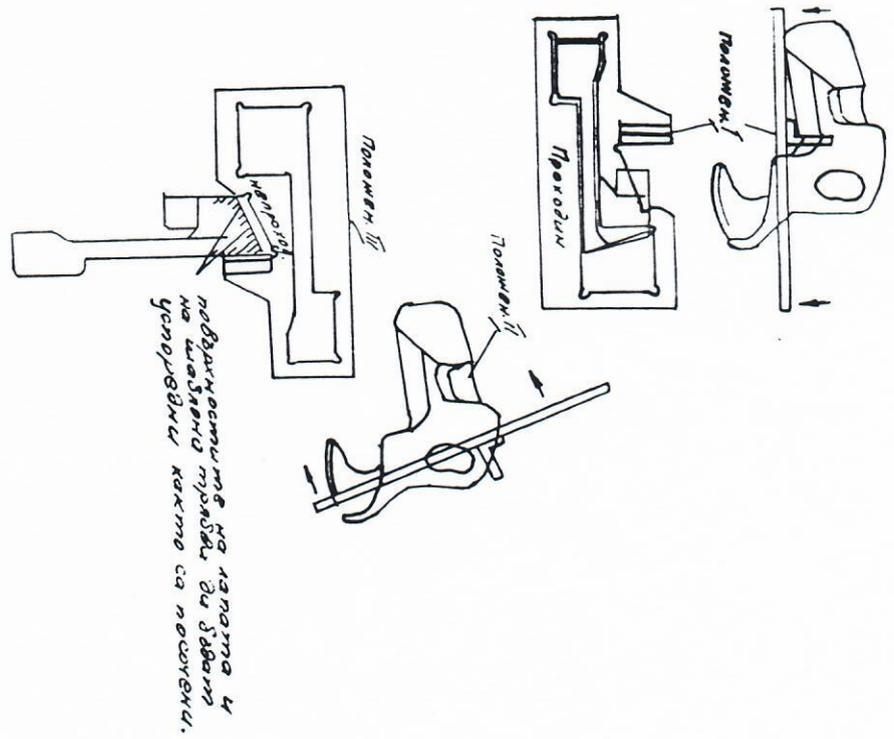


Фиг. 62. Проверка валините очер-
тание на ключодърмателя
на отключката с шайба
946р.

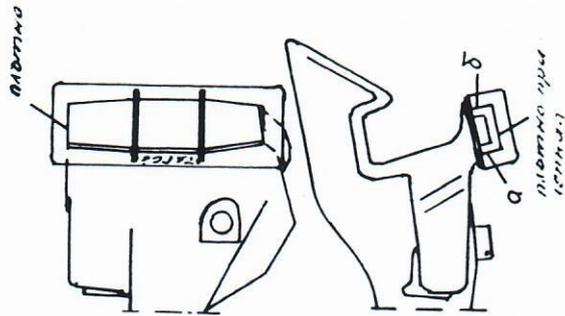
Фиг. 59. Устройства за проверка на шинно оборудмане /компютра/ на катерообслужване.



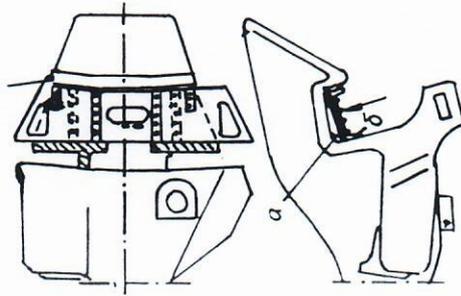
Фиг. 60. Проверка добротината на катерооб-
матане на автоматизирано и шипу-
ване на помпата на стандарта ВФД.



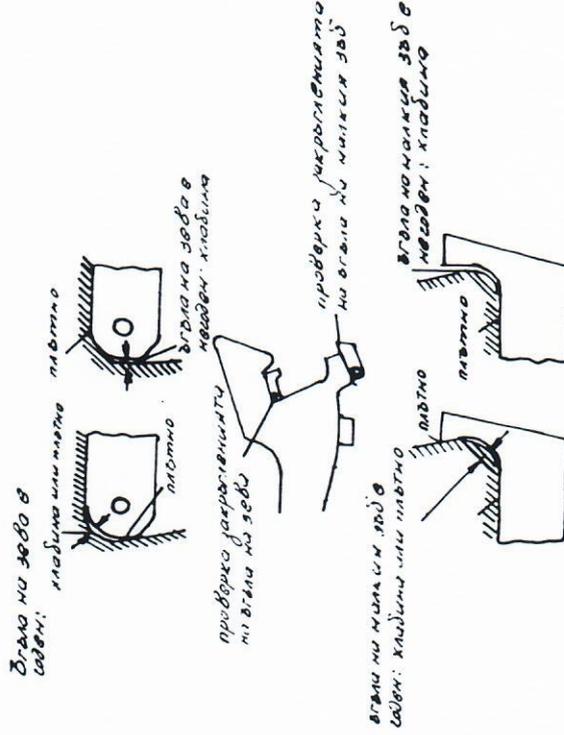
Изработката на шидлоните трябва да бъде със стипур обему (сумича арши или гайбички шд).



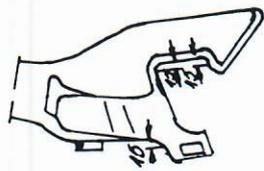
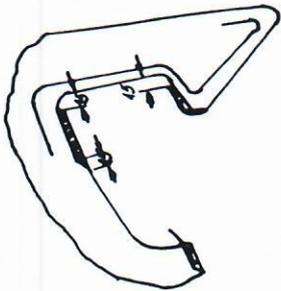
Фиг. 17. Проверка на малкия шд с проходен шадлон 94P/25.



Фиг. 18. Проверка на тиглата на повърхността на големия шд с шадлон 94P/25.

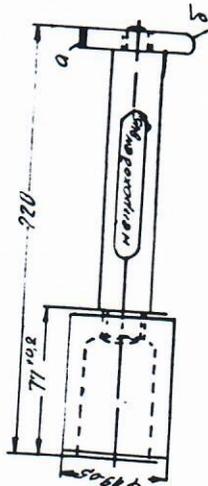


Фиг. 19. Проверка на закрепящата на згичките на зъба и малкия шд на абтосушени с шадлон 822P.

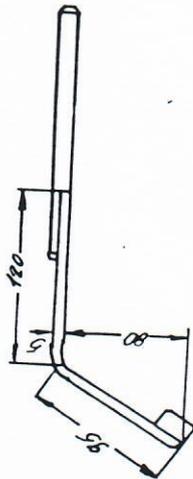


Фиг. 20. Наглавка на износената повърхност на контура на зауселване на главката.

Фиг. 21. Схема за възстановяване износената повърхност на контура на зауселването на главката.

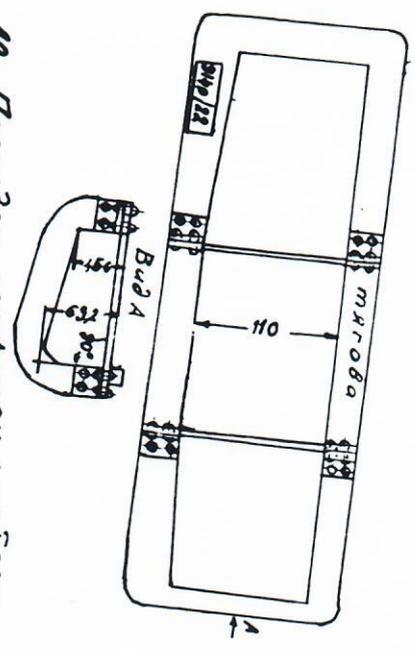


Фиг. 22. Непроходен шедлон В45Р за проверка широчината на главката на автосъединката.

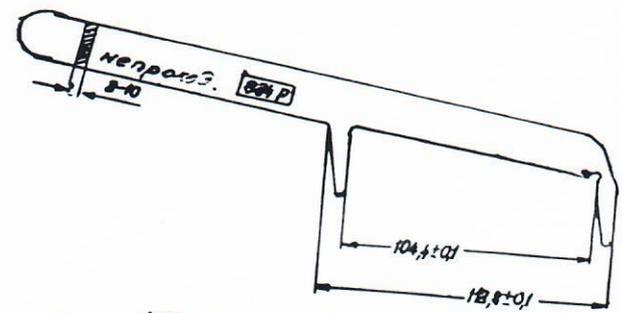


Фиг. 23. Проходен шедлон В48Р за проверка широчината на главката на автосъединката.

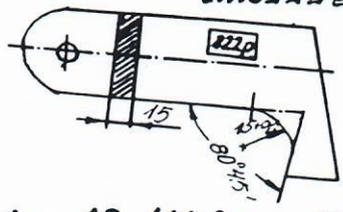
Фиг. 12. Преходен профилен шаблон 944р/22 за проверка тяговата повърхност на накланя зъб.



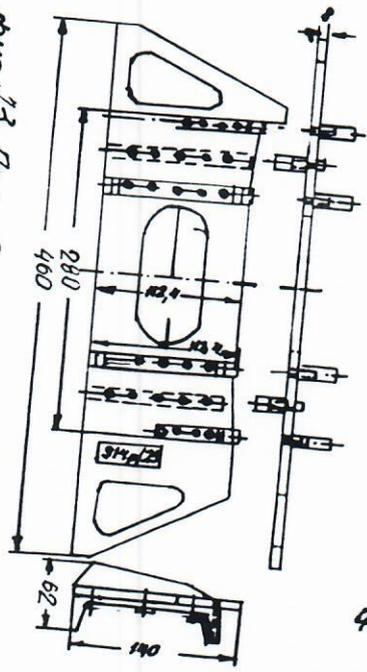
Фиг. 14. Непроходен шаблон 884р за проверка след ремонта дължината на накланя зъб и разстоянието между чезарната стена на зъба и тяговата повърхност на големия зъб.



Фиг. 15. Шаблон 922р за контролиране радиуса на закръгления контур на зацепване на автосцепката.



Фиг. 13. Преходен профилен шаблон 914/253а за проверка на полукръглата повърхност на накланя зъб.



№		Обозначение		Наименование		к.бд	Бес	Материал	Примечание
3.				Заклепка 5x10	2	0.005	СМЗ	ГОСТ 10299-62	
2.	873/2	Угольник	1	0.050	СМ 10				
1.	873/1	Основание	1	0.135	СМ 45				
								Листов: 1	
								№: 1	
								№: 019	
								1:1	
								№: 873Д	
								873Д	
								Конструированный шаблон для проверки откосов в поездах.	

Заклепка - по ГОСТу № 44/ГОСТ - 1271

