

Министерство угольной промышленности СССР

ВОСТОЧНЫЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТ
В ГОРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ВостНИИ

НОРМЫ ДОПУСТИМОГО ИЗНОСА
и методика проведения контроля
звеньевых сцепок шахтных вагонеток

К Е М Е Р О В О

Министерство угольной промышленности СССР
ВОСТОЧНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТ В ГОРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ВостНИИ

НОРМЫ ДОПУСТИМОГО ИЗНОСА
И МЕТОДИКА ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ
ЗВЕНЬЕВЫХ ЦЕПОК ШАХТНЫХ ВАГОНЕТОВ

Кемерово 1969

"Нормы допустимого износа и методика проведения контроля звеньевых сцепок шахтных вагонеток" устанавливает основные положения по способам и срокам проведения контроля состояния звеньевых крюковых сцепок при эксплуатации подвижного состава на рудничном транспорте угольной промышленности СССР.

Точное и неуклонное выполнение норм обеспечит более четкую и безопасную работу рудничного рельсового транспорта. Нормы обязательны для всех предприятий и организаций угольной промышленности СССР.

Изменения в "Нормы допустимого износа и методику проведения контроля звеньевых сцепок шахтных вагонеток" могут вноситься только Министерством угольной промышленности СССР.

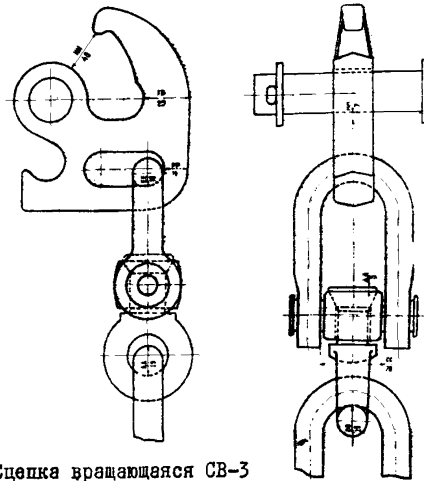
Контроль за соблюдением положений нормы и методики возлагается на отделы главного механика шахт, трестов и комбинатов.

Настоящий документ разработан институтом ВостНИИ на основании результатов научно-исследовательской темы № 54 плана 1967 г. и утвержден Техническим управлением МУП СССР 24 апреля 1969 г.

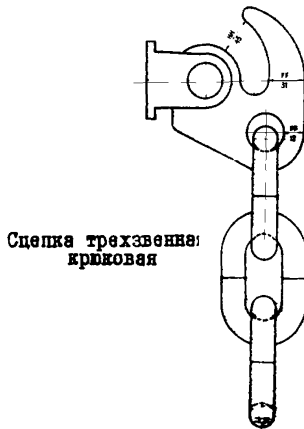
Ответственный за выпуск П.В. Горохов
Составители П.В. Горохов, Ю.И. Поляков
Редактор А.Г. Дობода
Корректор А.С. Головацкая
Технолог Л.В. Малачук

Ротапринт ВостНИИ. Формат 60x84 I/I6

Объем 0,4 уч.-изд.л. Тираж 2000. Заказ № 131



Сцепка вращающаяся СВ-3



Сцепка трехзвенная
крайовая

Рис. 1.

Кроме элементов, указанных в табл. I, обязательному контролю должно подвергаться:

1) у сцепки типа СВ-3:

- а) Состояние проушины серьги.
- б) Состояние проушины шек в узлах крепления сцепки к буферу.

2) у трехзвенных крюковых сцепок:

- а) Состояние проушин и резьбы на вилке крепления сцепки к буферу.
- б) Состояние отверстия в буфере под хвостовик вилки крепления сцепки к вагону.

Контроль величины деформации пальцев, состояния проушин и резьбы на вилке крепления сцепки к вагону, а также контроль состояния отверстия в буфере должен осуществляться визуально.

При изгибе соединительного пальца приблизительно на одну четверть его диаметра или при обнаружении признаков смятия резьбы на вилке крепления сцепки к вагону эти детали должны заменяться исправными.

Контроль величины разгиба крюка и серьги, проседания верха в траверсе и износ других элементов сцепки должен осуществляться с помощью шаблона на предельно допустимые размеры (рис. 2).

Сцепка должна быть заменена, если износ какого-либо элемента достигает значений, указанных в табл. I.

С целью предотвращения разгибания серьги и тем самым увеличения срока службы сцепки на место сбавных шайб на концах траверсы сцепки СВ-3 необходимо наваривать ноги.

Контроль состояния сцепок должен производиться во время ревизии вагонок, периодичность которой определена § 315 ПБ, т.е. не реже одного раза в квартал.

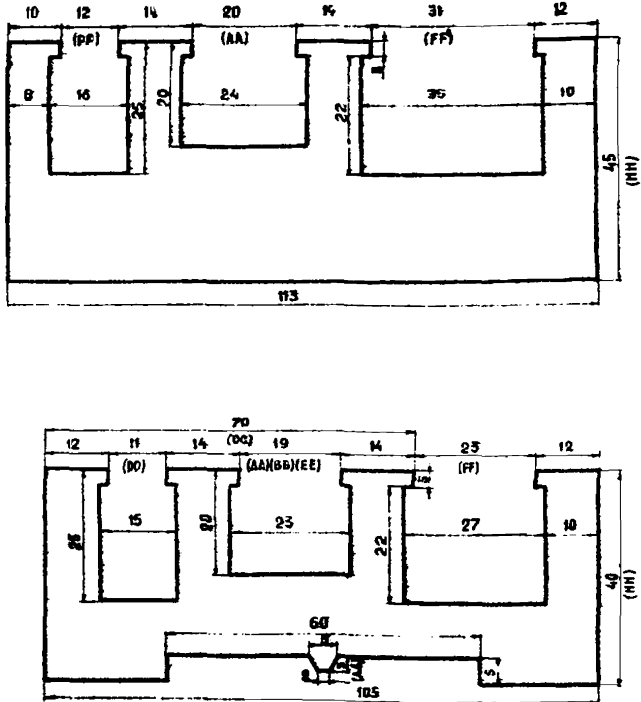


Рис.2. Шаблоны для контроля износа звеньевых сцепок
нахтных вагонок:

а - для кривой трехзвенной из стали М16С;
б - для СВ-3 из стали 18Г2С

Результаты проверки сцепок должны зеноситься в книгу,
форма которой приведена ниже.

Форма книги регистрации результатов проверки
звеньевых сцепок шахтных вагонеток

Т и п вагона и сцепки	Инвен- тарный номер вагона	Время очеред- ной провер- ки	Причина отбраковки сцепок										срок службы этой сцеп- ки
			раз- гиб крюка	осно- вания крюка	про- уши- ны крюка	из- нос ги	раз- гиб серь- ги	просе- дание верт- люга в травер- се	из- нос коль- ца серьги	износ проуши- цев креп- ления сцеп- ки	изгиб паль- цев креп- ления сцеп- ки	другие причи- ны	
			(НН)	(FF)	(PP)	(EE)	(CC)	(DD)	(AA)		(MM)		
П р и м е р:													
УВГ-2,5 СВ-3	213	25.08.68											++
-"-	415	-"-		+					+				
УВГ-1,6 3-звенная	920	-"-	+										
-"-	718					+							+

- Примечания: 1. В книгу записываются номера только тех вагонов, у которых бракуется сцепка.
2. При отбраковке обеих сцепок заполняется вторая строчка к этому же вагону.
3. При износе элемента сцепки в соответствующей колонке ставится один крестик (+), а при поломке этого элемента - два (++)
4. При отбраковке сцепки по нескольким причинам все они отмечаются крестиками в строке, соответствующей этой сцепке.