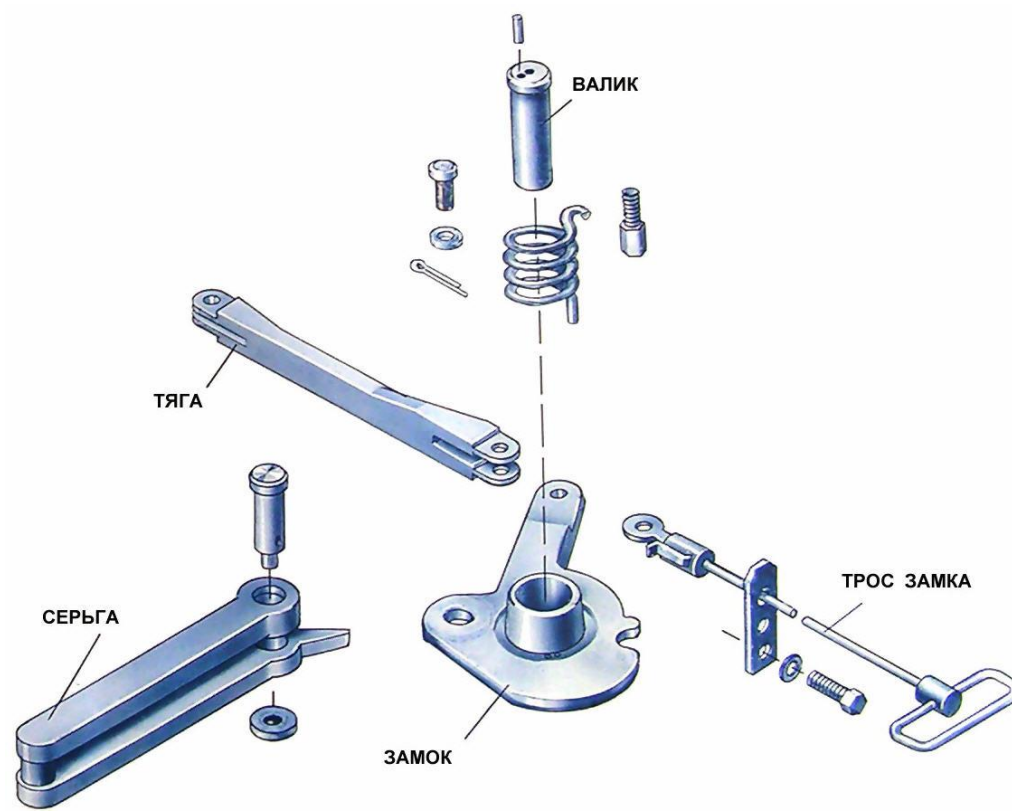
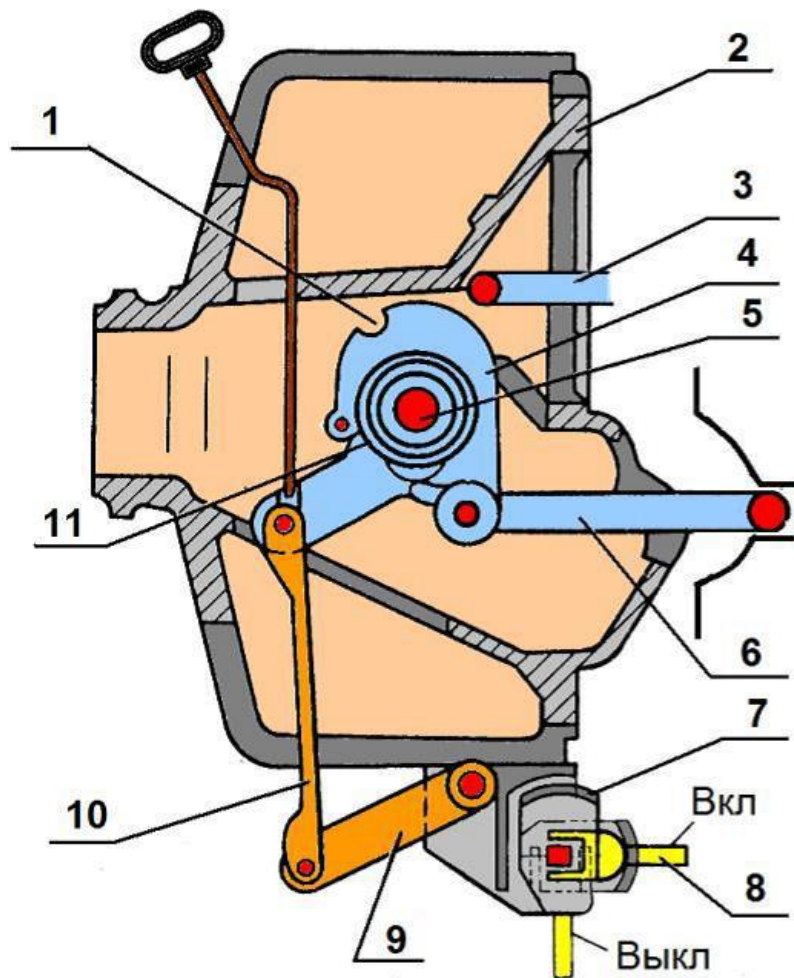


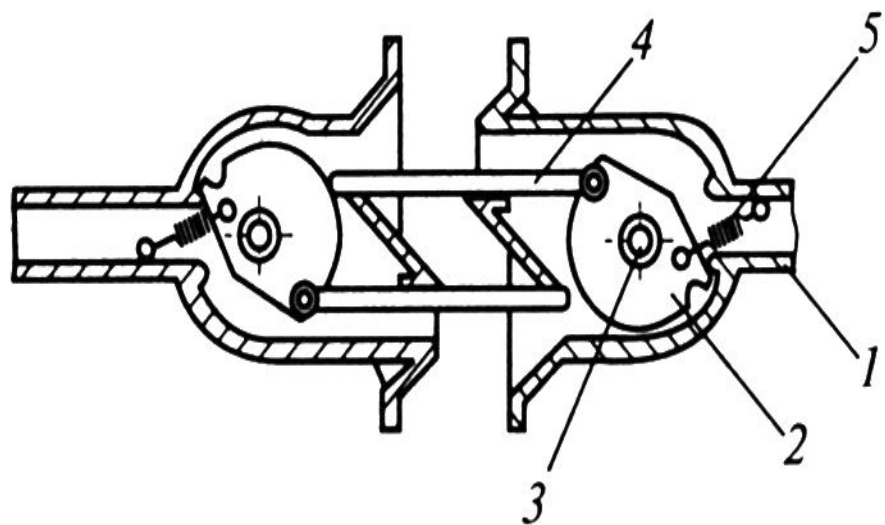
# Тема: Контроль правильности сцепления автосцепок.



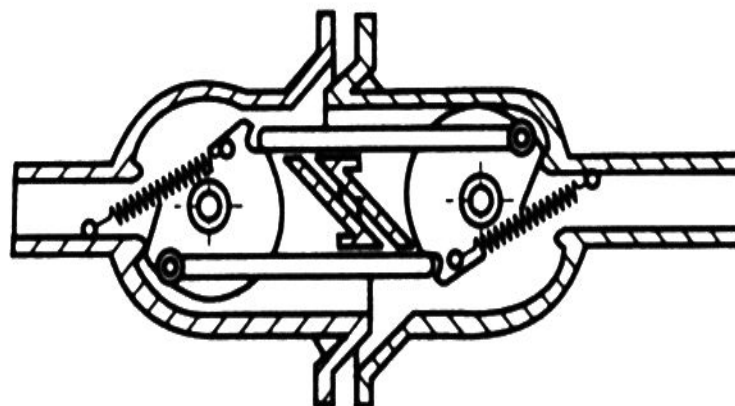


- 1 Выемка замка
- 2 Корпус
- 3 Серьга
- 4 Замок
- 5 Валик
- 6 Серьга
- 7 Сектор блокировки
- 8 Реверсивная ручка
- 9 Рычаг
- 10 Тяга
- 11 Возвратная пружина

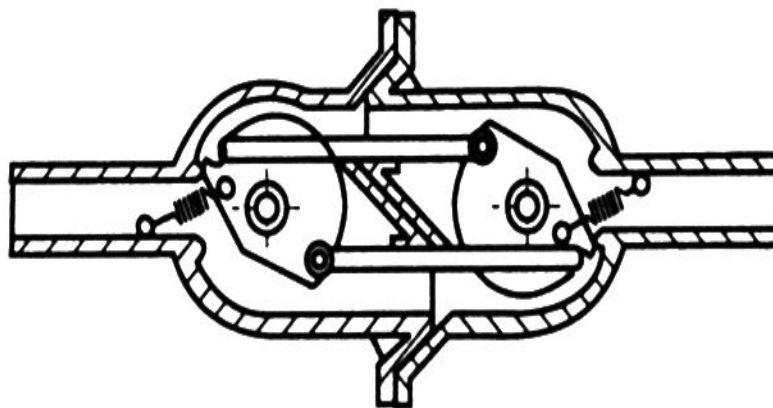
*Расцепленное положение*



*В процессе сцепления*



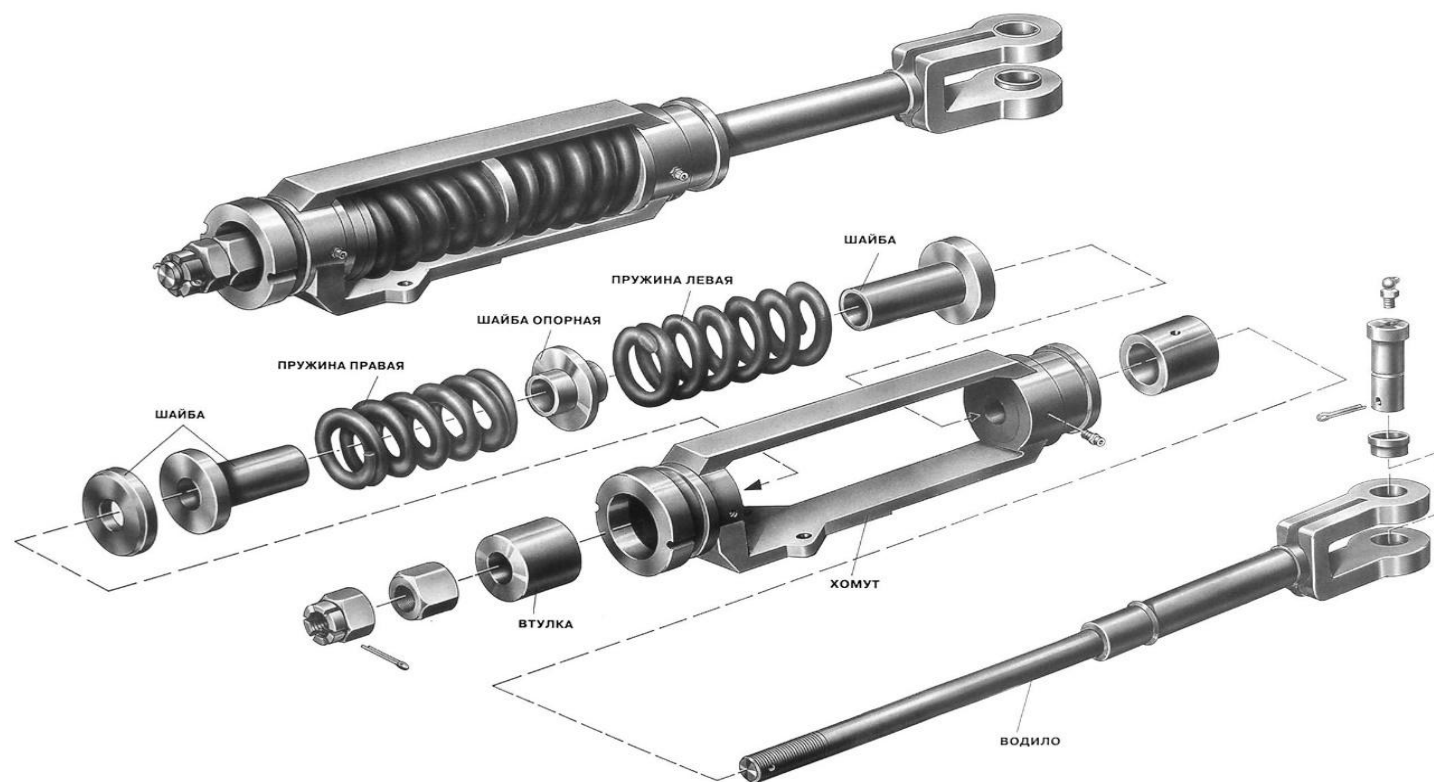
*Сцепленное положение*



# **Тема: «Ударно-тяговый аппарат»**

**Ударно-тяговый аппарат.** Он служит амортизатором для смягчения ударов при сцеплении и упругого соединения вагонов, поглощает продольные ударные усилия, возникающие при одновременном пуске или торможении вагонов в составе.

## УДАРНО-ТЯГОВЫЙ АППАРАТ



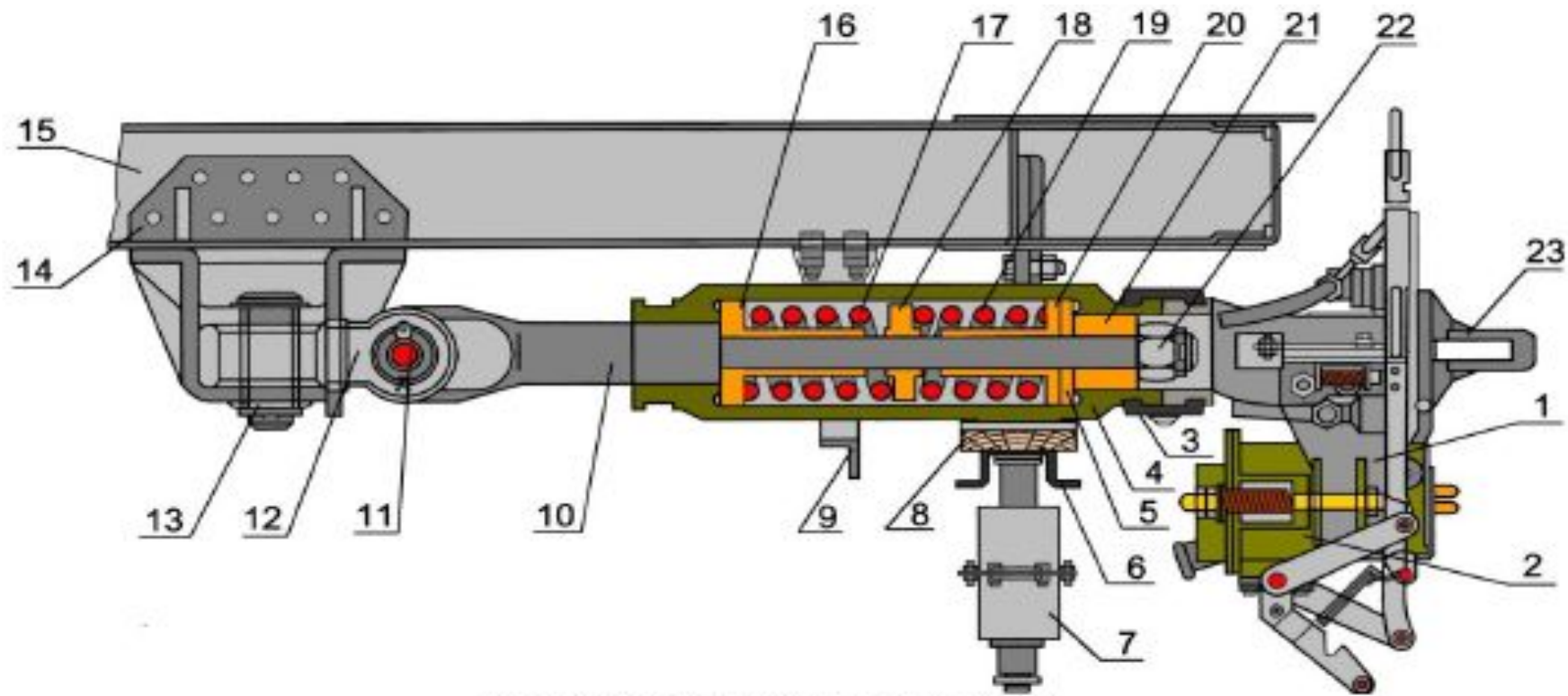
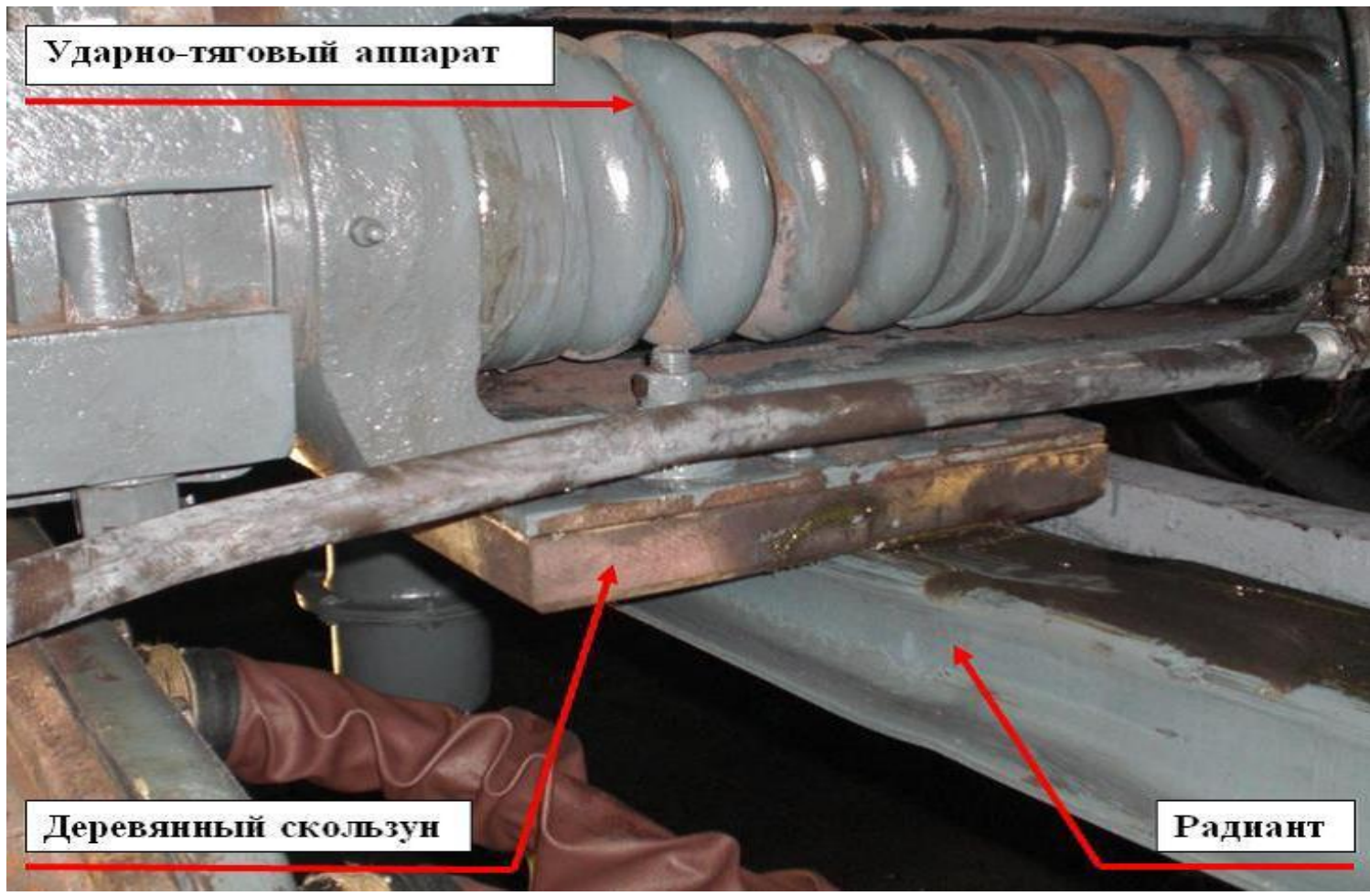


Рисунок 87. Комбинированная автосцепка

**Конструкция автосцепки (рис. 87):**

1. Головка со сцепным механизмом 2. ЭКК 3. Стяжной хомут 4. Хомут УТА
5. Дополнительная шайба 6. Радиант (балка подвески) 7. Стакан с пружиной 8. Деревянный скользящий
9. Предохранительная скоба 10. Водило 11. Горизонтальный валик 12. Серьга
13. Вертикальный валик 14. Гнездо крепления автосцепки 15. Хребтовые балки
16. Задняя направляющая втулка 17. Задняя пружина 18. Промежуточная шайба
19. Передняя пружина 20. Передняя направляющая втулка 21. Направляющая втулка водило 22. Корончатая гайка водило 23. Серьга автосцепки



**Ударно-тяговый аппарат**

**Деревянный скользящий**

**Радиант**

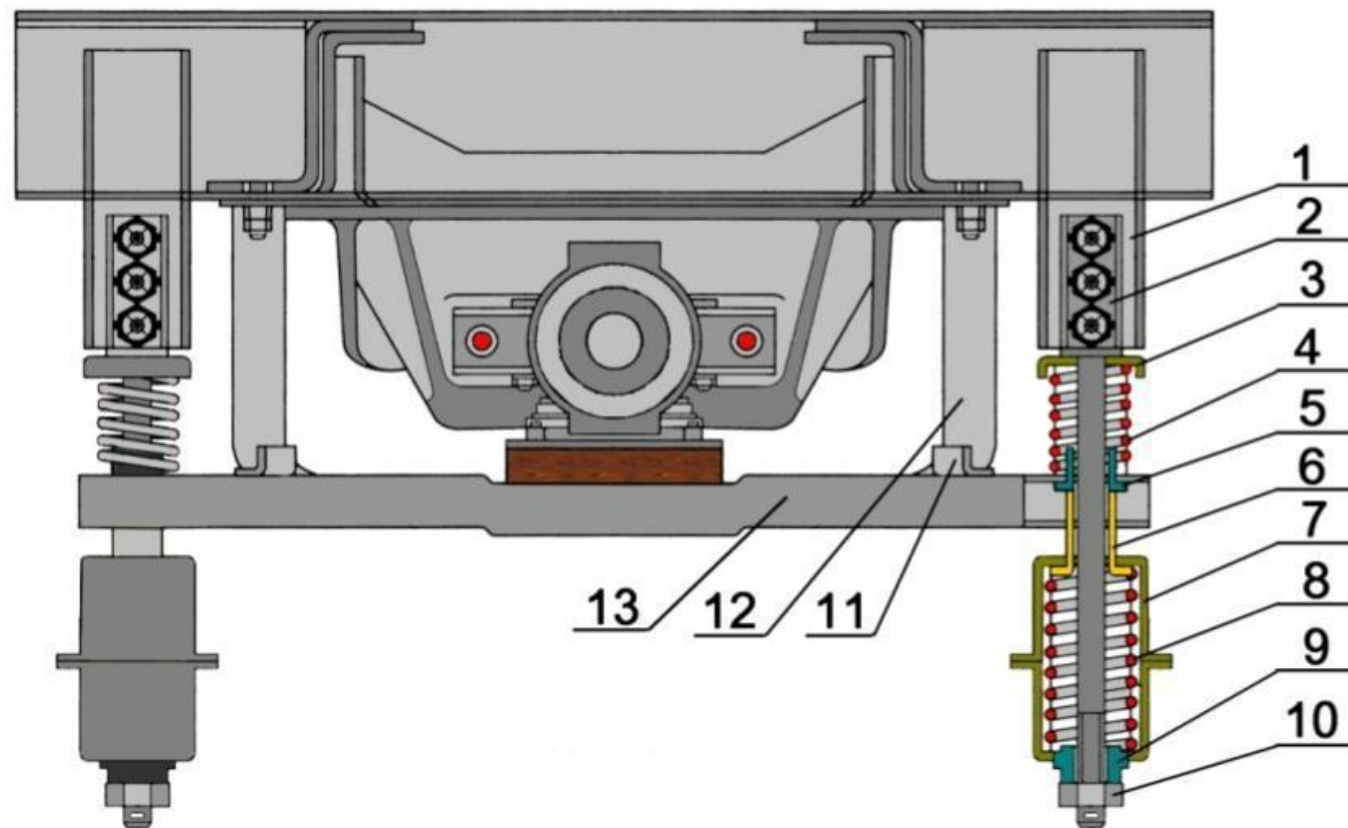
► ***Недостатком конструкции УТА***

*является применение витых пружин, не обладающих гасящим действием. При неодинаковой степени торможения на отдельных вагонах состава возможны рывки и продольное раскачивание вагонов.*

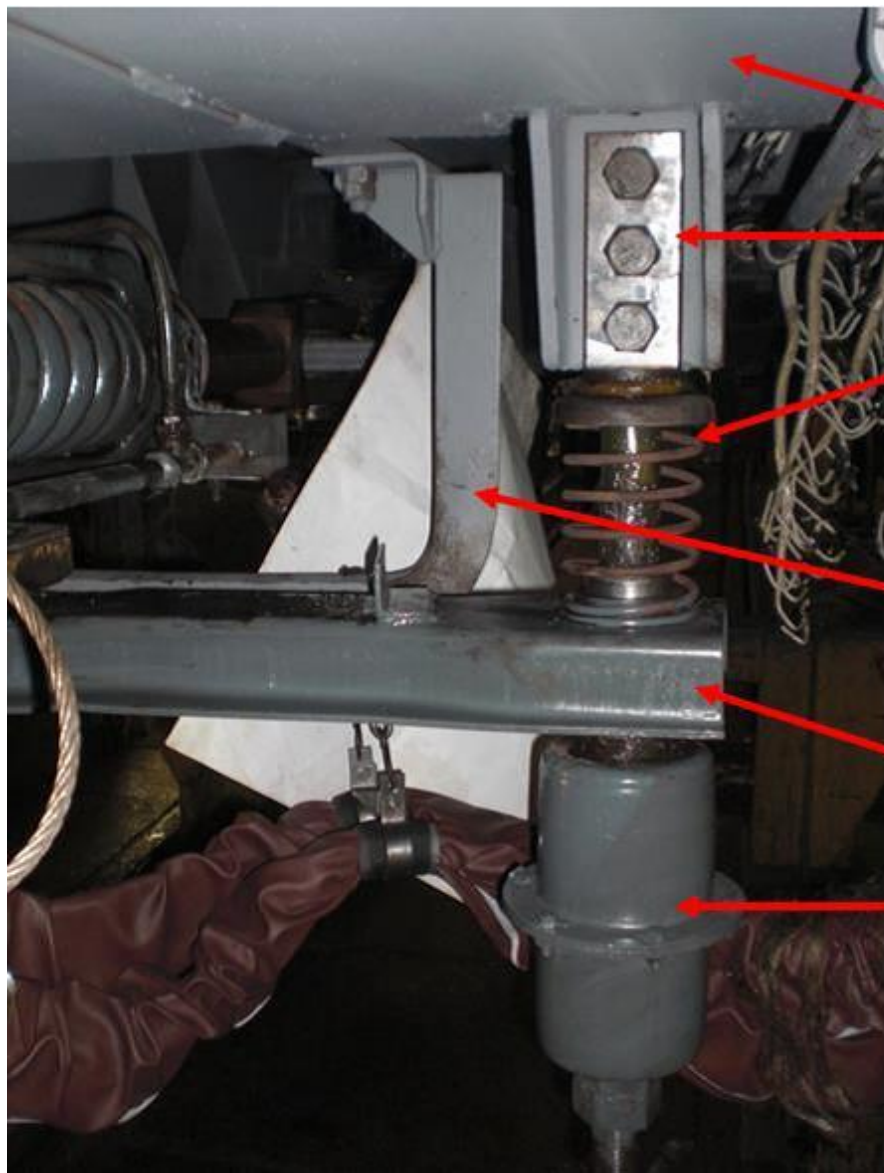


# **Тема: «Подвеска автосцепки»**

## Узел подвески автосцепки:



- 1 Кронштейн подвески
- 2 Подвесной штырь
- 3 Упорная шайба
- 4 Верхняя пружина
- 5 Верхняя втулка
- 6 Нижняя втулка
- 7 Стакан
- 8 Нижняя пружина
- 9 Гайка
- 10 Контргайка
- 11 Упор
- 12 Предохранительная скоба
- 13 Балка-балансир



Торцевая балка

Штырь крепления

Пружина

Предохранительная скоба

Радиант подвески

Стакан

# **Основные неисправности автосцепки!**

- ❖ **Трещины, излом, сколы на любых участках узлов и деталей автосцепки;**
- ❖ **Несоблюдение нормированных зазоров узла автосцепки;**
- ❖ **Излом наконечников возвратной пружины, излом витков возвратной пружины;**
- ❖ **Излом штифта в головке автосцепки под зацеп возвратной пружины;**
- ❖ **Обрыв жил проволок троса замка автосцепки более 10%;**
- ❖ **Излом витков пружин стержней подвески автосцепки и пружин УТА;**
- ❖ **Излом шплинтов на деталях автосцепки;**
- ❖ **Излом, трещины плиты «скользуна» автосцепки, балансира, стержней подвесных, предохранительной скобы;**
- ❖ **Вмятины, изогнутости, деформация, трещины на верхних и нижних стаканах стержней подвески автосцепки;**
- ❖ **Автосцепки не сцепляются между собой;**
- ❖ **Перекося балансира;**
- ❖ **Раскручивание гаек, контргаек стержней подвески автосцепки;**

## Нормы допусков автосцепного устройства:

- ❑ Расстояние от уровня головок рельс до оси автосцепки (верхней плоскости серьги)- 834-794 мм; для первых автосцепок (головных вагонов)- 829-832 мм;
- ❑ Разница высот сцепляемых автосцепок двух вагонов – не более 5 мм;
- ❑ Равномерный зазор между ударными поверхностями автосцепок должен быть не более 5 мм;
- ❑ Обрыв жил проволок троса замка автосцепки- не более 10%;