

ИНСТРУКЦИИ ПО УСТАНОВКЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ

25.11.2021

АВТОМАТИЧЕСКАЯ СЦЕПКА ПРИЦЕПА С ПОЛЗУНОМ IN9400/8XX

ТИПЫ:

IN9400/894

IN9400/893

IN9400/892

IN9400/891

IN9400/879

IN9400/876

IN9400/875

IN9400/874

IN9400/866

ВАЖНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ:

см. отдельный документ BA_TASC_400002, www.walterscheid.com/downloads/

АВТОМАТИЧЕСКАЯ СЦЕПКА ПРИЦЕПА С ПОЛЗУНОМ ТИПЫ IN9400/8XX

ОПИСАНИЕ:

Сцепка представляет собой автоматическое тягово-сцепное устройство с регулируемым по высоте ползуном, размеры вилки и область применения которого соответствуют DIN 11028, а также RREG 2009/144/EC, VO (EU) 2015/208 и регламенту UN ECE R147, класс c40. Размеры вилки и область применения серии 9400 соответствуют DIN 11029.

В ее конструкции используется рычажно-пусковая система, т.е. процедура сцепления запускается путем перемещения кольца прицепа в вилку и нажатия назад пускового рычага. В нормальном состоянии сцепка находится в закрытом и заблокированном положении.

Автоматическое сцепное устройство может поворачиваться на 360°, для этого требуется крутящий момент 100-150 Нм.

Можно использовать дистанционное управление, см. отдельный документ BA_TASC_400039, www.walterscheid.com/downloads/.

ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ:

Для использования на сельскохозяйственных или лесохозяйственных транспортных средствах, самоходных рабочих машинах или прицепах.

ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТИПА И НОМИНАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ:

Исполнения, допустимое значение D и статическую вертикальную нагрузку в точке соединения см. на заводской табличке, в документе об утверждении или в отчете об испытаниях для утверждения каждого типа.

ПРИЦЕПНЫЕ КОЛЬЦА:

Только для соединения с прицепными кольцами в соответствии с ISO 5692-1, ISO 8755 и ISO 5692-2. Серия 9400 предназначена только для соединения с прицепными кольцами в соответствии с ISO 8755 (DIN 74054).



ВАЖНО:

Во избежание травм во время работ по разборке/сборке, описанных в этой главе, необходимо надевать защитные перчатки, защитные очки и защитную обувь.

Среда:

Смазочные материалы могут попасть в окружающую среду. Загрязнение окружающей среды: Правильно собирайте, храните и утилизируйте смазочные материалы в подходящих емкостях.

1. МОНТАЖ СЦЕПКИ К ТЯГОВОЙ РАМЕ:

(см. рис. 1)



ПРИМЕЧАНИЕ:

При установке сцепки необходимо соблюдать соответствующие предписания (например, Правила техники безопасности для транспортных средств) и указания производителей транспортных средств!

Крепление сцепки к транспортному средству должно осуществляться в соответствии с требованиями Регламента (ЕС) 2015/208, Приложение 34.

**ПРИМЕЧАНИЕ:**

Необходимо соблюдать официальные национальные правила. Например: в Германии необходимо учитывать требования §13 FZV в соответствии с данными, указанными в техпаспорте, относительно допустимой массы прицепа, а также допустимой вертикальной нагрузки.

Ползун (7) с привинченными боковинами, стопорные болты (8) с пружинами сжатия, стопорная деталь (10) и стопорная скоба (9) задвинуты сверху между ступенчатыми пластинами тяговой рамы. Для этого стопорный кронштейн (9) необходимо вытянуть из положения блокировки вверх до упора зажимных втулок на замке (10), а затем откинуть вверх до упора на ползуне в направлении сцепки прицепа. Затем два стопорных болта (8) скользят вдоль передней стороны ступенчатых пластин рамы и с помощью пружин сжатия защелкиваются в соответствующей точке фиксации. Затем стопорный кронштейн (9) необходимо вручную вернуть в положение блокировки (как показано), чтобы обеспечить быструю регулировку высоты. Стопорная пружина (11) предотвращает непреднамеренное открытие запирающего устройства и, благодаря своему положению, также служит для визуального контроля правильности запираения (должна быть зафиксирована под запирающим элементом).

2. ЭКСПЛУАТАЦИЯ:

(см. рисунки 1 и 2)

**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:**

При сцеплении и расцеплении необходимо соблюдать соответствующие правила безопасности.

Запрещается находиться между транспортными средствами. Эксплуатация сцепки разрешается только в заблокированном состоянии.

Во время сцепления и расцепления тяговый брус должен быть максимально горизонтальным относительно сцепки. Для штифта 38 мм максимально возможный наклон сцепного устройства в осевом направлении при соединении или отсоединении составляет 10°. Штифт диаметром 32 мм можно сцеплять и расцеплять при максимально возможном наклоне 20°.

2.1 РАСЦЕПЛЕНИЕ И ОТКРЫТИЕ СЦЕПКИ:

Используйте стояночные домкраты или аналогичные приспособления, чтобы остановить скатывание прицепа. Надавите на ручной рычаг (1) до упора. Это освобождает заблокированное положение и выдавливает наружу стопорный/предохранительный штифт (2), расположенный сбоку, а также толкает соединительный штифт (5) и блокирует его в верхнем положении. Боковой стопорный штифт теперь заметно выступает, соединение разжимается, и сцепка расцепляется. Готовность к сцепке достигается путем полного выведения кольца прицепа из зацепного устройства.

**ВНИМАНИЕ:**

Никогда не отсоединяйте сцепку, если прицеп находится под натяжением или давлением. Сильное нажатие на рукоятку может привести к повреждению механизма.

2.2 ОТКРЫТИЕ СЦЕПКИ И АВТОМАТИЧЕСКОЕ СЦЕПЛЕНИЕ:

Откройте сцепку, как описано в разделе 2.1. Ручной рычаг находится в верхнем положении, сцепка готова к соединению, а предохранительный штифт выступает из корпуса вбок. Если теперь в муфту вставить прицепное кольцо, то оно прижмется к спусковому крючку в зажимной скобе и включится автоматическая процедура соединения, т.е. сцепной палец мгновенно пройдет через прицепное кольцо и войдет в седло седельной втулки. Предохранительный штифт

находится над сцепным пальцем и фиксируют его, на что указывает полное втягивание предохранительного штифта в корпус.



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

Правильная блокировка сцепки обеспечивается только в том случае, если выступающий в поперечном направлении предохранительный штифт (2) полностью исчезает в корпусе сцепного механизма. Только в этом случае сцепной штифт полностью входит в седловую втулку и обеспечивается надежное соединение. Это необходимо проверять после каждой процедуры соединения.



ВНИМАНИЕ:

Прицепное кольцо дышла при движении трактора задним ходом всегда должно задевать конус вилки. В противном случае возможно повреждение клина, кольца прицепа и сцепного механизма.

2.3 РЕГУЛИРОВКА ВЫСОТЫ (СМ. ТАКЖЕ МОНТАЖ):

Регулировка высоты муфты в тяговой раме осуществляется таким же образом, как и сборка сцепки в тяговой раме, см. пункт 1.

3. ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ:

(см. рисунок 1)

3.1 УХОД:



ВАЖНО:

Необходимо соблюдать инструкции по уходу, во избежание повреждения сцепки.

- > Любую грязь и коррозию на сцепке следует всегда очищать, чтобы гарантировать правильную работу. Все подвижные части сцепки необходимо регулярно смазывать (в зависимости от продолжительности эксплуатации) и проверять на легкость хода.
- > Перед вводом в эксплуатацию и после длительного использования смажьте сцепной палец (5), седельную втулку (3) и прицепное кольцо высоковязкой, водостойкой смазкой.
- > Резервуар для смазки сцепного устройства заполняется на заводе, поэтому нет необходимости в постоянном повторном смазывании. Слишком большое количество смазки в механизме сцепки может ухудшить работу сцепки, особенно при низких температурах окружающей среды.
- > По возможности избегайте очистки с помощью мойки высокого давления. Если это неизбежно, повторно смажьте муфту.
- > В случае ремонта (например, замены сцепного пальца) удалите старую смазку и смажьте механизм сцепки свежей смазкой. Сцепной механизм должен смазываться водостойкой многоцелевой смазкой (тип смазки: литиевая омыленная, класс консистенции: NL-GI2).

3.2 ПРОВЕРКИ:



ВАЖНО:

Проверки должны проводиться с соответствующей периодичностью, чтобы предотвратить повреждение сцепки.

1. Подшипник вилки (6):
Максимально допустимый износ в шарнире составляет 2 мм. Сцепку нужно заменить, если осевой люфт больше. Регулировочный болт, расположенный под подшипником, используется для установки максимального крутящего момента. Если при превышении момента блокировки (100-150 Нм) движение отсутствует, сцепку необходимо отремонтировать. Это необходимо проверять через регулярные промежутки времени.
2. Соединительный штифт (5):

Очистите сцепной палец и измерьте его диаметр по центру корончатого участка. Пределы износа: 32 мм штифт = 30 мм, 38 мм штифт = 36 мм. Соединительный штифт должен быть заменен, если размеры ниже пределов. Для удобного контроля предельного износа можно использовать отдельно приобретаемые контрольные калибры Walterscheid.

3. Вертикальный люфт:

Если вертикальный люфт на соединительном штифте превышает 2 мм в закрытом состоянии, необходимо заменить механизм сцепки, включая соединительный штифт.

4. Седельная втулка (3):

Седельная втулка должна быть заменена до того, как седло втулки будет изношено настолько, что прицепное кольцо будет упираться непосредственно в нижнюю кромку вилки. То же самое относится к случаям, когда отверстие в седельной втулке настолько повреждено (деформировано или расширено), что при падении сцепной палец ударяется о край седельной втулки и больше не зацепляется. Внутренний размер седловой втулки не должен превышать 31,5 мм. Отверстие должно быть всегда свободным, чтобы грязь могла выпадать через него.

5. Направляющая втулка (4):

Если при сцепке палец имеет настолько большой люфт в направлении буксировки, что не входит во втулку седла, а его нижний конец упирается во втулку седла, то направляющая втулка изношена и сцепка подлежит ремонту.



ВАЖНО:

При замене деталей используйте только оригинальные запасные части Walterscheid. При отсутствии у владельца транспортного средства соответствующих квалифицированных рабочих и необходимого технического оснащения замена может быть выполнена только в специализированной мастерской.



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

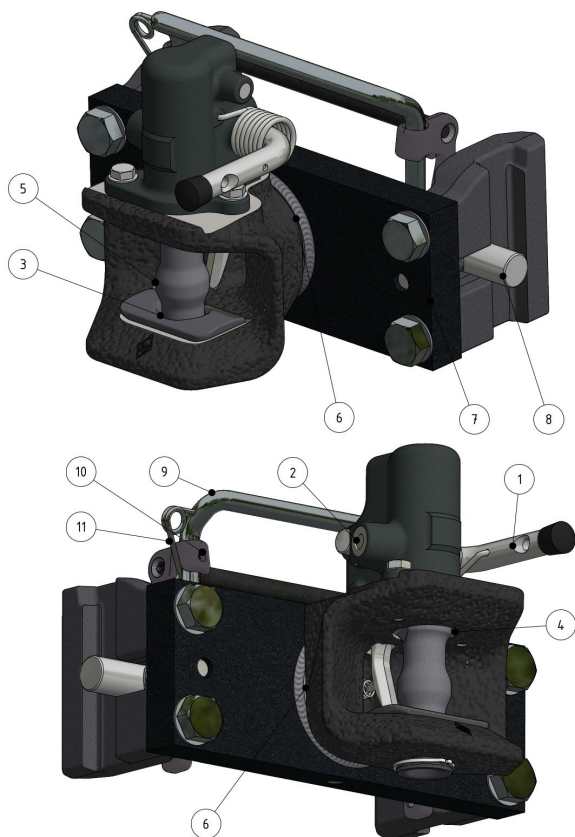
УКАЗАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ:

- > Пользователь обязан всегда эксплуатировать сцепку в безупречном состоянии и не допускать ее использования посторонними лицами.
- > Запрещается превышать нагрузки, указанные на заводской табличке.
- > Несанкционированное переоборудование или модификация сцепки не допускается.

4. РАСЧЕТ ЗНАЧЕНИЙ ДЛЯ ПРАВИЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СЦЕПКИ НА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ И ЛЕСОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

См. приложение или отдельный документ BA_TASC_400029,
www.walterscheid.com/downloads

Рисунок 1



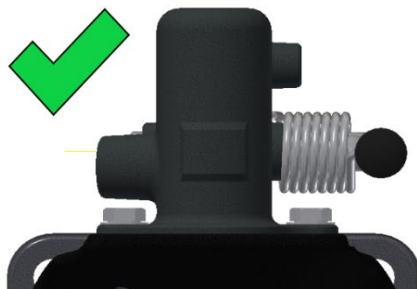
Условные обозначения:

- 1... ручной рычаг
- 2... предохранительные штифты
- 3 ...седельная втулка
- 4... направляющая втулка
- 5... соединительный штифт
- 6 ..подшипник вилки
- 7... ползун
- 8... стопорный болт
- 9... стопорный кронштейн
- 10. стопорная деталь
- 11. стопорная пружина

Рисунок 2



Сцепка открыта



Сцепка закрыта и заблокирована