

3.6. ТРАВЕРСЫ. ЗАХВАТЫ. ТАРА. СРОКИ ОСМОТРА

ТРАВЕРСЫ

Применение стропов для подъёма металлических и железобетонных конструкций длиной 10–12 м не всегда возможно из-за потери полезной высоты подъёма крюка крана и изгиба поднимаемых конструкций вследствие сжимающих напряжений. Поэтому для строповки длинномерных и крупногабаритных грузов применяют **траверсы**, в которых канатные ветви можно располагать вертикально или под углом не более 90°.

Траверсы бывают балочного и рамного типов. Как правило, длина балочных траверс не более 4 м, из-за большой массы траверс.

Траверсы решётчатой конструкции изготавливают в виде ферм треугольной формы грузоподъёмностью 10, 16, 25 тонн. Они рассчитаны на подъём тяжёлых грузов длиной не менее 12 м.

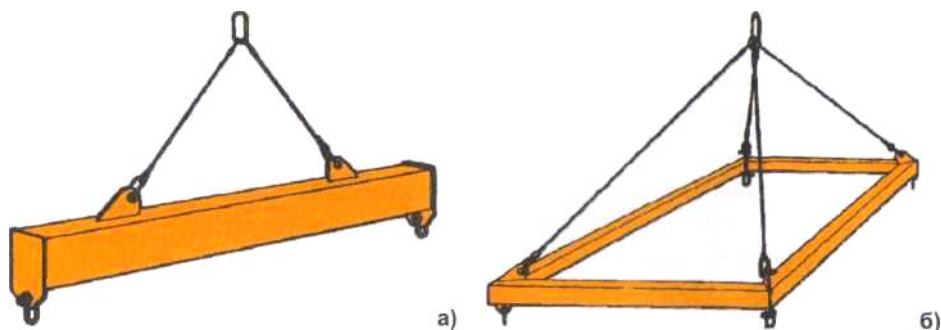


Рис. 43. Балочная (а) и рамная (б) траверсы

Траверса состоит из несущей балки или рамы, к основанию которых крепятся стропа или специальные грузозахватные устройства. Количество стропов зависит от числа точек захвата элемента.

Траверсы изготавливают по чертежам и нормам. Материал изготовления – сталь 20.

Применяются траверсы с уравнительными блоками, что способствует снижению деформации при подъёме и перемещении груза и приданию канату нужного направления.

Все материалы, применяемые при изготовлении траверс, по качеству и размерам должны соответствовать ГОСТ, что должно быть подтверждено сертификатами.

Сварку траверс должны осуществлять сварщики, имеющие допуск на проведение сварочных работ на опасных производственных объектах.

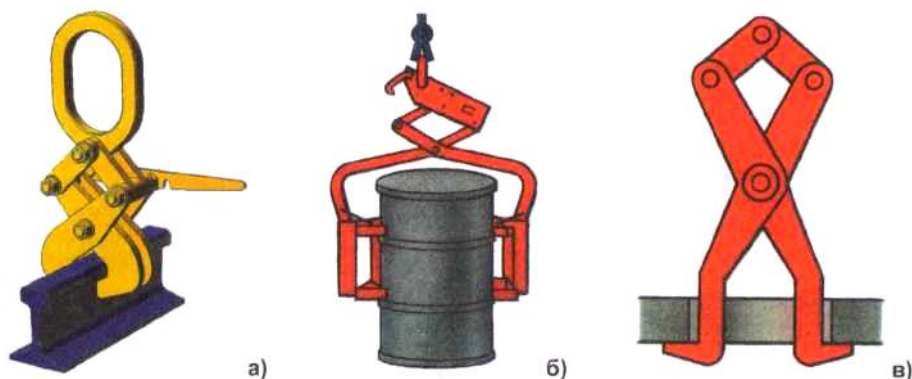
Траверсы после изготовления подлежат испытанию на предприятии-изготовителе нагрузкой на 25%, превышающей их грузоподъёмность. После положительных результатов испытания их снабжают биркой или трафаретом с указанием номера, грузоподъёмности, собственного веса и даты испытания.

ЗАХВАТЫ

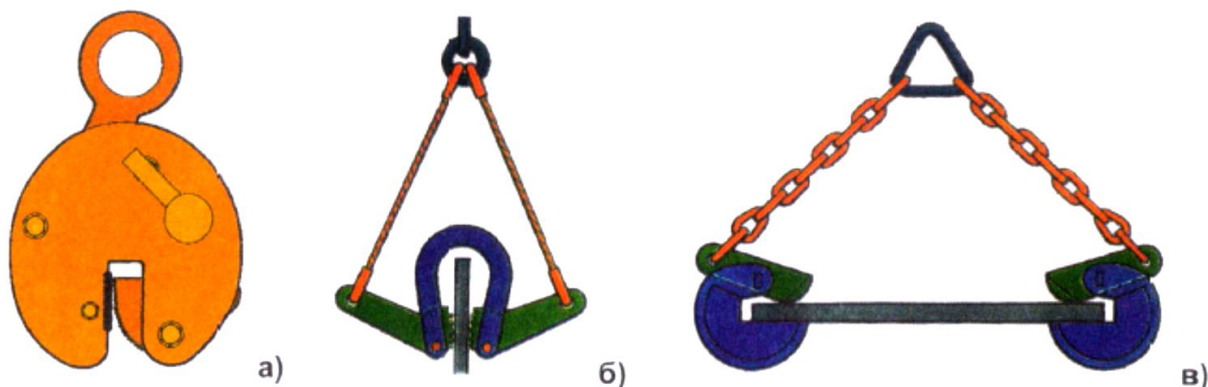
Зажимные устройства в зависимости от конструкции могут удерживать грузы различной геометрической формы.

Наибольшее распространение получили клещевые, эксцентриковые, рычажные,

фрикционные самозажимные и клиновые зажимные устройства.



*Рис. 44. Клещевые захваты:
а) для рельсов; б) для бочек; в) для грузов с отверстием*



*Рис. 45. Эксцентриковые захваты:
а) с ручным зажимом; б) для перемещения в вертикальном положении;
в) для перемещения в горизонтальном положении*

Привод зажимного устройства изготавливают: самозажимным, механическим, гидравлическим или пневматическим.

Клещевые захваты представляют собой рычажные системы в виде ножниц, т.е. два рычага связаны общей осью, соединяющей рычаги с навесным кольцом, которое навешивается на крюк крана.

Для захвата и транспортирования длинномерных грузов несколько захватов монтируют на траверсе. Прижимы грузозахватных устройств выполняются в виде прижимных лап, башмаков, пластин. Для лучшего сцепления (удержания) на пластины наносится рихтовка или наклеивается мягкий материал – для того, чтобы на грузе не оставались места деформаций от захватов.

КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ пользоваться какими-либо прокладками или подкладками под губки рычагов захвата, а в случае необходимости применения подкладок их нужно прочно закрепить на захватах и испытать.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ транспортировать грузы клещевыми захватами над людьми и оборудованием.

Клещевые захваты осматриваются не реже одного раза в месяц. При осмотре

клещей проверяется состояние соединительных пальцев, исправность резьбовых соединений, отсутствие трещин по сварке, а также деформация захвата.

ТАРА

Тара – это инвентарная ёмкость для приёма, временного хранения и подачи мелкоштучных строительных материалов и изделий кранами на рабочие места, а также для сбора мусора в цехах и на площадках.

По назначению тара подразделяется: для сыпучих материалов; для пластичных материалов; для мелкоштучных изделий и материалов; для жидких материалов.

Для пластичных и сыпучих материалов (бетон, раствор, шлак) применяются бункеры ёмкостью от 0,5 до 2,0 м³.

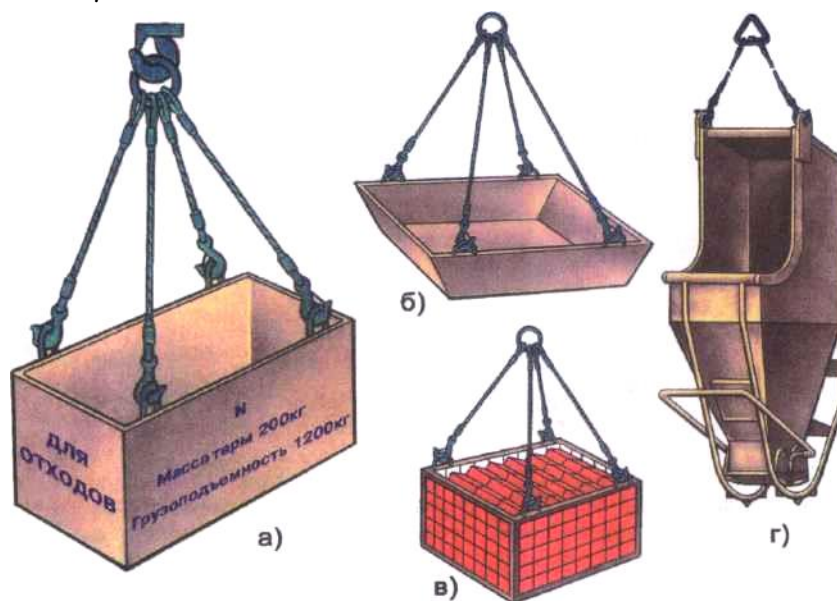


Рис. 46. Тара: а, б – для сыпучих, мелкоштучных и пластичных материалов; в – для мелкоштучных изделий; г – бункер

Тара изготавливается на предприятии, имеющем лицензию органов Ростехнадзора, по чертежам, нормам и технологическим картам из листовой стали с обрамлением угловой сталью и проушинами для строповки.

После изготовления тара подвергается техническому освидетельствованию путём осмотра, так как испытание тары грузом не обязательно.

Маркировка тары содержит:

номер тары,
собственный вес тары (Р),
грузоподъемность (Q),
назначение.

Тара должна загружаться таким образом, чтобы до края бортов было не менее 100 мм, если тара без крышек.

При заполнении ковшей расплавленным металлом не доливать до края бортов 150–200 мм.

Не допускается нахождение в местах производства работ немаркированной и

неисправное тары.

Периодический осмотр грузозахватных приспособлений и тары с отметкой в «Журнале учёта и периодического осмотра грузозахватных приспособлений и тары» производится лицом, ответственным за содержание ГЗП в исправном состоянии на основании приказа или распоряжения по предприятию, организации, цеху в следующие сроки:

тары, траверсы, клещи и другие захваты – каждый месяц; стропы (за исключением редко используемых) – каждые 10 дней; редко используемые ГЗП – перед выдачей их в работу.

Кроме того, ежедневно (ежесменно) перед началом работы ГЗП и тару должен осматривать стропальщик, крановщик и ответственный за безопасное производство работ кранами.

Выявленные в процессе осмотра поврежденные ГЗП должны изыматься из работы. Грузозахватные приспособления, не имеющие дырок (клеём), неисправные ГЗП не должны находиться в местах производства работ.

По окончании работ ГЗП должны быть убраны в специально отведённые места для их хранения и предотвращения от повреждений.

НОРМЫ БРАКОВКИ ТРАВЕРС, ЗАХВАТОВ, ТАРЫ

1. При наличии любых трещин, в том числе по сварке;
2. При деформации металлоконструкций;
3. При износе петель более 10% от первоначального диаметра;
4. Если отсутствует дырка;
5. По признакам браковки канатов, крюков, стропов.