***Załącznik nr.6***

***PROGRAM BADAŃ SPECJALNYCH –   
WARUNKI TECHNICZNE***

|  |  |
| --- | --- |
| **Kolej linowa KL2** | |
| Numer ewidencyjny TDT | **3DK-28** |
| Rok budowy/rok przebudowy | **1988/2005** |
| Nazwa wytwórcy | **LEITNER** |
| Lokalizacja UTL | **Stok narciarski w Przemyślu** |

**LABORATORIA UPRAWNIONE DO BADAŃ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **L.p.** | **Nazwa laboratorium** | **Adres laboratorium** |
| **1.** | **Laboratorium Transportowego Dozory Technicznego** | **Ul. Pocieszka 5 31-408 Kraków** |
| **2.** | **Laboratorium Badawcze Technicznych Środków Transportu i Materiałów (AGH-KTL)** | **Al. Mickiewicza 30 30-059 Kraków** |
| **3.** | **Centrum Badań i Dozoru Górnictwa Podziemnego Sp. Z o.o. Ośrodek Badań Środowiska i Zagrożeń Neutralnych** | **Ul. Lędzińska 8 43-143 Lędziny** |

**DOKUMENTY ZWIĄZANE**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1.** | **PN-EN ISO/IEC17025:2018-02** | **Ogólne wymagania dotyczące kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących** |
| **2.** | **PN EN ISO 17638:2017-01** | **Badanie nieniszczące spoin -- Badanie magnetyczno-proszkowe** |
| **2.** | **PN-EN ISO 23278:2015-05** | **Badania nieniszczące spoin. Badania magnetyczno- proszkowe spoin. Poziomy akceptacji** |
| **3.** | **PN-EN 10228-1:2016-07** | **Badania nieniszczące odkuwek stalowych. Część I : Badania magnetyczno proszkowe** |
| **4.** | **PN-EN 10228-3:2016-07** | **Badania nieniszczące odkuwek stalowych. Badanie ultradźwiękowe odkuwek ze stali ferrytycznych lub martenzytycznych** |
| **5.** | **PN-EN ISO 3452-1:2013-08** | **Badania nieniszczące -- Badania penetracyjne -- Część 1: Zasady**  **ogólne** |
| **6.** | **PN-EN ISO 23277:2015-05** | **Badania nieniszczące spoin -- Badania penetracyjne -- Poziomy**  **akceptacji** |
| **7.** | **PN-EN ISO 3059:2013-06** | **Badania nieniszczące -- Badania penetracyjne i badania**  **magnetyczno-proszkowe -- Warunki obserwacji** |
| **8.** | **PN-EN 13018:2016-04** | **Badania nieniszczące. Badania wizualne – zasady ogólne.** |
| **9.** | **PN-EN ISO 17637:2017-02** | **Badania nieniszczące złączy spawanych -- Badania wizualne**  **złączy spawanych** |
| **10.** | **PN-EN ISO 9712:2012** | **Badania nieniszczące. Kwalifikacja i certyfikacja personelu badań nieniszczących – zasady ogólne.** |
| **Rozporządzenie Ministra Transportu DZ.U. Nr.106 Poz. 717 z dnia 1 czerwca 2006r.** | | |

**Badania specjalne po 15 latach eksploatacji urządzenia .**

***ELEMENTY PODLEGAJĄCE BADANIOM***

**VT** – oględziny wizualne  
**MT** – badanie nieniszczące, magnetyczno-proszkowe  
**UT** – badanie nieniszczące, ultradźwiękowe

1. **Wprzęgła stałe**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Szczęka stała** | **MT** | **100% powierzchni zewnętrznej** | **Brak wskazań uszkodzeń mechanicznych i deformacji** |
| **2.** | **Szczęka ruchoma** |

Kontrola wymiarowa wprzęgieł pod kątem zużycia, deformacji i karbów:

100% wprzęgieł w stanie rozmontowanym należy wymiarowo oraz wizualnie skontrolować  
 - kanał linowy w szczęce stałej i ruchomej (wgniecenia nie mogą być większe niż 0,5mm)  
 - wymiar dla szczęki stałej i ruchomej nie powinien być mniejszy o więcej niż 10% wartości początkowej.

1. **Zawiesia krzesła**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Głowica drążka zawiesia** | **MT** | **100% połączeń spawanych** | **Brak wskazań pęknięć, uszkodzeń mechanicznych i korozji** |
| **2.** | **Drążek zawiesia** |
| **3.** | **Główna rama krzesła** | **VT\*** | **100% dostępnych połączeń spawanych** | **Brak pęknięć, uszkodzeń mechanicznych i korozji** |

\*- w przypadku podejrzenia występowania pęknięcia należy wykonać badanie magnetyczno-proszkowe

1. **Koło napędowe**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Połączenia spawane koła napędowego** | **MT** | **100% dostępnych połączeń spawanych w obszarze piasty i obręczy koła** | **Brak wskazań pęknięć, uszkodzeń mechanicznych i korozji** |

1. **Koło przewojowe**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Połączenia spawane koła przewojowego** | **MT** | **100% dostępnych połączeń spawanych w obszarze piasty i obręczy koła** | **Brak wskazań pęknięć, uszkodzeń mechanicznych i korozji** |

1. **Stacja napędowa (napinająca)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Konstrukcja nośna stacji napędowej** | **MT** | **100% dostępnych połączeń spawanych** | **Brak wskazań uszkodzeń mechanicznych i korozji** |
| **2.** | **Osie (sworznie) kół układu napinania** | **UT** | **Badanie od czoła** | **Klasa jakości 4 PN-EN 10228-3 (brak nieciągłości eksploatacyjnych)** |
| **MT\*** | **100% powierzchni**  **zewnętrznej** | **Brak wskazań uszkodzeń mechanicznych i korozji** |
| **3.** | **Wał główny przekładni** | **UT** | **Badanie od czoła** | **Klasa jakości 4 PN-EN 10228-3 (brak nieciągłości eksploatacyjnych)** |
| **MT\*\*** | **100% powierzchni**  **zewnętrznej** | **Brak wskazań uszkodzeń mechanicznych i korozji** |

**\***- badania MT (tylko na zdemontowanym elemencie) wykonywać w przypadku braku możliwości wykonania badań UT lub gdy wyniki badania UT są niejednoznaczne. Decyzję o możliwości wykonania badań UT podejmuje laboratorium przeprowadzające badania.

**\*\***- badania MT (tylko na zdemontowanym elemencie) wykonywać w przypadku braku możliwości wykonania badań UT lub gdy wyniki badania UT są niejednoznaczne. Decyzję o możliwości wykonania badań UT podejmuje laboratorium przeprowadzające badania. Obligatoryjnie badanie metodą MT należy wykonać w przypadku wymiany łożyska lub innej naprawy związanej z demontażem elementów napędu.

1. **Stacja przewojowa**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Konstrukcja nośna stacji przewojowej** | **MT** | **100% dostępnych połączeń spawanych** | **Brak wskazań uszkodzeń mechanicznych i korozji** |
| **2.** | **Oś koła przewojowego** | **UT** | **Badanie od czoła** | **Klasa jakości 4 PN-EN 10228-3 (brak nieciągłości eksploatacyjnych)** |
| **MT\*** | **100% powierzchni**  **zewnętrznej** | **Brak wskazań uszkodzeń mechanicznych i korozji** |

**\***- badania MT (tylko na zdemontowanym elemencie) wykonywać w przypadku braku możliwości wykonania badań UT lub gdy wyniki badania UT są niejednoznaczne. Decyzję o możliwości wykonania badań UT podejmuje laboratorium przeprowadzające badania. Obligatoryjnie badanie metodą MT należy wykonać w przypadku wymiany łożyska lub innej naprawy związanej z demontażem elementów napędu.

1. **Baterie krążków**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Główne połączenia spawane elementów konstrukcji baterii krążków** | **VT\*** | **100% dostępnych połączeń spawanych** | **Brak pęknięć uszkodzeń mechanicznych i korozji** |
| **2.** | **Osie (sworznie) mechanizmu obrotowego** | **UT\*\*** | **Badanie od czoła** | **Klasa jakości 4 PN-EN 10228-3 (brak nieciągłości eksploatacyjnych)** |
| **MT\*\*\*** | **100% powierzchni**  **zewnętrznej** | **Brak wskazań uszkodzeń mechanicznych i korozji** |

\* - w przypadku podejrzenia występowania nieciągłości należy wykonać badanie magnetyczno-proszkowe.  
 \*\* - w przypadku braku możliwości wykonania badań UT lub gdy wyniki badania UT są niejednoznaczne należy wykonać badanie MT. Decyzję o możliwości wykonania badań UT podejmuje laboratorium przeprowadzające badania.  
\*\*\* - w przypadku urządzeń eksploatowanych powyżej 25 lat bez dotychczasowych badań powierzchniowych osi mechanizmu obrotowego baterii krążków należy wykonać badania MT wszystkich osi po demontażu.   
 a w przypadku urządzeń eksploatowanych powyżej 15 lat bez dotychczasowych badań powierzchniowych osi mechanizmu obrotowego baterii krążków należy wykonać badania MT najbardziej obciążonych osi na trasie po ich demontażu w przypadku wykrycia wad należy rozszerzyć badania MT do 100%.

**8. Lina nośno-napędowa**

Lina posiada aktualne badania MT :

***„SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR 023/PB03/19”*** *z dnia*  24.10.2019 wykonane przez firmę:   
 Laboratorium Badawcze Technicznych Środków Transportu i Materiałów (AGH-KTL), ul. Mickiewicza 30 30-059 Kraków

1. **Podchwyty**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Na bateriach krążków linowych** | **VT\*** | **100% dostępnej powierzchni**  **zewnętrznej** | **Brak pęknięć, i uszkodzeń mechanicznych** |
| **2.** | **Na kołach napędowych i przewojowych** | **VT\*** | **100% dostępnej powierzchni**  **zewnętrznej** | **Brak pęknięć, i uszkodzeń mechanicznych** |

\* - w przypadku podejrzenia występowania nieciągłości lub śladów jazdy liny po podchwycie należy wykonać badanie magnetyczno-proszkowe.

1. **Hamulec główny**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Elementy hamulca głównego** | **VT\*** | **100% dostępnej powierzchni**  **zewnętrznej** | **Brak pęknięć, uszkodzeń mechanicznych i korozji** |

\* - oględziny wykonywać w stanie rozmontowanym hamulca , a w przypadku wątpliwości co do oceny należy wykonać badanie MT lub PT (badanie penetracyjne).

1. **Podpory trasowe**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | ***Element*** | ***Metoda*** | ***Zakres kontroli*** | ***Kryteria akceptacji*** |
| **1.** | **Głowica (dźwigar) podpory** | **VT\*** | **100% dostępnych połączeń spawanych** | **Brak pęknięć, uszkodzeń mechanicznych i korozji** |
| **2.** | **Podstawa podpory** | **MT** | **100% dostępnych połączeń spawanych** | **Brak pęknięć, i uszkodzeń mechanicznych** |

\* - w przypadku podejrzenia występowania nieciągłości należy wykonać badanie magnetyczno-proszkowe

Uwagi: Kolej linowa KL2 przed sezonem zimowym 2018/2019, przeszła gruntowny remont wykonany przez firmę BARTHOLET Koleje Linowe Sp. z o.o. , Wola Dalsza 369, 37-100 Łańcut.

Poświadczeniem na wykonanie remontu jest dokument: *POŚWIADCZENIE WYKONANIA PRZEGLĄDU SEZONOWEGO (UTL) NR. BKL/MW/190110.2 z dnia 10.01.2019*

Program badań sporządził: Mariusz Barnaś