

ЦЕНТРОВКА ДВИГАТЕЛЯ

При центровке двигателя должны быть выполнены следующие технические требования.

1. Смещение оси вала муфты сцепления двигателя относительно оси первичного вала усилителя крутящего момента (УКМ) допускается не более 1 мм. Замер делают в плоскости, расположенной около середины расстояния между торцами карданных вилок.

2. Перекос (непараллельность) этих осей допускается не более 0,7 мм на длине 200 мм.

Для выполнения операций центровки с требуемой точностью в условиях ремонтной мастерской можно пользоваться приспособлением, показанным на рисунке 3.

Кронштейны 1 и 4 укрепляют на карданных вилках болтами и гайками. Регулируя положения визиров 2 и 3, устанавливают произвольно первоначальные торцовый T и радиальный P зазоры.

Перекос осей проверяют, измеряя зазор T в верхнем и нижнем вертикальном положениях стоек визира, а затем в правом и левом горизонтальном положениях этих стоек. Разность величин зазора T в верхнем и нижнем положениях, а также в правом и левом положениях должна быть не более 0,7 мм на удалении 100 мм от оси центрируемых валов. Перекос осей свыше 0,7 мм исправляют, изменяя положение двигателя: в вертикальной плоскости — подбором прокладок 3 и 11 (см. рис. 1); в горизонтальной плоскости — перемещением передней опоры в поперечном направлении, насколько позволяют зазоры в бол-

товом соединении ее с рамой и, если необходимо, прокладками 14.

Радиальное смещение осей проверяют, измеряя зазор P (рис. 3) в тех же положениях, что и при замерах зазора T . Разность величин замеренных зазоров в двух взаимно противоположных положениях стоек визира должна быть не более 2 мм, что соответствует несоосности валов в пределах 1 мм. Несосоосность свыше 1 мм исправляют: 1) перемещением двигателя вверх или вниз, прибавляя или уменьшая для этого количество прокладок равной толщины одновременно под передней и под задними опорами (чтобы не увеличить отрегулированный ранее перекос осей в вертикальной плоскости), или 2) перемещением двигателя в поперечном направлении спереди, используя зазор в болтах крепления передней опоры, и сзади, изменяя количество прокладок 14 (см. рис. 1) При этом не должен увеличиться отрегулированный ранее перекос осей в горизонтальной плоскости. При подборе комплектов регулировочных прокладок для центровки двигателя надо ослабить затяжку только болтов, крепящих переднюю опору, и болтов 4 задних опор; стягивающие болты $M12 \times 45$ должны быть полностью затянуты. После того как двигатель предварительно будет выставлен на раме, затягивают болты передней опоры и болты 4 и окончательно проверяют правильность центровки замером зазоров T и P (рис. 3).

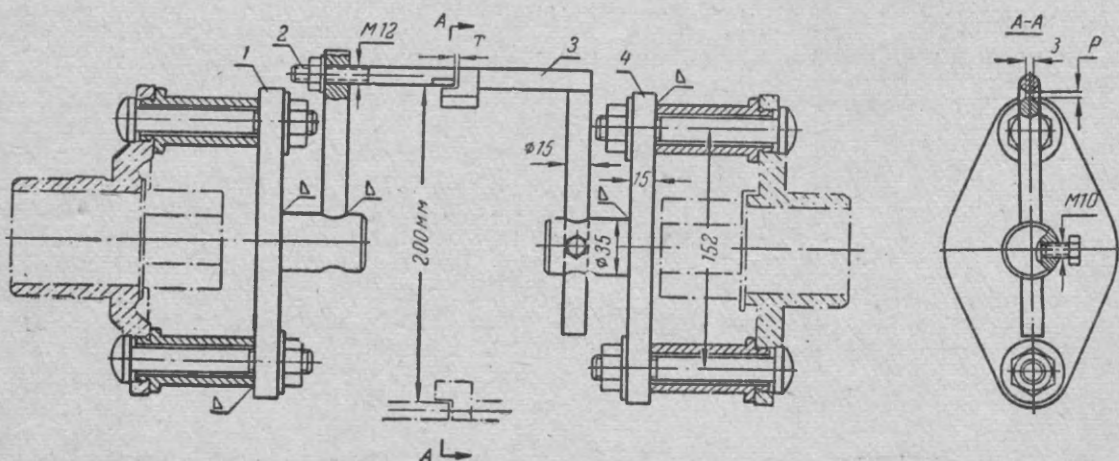


Рис. 3. Приспособление для центровки двигателя:
1 и 4 — кронштейны; 2 и 3 — визеры.