

может быть проверено или по кернам на торцах сопряженного зуба и впадины или установкой лимба в положение, соответствующее скорости 31,5 об/мин и диска с вилками в положение 31,5 об/мин.

Ввиду того, что указанная операция не проста, не следует демонтировать конические зубчатые колеса без крайней необходимости.

Зазор в сцеплении конической пары не должен быть больше 0,2 мм, так как диск переключения за счет этого может повернуться до 1 мм.

Диск переключения имеет несколько рядов определенно расположенных отверстий. Против каждого ряда отверстий находятся штифты реек.

Рейки попарно сцепляются с реечными зубчатыми колесами. Нажимом диска на торцы одна из пары реек перемещается в направлении движения диска, в то время как другая рейка перемещается в обратном направлении. Каждая из реек, таким

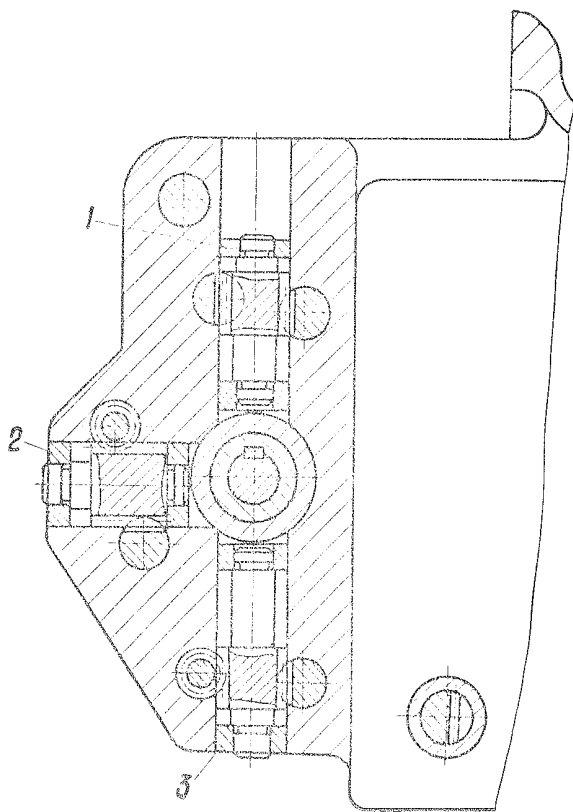


Рис. 32. Реечные зубчатые колеса

образом, получает возвратно-поступательное движение в зависимости от положения отверстий диска и соответственно перемещает вилки, закрепленные на рейках.

Вилки передвигают зубчатые колеса по шлицам валов коробки скоростей. При монтаже реек и зубчатых колес коробки переключения (рис. 32) была учтена необходимость сцепления определенных зубьев, что представляет известную сложность, в связи с чем к демонтажу их можно прибегать только в крайних случаях.

Как показывает опыт, необходимости в таком демонтаже нет; при ремонте станка достаточно

ограничиться промывкой керосином и смазкой механизма в целом и промывкой втулок и зацепляющихся пар при выпрессовке пробок 1, 2 и 3.

При смазке все пустоты заполняются льном.

Конец каждой из реек, на которые воздиск переключения, выполнен в виде штифа пружинной, развивающей усилие 5—10 рис. 31).

Пружины, сжимаясь в случаях попадания на зуб, смягчают удар переключаемых з колес. Кроме того, при попадании зуба во пружина разжимается и заставляет быс скочить зуб одного зубчатого колеса на другого.

После того как диск в процессе переключе придет в конечное положение и зафиксиру кояткой, шип которой вошел в паз кольца рис. 30), все пружины реек будут сжаты, штифтов упрутся в торцы реек, чем обеспеч жесткая фиксация вилок зубчатых колес.

Обкатывание станка без коробки переключ категорически воспрещается.

Отсутствие масляного дождя из смазочн ки может вызвать недопустимый нагрев п стей пазов зубчатых колес и щечек вилок: свою очередь приведет к заеданию вил поломке или деформации.

Внимательное отношение к смазке станк тирует надежность и легкость работы кор переключения.

Демонтаж коробки переключения должн аться с отключения станка от сети и сняти ки кнопочной станции. После этого отсоед электрические провода от клемм. Для уст ошибок при повторных соединениях прс клеммы пронумерованы.

Для демонтажа в корпусе коробки пре рены резьбовые отверстия под рым-болтн малыми заглушенными резьбовыми пробками дая небольшому весу коробка может быт также без крана двумя слесарями.

При повторном монтаже коробки перек для удобства введения вилок в пазы зубч лес необходимо снять крышку с противос стороны. Прежде чем монтировать коробк ключения на станине, необходимо провер работу вне станка.

Кнопочная станция, находящаяся на переключения (см. рис. 29), имеет четыре к «Стоп шпинделя» (в); «Пуск шпинделя» «Быстро стол» (д), «Толчок шпинделя» (г) и ключатель местного освещения (а).

## КОРОБКА ПОДАЧ

### Описание коробки подачи

Коробка подачи предназначена для из величинны рабочих подач стола, салазок и и сообщения этим узлам быстрых перемеще

При описании кинематической схемы б мечено, что станки имеют 18 различных Продольные и поперечные подачи одинаков