

Рис. 2. – Зависимость запаздывания $\Delta\tau$ от собственной частоты системы T_0 при различных коэффициентах сопротивления η

ЛИТЕРАТУРА

1. Ящерицын П.И., Еременко М.Л., Фельдштейн Е.Э. Теория резания. Физические и тепловые процессы в технологических системах. – Мн.: Выш. шк., 1990. – 512 с.
2. Кудинов, В.А. Динамика станков. М.: Машиностроение, 1967. – 357 с.
3. Жарков И.Г. Вибрации при обработке лезвийным инструментом. – Л.: Машиностроение, Ленинград. отд-ние, 1986. – 184 с.
4. Камке Э. Справочник по обыкновенным дифференциальным уравнениям. – М.: Наука, 1976. – 576 с.

УДК 6 21.923

Кривко Г.П., Филонов И.П., Мусихина С.Г.

РЕГУЛЯРНЫЙ МИКРОРЕЛЬЕФ РАБОЧИХ ПОВЕРХНОСТЕЙ ДЕТАЛЕЙ ПОДШИПНИКОВ, ПОИЖЕНИЕ ТРЕНИЯ И ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ

Белорусский национальный технический университет

Минск, Беларусь

Рассмотрены особенности образования регулярного микрорельефа на сферической поверхности торцов роликов роликовых подшипников.

Регулярный микрорельеф позволяет улучшить условия контакта ролика со средним бортом внутреннего кольца подшипника, что приведет к уменьшению коэффициента трения между поверхностями соприкасающихся деталей. Это позволит в дальнейшем создать подшипники качения с улучшенными техническими свойствами, а следовательно с меньшими энергозатратами механизмов машин.

Доказано, что после перекрестного шлифования на поверхности торца роликов роликовых радиальных сферических подшипников имеет место двухрядная криволинейная шероховатость. Такая шероховатость улучшает условия смазки трущихся поверхностей, что обеспечивает снижение момента сопротивления вращению при восприятии осевой нагрузки.

Главная задача подшипника качения обеспечение вращения с минимальным трением. Важно отметить, что идеальные контакты качения существуют только в теории. В работающем подшипнике существует микроскольжение, вызванное радиальной нагрузкой, которая приводит к деформации поверхностей и появлению пятен контакта.

Одним из факторов, влияющих на условия контакта являются параметры качества рабочих поверхностей деталей подшипника, в частности микрорельеф поверхности и его форма, которая зависит от способов финишной обработки поверхностей.

Понижение трения в подшипниках качения позволяет экономить энергоресурсы, оптимизировать производительность оборудования и уменьшить вибрацию во всех узлах оборудования, а следовательно его шумность.

Заводской опыт и результаты исследований показали, что ресурс подшипников может быть значительно увеличен, чем показывают расчеты по существующим методикам определения долговечности подшипника. Важным фактором при этом является то, что поверхности качения колец и тел качения при эксплуатации подшипников разделяются смазочным материалом, а в зону контакта не попадают инородные частицы, например, абразивные.

Во всех отраслях промышленности на Западе придается большое значение развитию бенчмаркинга. Бенчмаркинг - это искусство выявить то, что другие делают лучше, в целях повышения эффективности научных исследований, а в конечном результате эффективности производства и его конкурентно способности.

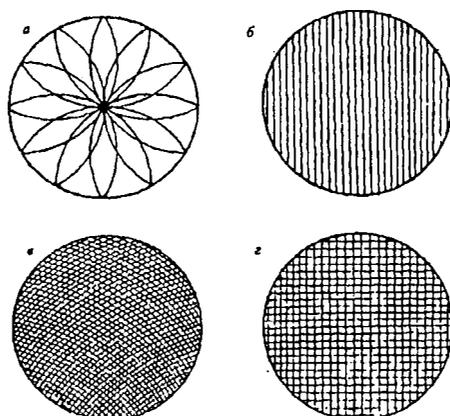
В последнее время SKF (Швеция) для расчета долговечности подшипников использует новую теорию, которая базируется на понятии предела усталостной прочности $R_{i'}$ [1]. Предел усталостной прочности - это предельная нагрузка, при которой не происходит усталостное разрушение поверхностей контакта, работающих в идеальных условиях. Новая теория является продолжением работ Лундберга и Палгрема, которые позволяют прогнозировать долговечность подшипников в зависимости от упомянутых выше факторов, а именно наличие пленки смазочного материала между контактирующими поверхностями и отсутствие в зоне контакта инородных тел.

Важными факторами, влияющими на эксплуатационные свойства поверхности, являются технологические факторы, например, форма неровностей, полученная от определенных методов механической обработки поверхностей. Типы неровностей поверхности выбираются из таблицы 1 ГОСТ 2787-73, а условное обозначение направлений неровностей из ГОСТ 3.309-73.

На условие трения и смазки, наличия масляной пленки между контактирующими поверхностями в значительной степени влияет направление и форма неровностей.

Первые работы по исследованию влияния направлений неровностей на условия смазки и трения в подшипниках скольжения были проведены Митчелом [2]. В частности он показал, что определенное соотношение амплитуды шероховатости к толщине зазора между трущимися поверхностями дает наибольшую несущую способность и наименьшее значение силы трения.

Бартон исследовал влияние поперечной шероховатости на двух параллельных пластинах, движущихся одна относительно другой [3]. При проведении опытов предполагалось, что смазка является максвелловской жидкостью с вязкостью, зависящей как от давления, так и от температуры. Бартону удалось получить свидетельство того, что для жидкости, вязкость которой возрастает с увеличением давления, результирующая подъемная сила изменяется. Нами установлено, что направление неровной шлифованной поверхности, например, ролика зависит от способа обработки (рис. 1).



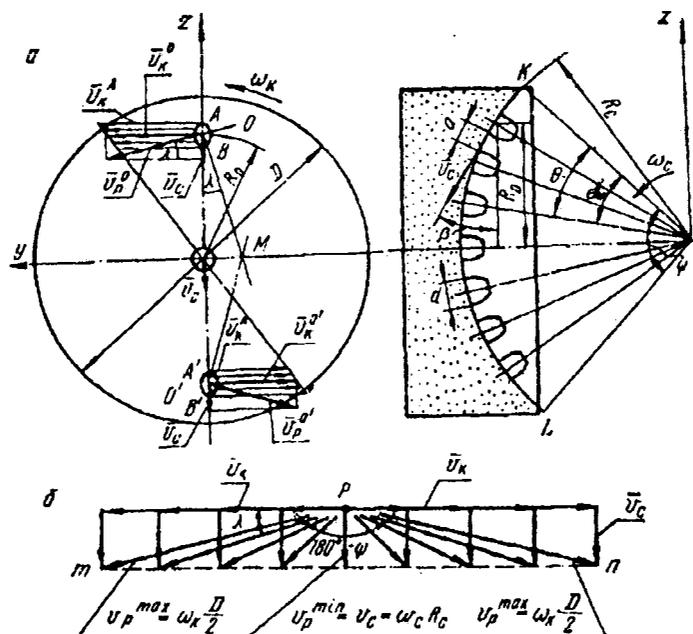
а, б - одномерные криволинейные и прямолинейные шероховатости; в, г - двумерные криволинейные и прямолинейные шероховатости

Рис. 1. – Виды шероховатости

Результирующая подъемная сила при относительном скольжении параллельных поверхностей подшипника и, если вязкость жидкости падает с ростом температуры, имеется тенденция к уменьшению указанной подъемной силы.

Чаще всего известные способы шлифования обеспечивают получение одномерных криволинейной (рис. 1., а) и прямолинейной (рис. 1., б) шероховатостей. Трущиеся поверхности с такой шероховатостью обеспечивают эффект двухмерной шероховатости.

После перекрестного шлифования на поверхности торца ролика и наружного кольца роликовых радиальных сферических подшипников имеет место двухмерная криволинейная шероховатость (рис. 1., в). В отдельных случаях можно получить двухмерную прямолинейную шероховатость (рис. 1., г). При контакте этих поверхностей получается эффект «четырёхмерной» шероховатости.



а - схема процесса шлифования торцом чашечного круга;
б - годограф скорости резания

Рис. 2. – К определению кинематических характеристик процесса группового шлифования сферических торцовых поверхностей тел качения роликовых подшипников

Анализ методов шлифования сферических торцов поверхностей тел качения [4] и практика изготовления их на МПЗ показывают, что требуемая точность обработки и качество поверхностного слоя обеспечивается шлифованием их групповым способом торцом чашечного круга (рис. 2.). В данном случае торцовая сферическая поверхность обрабатываемых роликов формируется в результате вращательного движения сепаратора с роликами или сферического электромагнитного стола относительно шлифовального круга, который заправлен по сфере. Плоскость вращения сепаратора совпадает с плоскостью симметрии шлифовального круга. Производительность процесса обработки по данной схеме определяется количеством одновременно обрабатываемых деталей и скоростью съема припуска, зависящей от частот вращения сепаратора и шлифовального круга, а также режущей способности последнего. Качество обработанной поверхности характеризуется не только шероховатостью, но и направленностью следов абразивного инструмента, которая зависит от соотношения частот вращения сепаратора ω_c и шлифовального круга ω_k . Таким образом, производительность процесса обработки и качество находятся в зависимости от кинематических и геометрических параметров, таких, как диаметр шлифовального круга D , радиус сферы обрабатываемых торцов роликов R_c , диаметр обрабатываемого торца d .

Количество обрабатываемых деталей в зоне резания

$$N_p = \frac{R_c \Psi}{S_p} = \frac{2R_c \arcsin \frac{D}{2R_c}}{d+a},$$

где S_p - расстояние между центрами двух соседних роликов, измеренное по окружности радиуса R_c ; a - расстояние между роликами.

Общее количество роликов, размещенное в сепараторе, определяется из формулы

$$\overline{V}_p = \overline{V}_c + \overline{V}_k$$

$$V_c = \omega_c R_c = \text{const}$$

$$N = \frac{2\pi R_c}{d+a}$$

Как видно из рис. 2., скорость резания изменяется как по значению, так и по направлению, и определяется векторной суммой линейных скоростей сепаратора V_c и круга V_k . Таким образом,

$$V_k = \omega_k R_0$$

где R_0 — расстояние от оси вращения круга до центра торца ролика.

Как видно из годографа вектора скорости резания (рис. 1. б), скорость сепаратора остается постоянной, скорость же круга меняется от $V_k^{\max} = \omega_k \frac{D}{2} = \omega_k R_c \frac{\sin \Psi}{2}$ до $V_k^{\min} = V_c = \omega_c R_c$

Суммарная скорость резания

$$V_p = \sqrt{(\omega_c R_c)^2 + (\omega_k R_0)^2}$$

Направление вектора V_p определится углом λ :

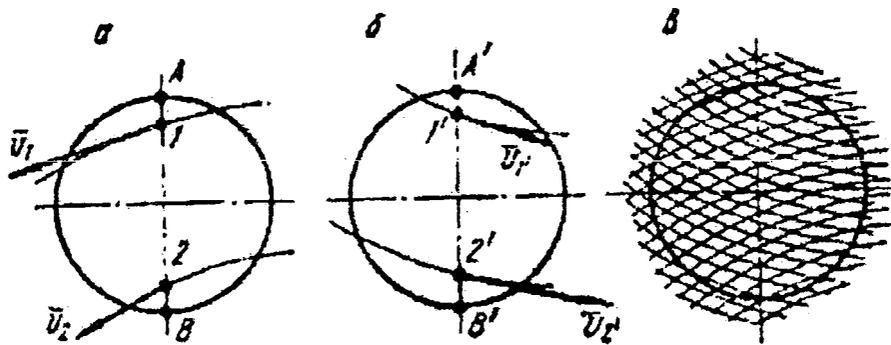
$$\operatorname{tg} \lambda = \frac{V_c}{V_k} = \frac{\omega_c R_c}{\omega_k R_0} \quad (1)$$

$$\cos \lambda = \frac{\omega_k R_0}{\sqrt{(\omega_c R_c)^2 + (\omega_k R_0)^2}} \quad (2)$$

Значение R_0 определится с учетом следующих соображений. Угол $\beta = \frac{\Psi}{2}$ за время прохождения роликом рабочей зоны изменяется от $\beta_A = \frac{\Psi}{2}$ до 0 и от 0 до $-\frac{\Psi}{2}$. Тогда

$$R_0 = \omega_c R_c t \cos\left(\frac{\Psi}{2} - \omega_c t\right) \quad (3)$$

Для способа групповой обработки характерна переменная скорость резания. Это связано с изменением расстояния обрабатываемого ролика относительно оси шлифовального круга. Следует отметить, что такой способ обработки не обеспечивает равномерного абразивного воздействия на обрабатываемую поверхность. Это объясняется тем, что линейная скорость шлифовального круга и ее направление определяются положением обрабатываемой поверхности относительно рабочей поверхности круга. В период прохождения ролика через центральную зону условия съема припуска резко изменяются в связи с уменьшением линейной скорости круга. Поэтому на практике используют шлифовальные круги с центральным отверстием.



а, б, - формирование обрабатываемой поверхности на входе рабочей зоны и выходе из нее; в - сетка следов инструмента на сферической торцовой поверхности после обработки

Рис. 3. – Схема нанесения следов режущего инструмента на обрабатываемую поверхность

Равномерное абразивное воздействие на обрабатываемую поверхность и постоянное направление скоростей резания абразивных зерен способствуют формированию качественного поверхностного слоя с регулярным (упорядоченным) микрорельефом. Это существенно улучшает эксплуатационные свойства рабочих поверхностей. Образование регулярного микрорельефа важно для сохранения постоянства момента сопротивления, возникающего в зонах контакта сферического торца с бортиком кольца.

Момент сопротивления вращению при восприятии осевой нагрузки сферическими торцами роликов зависит от размеров фактических площадок контакта и распределения по ним сил трения. Последние в свою очередь зависят от наличия смазки между контактирующими поверхностями. На поверхности с регулярным микрорельефом лучше удерживается смазка, что способствует повышению долговечности роликовых подшипников.

Как видно из рис. 3. в, в результате разнонаправленного резания на обработанной поверхности образуется характерная сетка. Кривизна траектории абразивного зерна на обрабатываемой поверхности ролика зависит как от расстояния зерна от центра круга, так и от соотношения частот вращения шлифовального круга и сепаратора. Другими словами, изменение направления скоростей резания при входе ролика в рабочую зону (рис. 3. а) и выходе из нее (рис. 3. б) способствует нанесению сетки, и в результате прерывистого резания повышается режущая способность шлифовального круга. Направление и кривизна отдельных рисок (рис. 3. в) изменяются по определенной закономерности.

Высотные параметры микрорельефа и шаг микровыступов зависят от направления измерения. Это явление оказывает влияние на работу ролика в подшипнике; оно приводит к периодическому изменению сил сопротивления вращению в зонах контакта ролика с бортиком кольца. При этом нарушается устойчивое вращение роликов в подшипнике, и увеличивается износ. Чем ближе угол пересечения шлифовальных рисок на поверхности приближается к 90°, тем поверхность однороднее по параметрам макро-и микрогеометрии, а, следовательно, меньше ее износ.

Основные параметры сетки можно описать аналитически. Радиус кривизны траектории абразивного зерна, который проходит через центр ролика, находящегося на расстоянии R_0 от оси круга (см. рис. 2. а), определяется из выражения:

$$p = OM \frac{R_0}{\cos \lambda} \quad (4)$$

В конкретных производственных условиях устанавливаются оптимальные геометрические и кинематические параметры, обеспечивающие наибольшую производительность. Лучшие результаты достигнуты при шлифовании торцов бочкообразных роликов с радиусом сферы 70...200 мм, диаметром обрабатываемого торца 12...50 мм, расстоянии между обрабатываемыми роликами в сепараторе $a=3...10$ мм. При этом используется шлифовальный круг на бакелитовой связке диаметром 75...200 мм и диаметром центрального отверстия 55...170 мм. Частота вращения обрабатываемых деталей выбирается в пределах 2...30 мин⁻¹. Скорость шлифовального круга на его периферии 17...34 м/с. При этом погрешность радиуса обрабатываемой сферы по стреле прогиба находится в пределах 2...3 мкм, шероховатость соответствует $R_a = 0,32...0,08$ мкм.

В дальнейшем ставится задача обосновать образование регулярного микрорельефа на сферической дорожке качения наружных колец роликовых радиальных сферических подшипников, а также на образующей поверхности бочкообразных роликов, применив операции перекрестного шлифования и суперфинишерования, что в конечном итоге даст возможность повысить ресурс подшипников качения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Общий каталог. 600 RU, SKF, 2006. - 1129с. 2. Michell A. G. M. Lubrication: Principls and Practice - London and Glasgow Blockil and Son, 1950. 3. Бартон. Влияние двухмерной синусоидальной шероховатости на характеристики несущей способности слоя смазки // Техническая механика, 1963, №2 с. 154-155. 4. Кривко Г. П. Основы совершенствования способов и технологических процессов механической обработки деталей подшипников. - Мн.: УП «Технопринт», 2001.-220 с. 5. Ящерицын П.И., Филонов И.П., Кривко Т.П. Совершенствование процессов шлифования сферических торцовых поверхностей тел качения роликовых подшипников // Доклады АН БССР, 1978, №8, с.724-727.

УДК 621.039.7

Куликов И.С., Каменев А.Я., Климова Л.А., Глембоцкий А.В., Ширвель П.И.

РАЗРАБОТКА И ПРИМЕНЕНИЕ ВЯЗКОЙ КОМПОЗИЦИИ ДЛЯ ДЕЗАКТИВАЦИИ И ОЧИСТКИ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ ПОВЕРХНОСТЕЙ

*ГНУ Объединенный институт энергетических и ядерных исследований - Сосны ИАН Беларуси,
Белорусский национальный технический университет
Минск, Беларусь*

В статье описаны возможные области применения вязкой композиции и представлены результаты патентных и литературных исследований. Авторы разработали свой вариант пасты для дезактивации и описали основные ее преимущества.

В ядерной энергетике сформировалась особая область очистки поверхности, называемая дезактивация. Как правило, очистка производится в растворах поверхностно-активных веществ, смесей минеральных кислот с ингибиторами коррозии и т.д. Однако, существуют такие изделия, которые по весогабаритным характеристикам невозможно погрузить в раствор или необходимо очищать лишь локальные зоны изделий, в таких случаях удобнее всего использовать дезактивирующие пасты. В нашей лаборатории разработана специальная паста, с помощью которой можно очистить и дезактивировать нержавеющие и черные стали, медные, латунные, титановые, алюминиевые и других сплавы, а также керамические и стеклянные материалы, лакокрасочных и полимерных покрытия и другие материалы от наносных радиоактивных отложений.

Паста может быть также использовано в других областях народного хозяйства, где необходимо осуществлять очистку металлических поверхностей от ржавчины, окисных пленов и других загрязнений перед нанесением покрытий, для очистки сварных швов при производстве ремонтных работ, в городском хозяйстве, в сфере теплофикации, а также кузовного ремонта легковых автомобилей и ряда других областей. Паста очищает металлические и иные поверхности путем воздействия на них химически активной композицией, обладающей сорбционными свойствами, которая существует в виде вязкой, липкой массы, удерживающейся, как на горизонтальной, вертикальной, так и на потолочной плоской поверхности.

При работе АЭС в течение суток образуется до 100 г продуктов коррозии. Таким образом, с течением времени работы станции внутри первого контура количество продуктов коррозии неуклонно возрастает и при этом прогоняется через активную зону реактора, где под действием нейтронов образуется радиоактивные нуклиды. Эти нуклиды захватываются гидроокислами железа и вместе с ними осаждаются на внутренней стороне трубы главного трубопровода, на деталях насосов, в застойных зонах, в вентилях и других элементах оборудования АЭС. Вследствие этого, затрудняется обслуживание и ремонт оборудования, возрастает совокупное дозовое облучение