

ТРЕХКОЛЕСНЫЙ МОТОЦИКЛ К1В

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПО МЕТАЛЛАМ
И ТЕРМООБРАБОТКЕ ДЕТАЛЕЙ
ЧЕРТЕЖИ УЗЛОВ И ДЕТАЛЕЙ

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПО МЕТАЛЛАМ И ТЕРМООБРАБОТКЕ ДЕТАЛЕЙ

РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА

(лист 94 и 95)

Хомут фланца крепления раздаточной коробки

Материал — лента, сталь 15, ширина 20, толщина 3-0,16 мм (ГОСТ 2284-43).

Фланец крепления раздаточной коробки

Материал — лист, сталь 15, толщина 3,5 ± 0,2 мм (ГОСТ 914-47).

Корпус. Кронштейн и крышка корпуса. Заглушка ограничительная

Материал — алюминиевый сплав АМК 6.

Вал первичный. Шестерня переключения раздаточной коробки

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48).

Цементировать. Глубина слоя 0,6—0,8 мм. Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Кольцо распорное

Материал — бесшовная труба, сталь 35, наружный диаметр 40 ± 0,3, толщина стенки 6+0,9-0,6 мм (ГОСТ 301-44).

Втулка кронштейна распорная большая

Материал — бесшовная труба, сталь 35, наружный диаметр 22 ± 0,1, толщина стенки 2 ± 0,2 мм (ГОСТ 1459-43).

Обойма роликов

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48). Цементировать на длине 12,5 мм со стороны большего диаметра. Глубина слоя 0,5—0,7 мм. Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Пружина обоймы роликов

Материал — лента, сталь 65Г, ширина 7-0,4, толщина 0,7-0,05 мм (ГОСТ 2614-44).

Твердость $H_{RC} = 42 \div 48$.

Корпус механизма свободного хода

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48). Цементировать. Глубина слоя 0,7—0,9 мм. Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Резьбу от цементации предохранить.

Контртяга

Материал — прутки, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), шестиграннык 19-0,28 мм (ОСТ НКТП 7130).

Шестерня пускового механизма цепная

Материал — сталь 15 (ГОСТ В-1050-41). Цементировать. Глубина слоя 0,6—1,0 мм. Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Фосфатировать. Посадочную поверхность диаметром 41,6 мм от цементации предохранить.

Блок шестерен

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48). Цементировать. Глубина слоя 0,25—0,40 мм. Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Вал вторичный

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48). Цементировать. Глубина слоя 0,35—0,50 мм. Калиль на длине 26—28 мм со стороны зубчатого венца. Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Резьбу от цементации предохранить

Втулка вторичного вала

Материал — бронза Бр. ОФ10-1 (ГОСТ 613-41).

Шестерня заднего хода

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48). Цементировать. Глубина слоя 0,2—0,35 мм. Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Внутреннюю поверхность от цементации предохранить.

Втулка распорная шестерни заднего хода

Материал — бесшовная труба, сталь 20, наружный диаметр 33 ± 0,5, толщина стенки 7 ± 0,05 мм (ГОСТ 1464-43).

Рычаг переключения наружный

Материал — лист, сталь 15, толщина 6 мм (ГОСТ 1577-42).

Шестерня цепная правая

Материал — сталь 15 (ГОСТ В-1050-41). Цементировать. Глубина слоя 0,6—0,8 мм. Твердость $H_{RC} = 55 \div 62$.

Фосфатировать. Резьбу от цементации предохранить.

Ось блока шестерен

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48). Цементировать. Глубина слоя 0,4—0,6 мм. Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Резьбы от цементации предохранить.

Шайба блока шестерен

Материал — сталь 40 (ГОСТ В-1050-41).

Крышка корпуса внутренняя

Материал — алюминиевый сплав АСВ-ГАЗ.

Крышка масляного отверстия

Материал — лист, сталь 10, толщина 1,5 ± 0,11 мм (ГОСТ 914-47). Оцинковать.

Ось рычагов переключения

Материал — сталь 45 (ГОСТ В-1050-41).

Рычаг переключения внутренний

Материал — лист, сталь 15, толщина 6 мм (ГОСТ 1577-42). Цементировать с вильчатой стороны на длине 20 мм. Глубина слоя 0,4—0,5 мм. Твердость $H_{RC} = 35 \div 40$.

Ось вилки переключения

Материал — сталь 35 (ГОСТ В-1050-41).

Вилка переключения

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48). Цементировать. Глубина слоя 0,4—0,5 мм. Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Отверстие от цементации предохранить.

Ось шестерни заднего хода

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48). Цементировать. Глубина слоя 0,4—0,7 мм. Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Подплатник первичного вала

Материал — прутки, сталь 45 (ГОСТ В-1050-41), диаметр 11,5-0,12 мм (ОСТ НКТП 7128). Твердость $H_{RC} = 40 \div 46$.

Крышки сальника — наружная и внутренняя

Материал — лист, сталь 08, толщина 0,8 ± 0,08 мм (ГОСТ 914-47).

ВТУЛКА ВЕДУЩЕГО КОЛЕСА

(лист 96)

ПЕРЕДНЕЕ КОЛЕСО (лист 100)

Ступица. Зубчатая втулка ведущих колес.

Материал — труба бесшовная, сталь 35, наружный диаметр 46 ± 0,25, толщина стенки 6+0,9-0,6 мм (ГОСТ 1459-43).

Фланец ступицы. Тормозной барабан

Материал — лист, сталь 10, толщина 2,5 ± 0,2 мм (ГОСТ 914-47).

Втулка ведущего колеса

Материал — бесшовная труба, сталь 35, наружный диаметр 37 ± 0,2, толщина стенки 3,5-0,35 мм (ГОСТ 1459-43).

Шестерня ведущего колеса цепная

Материал — лист, сталь 45 (ГОСТ В-1050-41), толщина 5,5-0,5 мм (ГОСТ 1577-42).

Ось ведущих колес

Материал — сталь 60С2 (ГОСТ В-2052-43).

Твердость $H_{RC} = 30 \div 35$.

Резьбовый конец большего диаметра оцинковать.

Тормозной диск. Шайба оси тормозных колес

Материал — лист, сталь 10, толщина 3 ± 0,16 мм (ГОСТ 914-47).

Шайба тормозного диска усиленная

Материал — лист, сталь 15, толщина 5 мм (ГОСТ 1577-42).

Втулка кулачка тормозных колодок

Материал — прутки, сталь 35 (ГОСТ В-1050-41), диаметр 23 ± 0,5 мм (ГОСТ 2590-44).

Гайка крепления ведущих колес

Материал — сталь 20 (ГОСТ В-1050-41). Материал — лист, сталь 08, толщина 1 ± 0,07 мм (ГОСТ 914-47).

Головка отяжки ведущего колеса

Материал — лист, сталь 15, толщина 3,5 ± 0,22 мм (ГОСТ 914-47).

Кожух сальника втулки ведущих колес

Материал — лист, сталь 08, толщина 0,5 ± 0,05 мм (ГОСТ 914-47).

Шайба стопорная. Шайба сальника втулки переднего колеса упорная

Материал — лист, сталь 08, толщина 0,8 ± 0,08 мм (ГОСТ 914-47).

Рычаг тормоза ведущих колес. Шайба оси ведущего правого колеса

Материал — лист, сталь 15, толщина 3,5 ± 0,2 мм (ГОСТ 914-47). Оцинковать.

Втулка переднего колеса

Материал — бесшовная труба, сталь 35, наружный диаметр 37 ± 0,2, толщина стенки 3,5+0,53-0,35 мм (ГОСТ 1459-43).

Втулка распорная переднего колеса

Материал — алюминиевый сплав АСВ-ГАЗ.

РУЛЬ (лист 97)

Труба и кронштейн руля

Материал — бесшовная труба, сталь 35, наружный диаметр 22 ± 0,1, толщина стенки 2 ± 0,2 мм (ГОСТ 1459-43).

Хромировать. Полировать.

Труба головки

Материал — бесшовная труба, сталь 20, внутренний диаметр $22 \pm 0,15$ мм, толщина стенки $2,5 \pm 0,25$ мм (ГОСТ 1459-43).

Головка скобы кронштейна

Материал — лист, сталь 10, толщина $3 \pm 0,16$ мм (ГОСТ 914-47).

Ушко трубы головки

Материал — лист, сталь 15, толщина $3,5 \pm 0,2$ мм (ГОСТ 914-47).

Скоба кронштейна опорная

Материал — лист, сталь 08, толщина $2 \pm 0,16$ мм (ГОСТ 914-47).

Сухарь кронштейна

Материал — сталь А35 (ГОСТ В-1414-42).

Шайба опорной скобы кронштейна

Материал — лист, сталь 10, толщина $2,5 \pm 0,2$ мм (ГОСТ 914-47).

Пружина головки

Материал — пруток, сталь 65Г, диаметр $4 \pm 0,07$ мм (ГОСТ 1071-41).

Хромировать. Полировать.

Вертушки пружины головки — верхний и нижний

Материал — сталь А35 (ГОСТ В-1414-42).

Гайка регулировочного болта троса сцепления

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), квадрат $10 \pm 0,2$ мм (ГОСТ НКТП 7129).

Оцинковать.

Ограничитель выключения сцепления

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), шестигранник $19 \pm 0,28$ мм (ГОСТ НКТП 7130).

Хромировать. Полировать. Разбук и торцы головки полировать не обязательно.

Корпус гасителя колебаний

Материал — бесшовная труба, сталь 35, наружный диаметр $30 \pm 0,1$, внутренний — $24 \pm 0,1$ мм (ГОСТ 1459-43).

Ушки корпуса гасителя колебаний, левое и правое

Материал — лист, сталь 15, толщина $5 \pm 0,3$ мм (ГОСТ 1577-42).

Шпилька крепления и затяжки гасителя колебаний. Головка шарового шарнира троса управления переключением передач

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $12 \pm 0,24$ мм (ГОСТ НКТП 7130).

Шпильку оцинковать. Головку хромировать и полировать.

Колпачок и корпус защитного кожуха

Материал — лист, сталь 08, толщина $0,8 \pm 0,08$ мм (ГОСТ 914-47).

Корпус переключателя передач

Материал — лист, сталь 08, толщина $2 \pm 0,16$ мм (ГОСТ 914-47).

Хромировать. Полировать наружную поверхность.

Хомут переключателя передач

Материал — лента, сталь 10, ширина $12 \pm 0,6$, толщина $2,5 \pm 0,18$ мм (ГОСТ 503-41).

Хромировать. Полировать наружную поверхность.

Ползуны переключения передач

Материал — пруток, сталь 45, диаметр $11,5 \pm 0,12$ мм (ГОСТ НКТП 7128).

Хромировать. Полировать.

Рычаг переключения

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $6 \pm 0,16$ мм (ГОСТ НКТП 7128).

Хромировать. Полировать.

Гайка троса управления переключением передач

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $12 \pm 0,24$ мм (ГОСТ НКТП 7130).

Хромировать. Полировать.

Шпилька тяги переключения передач

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $5 \pm 0,15$ мм (ГОСТ НКТП 7128).

Хромировать. Полировать.

Обойма пружины тяги переключения передач

Материал — бесшовная труба, сталь 20, наружный диаметр $10 \pm 0,1$, толщина стенки $1 \pm 0,1$ мм (ГОСТ 1459-43).

Хромировать. Полировать.

Втулка переходная тяги переключения передач

Материал — сталь А35 (ГОСТ В-1414-42).

Хромировать. Полировать.

Пружина тяги переключения передач

Материал — проволока, сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41), диаметр $1 \pm 0,08$ мм (ГОСТ 1071-41).

Планка шаровой цапфы тяги переключения передач

Материал — лента, сталь 15, ширина 20, толщина 3 мм (ГОСТ 2284-43).

Штуцер наконечника ободочки троса управления тормозом регулировочный

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), шестигранник $10 \pm 0,2$ мм (ГОСТ НКТП 7130).

Колпачок корпуса переключателя

Материал — лист, сталь 08, толщина $0,8 \pm 0,08$ мм (ГОСТ 914-47).

Хромировать. Полировать наружную поверхность.

Винт корпуса переключателя

Материал — сталь А35 (ГОСТ В-1414-42).

Пружина ползуна переключения передач

Материал — проволока, сталь 65Г, диаметр $1,3 \pm 0,08$ мм (ГОСТ 1071-41).

Наконечник троса управления переключением передач

Материал — пруток, сталь 20 (ГОСТ В-1050-41), диаметр $3 \pm 0,04$ мм (ГОСТ В-1798-42).

Лудить.

РАМА (листы 98 и 99)

Трубы — верхняя и нижняя

Материал — бесшовная труба, сталь 35, внутренний диаметр $24 \pm 0,15$, толщина стенки $2 \pm 0,2$ мм (ГОСТ 1459-43).

Трубы — левая и правая. Трубы задней вилки — верхняя и нижняя. Трубы — поперечная, распорная, поперечная длинная и распорная задняя. Стойки головки — левая и правая. Труба крепления люка. Трубы рамки сидения — боковая и задняя

Материал — бесшовная труба, сталь 20, наружный диаметр $20 \pm 0,15$, толщина стенки $2 \pm 0,2$ мм (ГОСТ 1459-43).

Труба буфера

Материал — бесшовная труба, сталь 10, наружный диаметр $2,8 \pm 0,1$, толщина стенки $1 \pm 0,1$ мм (ГОСТ 1459-43).

Головка

Материал — бесшовная труба, сталь 20, наружный диаметр $40 \pm 0,5$ мм, толщина стенки $6 \pm 0,9$ мм (ГОСТ 301-44).

Труба буфера короткая

Материал — лист, сталь 30, толщина $1,8 \pm 0,15$ мм (ГОСТ 914-47).

Хомут крепления буфера стяжной. Угольник крепления глушителя и шитка цепи ведущего колеса

Материал — лента, сталь 10, ширина $20 \pm 0,6$, толщина $2 \pm 0,13$ мм (ГОСТ 503-41).

Заглушка трубы буфера

Материал — лист, сталь 08, толщина $1,2 \pm 0,11$ мм (ГОСТ 914-47).

Планка крепления ведущего колеса. Планка крепления ведущего колеса внутренней. Кронштейны крепления запасного колеса. Распорка кронштейна ведущих колес

Материал — лист, сталь 15, толщина $3,5 \pm 0,2$ мм (ГОСТ 914-47).

Кронштейн крепления передней опоры двигателя. Косынка рулевой колонки. Кронштейны крепления трансмиссии — передний и задний

Материал — лист, сталь 10, толщина $2,5 \pm 0,2$ мм (ГОСТ 914-47).

Кронштейн крепления нижней опоры двигателя

Материал — лист, сталь 15, толщина $5 \pm 0,3$ мм (ГОСТ 1577-42).

Планка крепления вала трансмиссии. Чашка кронштейна запасного колеса

Материал — лист, сталь 10, толщина $3 \pm 0,16$ мм.

Планка крепления трубы глушителя

Материал — лента, сталь 10, толщина $18 \pm 0,8$, ширина $2 \pm 0,13$ мм (ГОСТ 503-41).

Угольник крепления коробки передач. Кронштейн крепления задней опоры двигателя

Материал — лента, сталь 15, толщина $3 \pm 0,16$, ширина $20 \pm 0,6$ мм (ГОСТ 2284-43).

Хомут крепления трансмиссии

Материал — лист, сталь 10, толщина $2 \pm 0,16$ мм (ГОСТ 914-47).

Кронштейн декомпрессора

Материал — лист, сталь 15, толщина $6 \pm 0,4$ (ГОСТ 1577-42).

Втулка кронштейна гасителя колебаний.

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $15 \pm 0,24$ мм

Упор подставки

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $10 \pm 0,2$ мм (ГОСТ НКТП 7128).

Планка крепления нижней точки двигателя

Материал — полоса, сталь 20, толщина $4 \pm 0,5$, ширина 20 ± 1 мм (ГОСТ 103-41).

Кронштейны крепления пружины — левый и правый

Материал — лист, сталь 10, толщина $2,5 \pm 0,2$ мм (ГОСТ 914-47).

Пружинные сидения — левая и правая

Материал — проволока 5,5 ПК (ГОСТ 20006-38).

Труба правой боковины. Трубы спинки — верхняя, левая и правая

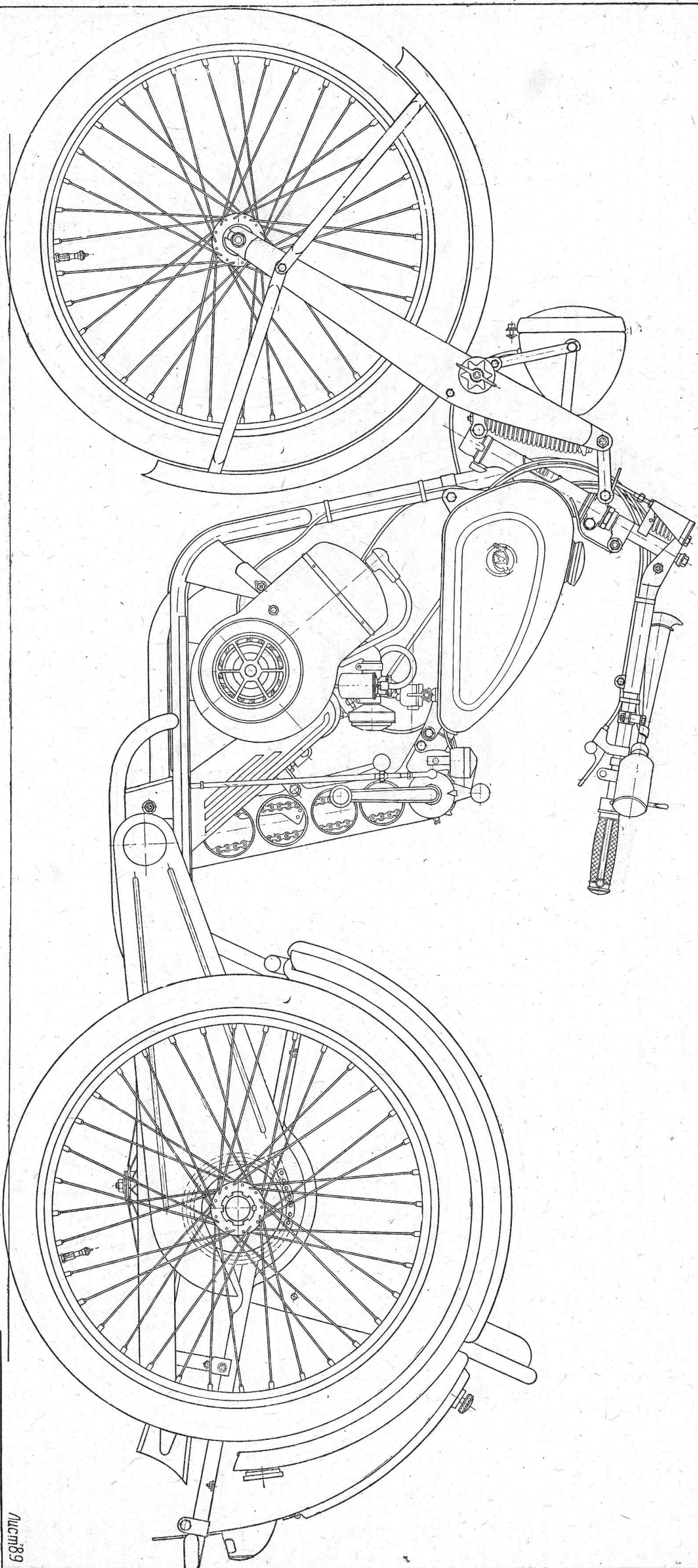
Материал — бесшовная труба, сталь 10, наружный диаметр $28 \pm 0,1$, толщина стенки $1 \pm 0,1$ мм (ГОСТ 1459-43).

Упор ограничителя поворота

Материал — лист, сталь 15, толщина $3,5 \pm 0,2$ мм (ГОСТ 914-47).

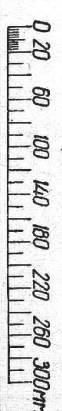
Шток моторной цепи

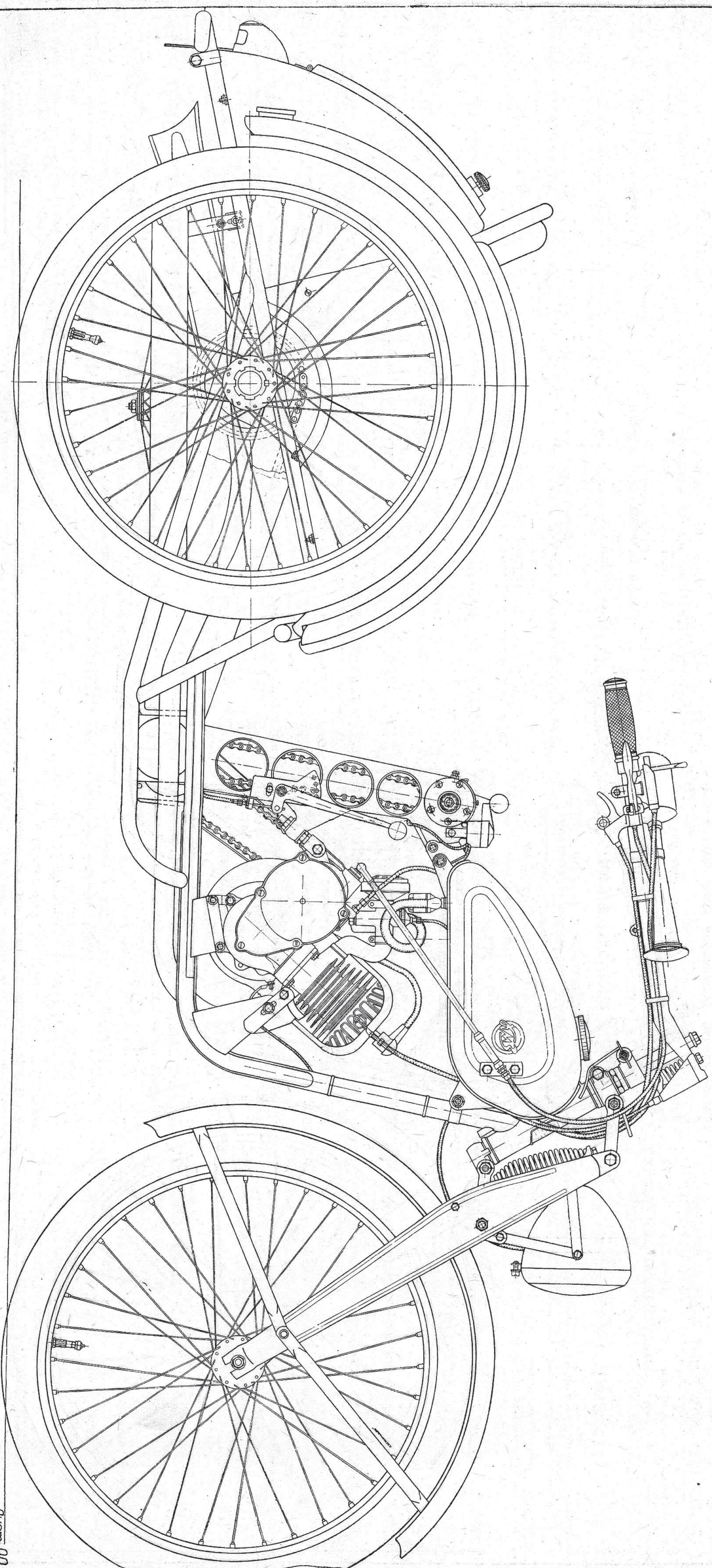
Материал — лист, сталь 08, толщина $0,5 \pm 0,05$ мм (ГОСТ 914-47).



Ил. 89

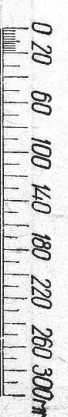
Мотолука К1Б
Бид чреда

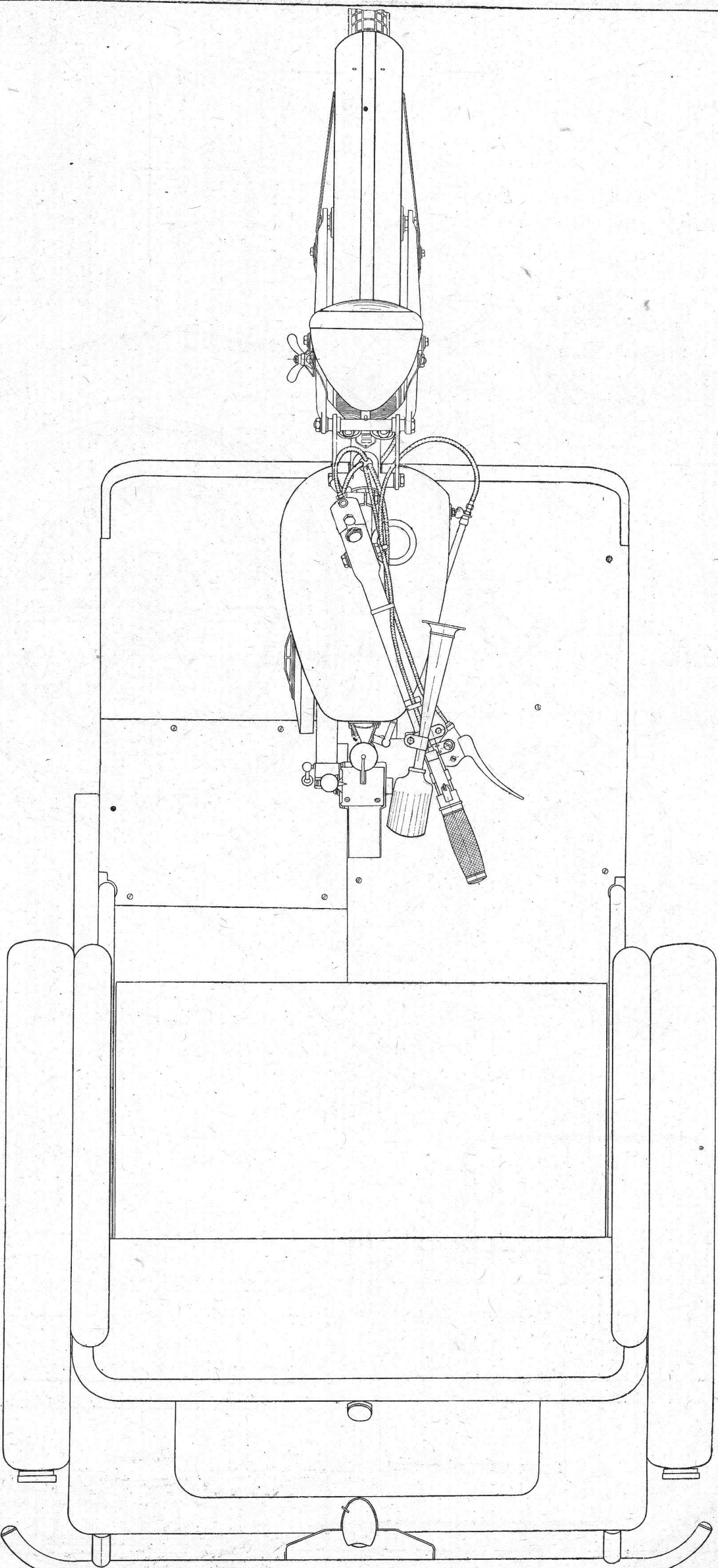




масштаб 90

мотор K 1 B
Буд. сн. 0000





0 20 60 100 140 180 220 260 300mm

Машинка К 1 Б
Будь обещу

Лист 91

по АВС

Головка двигателя К1В отличается от головки двигателя К1Б расположением дельт. Ребра двигателя К1В расположены поперек продольной оси двигателя (из за обдува вентилятором)

Намтег между буртиком а корпуса двигателя и торцом отбортовки основания улитки в не допускать. Устранять намтег установкой де-гулировочной шайбы

сеч. по аа

сеч. по вв

радиус пилотно возрастает от 6 в сеч. по ff до 48 в сеч. по вв. Поверхность, описанная R₁ в сеч. по сс, пилотно выравливается и переходит в сеч. по вв в плос-кость

Сторонняя шайба

сеч. по сс

Вид по стрелке А

сеч. по dd

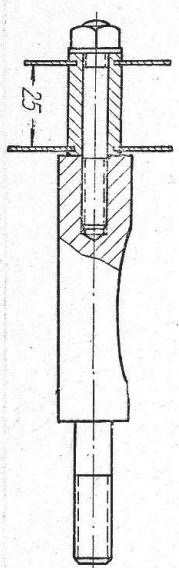
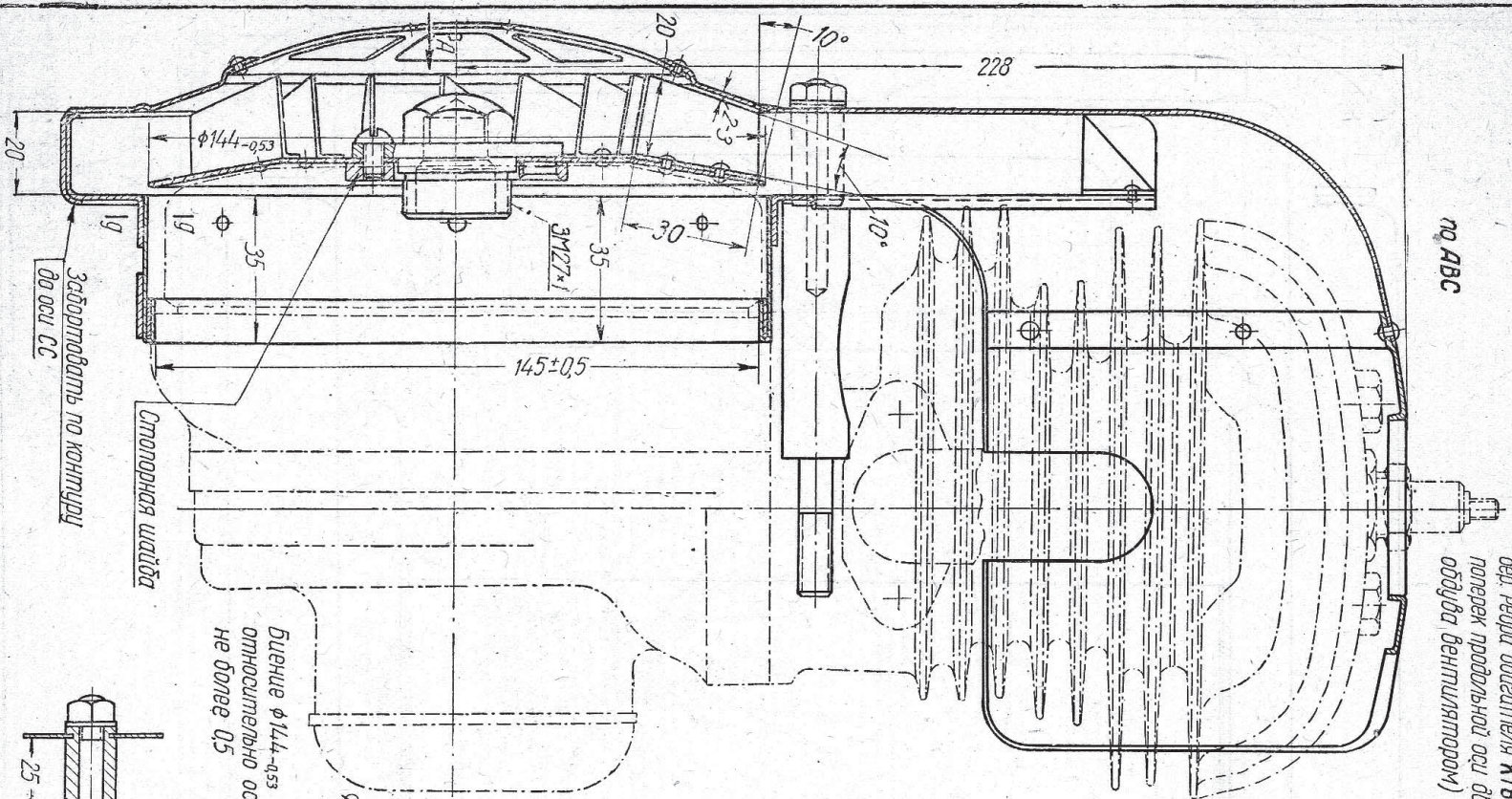
сеч. по ee

сеч. по ff

лист 92

Мотоцикл К1В
Вентилятор охлаждения
двигателя

0 10 20 30 40 50 60 70 80 мм

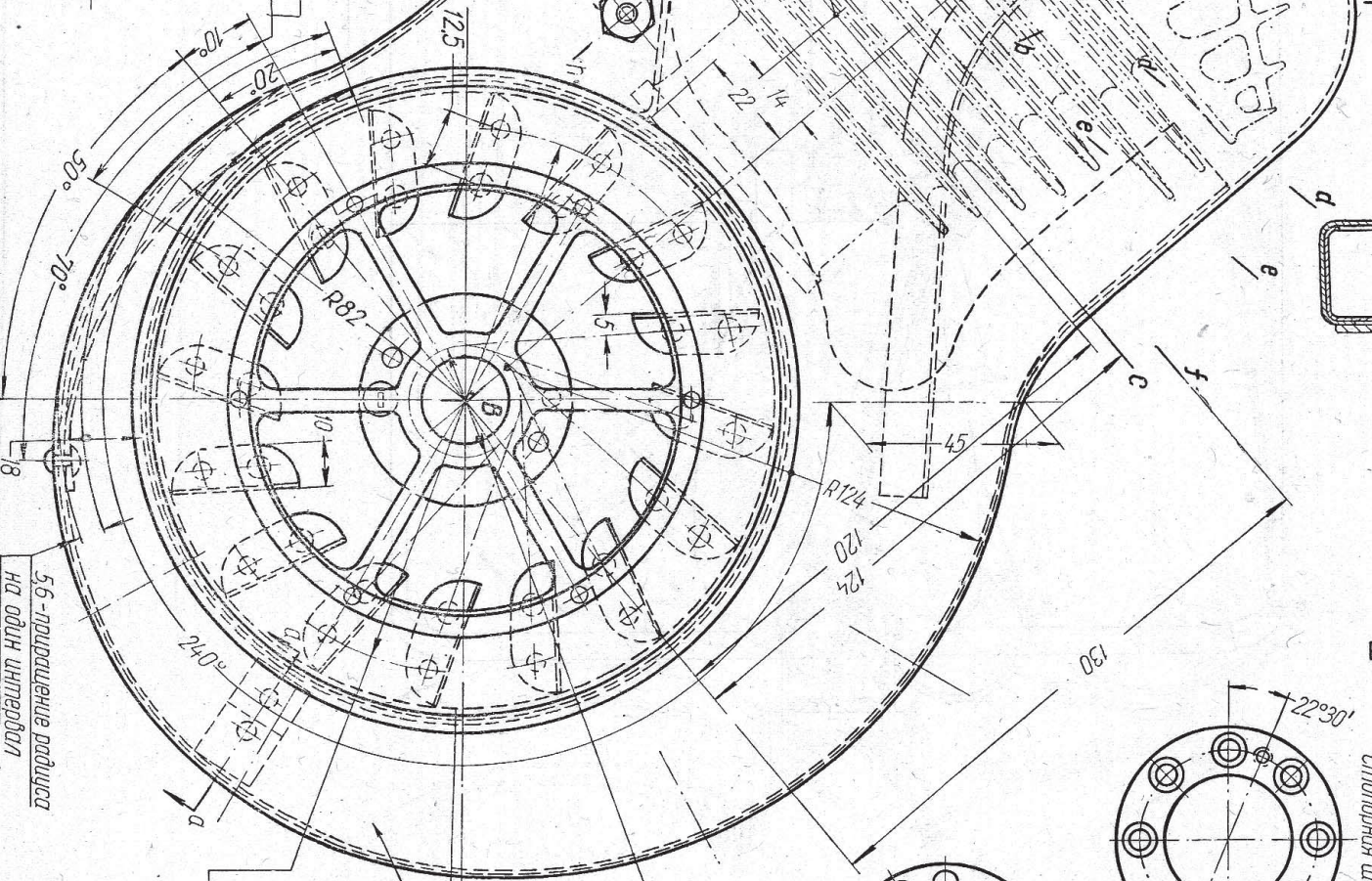


буение $\phi 144_{-0.33}^{+0.33}$
относительно оси -
не более 0,5

$\phi 150_{-0.19}^{+0.330}$

в интервалов по 30°
Допускаемое отклонение $\pm 3^\circ$

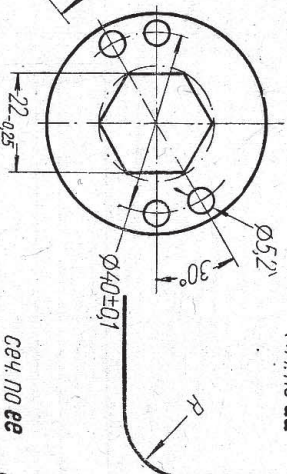
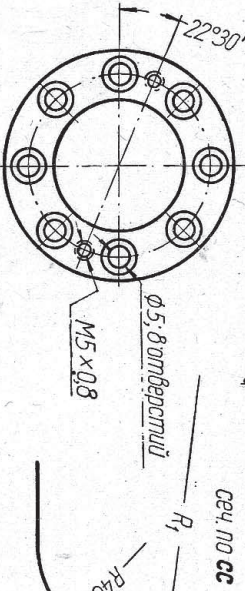
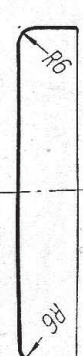
сеч. по hh

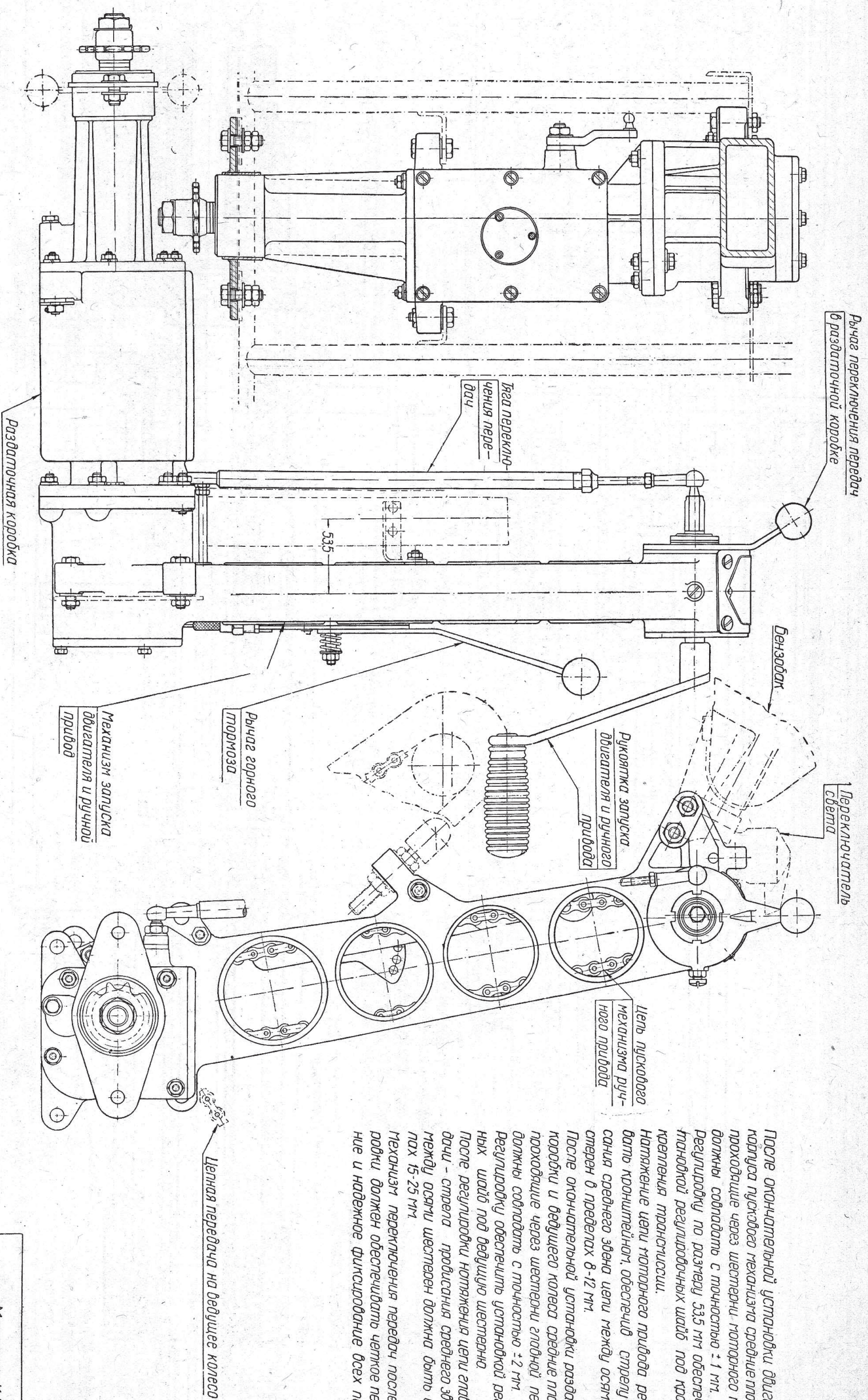


5,6-приращение радиуса
на один интервал

Улитка
В соединении краевых двух интервалов должен быть пилотный переход. Обеспечить соеднение контура винтовой линии корпуса улитки с контуром внутренней стенки улитки

$\phi 125$ (для построения)





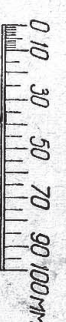
После окончательной установки двигателя и корпуса пускового механизма средней плоскости, проходящие через шестерни моторного привода, должны сойтись с точностью ± 1 мм. Регулировку по размеру 53,5 мм обеспечить ус- тановкой регулировочных шайб под кронштейны крепления трансмиссии. Натяжение цепи моторного привода регулиро- вать кронштейном, обеспечив стрелу прови- сания среднего звена цепи между осями ше- стерен в пределах 8-12 мм. После окончательной установки раздаточной коробки и ведущего колеса средней плоскости проходящие через шестерни главной передачи, должны сойтись с точностью ± 2 мм. Регулировку обеспечить установкой регулировоч- ных шайб под ведущую шестерню. После регулировки натяжения цепи главной пере- дачи - стрела провисания среднего звена цепи между осями шестерен должна быть в преде- лах 15-25 мм.

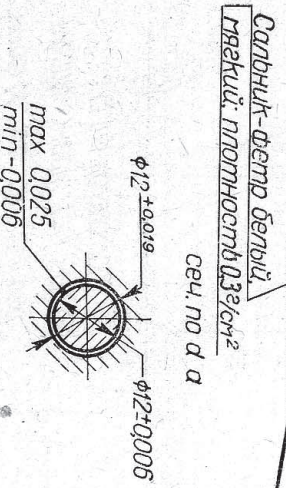
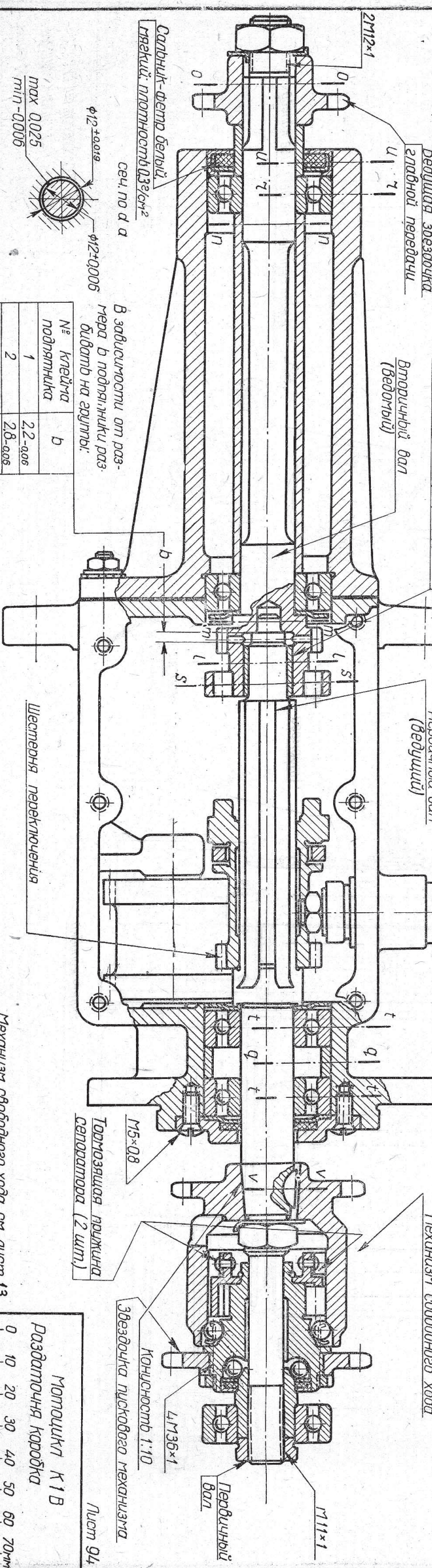
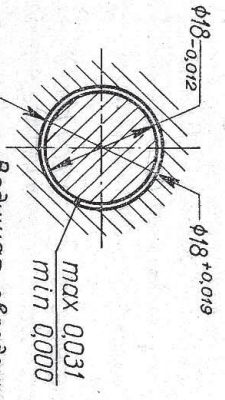
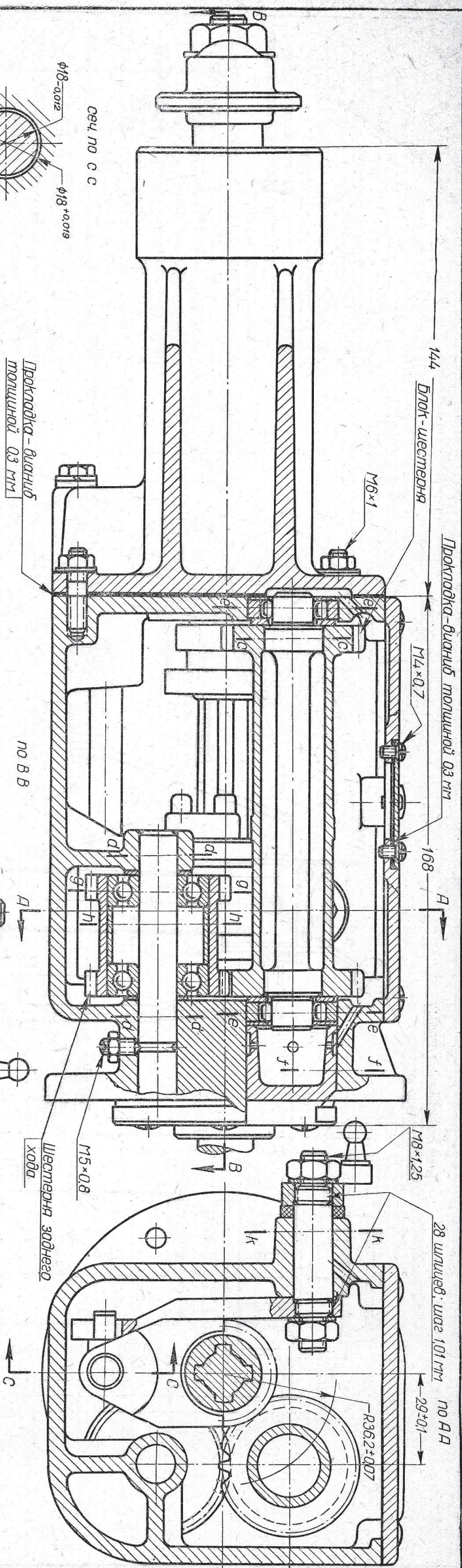
Механизм переключения передач после регули- ровки должен обеспечивать четкое переключе- ние и надежное фиксирование всех передач.

Лист 93

Мотоцикл К1В

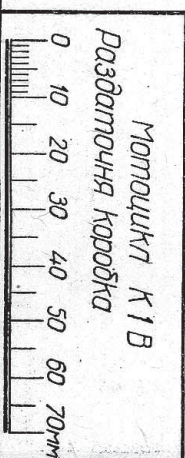
Общий вид трансмиссии





В зависимости от раз-
мера в подпункти раз-
битах на группы:

№ клейка подпунктика	b
1	2.2-0.06
2	2.8-0.06
3	3.4-0.08



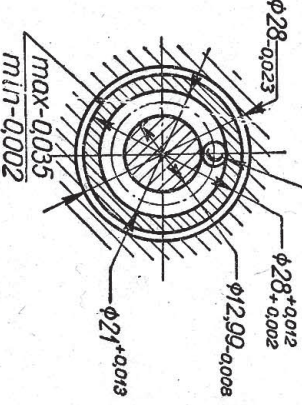
Характеристики шестерен раздаточной коробки				
Переключения	Вторичного вала	Заднего хода	Блок	
Число зубьев	15	15	21	21
Модуль	2.			
Угол зацепления	20°			
Диаметр начальной окружности	30	30	42	42
Диаметр окружности впадин	26,34	26,34	36,34	36,34
Высота зуба	4,33	4,33	4,33	4,33
Толщина зуба по хорде	3,49-0,11	3,49-0,11	2,78-0,11	2,78-0,11
Сдвиг исходного контура	+0,25	+0,25	-0,25	-0,25

Отклонения межцентрового расстояния при беззазорном зацеплении с эталонной шестерней - не более $\pm 0,08$ для всей шестерни и не более 0,04 на один зуб

сеч. по e e

Ролики разбита на три группы:

№ группы	Диаметр ролика
1	3,996-3,999
2	3,999-4,002
3	4,002-4,006

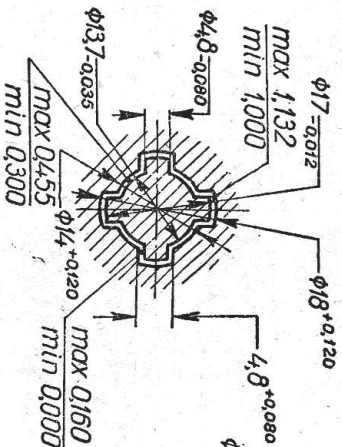


Концы подшипника разбиты на три группы по внутреннему диаметру

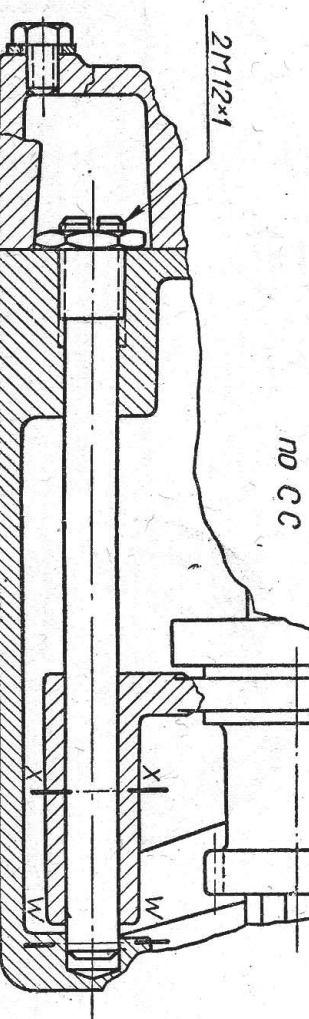
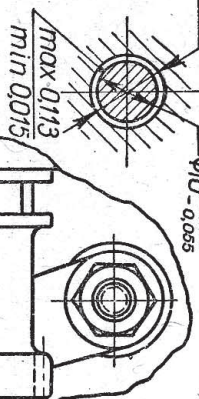
№ группы	Диаметр концы
1	21,000-21,004
2	21,004-21,009
3	21,009-21,013

сеч. по o o

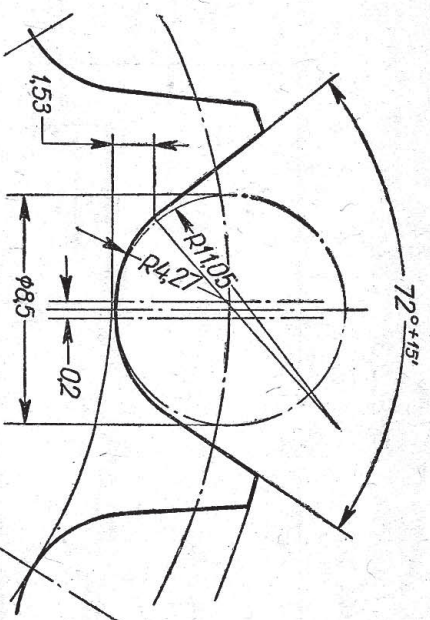
сеч. по w w



по с с

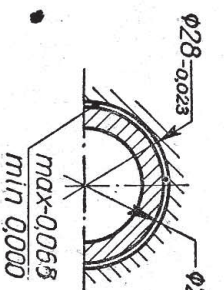


Профиль зуба звездочки

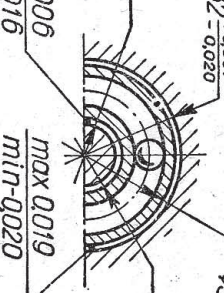


М 5:1

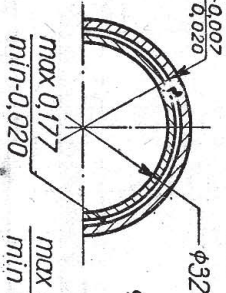
сеч. по f f



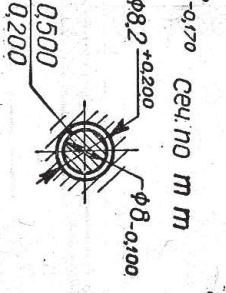
сеч. по g g



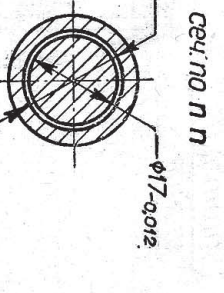
сеч. по h h



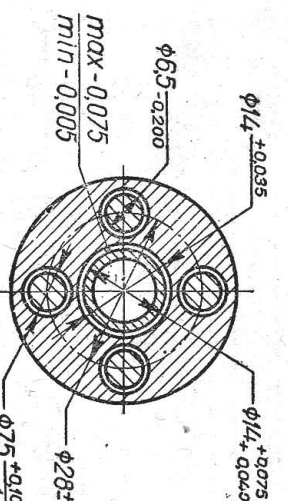
сеч. по m m



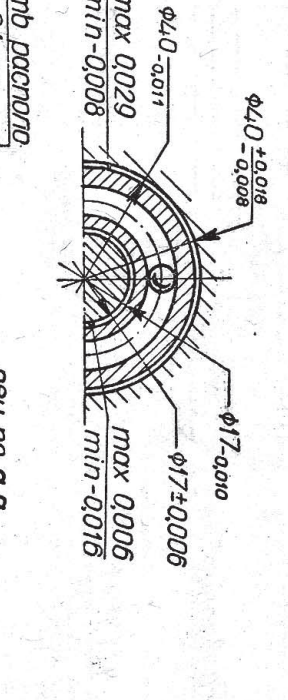
сеч. по n n



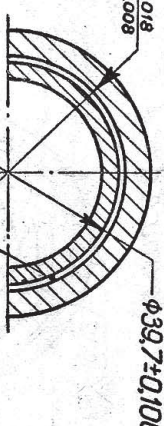
сеч. по s s



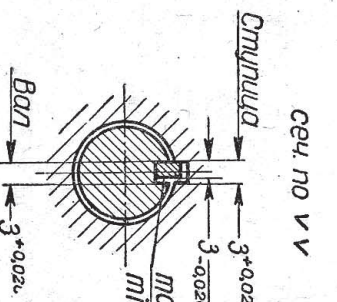
сеч. по t t



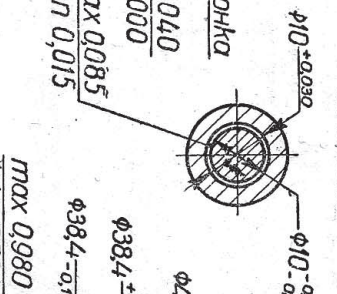
сеч. по q q



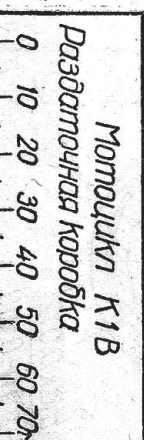
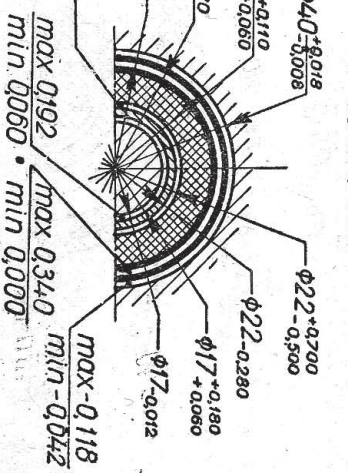
сеч. по v v



сеч. по x x

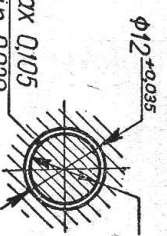


сеч. по u u

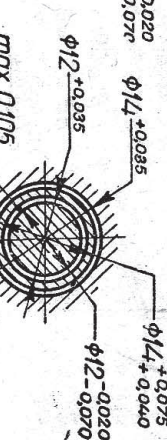


	Ведущая	Пускового механизма	Правая
Число зубьев	10	14	15
Шаг	12,7		
Диаметр начальной окружности	41,1	57,07	61,09
Наружный диаметр	4,5	62,23	66,29 _{±0,2}
Диаметр окружности впадин	32,6 _{±0,1}	48,56	52,58

сеч. по k k

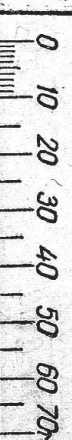


сеч. по l l



Мотычки К1В

Раздаточная коробка



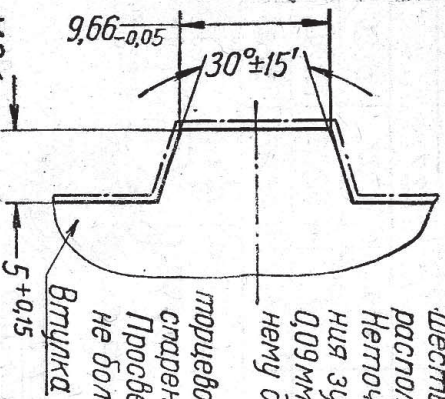
Вид по стрелке А

Биеще окружности впадин звездочки 0,4 мм. Торцевое биеще звездочки не более 0,5 мм

Шесть зубьев, равно-расположенных по торцу.

Неточность расположения зубьев - не более 0,09 мм по внутреннему диаметру втулки.

Сопряжение по торцевому зубу предотвращать старением каллибром. Просвет по калибру не более 0,15 мм



Плоскость симметрии колеса

90

сеч. по aa

$\phi 36+0,050$
 $\phi 36-0,032$

Число зубьев 38
Шаг - 12,7 мм
Тормозной рычаг

Сальник

Усилительную шайбу приварить к тормозному диску в 6 точках по окружности радиусом R18

сеч. по bb

$\phi 128+0,160$
 $\phi 128-0,160$

Профиль зуба звездочки

60°±1°

$\phi 85$
R 11,05

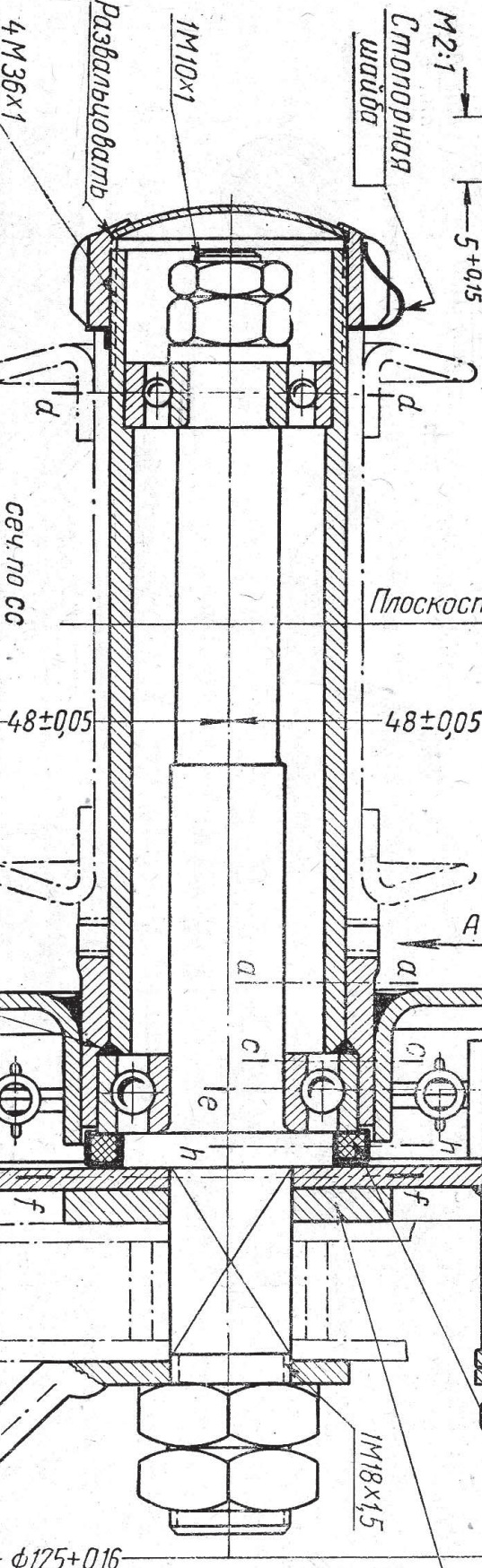
1,53

R 4,21

M 5:1

0,2

$\phi 153,8$
 $\phi 158,5-0,58$
 $\phi 145,3-0,2$



1М10х1

4М36х1

Развальцовывать

сеч. по dd

$\phi 32-0,012$
 $\phi 32+0,007$
 $\phi 12-0,010$
 $\phi 12-0,012$

$\phi 45+0,050$

сеч. по cc

$\phi 45+0,110$
 $\phi 45+0,060$

Пятая припоем

сеч. по ee

$\phi 40+0,007$
 $\phi 40-0,020$
 $\phi 17-0,010$
 $\phi 17+0,006$
 $\phi 17-0,006$

сеч. по ff

$\phi 125+0,16$

сеч. по ff

$\phi 23-0,280$
 $\phi 24+0,280$

сеч. по hh

$\phi 32+0,050$
 $\phi 32+0,060$

Смещение квадрата от оси -

не более 0,1 мм

сеч. по hh

$\phi 32+0,050$
 $\phi 32+0,060$

сеч. по hh

$\phi 32+0,050$
 $\phi 32+0,060$

сеч. по hh

$\phi 32+0,050$
 $\phi 32+0,060$

сеч. по hh

$\phi 32+0,050$
 $\phi 32+0,060$

Втулка правого заднего колеса симметрична втулке ведущего левого колеса и отличается от нее отсутствием целной звездочки на тормозном барабане

Лист 96

Мотоцикл К1В

Втулка ведущего колеса

0 10 20 30 40 50 мм

Платье латунное Л62 и рулем
ГОСТ В-1019-41

Ограничитель
отклонения
руля

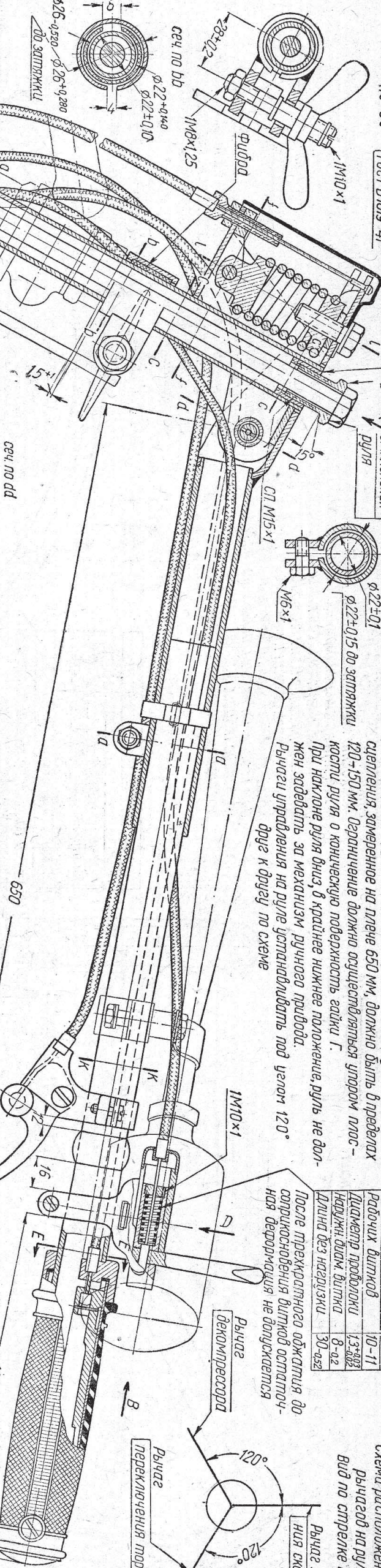
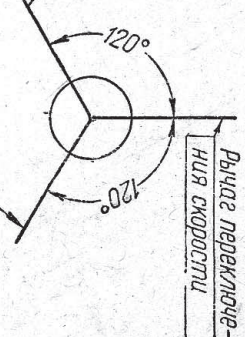
сеч. по да
 $\phi 22 \pm 0,1$
 $\phi 22 \pm 0,15$ до заправки

Отклонение руля, соответствующее полному выключению сцепления, измеренное на плече 650 мм, должно быть в пределах 120-150 мм. Отклонение должно осуществляться упором пилос-кости руля о коническую поверхность седла Г. При наклоне руля вниз, в крайнее нижнее положение, руль не дол-жен задевать за механизм ручного привода. Рычаги управления на руле устанавливаются под углом 120° друг к другу по схеме

Всего вилок	11-12
Рабочих вилок	10-11
Диаметр проволочки	$1,3 \pm 0,02$
Надужный болт, диаметр	8-12
Длина без нагрузки	30-352

После трехкратного обжатия до соразмеренных вилок остаточ-ная деформация не допускается

Схема расположения свед-рычагов на руле
вид по стрелке В



Общее число вилок	29
Рабочее число вилок	28
Шаг	3
Диаметр проволочки	$1,3 \pm 0,02$
Надужный болт, диаметр	16-22
Длина без нагрузки	$65 \pm 0,1$

Концевые болты должны быть забиты в зажимные кольца. После предварительного трех-кратного обжатия до сориро-ванной деформации вилок остаточная деформация не допускается

К рычагу переключе-ния передач на-дужный болт

по F.F. М6х1

Резина черная

Спираль левая Шаг 57 мм

К тормозу правого колеса

Лист 97

Мотоцикл К1В Руль

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 мм

Спираль левая Шаг 57 мм

К тормозу правого колеса

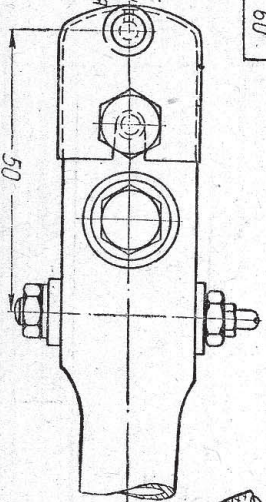
Лист 97

Мотоцикл К1В Руль

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 мм

Общее число вилок	$10 \pm 0,25$
Число рабочих вилок	7
Шаг	4
Диаметр проволочки	$4 \pm 0,02$
Внутр. диаметр вилки	$22 \pm 0,2$
Длина без нагрузки	38
Длина при нагрузке 41 ± 2 кг	60

Предварительное натяже-ние пружины 5 кг. После трехкратного растя-жения грузом 45 кг остаточ-ная деформация не допускается



К сцеплению

К карбюратору

сеч. по да

сеч. по да

сеч. по да

сеч. по да

сеч. по да

сеч. по да

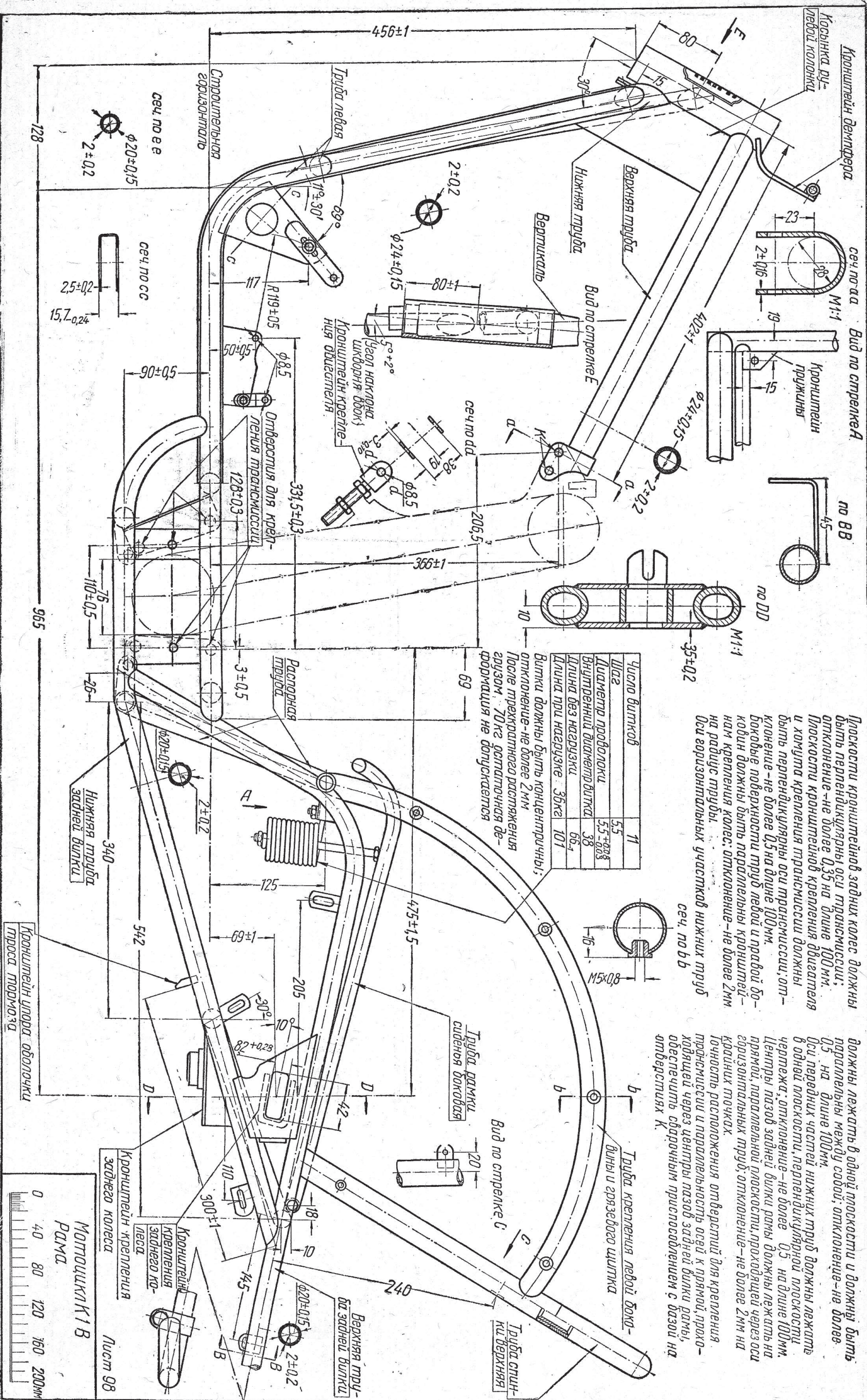
сеч. по да

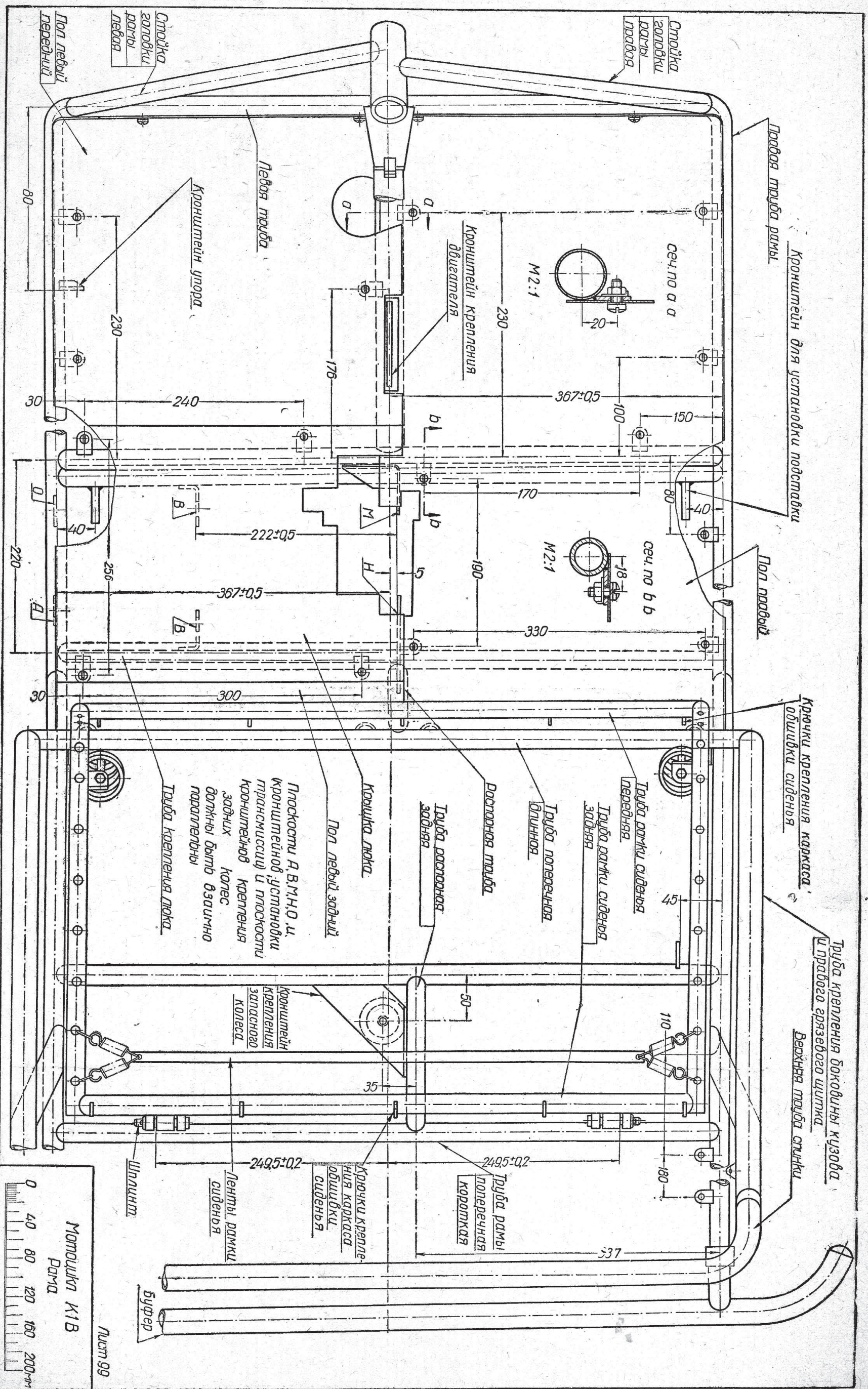
сеч. по да

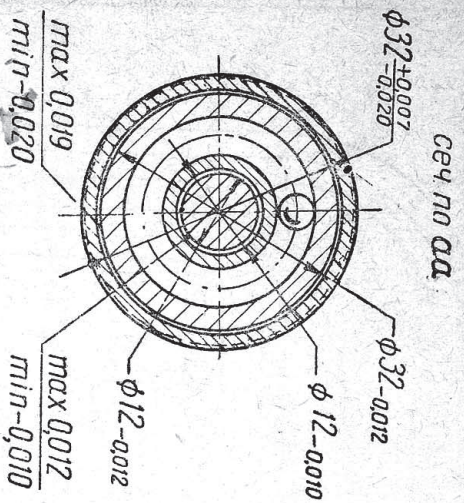
сеч. по да

сеч. по да

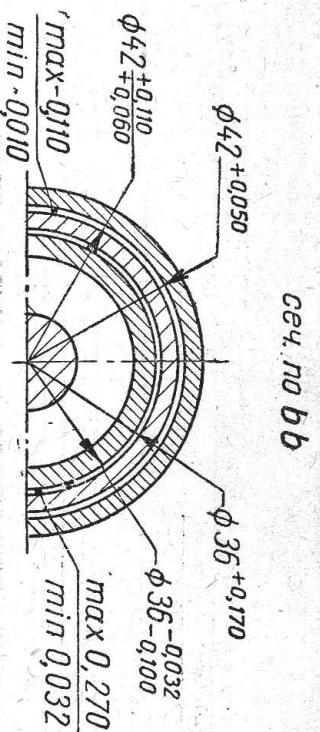
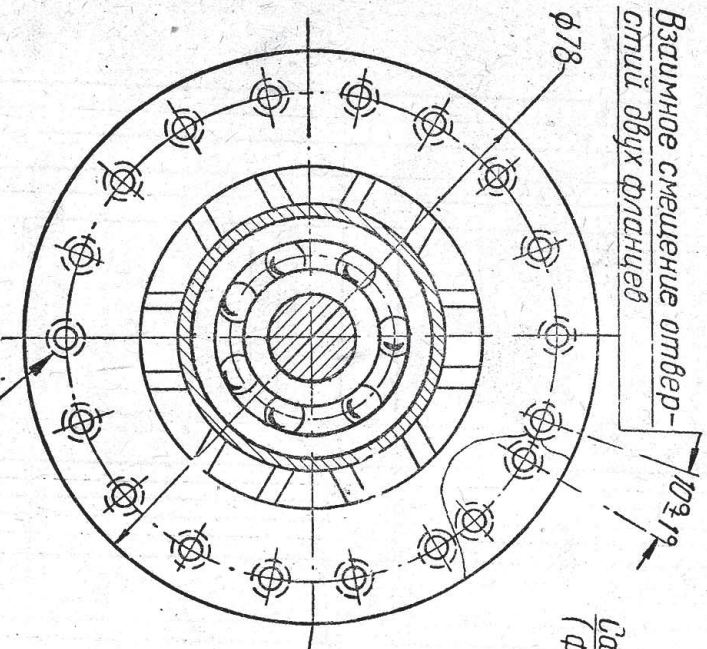
сеч. по да





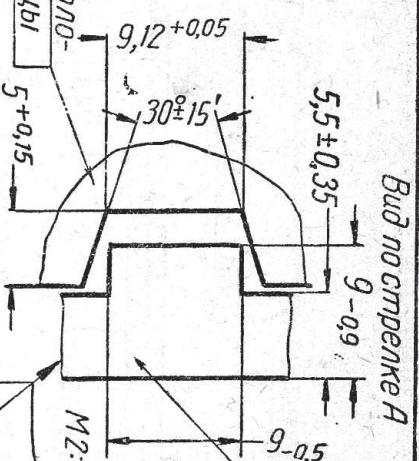


по cc



сеч. по bb

Шесть впадин, равнорасположенных по торцу ступицы



Шесть зубьев упорной втулки, равнорасположенных по торцу. Неполнота расположения впадин - не более 0,09 на φ36+0,17. Неполнота расположения зубьев - не более 0,5 на φ36+0,05.

Сопряжение по торцевому зубу проверять стандартным калибром. Просвет по калибру - не более 0,15 мм.

Шина 26x2.25

Упорная втулка

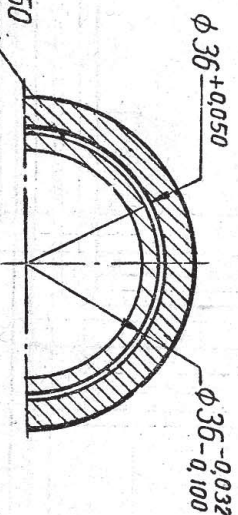
Радиальное биение протектора относительно оси втулки - не более 4 мм. Радиальное биение обода относительно оси втулки - не более 1,5 мм, торцевое биение - не более 3,5 мм.

Несимметричность обода относительно фланцев втулки - не более 2 мм.

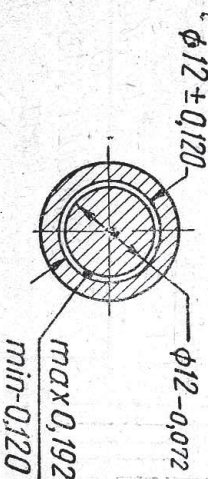
Спицы должны быть натянуты равномерно. Равномерность натяжения определять по звуку. Торцы спиц должны соответствовать с заходами ниппелей или угловатости не более, чем на 2,5 мм.

Осевой зазор в подшипниках: наибольший 0,520 наименьший 0,200

сеч по dd

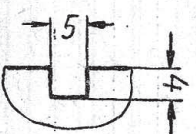


сеч по cc



18 отверстий, равнорасположенных по окружности. Неполнота расположения - не более 0,4 мм.

Вид по стрелке B



max 0,150
min 0,032

M1:2

Лист 100

Мотопика К1В

Переднее колесо

0 10 20 30 40 50 мм