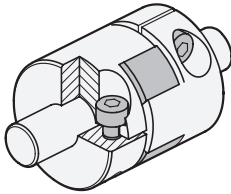
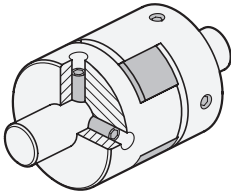
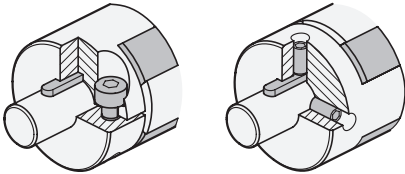


MOCOWANIE PIASTY NA WALE

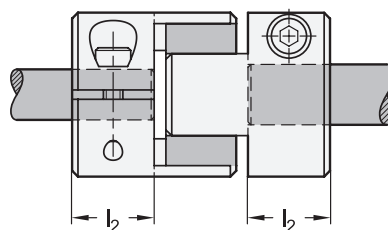
W celu zapewnienia prostego i niezawodnego montażu piasty sprzęgła na wale należy zastosować odpowiedni rodzaj mocowania. Dostępne są następujące rodzaje mocowań do montażu piasty na wale:

<p>Piasta zaciskowa</p> 	<p>Mocowanie z wykorzystaniem piast zaciskowych jest połączeniem typowo ciernym i odbywa się poprzez zaciśnięcie piasty na wałku za pomocą śrub z tłem walcowym.</p> <p>Dzięki takiemu połączeniu piastę sprzęgła można zaciśnąć na wałku z dużą siłą, bez ryzyka uszkodzenia jego powierzchni.</p>
<p>Wkręt dociskowy</p> 	<p>W przypadku mocowania za pomocą wkrętów dociskowych (zorientowanych promieniowo) powstaje punktowe połączenie z wałem.</p> <p>Dodatkowo na wale można nawiercić otwory pozycjonujące, które umożliwiają precyzyjne ustawienie piasty sprzęgła. Chroni to jednocześnie punkt styku przed uszkodzeniem.</p>
<p>Połączenie z rowkiem wpustowym</p> 	<p>Mocowanie za pomocą połączenia wkrętów dociskowych lub piasty zaciskowej z wpustami, zapobiega ślizganiu się na skutek działania momentu obrotowego, zapewniając jednocześnie precyzyjne ustawienie kątowe wałów.</p> <p>Mocowanie tego typu zapewnia także maksymalne przenoszenie momentu obrotowego.</p>

GŁĘBOKOŚĆ WSUNIĘCIA WAŁU

Aby zapewnić prawidłowe mocowanie piast zaciskowych, wały należy zamontować zgodnie z zalecaną głębokością wsunięcia wału l_2 . Głębokość wsunięcia wału l_2 jest podana na karcie katalogowej danego sprzęgła.

Przy zbyt krótkiej głębokości wsunięcia wał może wypaść ze sprzęgła lub piasta zaciskowa ulegnie uszkodzeniu. Zbyt głębokie wsunięcie wału może powodować kolizję z łączykiem sprzęgła skutkującą jego uszkodzeniem.



REGULACJA NIWSPÓŁOSIOWOŚCI WAŁÓW

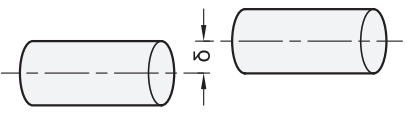
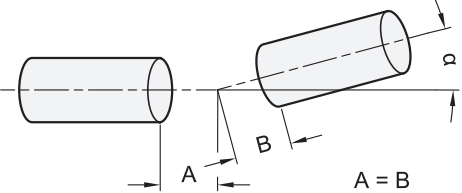
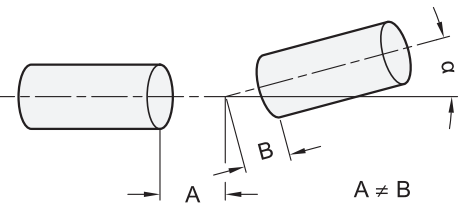
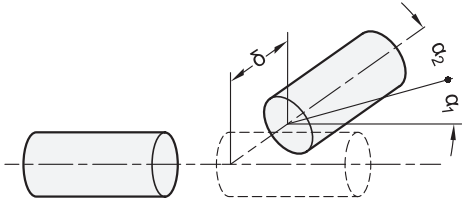
Jak wszystkie części mechaniczne, wały podlegają tolerancji produkcyjnej i montażowej, której zazwyczaj nie można w pełni wyeliminować, nawet przy zastosowaniu rozległych środków technicznych. Sprzęgła mogą kompensować powstałą niewspółosiowość i jednocześnie zapewniać przekazywanie potrzebnego momentu obrotowego.

Jeżeli jednak niewspółosiowość przekroczy dopuszczalne wartości, wystąpią drgania, które mogą szybko skrócić żywotność sprzęgła. W związku z tym rzeczywista niewspółosiowość wału nigdy nie może przekraczać podanych, dopuszczalnych wartości.

Dopuszczalne wartości niewspółosiowości podawane w kartach katalogowych zostały określone tylko dla jednego typu odchyień jednocześnie: promieniowego, kąowego lub osiowego. W przypadku niewspółosiowości złożonej, obejmującej dwa lub więcej typów odchyień jednocześnie, podane w karcie katalogowej wartości dopuszczalne wymagają zmniejszenia o połowę.

Zaleca się ograniczenie niewspółosiowości do nie więcej niż jednej trzeciej wartości dopuszczalnej, jaka jest podana w karcie katalogowej. Jest to spowodowane tym, że niewspółosiowość wału występuje nie tylko podczas montażu. Często pojawia się ona podczas pracy na skutek drgań, rozszerzania cieplnego lub zużycia łożyska.

REGULACJA NIWSPÓŁOSIOWOŚCI WAŁÓW

<p style="text-align: center;">promieniowa</p>	<p style="text-align: center;">kątowa – symetryczna</p>
	
<p style="text-align: center;">kątowa – asymetryczna</p>	<p style="text-align: center;">promieniowa i kątowa</p>
	
<p style="text-align: center;">osiowa (ruch osiowy)</p>	<p style="text-align: center;">bicie</p>
