

МОТОЦИКЛ К1Б

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПО МЕТАЛЛАМ
И ТЕРМООБРАБОТКЕ ДЕТАЛЕЙ

ЧЕРТЕЖИ УЗЛОВ И ДЕТАЛЕЙ

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ПО МЕТАЛЛАМ И ТЕРМООБРАБОТКЕ ДЕТАЛЕЙ

ДВИГАТЕЛЬ (листы 4 и 5)

Цилиндр
Материал — чугун специальный.
Головка цилиндра
Материал — алюминиевый сплав АСВ-ГАЗ.
Твердость $H_B = 85 \div 95$ (после старения).
Картер — левая и правая половинки
Материал — алюминиевый сплав АЛ5.
Твердость $H_B = 85 \div 95$ (после старения).
Цапфы кривошипа — левая и правая
Материал — сталь 35 (ГОСТ В-1050-41).
Твердость $H_B = 235-262$.
Палец кривошипа
Материал — пруток, сталь 15Х (ГОСТ 4543-48), диаметр $22-0,14$ мм.
Цементировать. Глубина слоя $0,7-1,0$ мм.
Твердость $H_{RC} = 60 \div 63$.
Шайба кривошипа регулировочные
Материал — лента, сталь 65Г (ГОСТ В1050-41). Толщина $0,1-0,015, 0,2-0,020, 0,3-0,030, 0,4-0,030, 0,5-0,040$ мм.
Болт крепления головки
Материал — пруток, сталь АЗ5 (ГОСТ В-1414-42), шестигранный $14-0,24$ мм.
Фосфатировать.
Фиксатор правой и левой половин картера
Материал — пруток, сталь АЗ5 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $12-0,24$ мм (ОСТ НКТП 7128).
Крышка картера
Материал — алюминиевый сплав АСВ-ГАЗ.
Диск отражательный крышки картера
Материал — лист, сталь 08, толщина $0,8 \pm 0,08$ мм (ГОСТ 914-47).
Кожух малядино
Материал — лист, алюминиевый сплав А2, толщина $0,8 \pm 0,06$ мм.
Наружную поверхность полировать.
Шайба уплотнительная цапф кривошипа
Материал — лист, сталь 08, толщина $0,5 \pm 0,05$ мм (ГОСТ 914-47).
Кожух уплотнительного кольца правой цапфы кривошипа
Материал — лента, сталь 10, ширина $36-0,3$, толщина $0,35-0,15$ мм (ГОСТ 503-41).
Шестерня кривошипа
Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48), диаметр $46 \pm 0,75$ мм (ГОСТ 2590-44).

Цементировать. Глубина слоя $0,25-0,40$ мм.
Твердость $H_{RC} = 55 \div 58$.

Корпус декомпрессора

Материал — пруток, сталь АЗ5 (ГОСТ В-1414-42), шестигранный $17-0,24$ мм (ОСТ НКТП 7130).
Фосфатировать.

Клапан декомпрессора

Материал — пруток, сталь 35 (ГОСТ В-1051-41) диаметр $4-0,08$ мм (ОСТ НКТП 7128).
Фосфатировать цилиндрическую часть клапана.

Пружина клапана декомпрессора

Материал — проволока, сталь В-1050-41, диаметр $1-0,02$ мм.
Фосфатировать.

Кронштейн корпуса декомпрессора. Рычаг декомпрессора

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

Гайка выпускного трубопровода наклонная

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

Кольцо декомпрессора уплотнительное

Материал — лента, мель МЗ (ОСТ 8091), ширина $56-0,6$, толщина $0,75-0,05$ мм (ОСТ 4200).

Колпачок пружины клапана декомпрессора

Материал — лента, сталь 10, ширина $18-0,3$, толщина $0,5-0,05$ мм (ГОСТ 503-41).
Фосфатировать.

ШАТУННО-ПОРШНЕВАЯ ГРУППА

(листы 6 и 7)

Поршень

Материал — алюминиевый сплав.
Старение.
Твердость $H_B = 100 \div 130$.

Шатун

Материал — сталь 12ХН2 или 18ХГМ (ГОСТ 4543-48).
Цементировать роликовую дорожку и боковые поверхности нижней головки. Глубина слоя $0,7-1,0$ мм.
Твердость $H_{RC} = 60 \div 63$.

Остальные поверхности от цементации пре-дохранить.

Палец поршневой

Материал — пруток, сталь 15Х (ГОСТ 4543-48), диаметр $13-0,12$ мм (ОСТ НКТП 7128).
Цементировать. Глубина слоя $0,4-0,7$ мм.
Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Отверстия от цементации предохранить.

Втулки верхней головки шатуна

Материал — бронза Бр. ОФ 10-1 (ГОСТ 613-41).

Кольцо поршневое

Материал — специальный чугун.
Твердость $H_{RC} = 24 \div 28$.

Шайба нижней головки шатуна ограничительная

Материал — сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41).
Твердость $H_{RC} = 42 \div 48$.

КОРОбКА ПЕРЕДАЧ И СЦЕПЛЕНИЕ

(листы 8, 9 и 10)

Шестерня сцепления

Материал — сталь 35 (ГОСТ В-1050-41).
Твердость $H_{RC} = 16 \div 20$.

Корпус сцепления

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

Диски — ведущий и ведомый

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

Диски — опорный и нажимной

Материал — лист, сталь 08, толщина $1,5 \pm 0,11$ мм (ГОСТ 914-47).

Муфта зубчатая ведомых дисков

Материал — пруток, сталь 35 (ГОСТ В-1050-41), диаметр $36-0,17$ мм (ОСТ НКТП 7128).
Твердость $H_{RC} = 28 \div 32$.

Пружина сцепления

Материал — проволока, сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41), диаметр $1,3-0,02$ мм (ГОСТ 1071-41).

Чека опорного диска

Материал — лист, сталь 08, толщина $1,5 \pm 0,11$ мм (ГОСТ 914-47).

Рычаг выключения сцепления

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48).
Цементировать на длине 57 мм (по диаметру 14 мм). Глубина слоя $0,5-0,6$ мм.

Твердость $H_{RC} = 58 \div 60$.

Фосфатировать необработанные поверхности.

Шток выключения сцепления

Материал — сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41).
Твердость $H_{RC} = 55 \div 60$ (по концам на длине $10-15$ мм).

Валик первичный. Шестерни вторичного валика.

Муфта переключения передач

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48).
Цементировать. Глубина слоя $0,25-0,40$ мм.
Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Валик вторичный

Материал — пруток, сталь 15Х (ГОСТ 4543-48), диаметр $22-0,14$ мм (ОСТ НКТП 7128).
Цементировать. Глубина слоя $0,6-0,8$ мм.
Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Резьбу $1М10 \times 1$ от цементации предохранить.

Втулки первичного и вторичного валиков и втулки рычага переключения передач

Материал — бронза Бр. ОФ 10-1 (ГОСТ 613-41).

Гайка шарикоподшипника первичного валика

Материал — пруток, сталь АЗ5 (ГОСТ В-1414-42), шестигранный $27-0,28$ мм (ОСТ НКТП 7130).

Кольца роликоподшипников вторичного валика

Материал — пруток, сталь ШХ15 (ГОСТ 801-47), диаметр $33 \pm 0,75$ мм (ГОСТ 2590-44).
Твердость $H_{RC} = 60 \div 63$.

Шайба маслоотражательная первичного валика.

Шайба роликоподшипника вторичного валика

правой половин картера

Материал — лист, сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41), толщина $1-0,02$ мм.

Твердость $H_{RC} = 42 \div 48$.

Шайба ограничительная роликоподшипника

вторичного валика левой половин картера

Материал — лист, сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41), толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

толщина в мм: $0,98-1,00; 1,18-1,20$;

Ползун муфты переключения передач

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48).

Цементировать. Глубина слоя 0,25—0,40 мм.

Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Рычаг переключения передач

Материал — сталь 35 (ГОСТ В-1050-41).

Кольцо ограничительное рычага переключения передач

Материал — труба, сталь 35, наружный диаметр $17 \pm 0,1$, толщина стенки $3,5 \pm 0,35$ мм (ГОСТ 301-44).

Шайба усиленная вилки переключения передач

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

Цапфа вилки переключения передач

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

Колпачок уплотнительного кольца рычага переключения передач

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

КАРЕТКА (лист 11)

Шестерня цепная

Материал — лист, сталь 45, толщина $4 \pm 0,22$ мм (ГОСТ 914-47).
Хромировать.

Труба эксцентрика распорная

Материал — бесшовная труба, сталь 20 (ГОСТ В-1050-41), наружный диаметр $24 \pm 0,15$, толщина стенки $4-0,6$ мм (ГОСТ 1459-43).

Экспентрики подшипника оси каретки — левый и правый

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

Поводок эксцентрика

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

Шатуны педалей — левый и правый

Материал — сталь 45Г2 (ГОСТ В-1050-41).

Хромировать. Полировать. Квадратное отверстие и резьбу от хромирования предохранить.

Ось каретки

Материал — сталь 40Г (ГОСТ В-1050-41).

Твердость $H_{RC} = 28 \div 35$.

Торцы оцинковать.

Гайка оси каретки

Материал — полоса, сталь 15 (ГОСТ В-1050-41), ширина $90 \pm 1,8$ мм, толщина $8 \pm 0,5$ мм (ГОСТ 103-41).
Хромировать.

Шайба салыника оси каретки пружинная

Материал — лист, сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41),

толщина $0,5 \pm 0,05$ мм.

Твердость $H_{RC} = 42 \div 48$.

Оцинковать.

Кожух салыника оси каретки

Материал — лист, сталь 08, толщина $0,5 \pm 0,05$ мм (ГОСТ 914-41).

ВТУЛКА ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА

С ТОРМОЗОМ (лист 12)

ПЕРЕДНЕЕ КОЛЕСО (лист 15)

Обод

Материал — лента, сталь 10, ширина $86-0,6$, толщина $1,2-0,09$ мм (ГОСТ 503-41).

Спицы — короткая и длинная

Материал — проволока 2,65 (ГОСТ 3110-46).

Оцинковать. Опыскивание 20%-ным раствором соли в течение 50 час. не должно вызывать ржавления.

Нипель спицы

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $9-0,2$ мм (ОСТ НКТП 7128). Оцинковать.

Труба ступицы

Материал — бесшовная труба, сталь 45, наружный диаметр $36 \pm 0,15$, толщина стенки $3 \pm 0,3$ мм (ГОСТ 1459-43).

Фланец ступицы. Барабан тормозной

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

Ось тормозных колодок

Материал — пруток, сталь 15 (ГОСТ В-1050-41), диаметр $15-0,12$ мм (ОСТ НКТП 7128).

Оцинковать.

Шайба оси тормозных колодок опорная. Колодка тормозная — левая и правая половинки. Головинки тормозного рычага — внутренние и наружные.

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

Шайбу оцинковать.

Кулачок тормозных колодок

Материал — пруток, сталь 40Г (ГОСТ В-1050-41), диаметр $25 \pm 0,5$ мм (ГОСТ 2590-44).

Твердость $H_{RC} = 20 \div 24$.

Оцинковать.

Шайба кулачка тормозных колодок опорная

Шайба салыника левого шарикоподшипника

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

Пружина тормозных колодок

Материал — проволока, сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41), диаметр $1,6-0,04$ мм (ГОСТ 1071-41).

Оцинковать.

Диск колеса тормозной

Материал — алюминиевый сплав АСВ-ГАЗ.

Втулки вала ведомой шестерни привода спидометра

Материал — бронза Бр. АЖМц 10-3-1,5 (ГОСТ 493-41).

Шестерня привода спидометра ведомая

Материал — пруток, сталь 15 (ГОСТ В-1050-41), диаметр $15-0,12$ мм (ОСТ НКТП 7128).

Цементировать. Глубина слоя $0,2-0,5$ мм.

Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Отверстие от цементации предохранить.

Шестерня привода спидометра ведущая

Материал — бесшовная труба, сталь 20, наружный диаметр $48 \pm 0,25$, толщина стенки $8-0,8$ мм (ГОСТ 1459-43).

Цементировать на поверхностях сцепления.

Глубина слоя $0,2-0,5$ мм.

Твердость $H_{RC} = 56 \div 62$.

Шайбы самоподжимного салыника тормозного диска опорные — внутренняя и наружная. Кольцо манжеты самоподжимного салыника тормозного диска усиительное

Материал — лист, сталь 08, толщина $1 \pm 0,07$ мм (ГОСТ 914-47).

Шайбы оцинковать.

Гайка ведомой шестерни привода спидометра

Материал — пруток, сталь 35 (ГОСТ В-1050-41), диаметр $17-0,12$ мм (ОСТ НКТП 7128).

Штифт вала спидометра блокирующий

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $12-0,24$ мм (ОСТ НКТП 7128). Оцинковать.

Пружина блокирующего штифта вала спидометра

Материал — проволока, сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41), диаметр $1-0,03$ мм.

Оцинковать.

Шайба ведомой шестерни привода спидометра опорная

Материал — лист, сталь 08, толщина $1 \pm 0,07$ мм (ГОСТ 914-47).

Шплинт блокирующего штифта цилиндрический

Материал — сталь 10 (ГОСТ В-1050-41), диаметр $2,2 \pm 0,04$ мм (ГОСТ В-1798-42).

Втулка вала ведомой шестерни привода спидометра верхняя

Материал — бронза Бр. ОФ 10-1 (ГОСТ 613-41).

Шайба ступицы защитная внутренняя

Материал — алюминиевый сплав АСВ-ГАЗ.

Наружную поверхность полировать.

Ось колеса

Материал — пруток, сталь 45 (ГОСТ В-1050-41),

диаметр $15-0,12$ мм (ОСТ НКТП 7128).

Твердость $H_{RC} = 30 \div 35$.

Хромировать. Сферические концы оси полировать.

ВТУЛКА ЗАДНЕГО КОЛЕСА

(листы 13 и 14)

Ступица заднего колеса

Материал — сталь 15 (ГОСТ В-1050-41).

Крышки ступицы колеса защитные — левая и правая

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

Втулки разжимные — гладкая и рифленая

Материал — бесшовная труба, сталь 15, наружный диаметр $35 \pm 0,05$, толщина стенки $6-0,9$ мм (ГОСТ 301-41).

Цементировать. Глубина слоя $0,5-0,7$ мм.

Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Защелка тормозного кольца ограничительная

Материал — пруток, сталь А35 (ГОСТ В-1414-42), диаметр $7-0,2$ мм (ОСТ НКТП 7128).

Втулка с двойным конусом

Материал — бесшовная труба, сталь 15, наружный диаметр $33 \pm 0,5$, внутренний диаметр 19 ± 1 мм (ГОСТ 1464-43).

Цементировать. Глубина слоя $0,5-0,7$ мм.

Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Кольцо разжимных втулок тормозное

Материал — бронза Бр. А5 (ГОСТ 493-43).

Ось заднего колеса

Материал — сталь 40Г (ГОСТ В-1050-41).
Хромировать. Торцы полировать.

Конус оси заднего колеса малый. Втулка конусная шлицованная

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48).

Цементировать. Глубина слоя $0,7-0,9$ мм.

Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Резьбу от цементации предохранить

Крышка шлицованной конусной втулки защитная внутренняя

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

Шайба крышки сабляника опорная. Крышка
большого конуса защитная левая
Материал — лист, сталь 08, толщина $0,5 \pm$
 $\pm 0,05$ мм (ГОСТ 914-47).
Крышку оцинковать.

Храповик

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48).
Цементировать. Глубина слоя $0,5-0,7$ мм.
Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Рычаг тормоза реактивный

Материал — лист, сталь 45, толщина $5-0,3$ мм
(ГОСТ 1577-42). Оцинковать.

Гайка большого конуса специальной. Гайка крепления малой цепи шестерни

Материал — лист, сталь 45, толщина $4 \pm$
 $\pm 0,22$ мм (ГОСТ 914-47). Оцинковать.

Шестерня цепная малая

Материал — сталь 40Г (ГОСТ В-1050-41).
Фосфатировать.

Шестерня заднего колеса цепная левая

Материал — сталь 40Г (ГОСТ В-1050-41).
Оцинковать.

Гайка крепления большой цепи шестерни

Материал — бесшовная труба, сталь 20, на-
ружный диаметр $63,5 \pm 0,95$, толщина
 $8 \pm 1,2$ мм (ГОСТ 301-44).
Оцинковать.

Гайка оси колеса специальная

Материал — прутки, сталь А35 (ГОСТ
В-1414-42), диаметр $26-0,28$ мм (ОСТ НКТП
7128).
Хромировать.

Втулка храповичная тормозная

Материал — сталь 15Х (ГОСТ 4543-48).
Цементировать. Глубина слоя $0,5-0,7$ мм.
Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Ролик храповичной втулки тормозной

Материал — сталь 40Х (ГОСТ В-1050-41).
Калить.
Твердость $H_{RC} = 58 \div 62$.

Сепаратор тормозного ролика

Материал — лист, сталь 08, толщина $1 \pm$
 $\pm 0,07$ мм (ГОСТ 914-47).

Пружина сепаратора тормозных роликов пла- стинчатая

Материал — лента, сталь 65Г, ширина $6-0,3$,
толщина $0,5-0,05$ мм (ГОСТ 2614-44).
Твердость $H_{RC} = 42 \div 48$.

Заклепка пружины сепаратора
Материал — прутки, сталь 20 (ГОСТ В-1050-41),
диаметр $3 \pm 0,04$ мм (ГОСТ В-1798).

ПЕРЕДНЯЯ ВИЛКА (лист 16)

Труба рулевой колонки

Материал — бесшовная труба, сталь 35,
наружный диаметр $26 \pm 0,1$, толщина стен-
ки $2,5 \pm 0,25$ мм (ГОСТ 1459-43).

Траверы рулевой колонки — верхняя и нижняя

Материал — сталь 20 (ГОСТ В-1050-41).

Втулки пера большие — левая и правая

Материал — прутки, сталь 35 (ГОСТ В-1050-41),
диаметр $17-0,12$ мм (ОСТ НКТП 7128).

Втулка пера малая

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

Упоры пружины — левый и правый

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

Трубы верхней и нижней серег

Материал — специальная бесшовная труба,
сталь 35, наружный диаметр $17 \pm 0,1$, тол-
щина стенки $3,5 \pm 0,35$ мм (ГОСТ 1459-43)

Боковины левого и правого перьев — наружные и внутренние

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

Вставки пера усиленные — верхняя и нижняя

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

Щека серги левая

Материал — лист, сталь 15 (ГОСТ В-1050-41),
толщина $6-0,4$ мм (ГОСТ 1577-42).

Оси верхней серги — передняя и задняя

Материал — сталь 45 (ГОСТ В-1050-41).
Твердость $H_{RC} = 30 \div 35$.

Половку и торцы резцы хромировать и поли- ровать

Ось нижней серги передняя

Материал — сталь 45 (ГОСТ В-1050-41).
Твердость $H_{RC} = 30 \div 35$.

Хромировать. Головку и торцы резцы поли- ровать.

Пружина вилки

Материал — проволока, сталь 65Г (ГОСТ

В-1050-41), диаметр $5,5-0,08$ мм (ОСТ НКТП
7128).

Пластинки амортизатора — наружная и внутрен- няя

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

Шайба амортизатора пружинная пластинчатая

Материал — лист, сталь 65Г (ГОСТ В-1050-41),
толщина $1,75$ мм.

Твердость $H_{RC} = 42 \div 48$.

Хромировать. Наружную поверхность поли- ровать.

Барашек амортизатора

Материал — сталь 15 (ГОСТ В-1050-41).
Хромировать. Полировать.

Держатель фары

Материал — лента, сталь 10, ширина $15-0,6$,
толщина $2,5-0,16$ мм (ГОСТ 503-41).
Хромировать. Полировать.

Скоба крепления привода спидометра

Материал — лента, сталь 10, ширина $18-0,6$ мм,
толщина $2-0,3$ мм (ГОСТ 503-41).

Гайка винта тормозного троса регулировочная

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

Колпачок защитный верхнего подшипника ру- левой колонки

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

РАМА (лист 17)

Трубы — верхняя, передняя, подседельная

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

Трубы задней вилки — левая и правая

Материал — бесшовная труба, сталь 35, на-
ружный диаметр $20 \pm 0,15$, толщина стенки
 $2 \pm 0,2$ мм (ГОСТ 1459-43).

Кронштейн крепления передней точки двигателя

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

Кронштейны крепления двигателя — нижний и задний

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

Упор ограничителя поворота руля

Материал — лист, сталь 10, толщина $3 \pm$
 $\pm 0,22$ мм (ГОСТ 914-47).

Хомут крепления седла

Материал — лист, сталь 10, толщина $2,2 \pm$
 $\pm 0,17$ мм (ГОСТ 914-47).

Корпус каретки

Материал — бесшовная труба, сталь 35, на-
ружный диаметр $57 \pm 0,46$ мм, толщина
стенки $4,25 \pm 0,64$ мм.

Кронштейн подставки. Щека кронштейна оси заднего колеса. Щеки левого и правого крон- штейнов оси заднего колеса — внутренние и на- ружная

Поперечина боковин подставки. Пластина опор-
ная подставки
Материал — лист, сталь 10, толщина $3 \pm$
 $\pm 0,16$ мм (ГОСТ 914-47).

Вставки верхней и нижней труб усиленные

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

Скобы крепления заднего штифта — нижняя и верхняя

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

Шайба оттяжки специальная

Материал — лист, сталь 15Х (ГОСТ 4543-48),
толщина $6-0,4$ мм (ГОСТ 1577-42).

Колпачок нажимного кронштейна цепи

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

Упор подставки

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

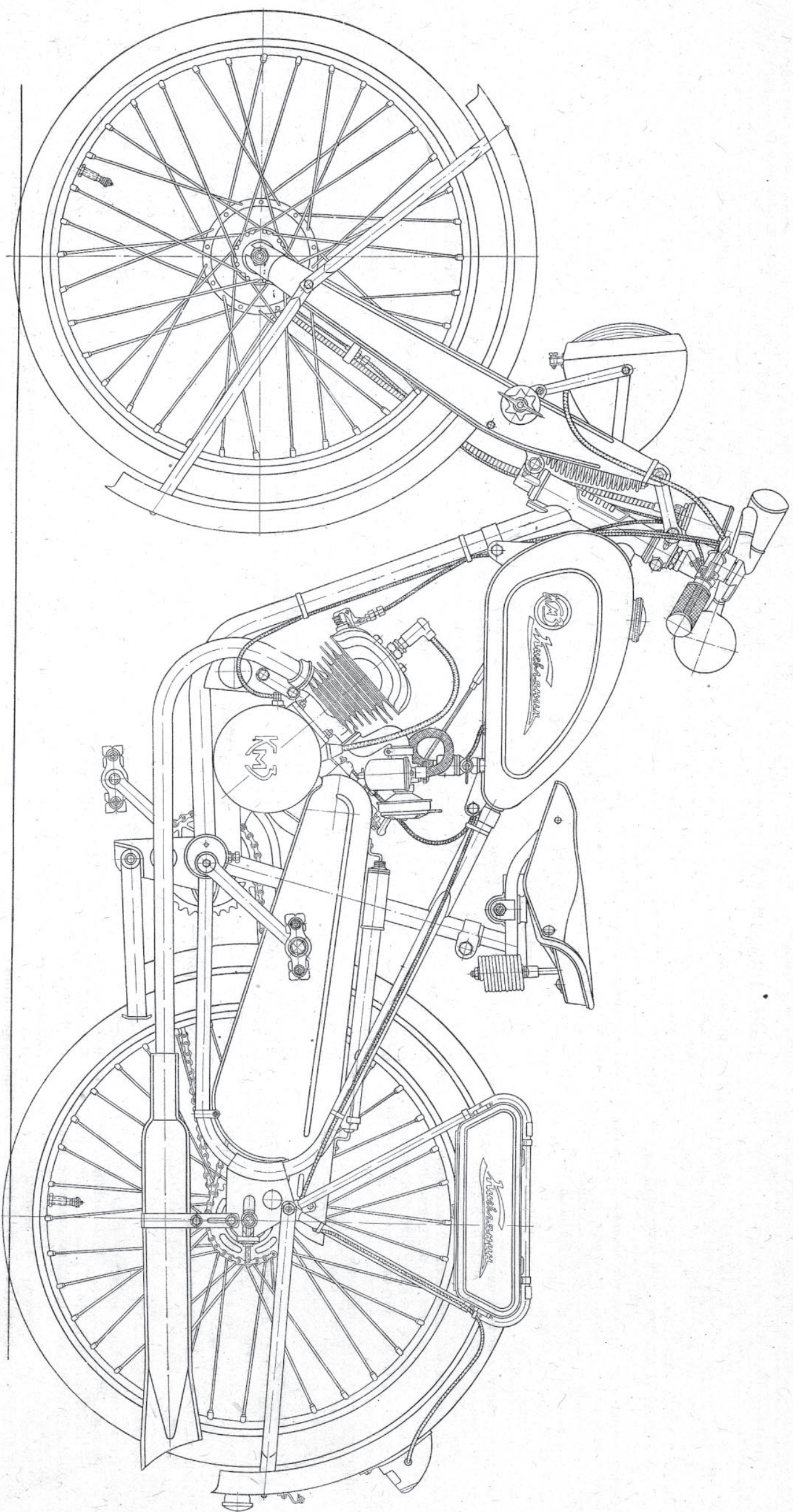
Штифт кронштейна оси заднего колеса

Материал — прутки, сталь А35 (ГОСТ
В-1414-42), диаметр $10-0,2$ мм (ОСТ НКТП 7128).
Ось подставки

Материал — прутки, сталь 15Х (ГОСТ 4543-48),
диаметр $22-0,28$ мм (ОСТ НКТП 7128).

Пружина подставки натяжная

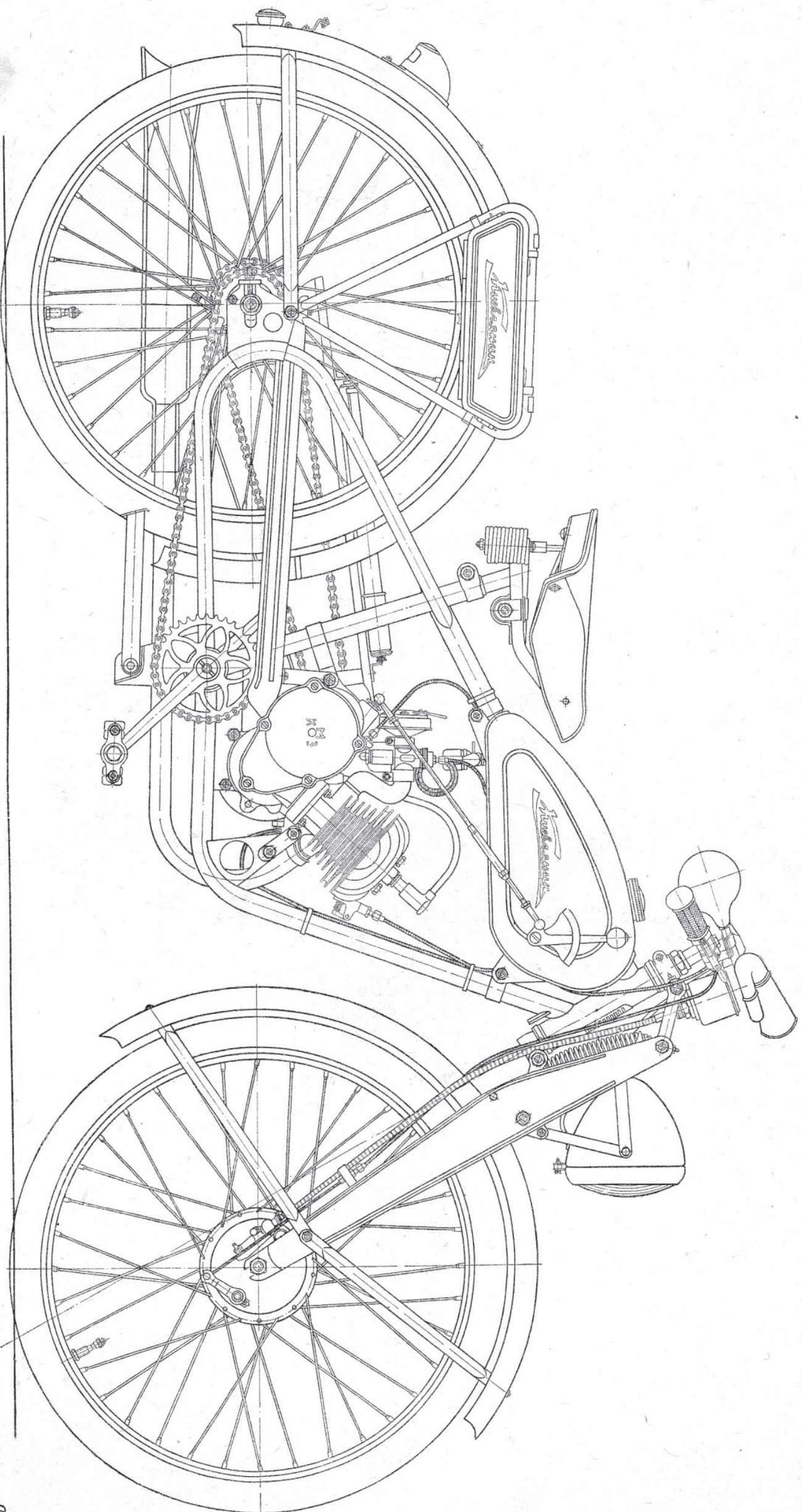
Материал — проволока, сталь 65Г (ГОСТ
1069-41), диаметр $3-0,03$ мм (ГОСТ 1071-41).
Оцинковать.



Рисун 1

Мотоцикл К15
Буд чреба



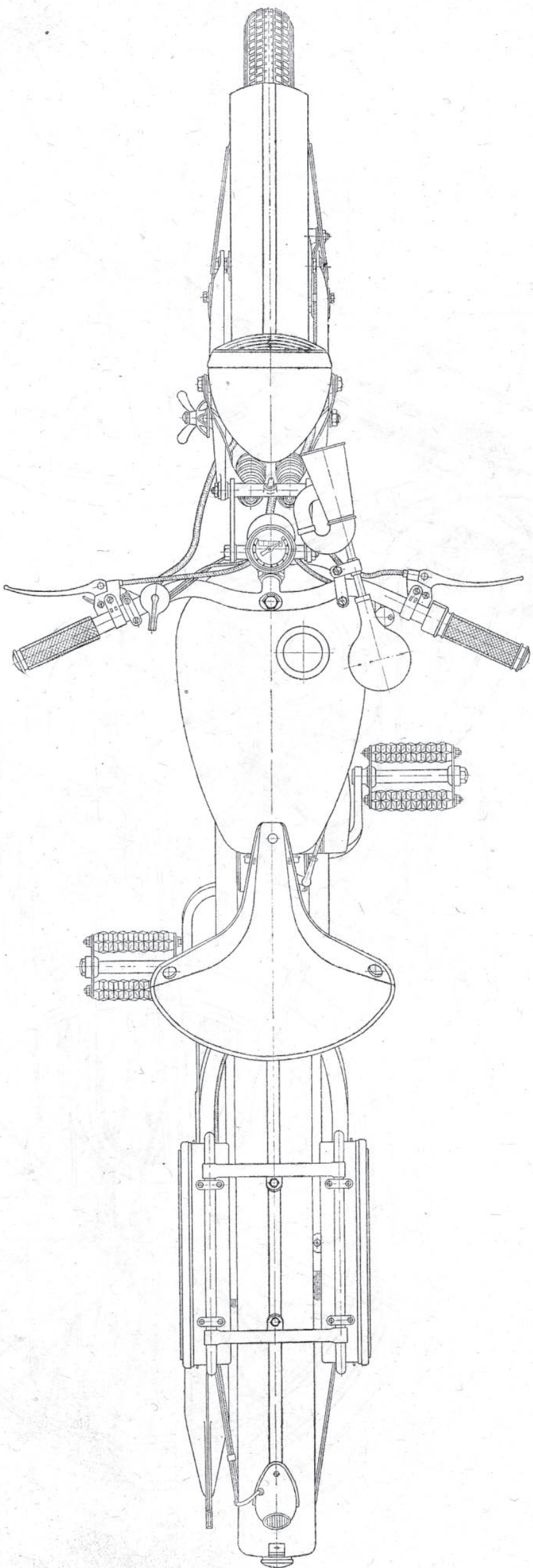


Лист 2

Мотоцикл К15
Буд города

0 20 60 100 140 180 220 260 300

17



Лист 3

Мотоцикл К1Б
Буд. обр. 1971



Головку цилиндра подвергнуть гидравлическому испытанию при давлении 3 ат в течение 1 мин. Потечные не допускаются.

по ДОВ

По D_0 цилиндры разбиты на 2 группы

Группа	D_0
1	4,8 000 - 4,8 007
2	4,8 007 - 4,8 015

Число вытков	4,5
Диаметр проболки	1 ^{+0,02} _{-0,02}
Наднутый диаметр	8,8
Длина без нагрузки	13
Длина при нагрузке 2,7 кг	9
Длина при нагрузке 5,4 кг	5

Клапан декомпрессора должен иметь герметичную посадку в седле клапана, проберать гидравлически при давлении 10 ат.

Левая половина картера

по СД

Объем камеры сгорания головки цилиндра (при измерении с ввернутой свечой и декомпрессионным клапаном) $27 \pm 0,5 \text{ см}^3$

Неплотность по верхностям D не более $0,03 \text{ мм}$.

Прокладка - видный толщиной $0,3 \pm 0,05 \text{ мм}$

Эксплуатация и конусность цилиндра по ϕD_0 не более $0,01 \text{ мм}$

Картер в сборе $\phi 13,48^{+0,018}_{-0,018}$

Конусность 1:10

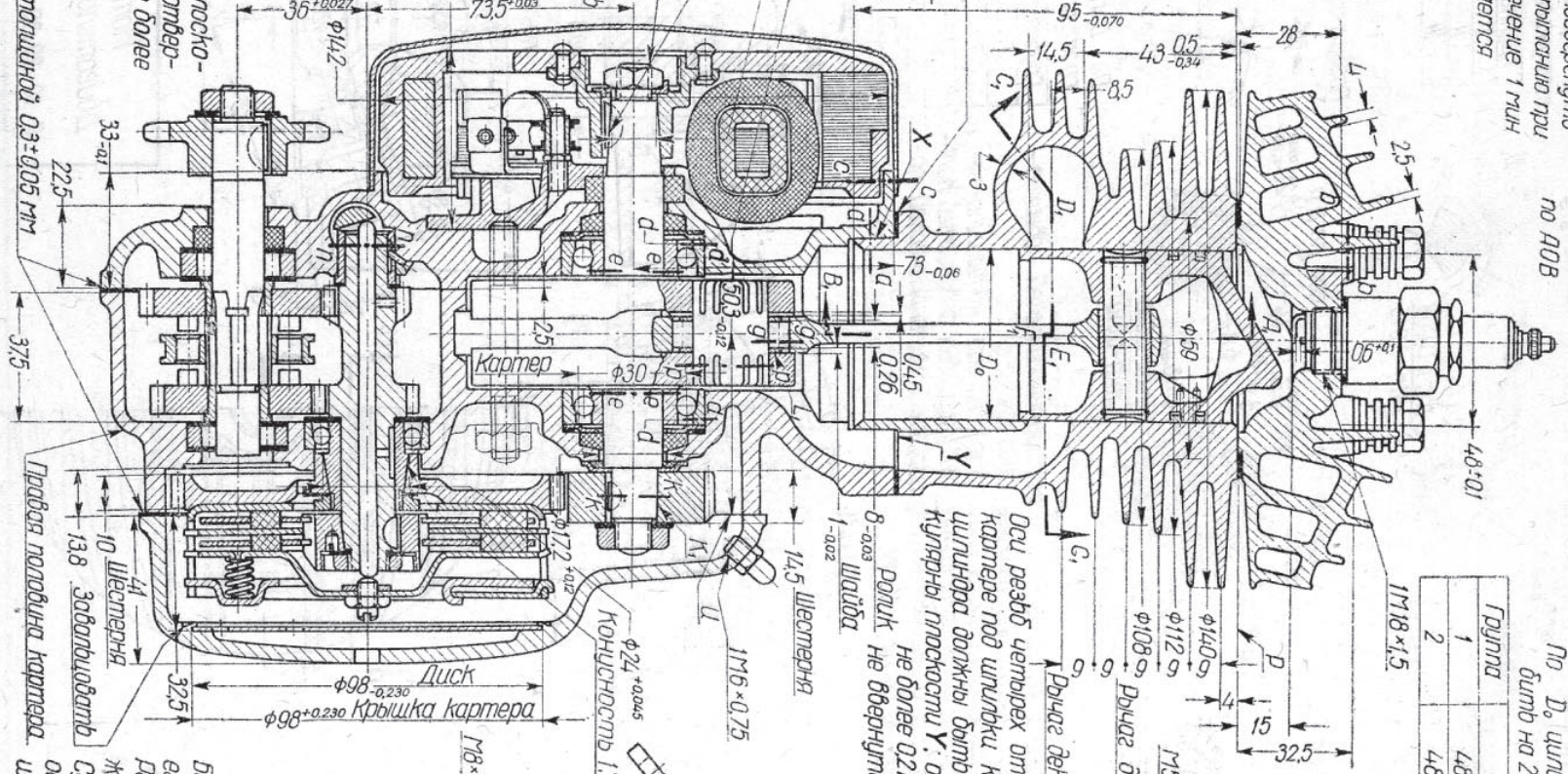
1М10×1

Плоскостность разреза картера должна быть равной:
цикл толщиной $0,03 \text{ мм}$ не должен проходить

Неперпендикулярность оси поворачивания X картера относительно плоскостности Y не более $0,05 \text{ мм}$ на длине 100 мм .

Непараллельность плоскостности Y картера оси отборотки карбошила - не более $0,05 \text{ мм}$ на длине 100 мм

Прокладка - видный толщиной $0,3 \pm 0,05 \text{ мм}$



Оси разв. четырех отборотки в картере под шпильки крепления цилиндра должны быть перпендикулярны плоскостности Y : отклонения не более $0,2 \text{ мм}$ на длине 100 мм

Вид по стрелке М

Левая половина картера

по ЕФ

Картер $\phi 8,6$

по СН

Картер $\phi 14$

Картер $\phi 16 \times 1$

Картер $\phi 14$

Картер $\phi 16 \times 1$

Картер $\phi 14$

Картер $\phi 16 \times 1$

Картер $\phi 14$

Картер $\phi 16 \times 1$

Картер $\phi 14$

Картер $\phi 16 \times 1$

Картер $\phi 14$

Картер $\phi 16 \times 1$

Картер $\phi 14$

Картер $\phi 16 \times 1$

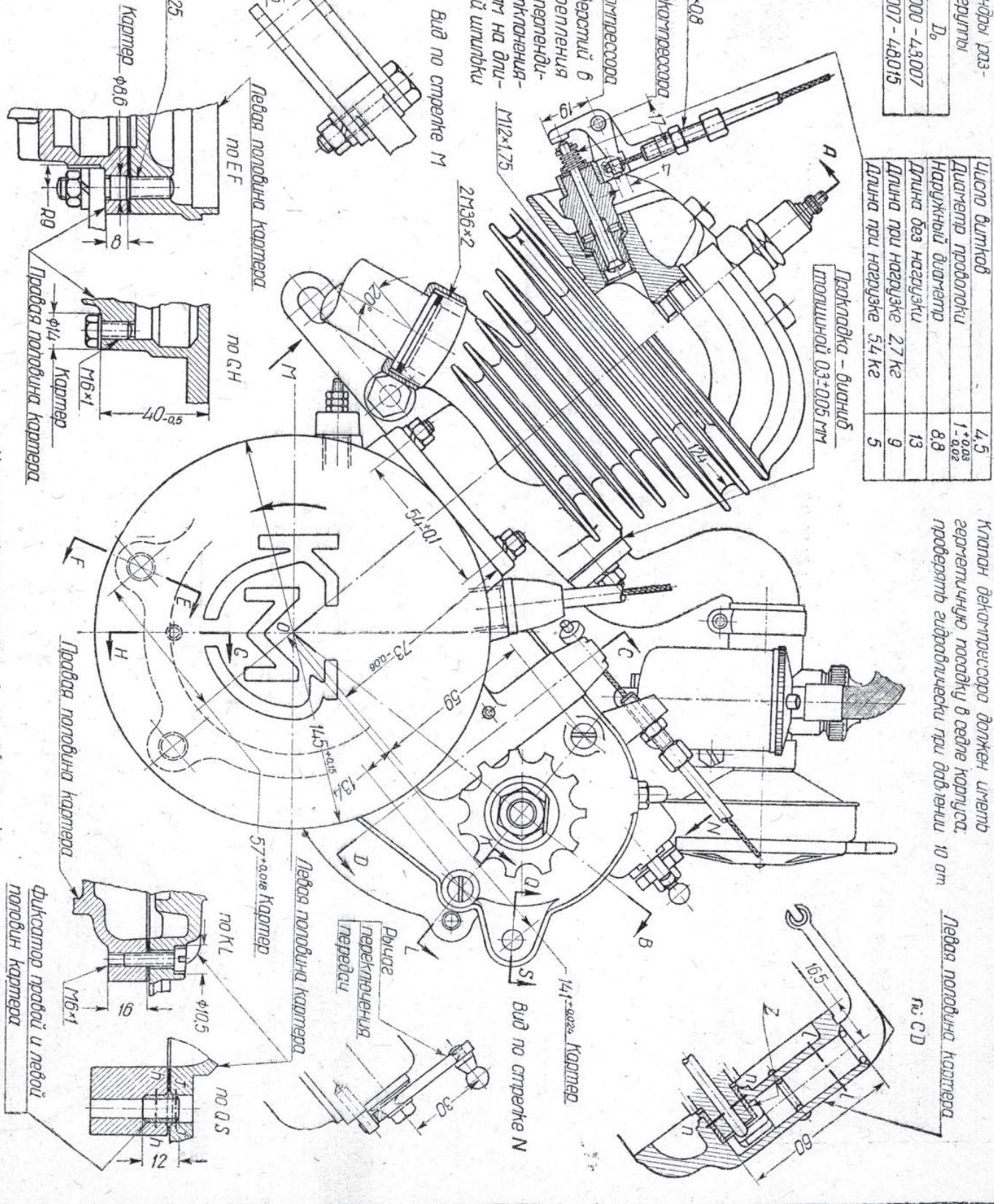
Картер $\phi 14$

Картер $\phi 16 \times 1$

Внутренняя шейка и конус карбошила относительно его оси - не более $0,03 \text{ мм}$.
Радиальный зазор в нижней головке шатуна должен быть в пределах $0,004 - 0,024 \text{ мм}$.
Сегментарная неперпендикулярность и перекосы осей карбошила и отборотки верхней головки шатуна не более $0,12 \text{ мм}$ на длине 100 мм

Непараллельность осей отборотки (картера) для подшипников карбошила, переднего и заднего валов карбошила передаточных не более $0,03 \text{ мм}$ на длине 100 мм .
Неперпендикулярность осей этих отборотки к плоскостности разреза картера не более $0,05 \text{ мм}$ на длине 100 мм .
Плоскостность U картера должна быть равной: цикл толщиной $0,05 \text{ мм}$ не должен проходить

Фиксатор правой и левой половин картера
Шатунно-подшипниковая группа и карбошка передаточных соединены с 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10
Молоток К15
Двухтактный в сборе
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 мм



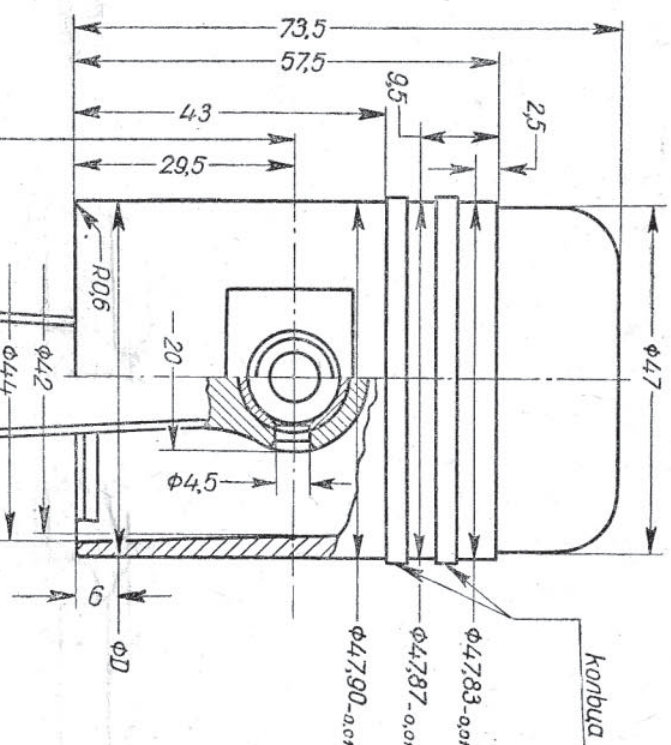
Холодильник

Неперпендикулярность
оси отверстия для
поршневого пальца в
поршине к оси пальца —
не более 0,05 мм
длине 100 мм

Бюение торцев поршневых канавок к оси поршня — не более 0,05 мм

Эллипсность юбки поршня - не более 0,005 мм

Разностенность поршня 0,3 мм



Внутренняя цилиндрическая поверхность по-
верхности поршневого пальца
должна быть концентрична его
наружной цилиндрической поверх-
ности: биение — не более 0,3 мм

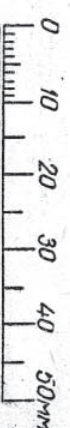
Група	D
1	47,910-47,915
2	47,915-47,920

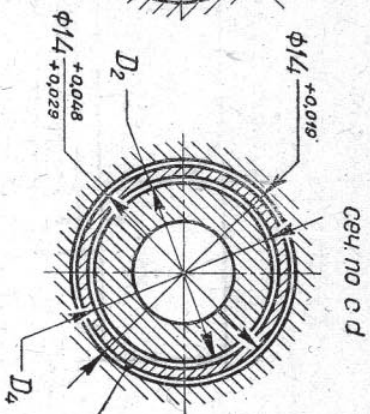
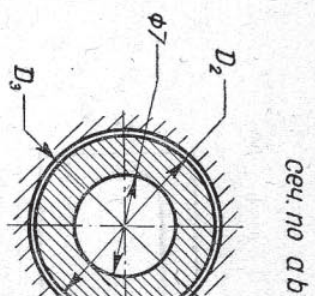
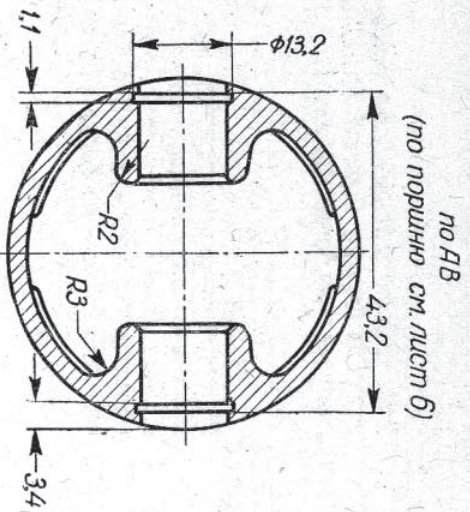
Вес шатуна (без втулки в верхней головке) 127 ± 9 г

Група	D,
1	33,000-33,005
2	33,005-33,010
3	33,010-33,015

Μομούκη Κ15

Штатунно-поршнева група





По диаметру D_3 поршни разбивать на 2 группы

Группа	D_3
1	11,985 - 11,990
2	11,990 - 11,996

По диаметру D_2 поршневые пальцы разбивать на 2 группы

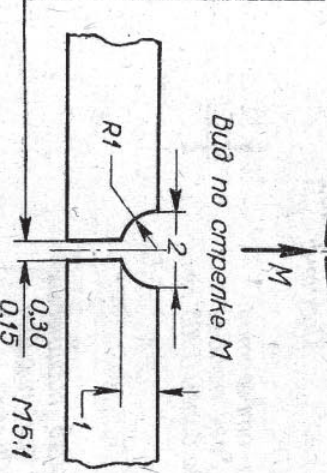
Группа	D_2
1	11,995 - 11,997
2	11,997 - 12,000

По диаметру D_4 отверстия в верхней головке шатуны разбивать на 2 группы

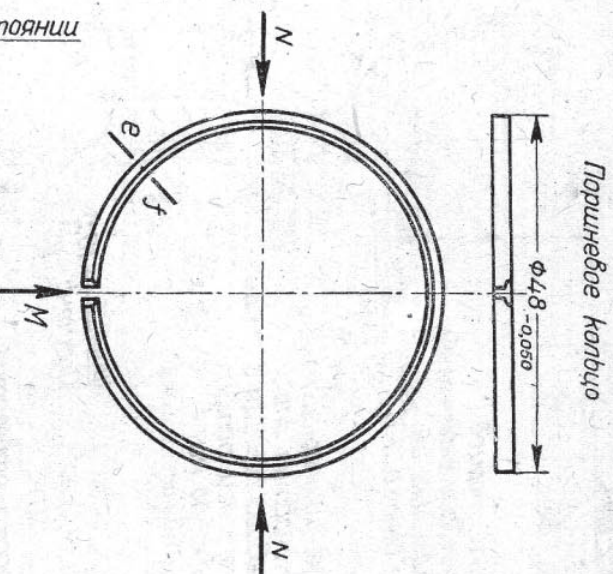
Группа	D_4
1	12,005 - 12,010
2	12,010 - 12,016

Высота каждого сечения дефлектора 4 мм

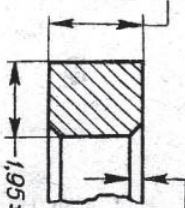
В свободном состоянии



Вид по стрелке М



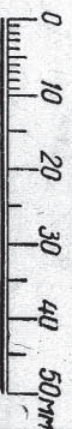
сеч. по е f 0.3x4.5 с двух сторон



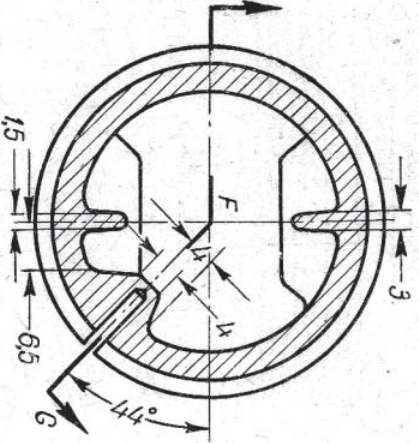
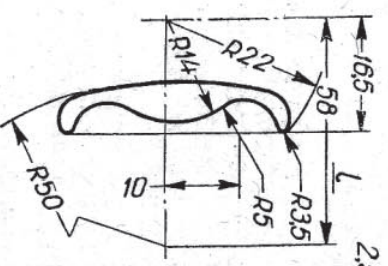
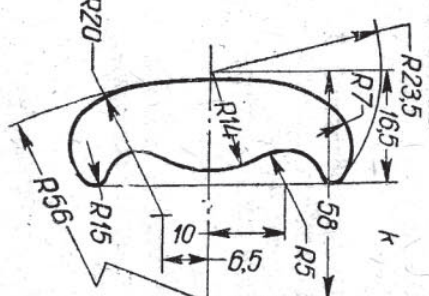
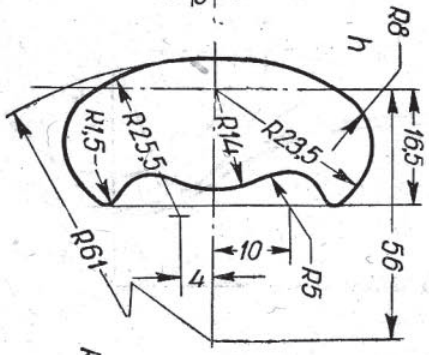
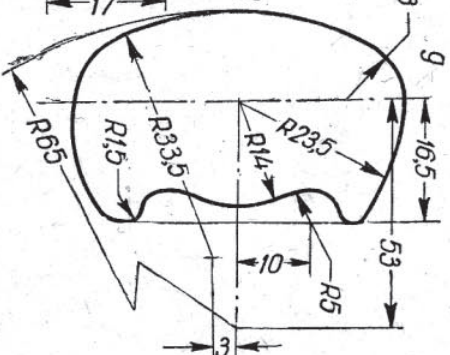
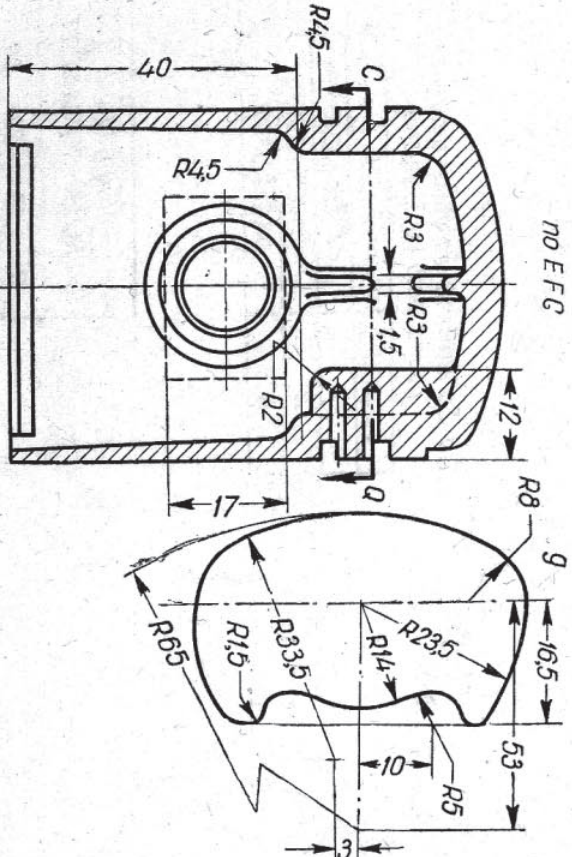
При сжатии поршневого кольца в направлении $N-N$ под нагрузкой 1,9-2,2 кг зазор в замке должен быть 0,2 мм. Поршневое кольцо от собственного веса должно свободно проходить между плоскостями с размахом $2,5 \pm 0,02$ мм между ними

Лист 7

Мотопилки К1Б
Шатунно-поршневая группа

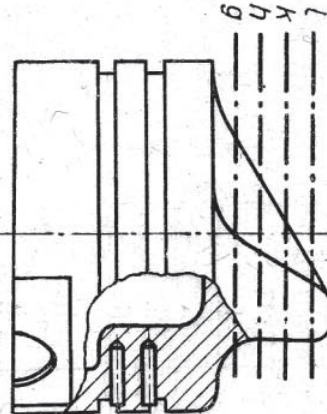


Прослед по наружному диаметру поршневого кольца - не более 20°
При прекратном сжатии поршневого кольца без зазора оста-
точная деформация не допускается



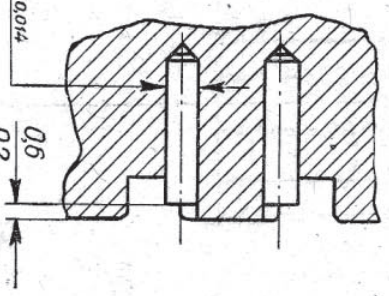
по С Q

Расположение штифтов для установки колец



Поршень

сеч. по F G



Сечения по дефлектору

Биение конуса вторичного валика коробки передач относительно его диаметра D - не более $0,04$ мм.

Биение поверхности диаметра D , вторичного валика коробки передач относительно диаметра D - не более $0,02$ мм.

Муфта переключения имеет 4 отверстия для кулачков шестерен, вторичного валика.

Отверстия в муфте равномерно-расположены по окружности $28 \pm 0,05$ с диаметром $0,1$ мм.

Биение окружности расположения отверстий для кулачков в муфте переключения шестерен - не более $0,15$ мм.

Непараллельность осей отверстий для кулачков в муфте переключения - не более $0,4$ на длине 100 мм.

Шестерни 1-й и 2-й передач вторичного валика имеют каждая по 4 цилиндрических кулачка, равномерно-расположенных по окружности с диаметром $0,05$ мм.

Биения кулачков относительно осей шестерен - не более $0,1$ мм.

Непараллельность осей кулачков и осей шестерен - не более $0,1$ мм.

Группа	Толщина
1	0,98-1,00
2	1,18-1,20
3	1,38-1,40

Непараллельность плоскостей шайб B - не более $0,03$ мм

Ограничительные шайбы B по толщине разбивать на три группы

Биение окружности впадин звездочки относительно внутренней конической поверхности - не более $0,1$ мм.

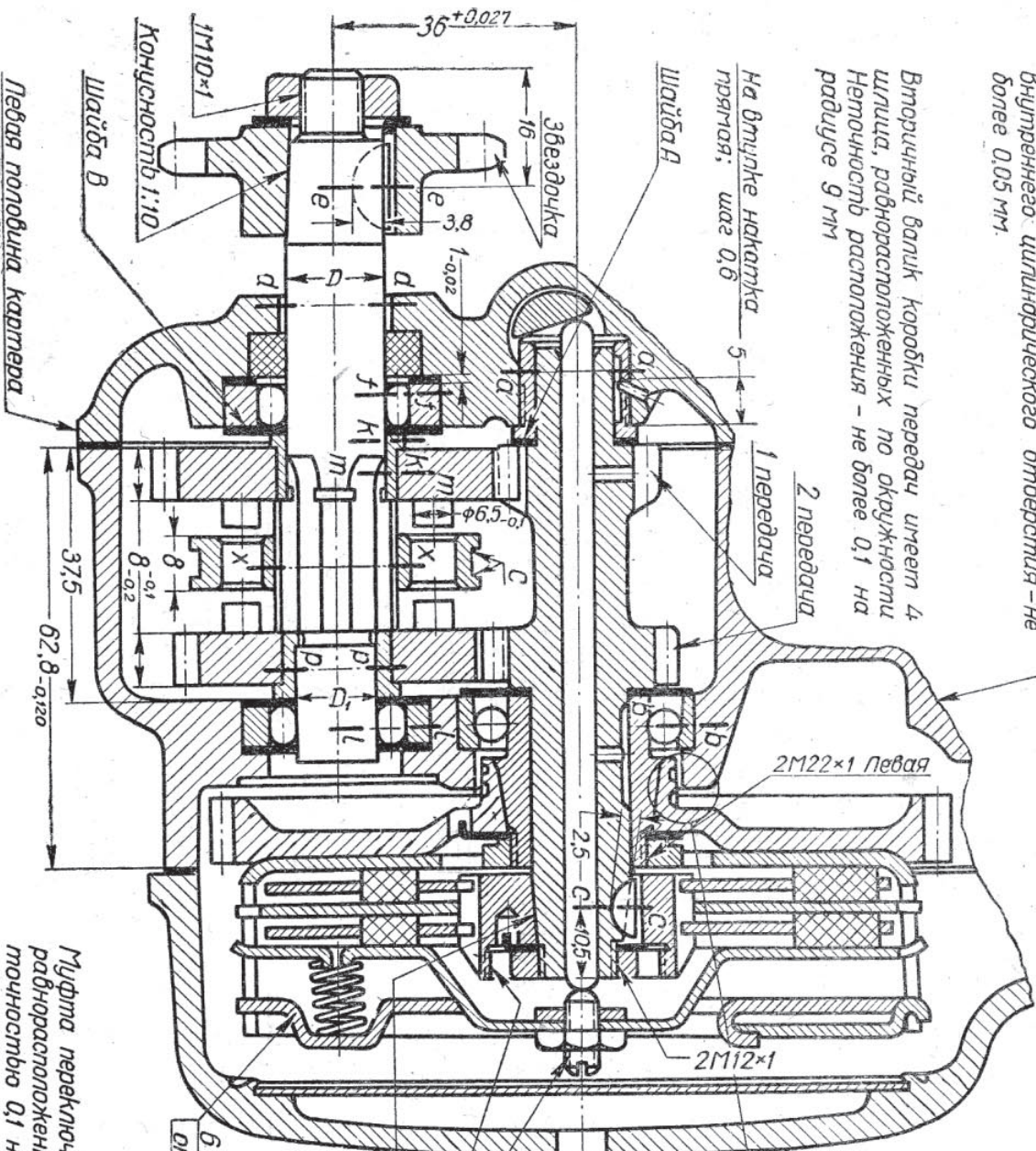
Прилегание конуса по краям $60-65\%$.

Биения по торцам зубьев шестерни 1-й передачи вторичного валика в сборе относительно оси внутреннего цилиндрического отверстия - не более $0,05$ мм.

Вторичный валик коробки передач имеет 4 шлица, равномерно-расположенных по окружности. Неточность расположения - не более $0,1$ на радиусе 9 мм.

На втулке накатка
пряная; шаг $0,6$

Шайба A



Длина штока выключения сцепления $98,5-0,46$

Правая половина картера

2М22×1 левая

2М12×1

М6×1

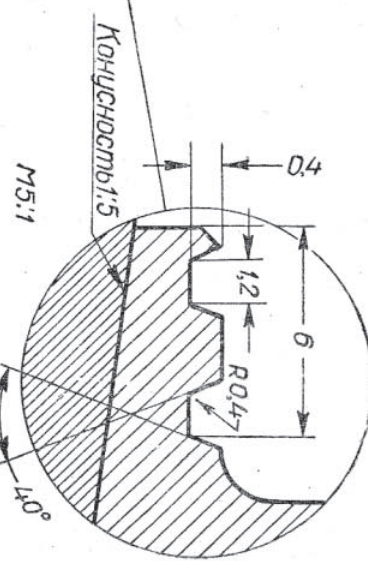
3М27×1

Конусность 1:5
Прилегание конуса по краям $60-65\%$, при равномерном распределении пятен

6 выводов на $\Phi 70$ опорного диска

Биение торцев концы роликоподшипников вторичного валика коробки передач на крайних точках относительно осей - не более $0,02$ мм.

Биение цилиндрических поверхностей концы роликоподшипников вторичного валика коробки передач - не более $0,01$ мм.



Маслоотгонная канавка двухзаходная; шаг 8 мм (спираль левая)

При сборке комплектовать ролики с канавками одной и той же группы.

Ролики подшипников вторичного валика $\Phi 44,28 \pm 0,005$ разбить на три группы по диаметру:

Группа	Диаметр ролика
I	3,996 - 3,999
II	3,999 - 4,002
III	4,002 - 4,006

Ролики подшипников вторичного вала отпихиваются по длине l :

Ролики левой половины картера $l=8-0,05$

Ролики правой половины картера $l=6-0,05$

Муфта переключения имеет 4 шлица, равномерно-расположенных по окружности с точностью $0,1$ на радиусе 9 мм

Биение торцевых поверхностей с муфты переключения при центровке по окружностям впадин шлицев - не более $0,1$ мм

Осевой зазор первичного валика коробки передач должен быть в пределах $0,03-0,10$ мм; регулировку производить установкой шайбы A (размер шайб см. в тексте).

Осевой зазор вторичного валика коробки передач должен быть в пределах $0,15-0,47$ мм; регулировку производить установкой шайбы B

Левая половина картера

Шайба B

Конусность 1:10

1М10×1

36^{+0,027}

16

звездочка

3,8

1-0,02

e

d

d

f

k

m

n

p

q

r

s

t

u

v

w

x

y

z

$\Phi 6,5-0,1$

$8-0,1$

$8-0,2$

$37,5$

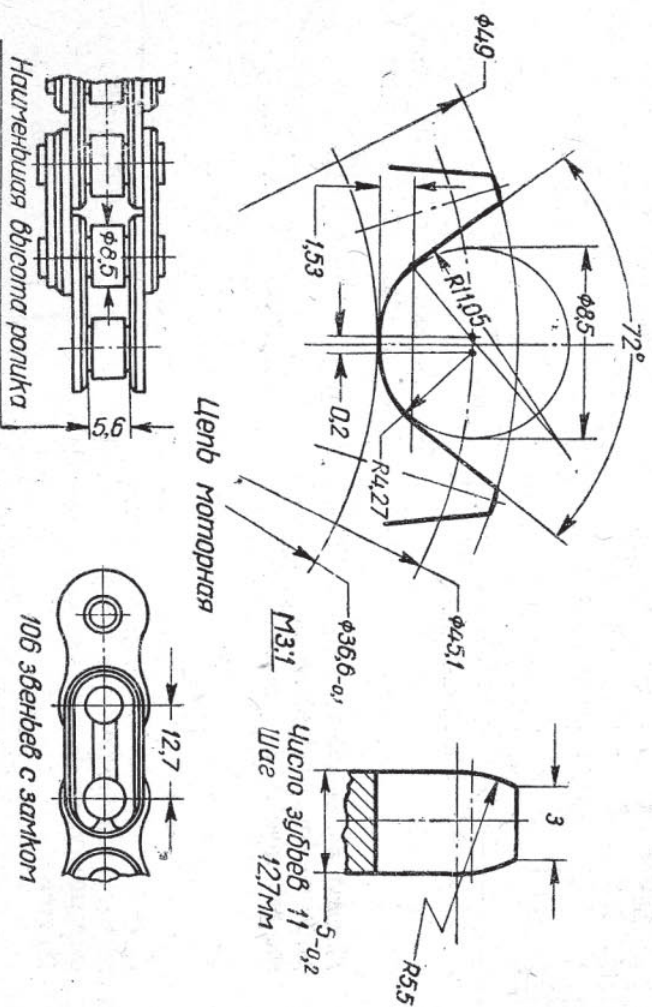
$62,8-0,120$

Характеристика шестерен коробки передач

Наименование валика	Первичный		Вторичный	
Передача	1-я	2-я	1-я	2-я
Число зубьев	10	13	26	23
Модуль	2			
Диаметр начальной окружности	20	26	52	46
Высота головки зуба	2		1,5	
Высота зуба полная	3,83		4,33	
Профильный угол инструмента	20			
Диаметр окружности головок	24	30	55	49
Диаметр окружности валин	16,34	22,33	46,33	40,33
Толщина зуба по хорде на делительной окружности	3,49 ^{+0,060} _{-0,100}		2,78 ^{+0,060} _{-0,100}	
Коэффициент сдвига исходного контура	+0,25			

Отклонения межцентрового расстояния при зацеплении без зазора шестерен коробки передач с эталонной шестерней не более $\pm 0,025$ для всех шестерен и не более 0,020 мм на один зуб

Профиль зубьев звездочки коробки передач



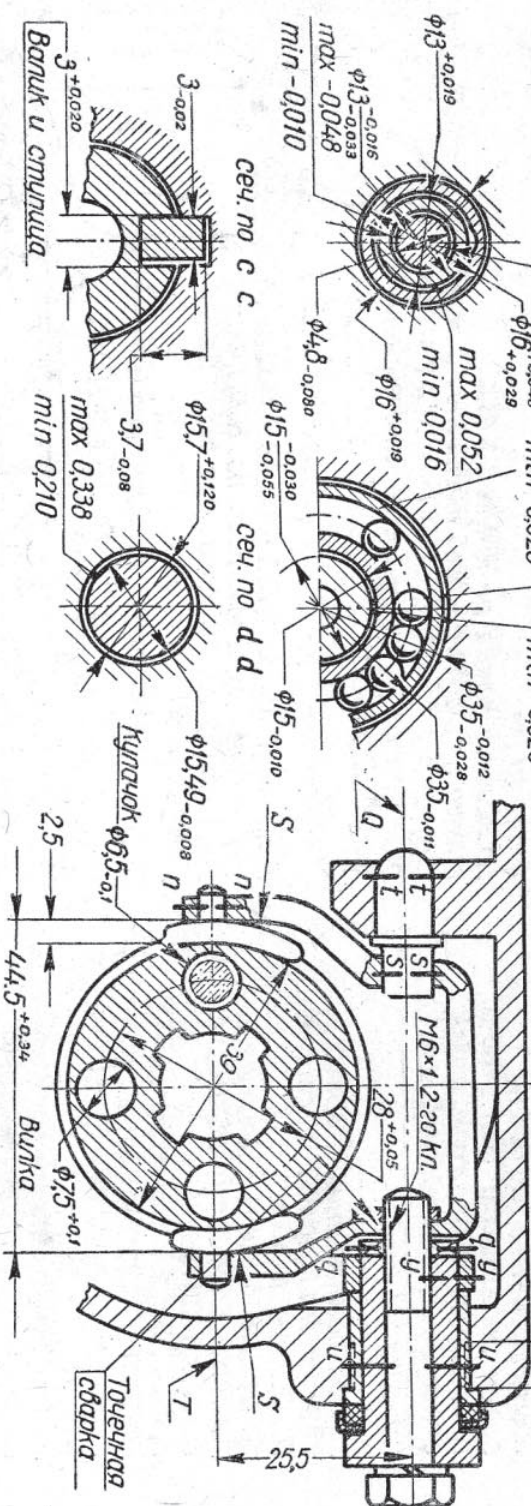
Радиально-упорный подшипник

сеч. по а а

сеч. по в в

По вилке и муфте переключения

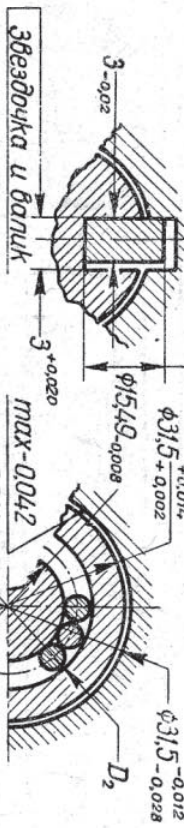
На вилке накатка прямая, шаг 0,6



сеч. по е е

сеч. по f f

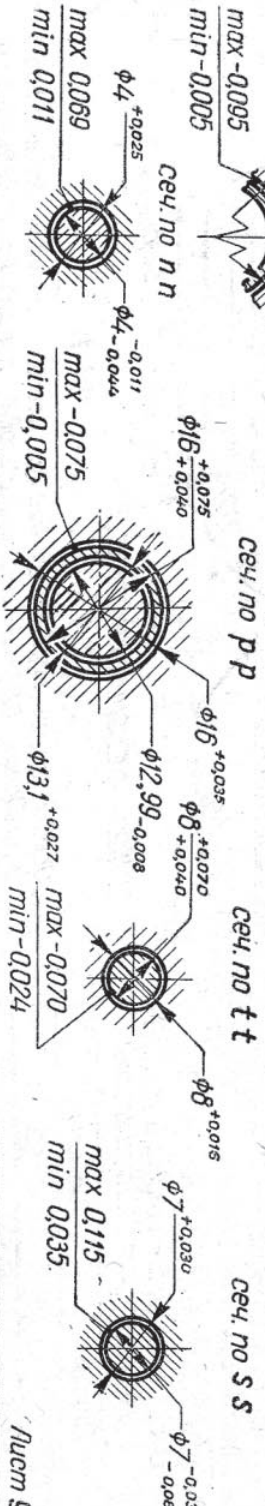
По диаметру D₂ коробки роликоподшипника разбить на три группы



Группа	D ₂	Клеймо группы
I	23,500 - 23,504	1 керн
II	23,504 - 23,509	2 керн
III	23,509 - 23,513	3 керн

По диаметру D₃ коробки роликоподшипника разбить на три группы

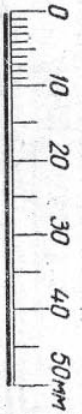
Группа	D ₃	Клеймо группы
I	21,000 - 21,004	1 керн
II	21,004 - 21,009	2 керн
III	21,009 - 21,013	3 керн



Неперпендикулярность плоскостей S вилки переключения к оси от-верстий для ползунов муфты - не более 0,1 на радиусе 7 мм. Расположение рычага переключения см. лист 4 (вид по стрелке N)

Лист 9

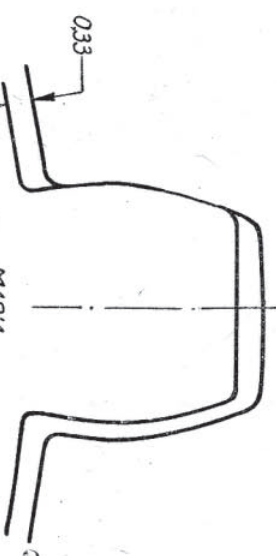
Мотоцикл К1Б
Коробка передач и сцепление



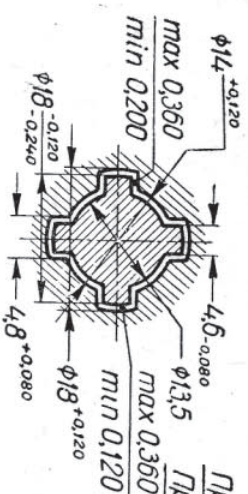
Сеч. по ХХ

Число зубьев	Диск	17	Мфма
Модуль		2	
Диаметр начальной окружности		34	
Высота зуба полная	2,850	2,835	
Профильный угол инструмента		20°	
Диаметр окружности выступов	30	35-0,340	
Диаметр окружности впадин	35,7	29,33	
Толщина зуба по хорде делительной окружности	3,14 ^{+0,240} _{-0,160}	3,14 ^{-0,080}	

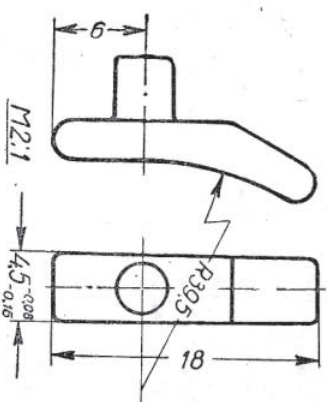
Профиль шпунцев ведомых дисков
и муфты



Ведомый диск сцепления. В сборе



Ползуны муфты переключения



Диаметр витков	7+1
Диаметр проволоки	1,3 ^{+0,03} _{-0,02}
Нагрузочный диаметр	8,5 ^{-0,36}
Высота без нагрузки	21 ^{-0,52}
Высота при нагрузке 11*3 кг	12

По величине нагрузки нажимные пружины сцепления разбивать на пять групп, в одну сцепление ставить 6 пружин одной группы

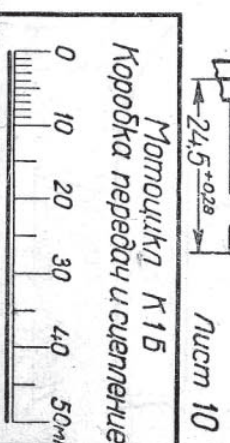
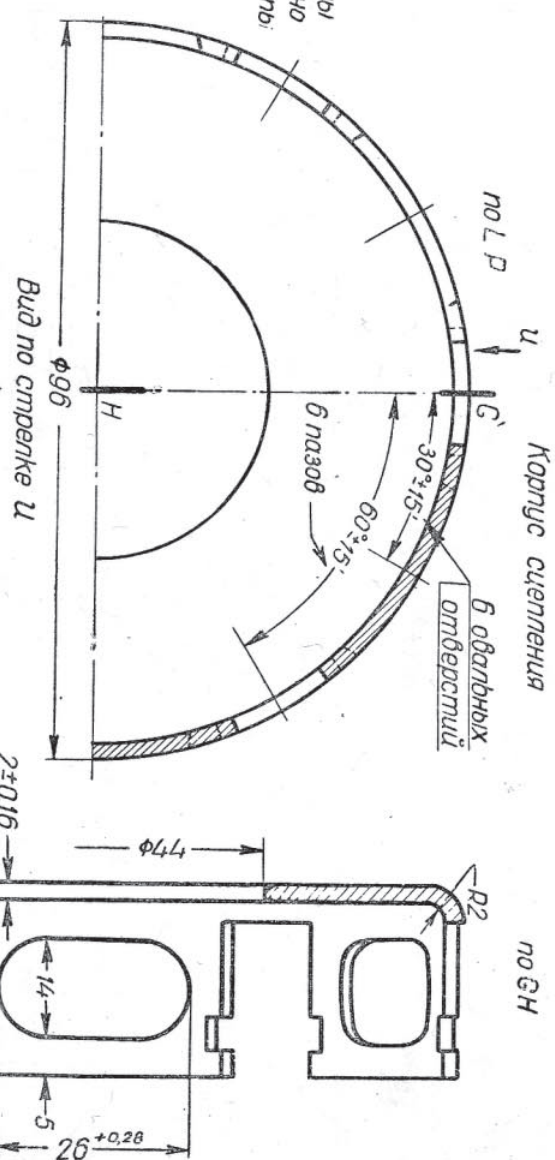
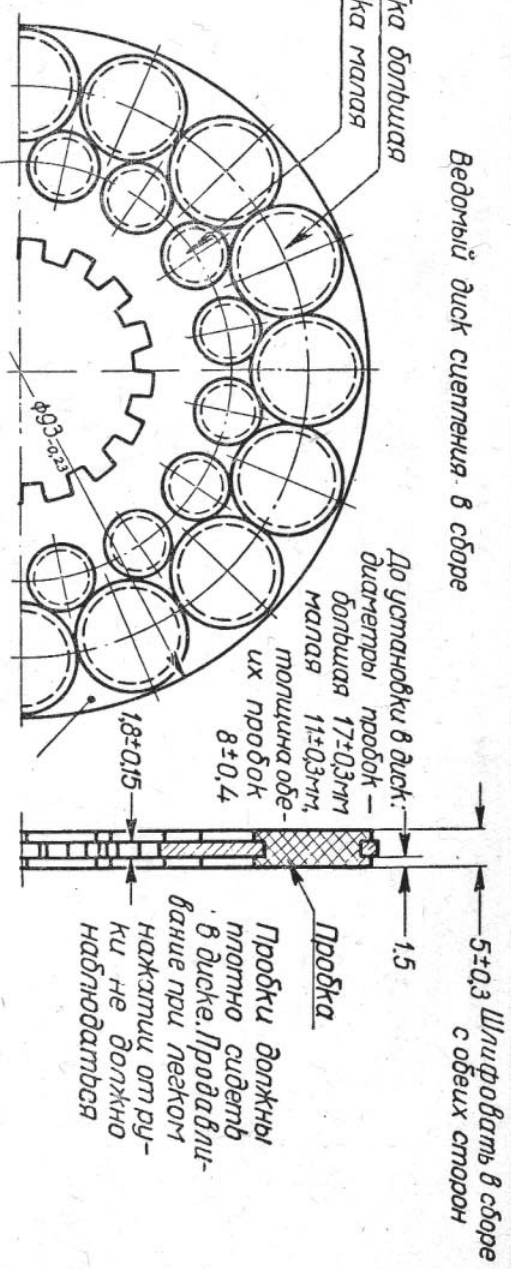
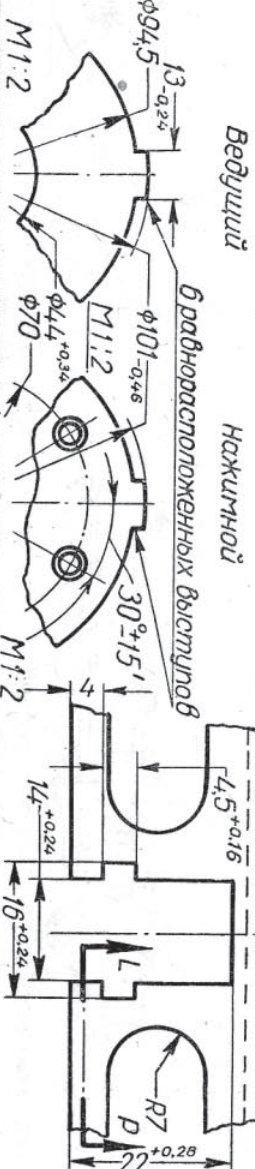
Түрүмү	Насызкта өткө
1	11,0 – 11,6
2	11,6 – 12,2
3	12,2 – 12,8
4	12,8 – 13,4
5	13,4 – 14,0

Дисконтентная

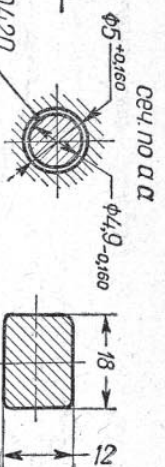
Безуглуи

полю

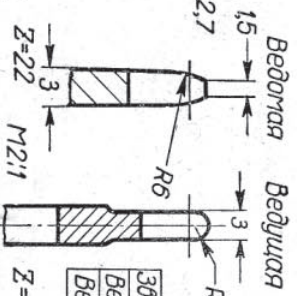
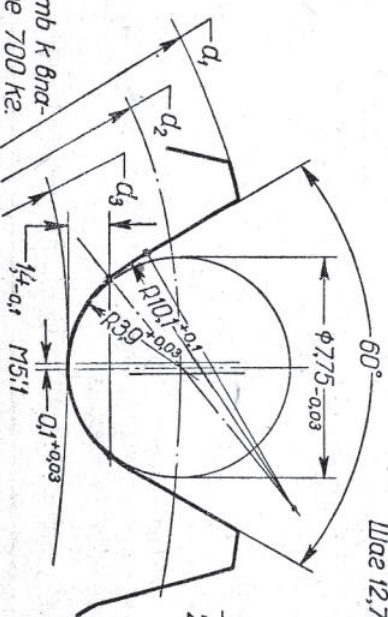
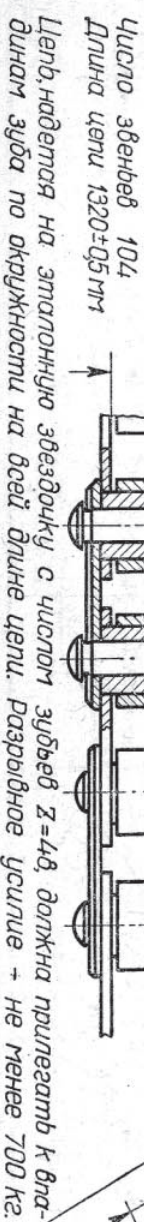
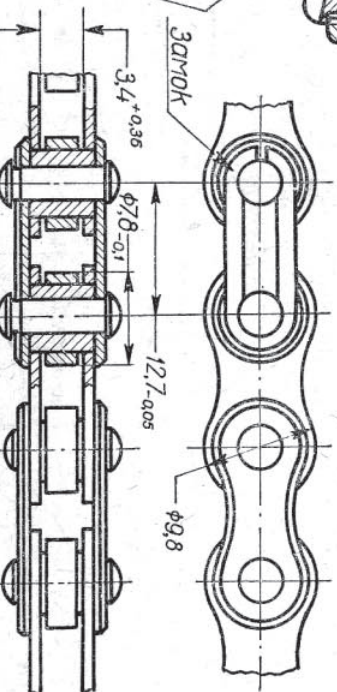
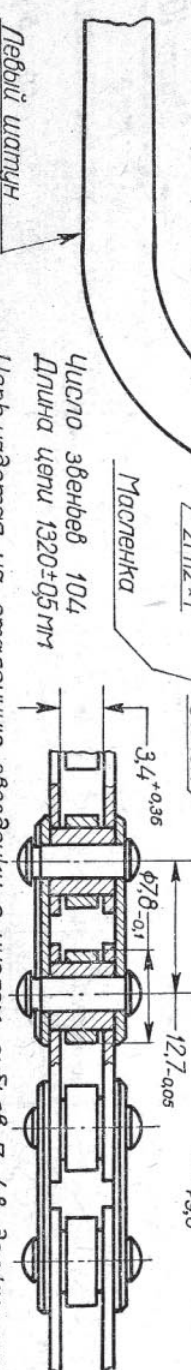
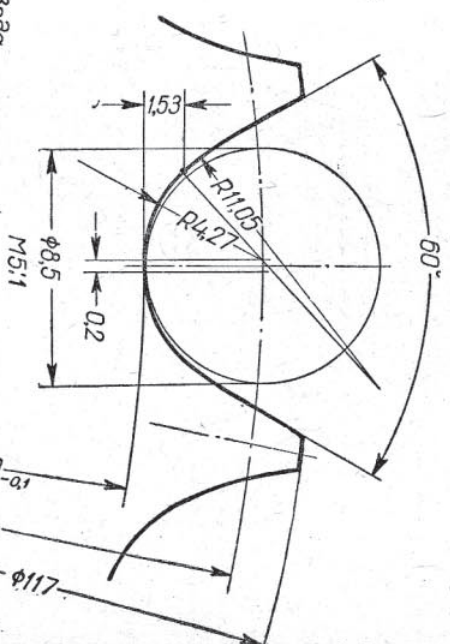
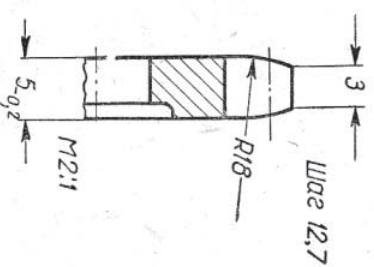
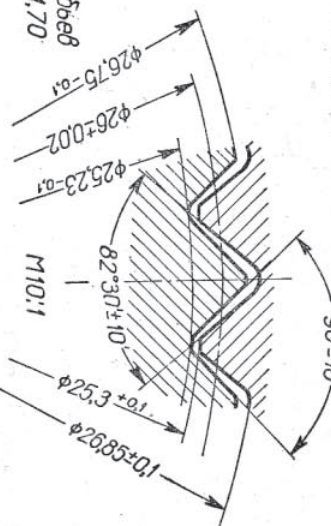
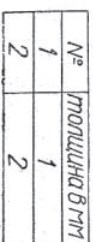
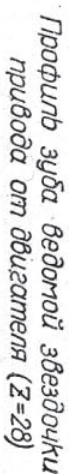
б) равнорасположенных выступов



Двусамеб с
коподкѡу передач



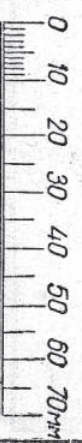
11 зүдбөд

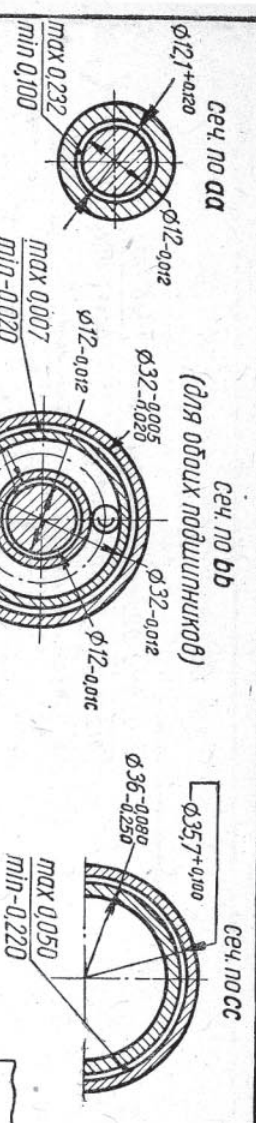


	d_1	d_2	d_3
363204ka			
Beduqaq	143	1374.9-0.03	1296-a2
Bedomaq	94	89.4	81.4-a2

$$Z=34$$

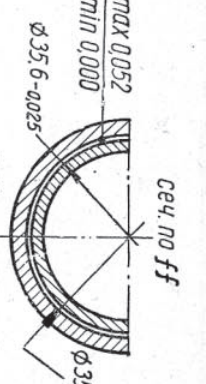
Момукил К15
каретка





Параметры шестерен привода спидометра

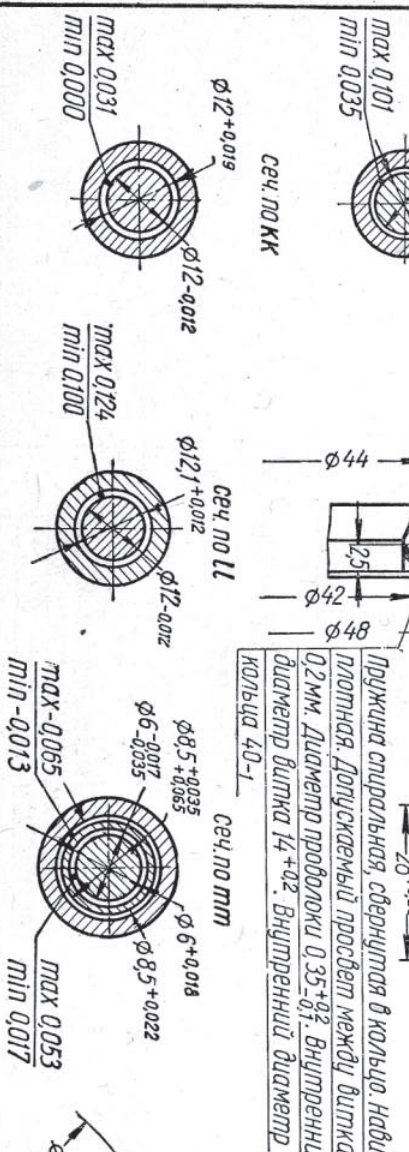
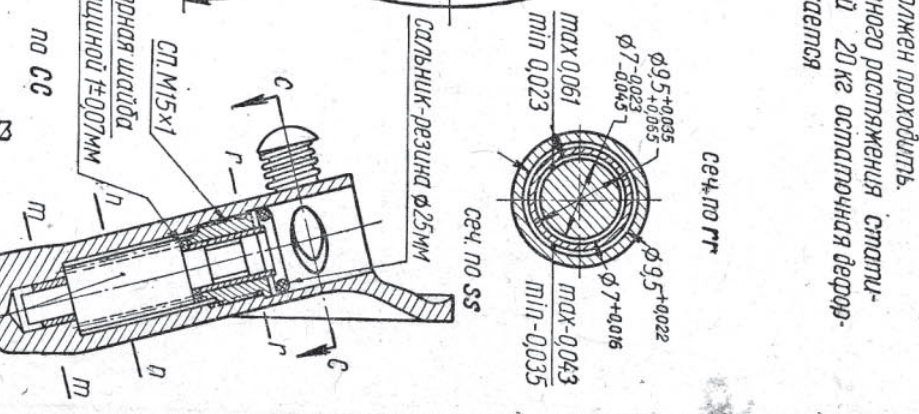
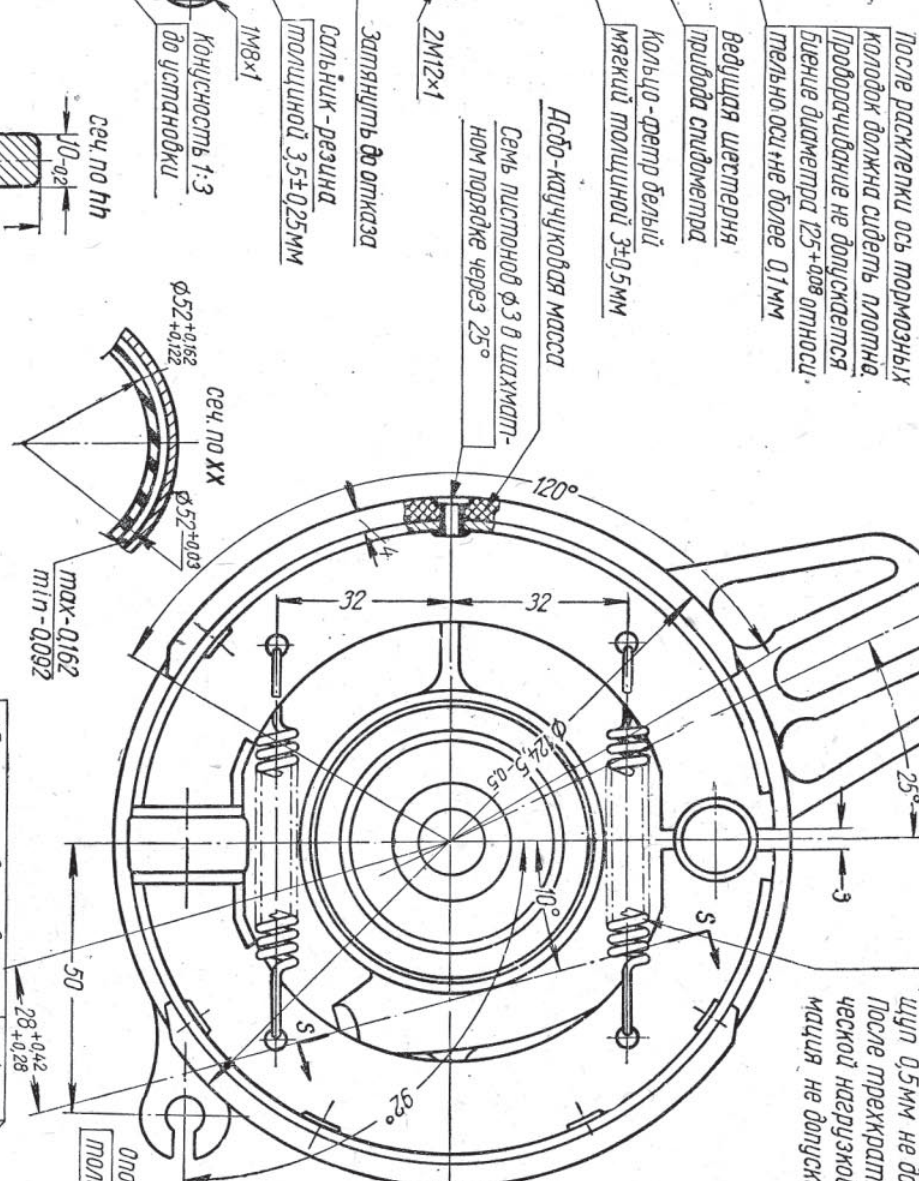
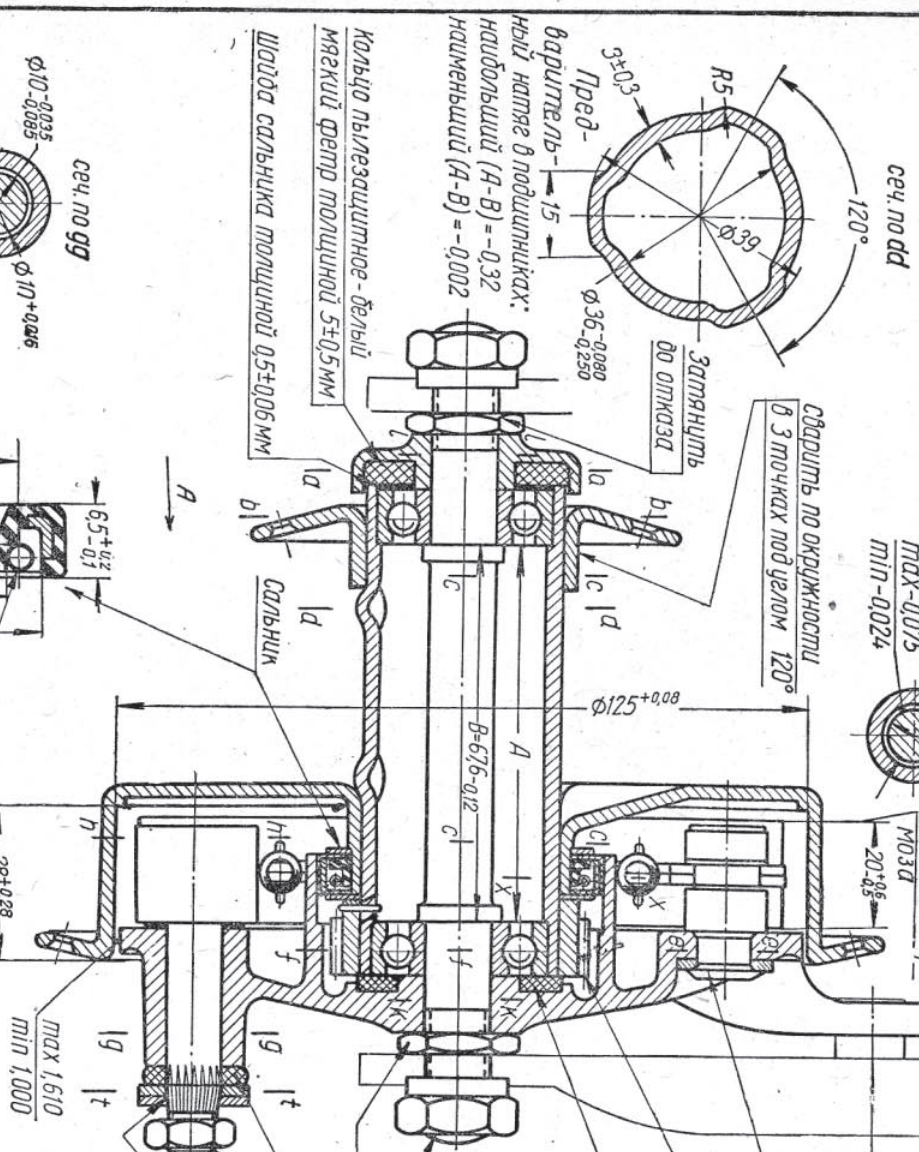
Шестерня	Ведущая	Ведомая
Число зубьев	19	9
Модуль в нормальном сечении	1	1
Шаг торцевой	7.3	4.13
Угол подъема винтовой линии	64°30'	40°30'
Направление винтовой линии	Правое	Левое
Диаметр нач. окружности	44.13	11.84
Угол зацепления инстумента	20°	20°
Расстояние между осями	28±0.28	



Число витков рабочей	20.5
Диаметр проволоки	1.6±0.025
Средний диаметр витка	6.4
Наружный диаметр витка	8
Длина без нагрузки	54
Длина под нагрузкой в 13 кг	64

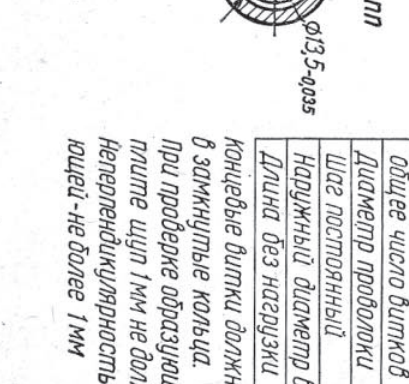
Вид по стрелке А (нормальной диск с колодками)

Направление накладки пружины. Витки пружины должны быть концентричны, отклонение не более 0.25 мм. При проверке образующей пружины на плите, шаг 0.5 мм не должен проходить. После трехкратного растяжения статической нагрузкой 20 кг остаточная деформация не допускается.

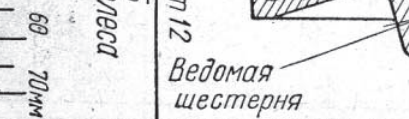


Параметры шестерен привода спидометра

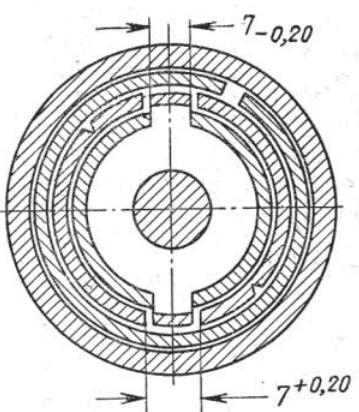
Шестерня	Ведущая	Ведомая
Число зубьев	19	9
Модуль в нормальном сечении	1	1
Шаг торцевой	7.3	4.13
Угол подъема винтовой линии	64°30'	40°30'
Направление винтовой линии	Правое	Левое
Диаметр нач. окружности	44.13	11.84
Угол зацепления инстумента	20°	20°
Расстояние между осями	28±0.28	



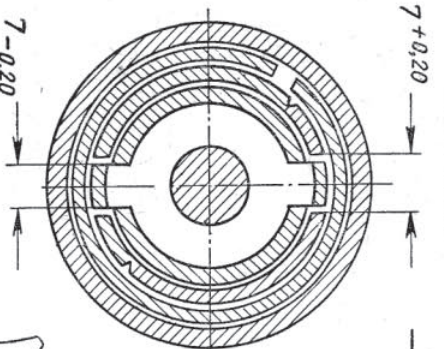
Число витков рабочей	20.5
Диаметр проволоки	1.6±0.025
Средний диаметр витка	6.4
Наружный диаметр витка	8
Длина без нагрузки	54
Длина под нагрузкой в 13 кг	64



сеч. по *aa*



сеч. по *bb*



Втулка разжимная гладкая

5М56х1 левая

Втулка разжимная руфленая

Втулка с двойным конусом

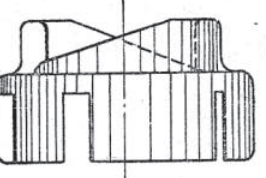
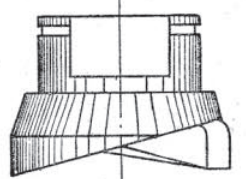
Втулка свободного хода

Втулку заднего колеса испытывать тормозным моментом 750 кгсм, приложенным к звездочке педального привода ($z=22$); после пятикратного нагружения звездочки взаимное положение зубьев храповика и втулки должно обеспечивать запас хода торможения не менее 50%. Следы смазки на рабочих поверхностях не допускаются

Малый конус наворачнуть на ось до сбега резьбы и туго затянуть

1М11х1 (сбег резьбы 2,5 мм с двух сторон)

Храповая втулка и храповик



Пылезащитный лабиринт

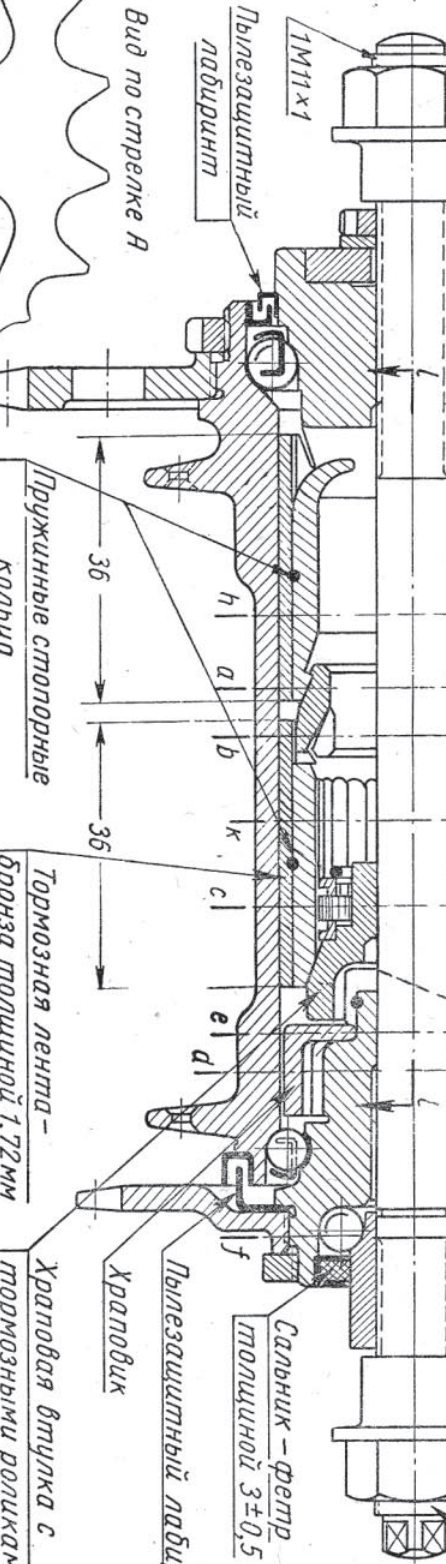
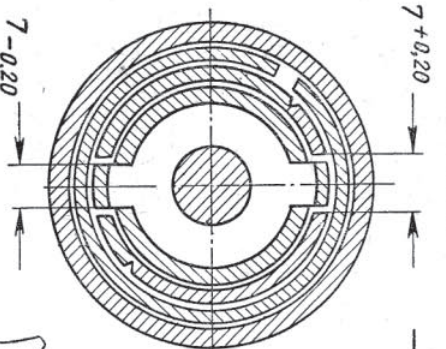
Храповик

Храповая втулка с тормозными роликами

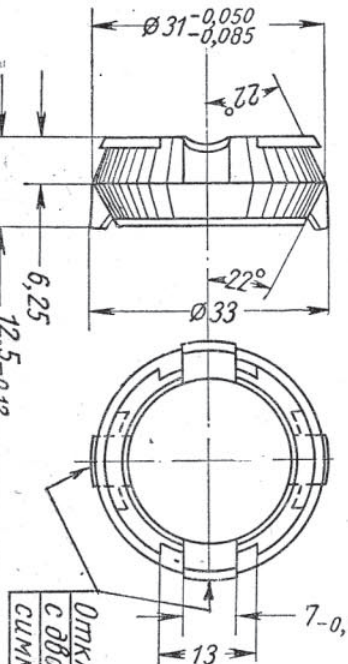
Тормозная лента — бронза толщиной 1,72 мм

Пружинные стопорные кольца

Вид по стрелке А



Втулка с двойным конусом



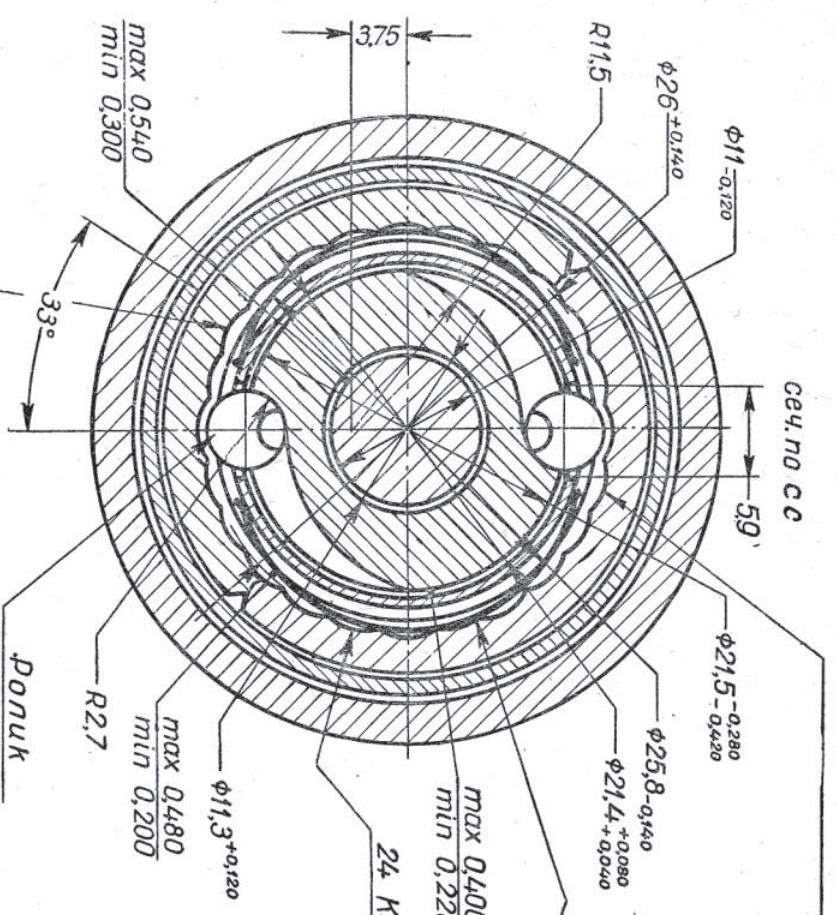
Направление винтовой линии правое

Шаг 22 мм

Лист 13

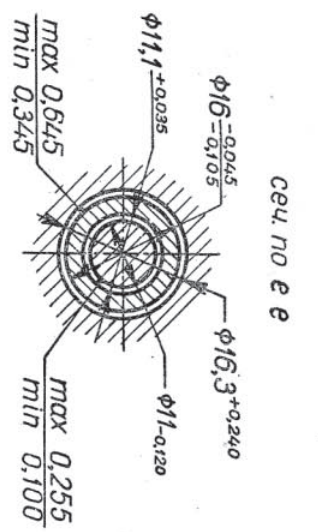
Отклонения выступов втулки с двойным конусом от осей симметрии не более 0,1 мм

Моточика К1Б
Втулка заднего колеса
0 10 20 30 40 50 мм



Несимметричность фасонных поверхностей относительно вертикальной оси - не более 0,2 мм. Отклонение фасонных поверхностей от эталона - не более 0,07 мм.

Центрирующая пластинчатая пружина толщиной 0,5-0,05 мм для торможения сепаратора храповика

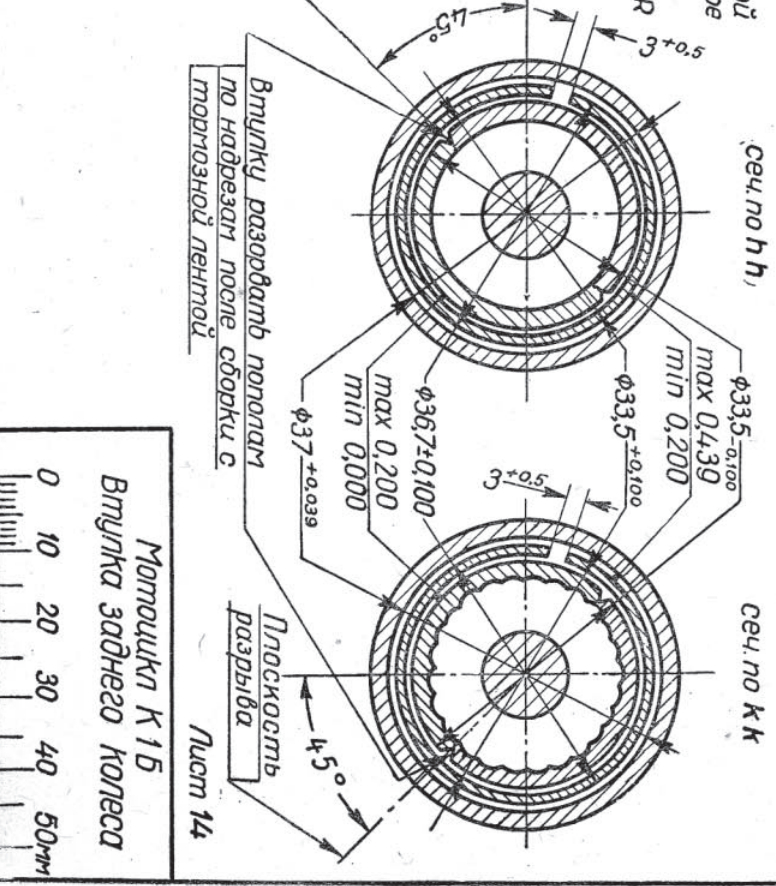
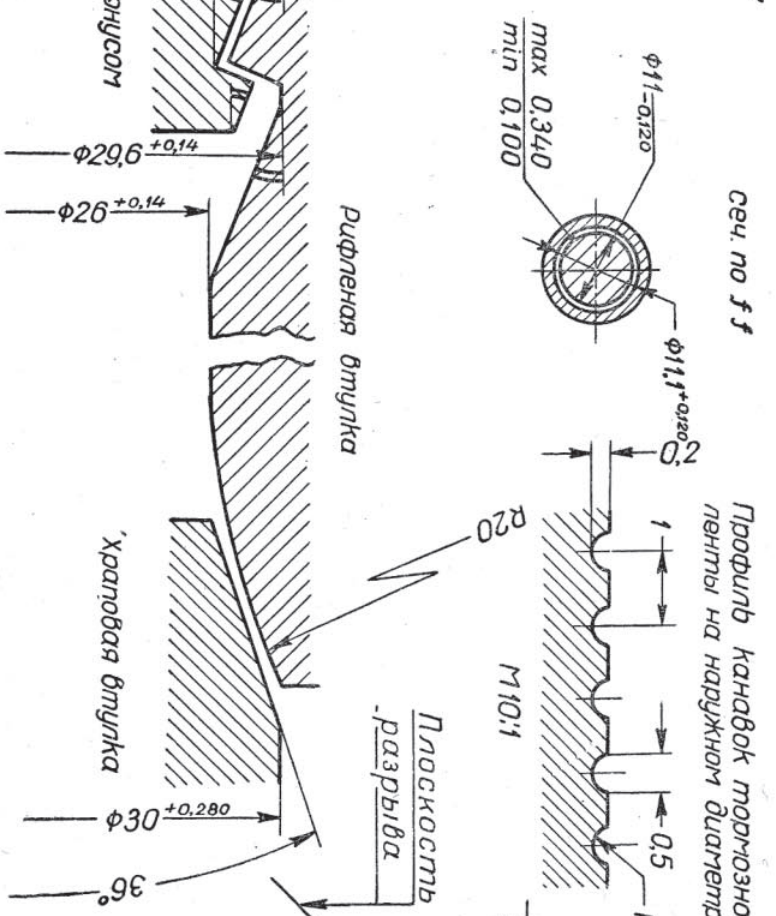
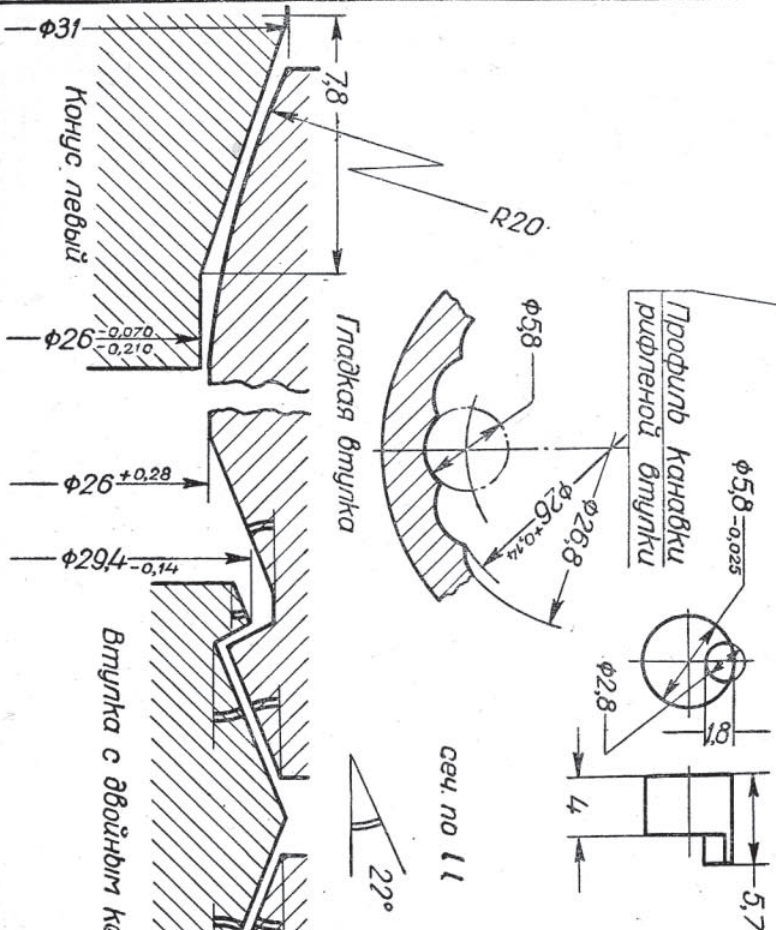
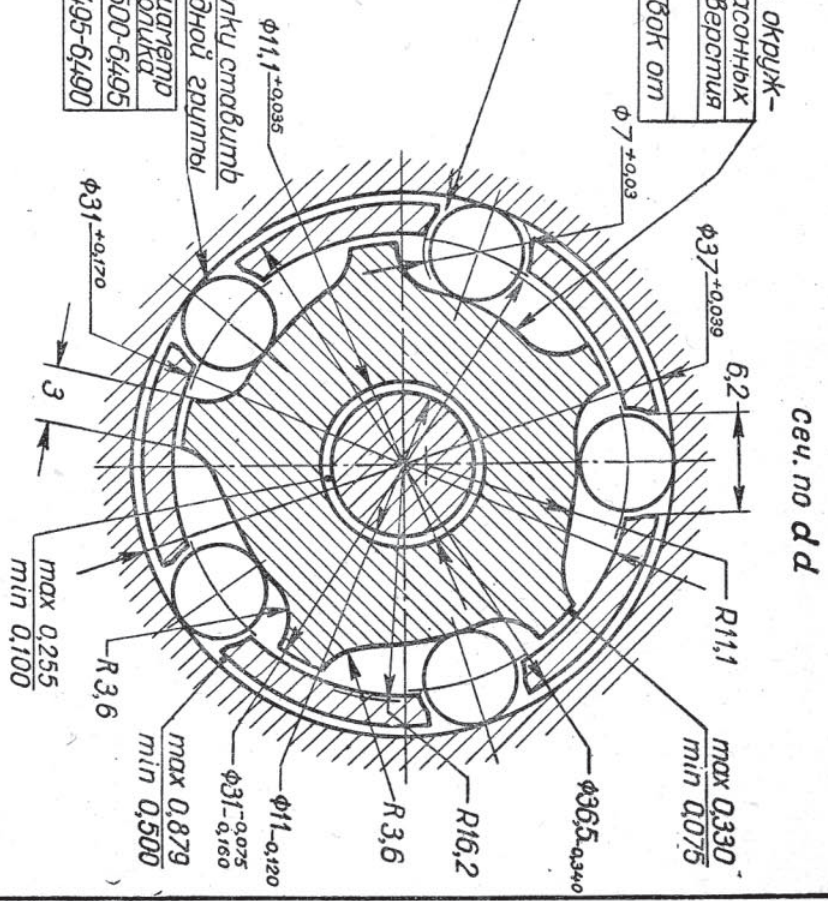


Неточность расположения пяти фасонных носов и смещение пяти фасонных канавок относительно отверстий $\phi 11.1_{+0.035}^{+0.035}$ - не более 0,05 мм. Отклонение профиля канавок от эталона - не более 0,03 мм.

Неточность расположения пяти окон по окружности не более 0,1 мм.

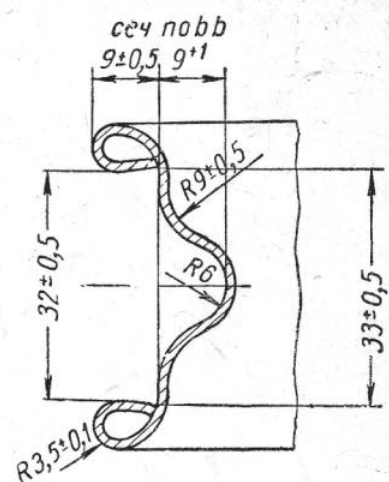
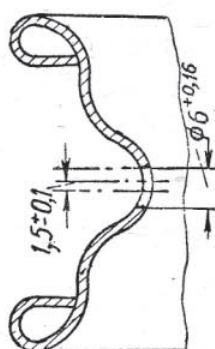
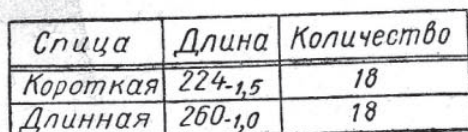
В одну втулку ставится ролик одной группы

Группа ролика	Диаметр ролика
1	6,500-6,495
2	6,495-6,490

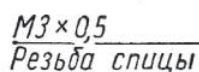


Маточки К1Б
Втулка заднего колеса

Лист 14
0 10 20 30 40 50 мм



Спицы, отходящие от фланца, должны образовывать три пересечения.
Спицы, отходящие от тормозного барабана, должны образовывать два пересечения.
Спицы должны быть натянуты равномерно; равномерность натяжки определять по звуку.



Размер под к
у ниппеля
4,5-0.15

Несимметричность
средней плоскости
обода относительно
торцев-не более 2мм
Радиальное и торцевое
биеение протектора
относительно оси
втулки-не более 1,5мм

Неплоскостность
Побода - не более 1мм

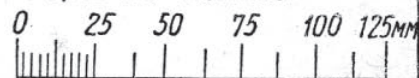
36 отверстий, равномерно, с точностью ± 1 мм расположенных по окружности

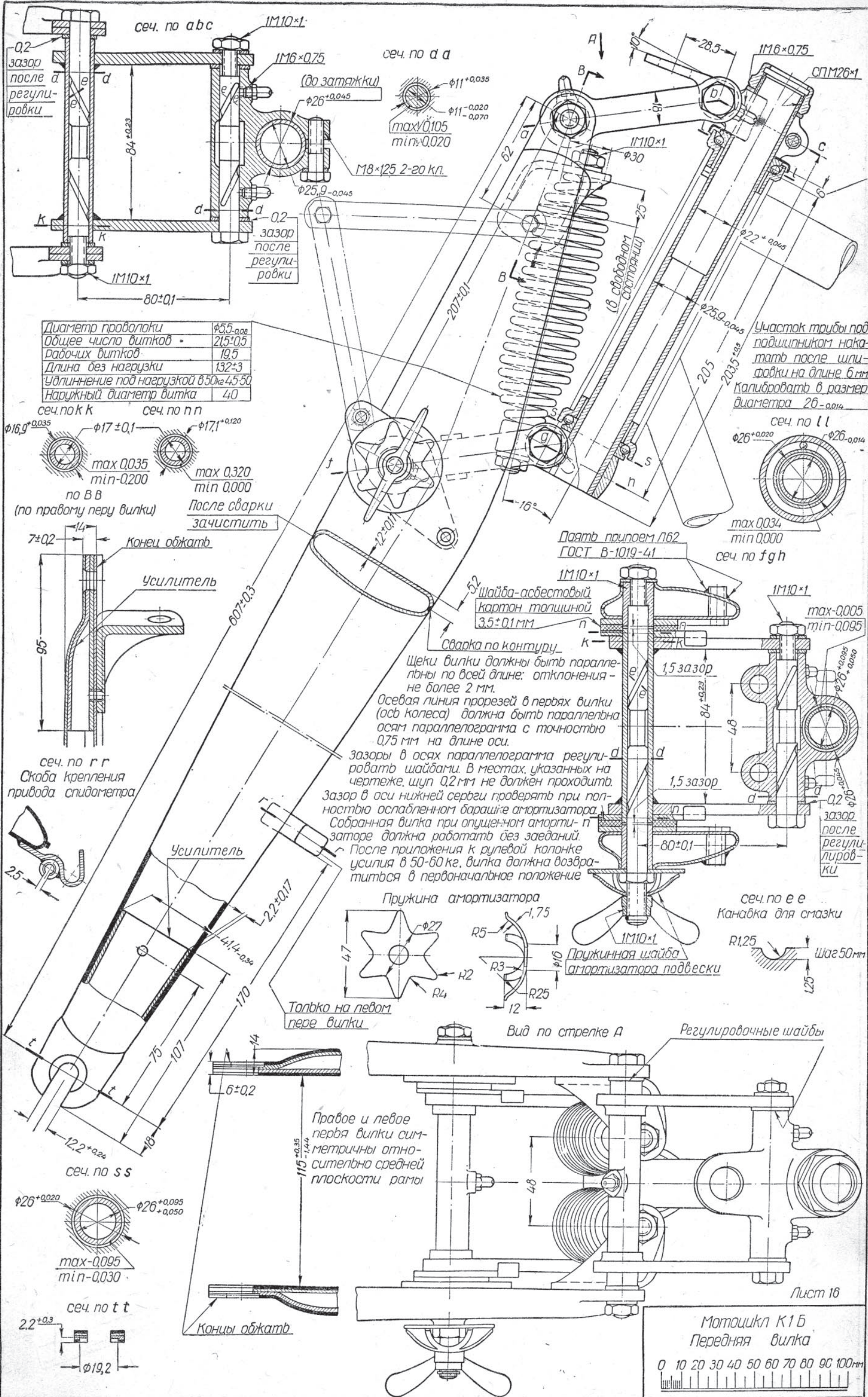
Отверстия $\phi 6^{+0,16}$ для
ниппелей расположены в
шахматном порядке;
смещение относительно
средней оси обода $1,5 \pm 0,1$

Лист 15

Мотоцикл К1Б

Переднее колесо





Размер	Цвет кода	Ф Д
1	Белый	24,4 _{a2}
2	Зеленый	24,9 _{a2}

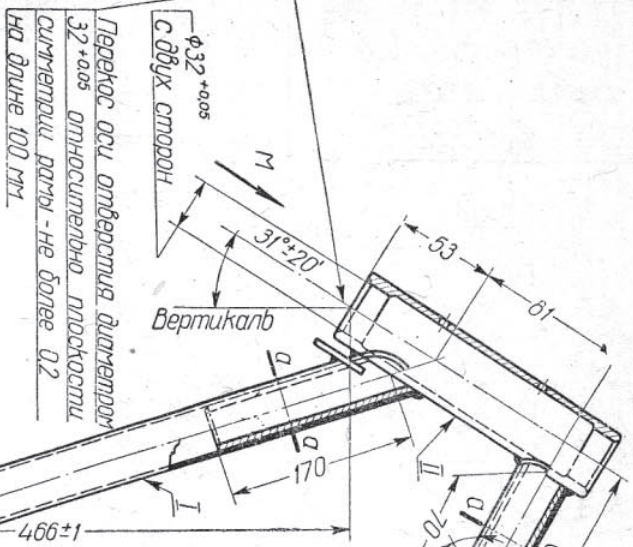
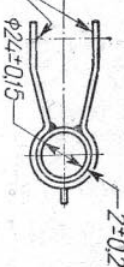
Сеч по а а

Усиленная вставка должна плотно прилегать к внутренней поверхности трубы (сеч по а а).
Допустимый зазор в месте наибольшего прогиба по торцу не более 0,1 мм.
В трубы с внутренним диаметром менее 24 мм ставить вставки 1й группы.
В трубы с внутренним диаметром более 24 мм ставить вставки 2й группы.

Вид по стрелке А

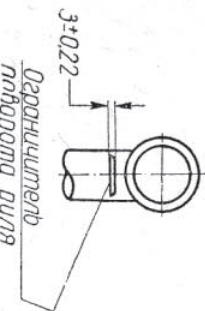
Непараллельность плоскостей Р к средней плоскости рамы не более 0,5 на длине 100 мм.

По Л Л

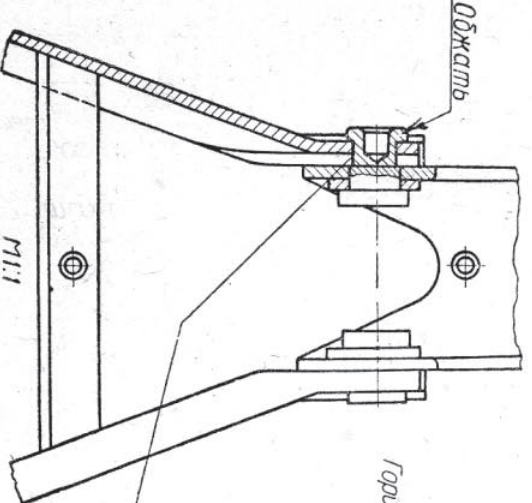


Переос оси отверстия диаметром 32±0.05 относительно плоскости симметрии рамы - не более 0,2 на длине 100 мм.

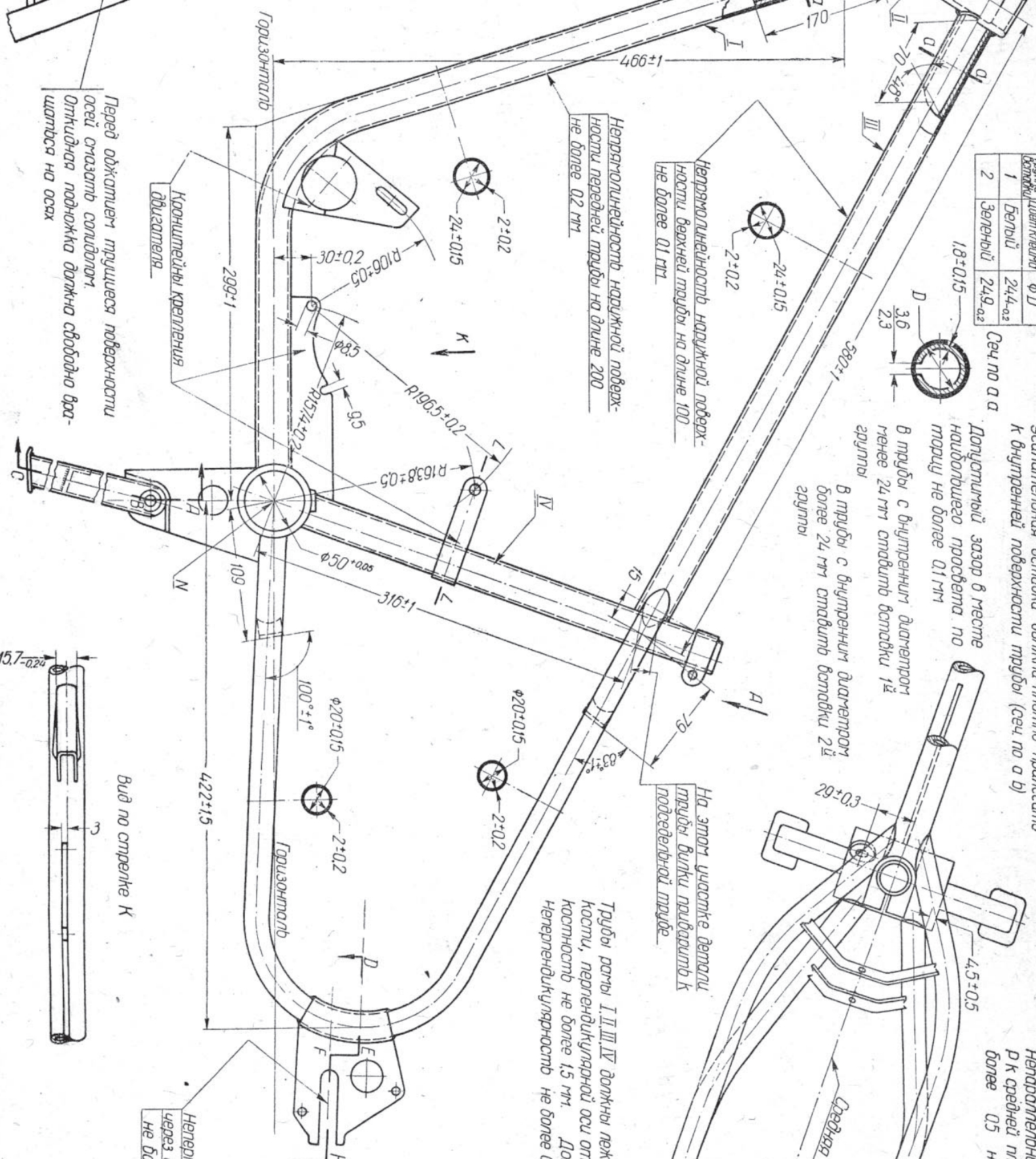
Вид по стрелке М



Ограничитель поворота руля по А В С



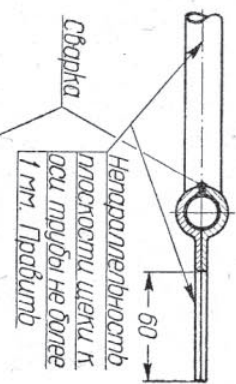
Перед обжатием трущиеся поверхности осей отполировать спиртом. Остаточная подгонка должна свободно вращаться на осях.



Трубы рамы I, II, III, IV должны лежать в одной плоскости, перпендикулярной оси отверстий N. Неперпендикулярность не более 1,5 мм. Допустима правка. Неперпендикулярность не более 0,5 на длине 100 мм.

На этом участке детали трубы вытку править к подседельной трубе.

По Д Е Ф Н



Сварка. Непараллельность плоскостей шва к оси трубы не более 1 мм. Править.

Неперпендикулярность плоскости, проходящей через ось пазов, к плоскости симметрии рамы не более 0,8 на длине 100 мм.

Лист 17

Мотопедаль К1Б

Рама

