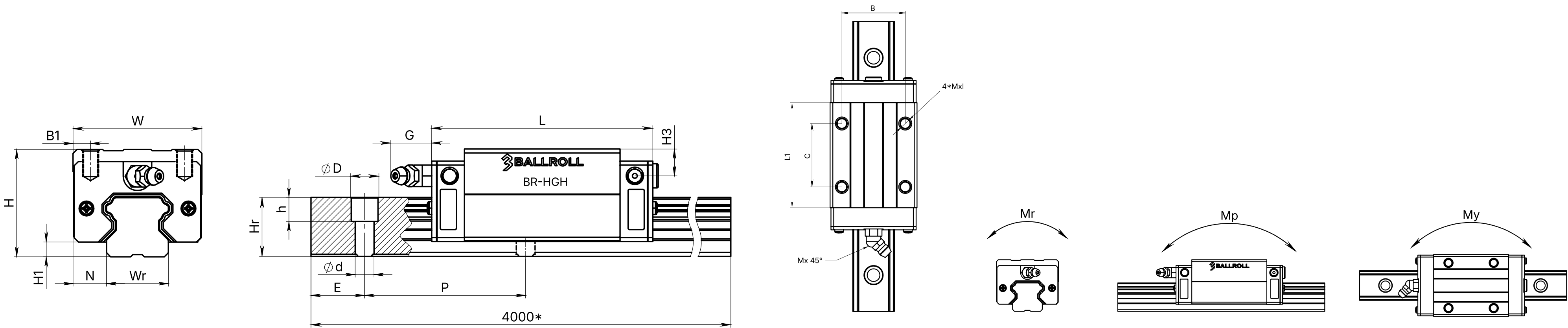


Обзор типов кареток



Прямоугольная каретка высокая стандартной длины BR-HGH CA

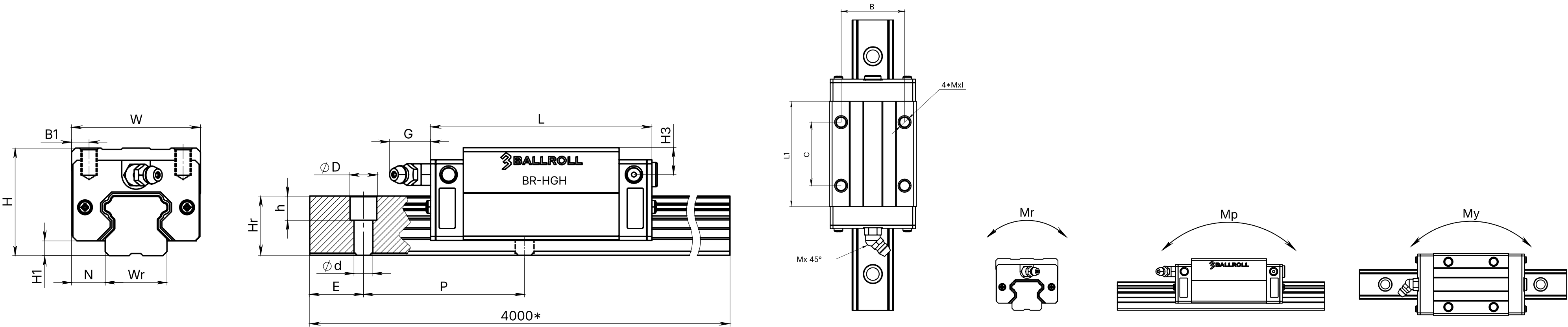


Серия, модель, типоразмер	Общие размеры (мм)			Размеры каретки (мм)									Размеры направляющей (мм)					Крепежный винт	Базовая динамич. нагрузка	Базовая статич. нагрузка	Номинальный крутящий момент			Вес каретки (кг)	Вес направл. (кг)
	H	H1	N	W	B	B1	C	L1	L	G	MxL	H3	Wr	Hr	DXdXh	P	E		C(KN)	CO(KN)	Mr	Mp	My		
BR-HGH15CA	28	4,3	9,5	34	26	4	26	39,4	62	5,3	M4X5	7,7	15	15	7,5X4,5X5,3	60	20	M4X16	11,4	16,3	0,13	0,11	0,11	0,18	1,45
BR-HGH20CA	30	4,6	12	44	32	6	36	50,5	78	12	M5X6	7	20	17,5	9,5X6X8,5	60	20	M5X16	17,6	27,4	0,28	0,21	0,21	0,3	2,21
BR-HGH25CA	40	5,5	12,5	48	35	6,5	35	58	82,4	12	M6X8	12	23	22	11X7X9	60	20	M6X20	26,50	38,00	0,43	0,34	0,34	0,51	3,21
BR-HGH30CA	45	6	16	60	40	10	40	70	98	12	M8X10	13,8	28	26	14X9X12	80	20	M8X25	38,70	53,12	0,67	0,54	0,54	0,88	4,47
BR-HGH35CA	55	7,5	18	70	50	10	50	80	111,5	12	M8X12	19,6	34	29	14X9X12	80	20	M8X25	49,52	70,12	1,17	0,82	0,82	1,45	6,3
BR-HGH45CA	70	9,5	20,5	86	60	13	60	97	140	12,9	M10X17	30,5	45	38	20X14X17	105	22,5	M12X35	78,60	105,31	1,99	1,56	1,56	2,73	10,41
BR-HGH55CA	80	13	23,5	100	75	12,5	75	117,7	168	12,9	M12X18	29	53	44	23X16X20	120	30	M14X45	115,00	151,15	3,70	2,65	2,65	4,17	15,08
BR-HGH65CA	90	15	31,5	126	76	25	70	144,2	201	12,9	M16X20	15	63	53	26X18X22	150	35	M16X50	163,78	220,50	6,66	4,28	4,28	7	21,18

Обзор типов кареток



Прямоугольная каретка высокая удлиненная BR-HGH HA



Серия, модель, типоразмер	Общие размеры (мм)			Размеры каретки (мм)									Размеры направляющей (мм)					Крепежный винт	Базовая динамич. нагрузка	Базовая статич. нагрузка	Номинальный крутящий момент			Вес каретки (кг)	Вес направл. (кг)
	H	H1	N	W	B	B1	C	L1	L	G	MxL	H3	Wr	Hr	DXdXh	P	E		C(KN)	CO(KN)	Mr	Mp	My		
BR-HGH20HA	30	4,6	12	44	32	6	50	65,2	93	12	M5X6	7	20	17,5	9,5X6X8,5	60	20	M5X16	20,25	32,4	0,36	0,36	0,36	0,39	2,21
BR-HGH25HA	40	5,5	12,5	48	35	6,5	50	78,6	103	12	M6X8	12	23	22	11X7X9	60	20	M6X20	32,10	49,58	0,57	0,58	0,58	0,69	3,21
BR-HGH30HA	45	6	16	60	40	10	60	93	121	12	M8X10	13,8	28	26	14X9X12	80	20	M8X25	47,30	68,44	0,89	0,93	0,93	1,16	4,47
BR-HGH35HA	55	7,5	18	70	50	10	72	105,8	137,3	12	M8X12	19,6	34	29	14X9X12	80	20	M8X25	60,21	92,99	1,55	1,41	1,41	1,92	6,3
BR-HGH45HA	70	9,5	20,5	86	60	13	80	128,8	172	12,9	M10X17	30,5	45	38	20X14X17	105	22,5	M12X35	95,50	137,00	2,64	2,69	2,69	3,61	10,41
BR-HGH55HA	80	13	23,5	100	75	12,5	95	155,8	206	12,9	M12X18	29	53	44	23X16X20	120	30	M14X45	139,40	199,64	4,89	4,58	4,58	5,49	15,08
BR-HGH65HA	90	15	31,5	126	76	25	120	203,6	260	12,9	M16X20	15	63	53	26X18X22	150	35	M16X50	206,14	321,18	9,38	7,39	7,39	9,82	21,18

Нагрузка и срок службы (L)

При выборе линейной направляющей необходимо узнать нагрузку на каждую каретку в механизме путем инженерных расчетов, исходя из конструкции оборудования и воспринимаемой им внешней силы. После сравнения базовой статической номинальной нагрузки (CO) и основных допустимых статических моментов (M_x , M_y , M_z) каретки и других параметров можно получить статический запас прочности (f_s) для определения надежности механизма. Что касается оценки срока службы при длительном износе, то для расчета срока службы (расстояния) линейной направляющей используется базовая номинальная динамическая нагрузка (C).

Базовая динамическая номинальная нагрузка (C)

Динамическая номинальная нагрузка относится к радиальному направлению партии линейных направляющих из одной и той же спецификации после пробега в 50 километров (детали качения являются стальные шарики) при отсутствии усталостного повреждения (отслаивания или точечной коррозии) более 90% канавки рельса или поверхности стального шарика. Значение динамической номинальной нагрузки записывается в каждой таблице размеров, поправочное значение надежности FR показано в таблице ниже.

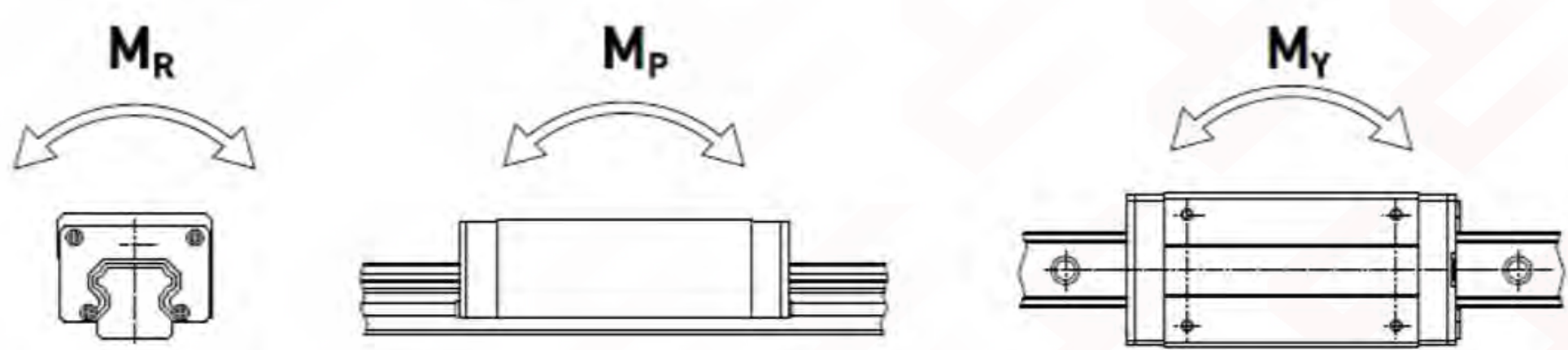
Надежность, %	90%	95%	96%	97%	98%	99%
FR	1	0.62	0.53	0.44	0.33	0.21

Базовая статическая номинальная нагрузка (CO)

Когда линейная направляющая подвергается чрезмерной нагрузке или ударам в состоянии покоя или во время работы, канавка рельса и стальной шарик будут необратимо деформированы. Когда величина деформации достигает одной десятичной остаточной деформации диаметра части качения (стального шарика), линейная направляющая не может работать плавно. Эта статическая нагрузка называется номинальной статической нагрузкой (CO).

Основной допустимый статический момент (M_R , M_P , M_Y)

Когда линейная направляющая воспринимает действующий момент, остаточная деформация канавки рельса и стального шарика достигает одной десятичной части стального шарика. Мы называем этот действующий момент основным допустимым статическим моментом каретки. А M_R , M_P и M_Y это значения по трем осям X, Y и Z линейной направляющей. Как показано ниже на картинке:



Статический запас прочности (f_s)

При выборе линейной направляющей необходимо узнать нагрузку на каждую каретку в механизме путем инженерных расчетов, исходя из конструкции оборудования и воспринимаемой им внешней силы. После сравнения базовой статической номинальной нагрузки ($C0$) и основных допустимых статических моментов (M_x, M_y, M_z) каретки и других параметров можно получить статический запас прочности (f_s) для определения надежности механизма. Что касается оценки срока службы при длительном износе, то для расчета срока службы (расстояния) линейной направляющей используется базовая номинальная динамическая нагрузка (C).

$$f_s = \frac{f_c \cdot C0}{P}$$

- f_s Статический запас прочности
- $C0$ Номинальная статическая нагрузка
- P Эквивалентная нагрузка

$$f_s = \frac{f_c \cdot M0}{M}$$

- f_c Коэффициент контакта
- $M0$ Допустимый статический момент
- M Эквивалентный момент силы

Ниже приведено справочное значение статического запаса прочности (f_s):

Условия операции	Условия нагрузки	Рекомендуемое значение f_s
Нормальное состояние покоя	Легкий удар и смещение	1.0 ~ 1.3
	Тяжелый удар и кручение	2.0 ~ 3.0
Нормальное состояние работы	Легкий удар и кручение	1.0 ~ 1.5
	Тяжелый удар и кручение	2.5 ~ 5.0

Значение номинального срока службы (L)

Линейные направляющие являются серийной продукцией, и даже при одинаковом производственном процессе и исходном сырье рельсовые направляющие, работающие в одних и тех же условиях, могут иметь разный срок службы. Номинальный срок службы относится к общему расстоянию, на которое 90 % линейных направляющих не вызывают усталости металла или отслаивания поверхности при непрерывной работе в тех же условиях.

Технические расчеты



Коэффициент контакта (f_c)

Когда каретки используются близко друг к другу, под влиянием крутящего момента и точности установки обычно трудно добиться равномерного распределения нагрузки. Поэтому при использовании двух или более кареток в контакте базовую динамическую номинальную нагрузку (C) и базовую статическую номинальную нагрузку (CO) необходимо умножить на коэффициент контакта.

Количество кареток, которые расположены близко друг к другу	Коэффициент контакта f_c
2	0.81
3	0.72
4	0.66
5	0.61
Обычное использование	1

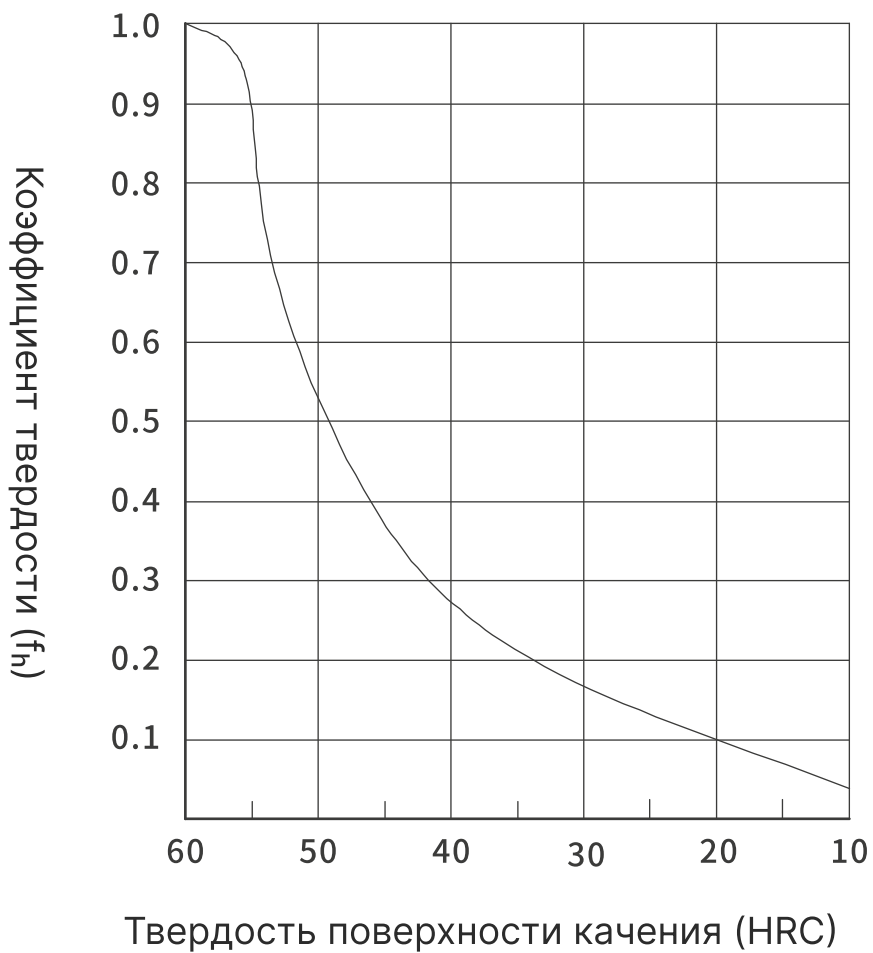
Коэффициент нагрузки (f_w)

Работа возвратно-поступательного механизма подвержена вибрации и ударам, особенно в процессе высокоскоростной работы, частых пусков и остановок легко возникают вибрации, инерционные и ударные силы. Когда влияние вышеупомянутых сил велико, в соответствии с различной степенью вибрации, инерции и удара можно обратиться к коэффициенту нагрузки в таблице ниже и разделить его на базовую динамическую номинальную нагрузку (C).

Вибрация и удар	Скорость (V)	Вибрация (G)	f_w
Мелкие	$V \leq 15$ м/мин	$G \leq 0.5$	1.0 ~ 1.5
Маленькие	$15 < V \leq 60$ м/мин	$0.5 < G \leq 1.0$	1.5 ~ 2.0
Большие	$V > 60$ м/мин	$1.0 < G \leq 2.0$	2.0 ~ 3.5

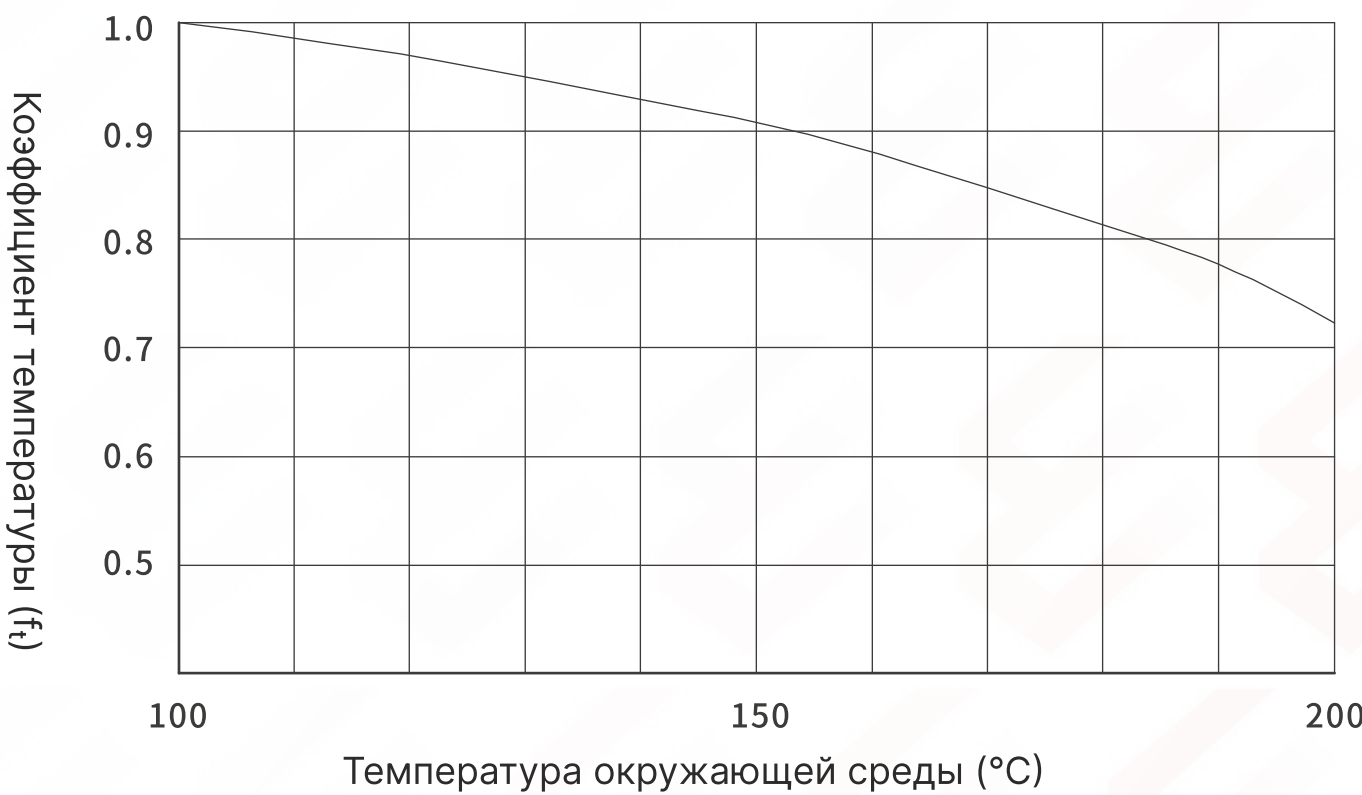
Коэффициент твердости (f_h)

Чтобы максимально использовать грузоподъемность линейной направляющей, диапазон твердости поверхности качения предпочтительно составляет HRC 58~62. Если твердость поверхности качения ниже HRC 58, базовую номинальную динамическую нагрузку (C) и базовую статическую нагрузку (CO) необходимо рассчитывать с учетом коэффициента твердости (f_h).



Коэффициент температуры (f_t)

Когда температура эксплуатации линейной системы превышает 100°C, необходимо учитывать неблагоприятное влияние высокой температуры на температурный коэффициент.



Технические расчеты

Формула расчета срока службы

Заменяя базовую динамическую номинальную нагрузку C и эквивалентную нагрузку P , срок службы рельсовой направляющей рассчитывается следующим образом:

$$L = \left(\frac{f_h \cdot f_T \cdot f_c \cdot C}{f_w \cdot P} \right)^3 \cdot 50km$$

C Базовая динамическая номинальная нагрузка

P Эквивалентная нагрузка

f_h Коэффициент твердости

f_T Коэффициент температуры

f_c Коэффициент контакта

f_w Коэффициент нагрузки

Номинальный срок службы (L: км)

Номинальный срок службы является общим пробегом 90 % систем линейного перемещения без отслаивания поверхности, когда партия одних и тех же систем перемещается в одинаковых условиях.

После расчета номинального срока службы (L), срок службы можно рассчитать в соответствии с длиной хода и количеством циклов туда и обратно:

$$Ln = \frac{L \cdot 10^6}{2 \cdot Ls \cdot N1 \cdot 60}$$

Ln Срок службы (ч)

Ls Количество циклов туда и обратно в минуту

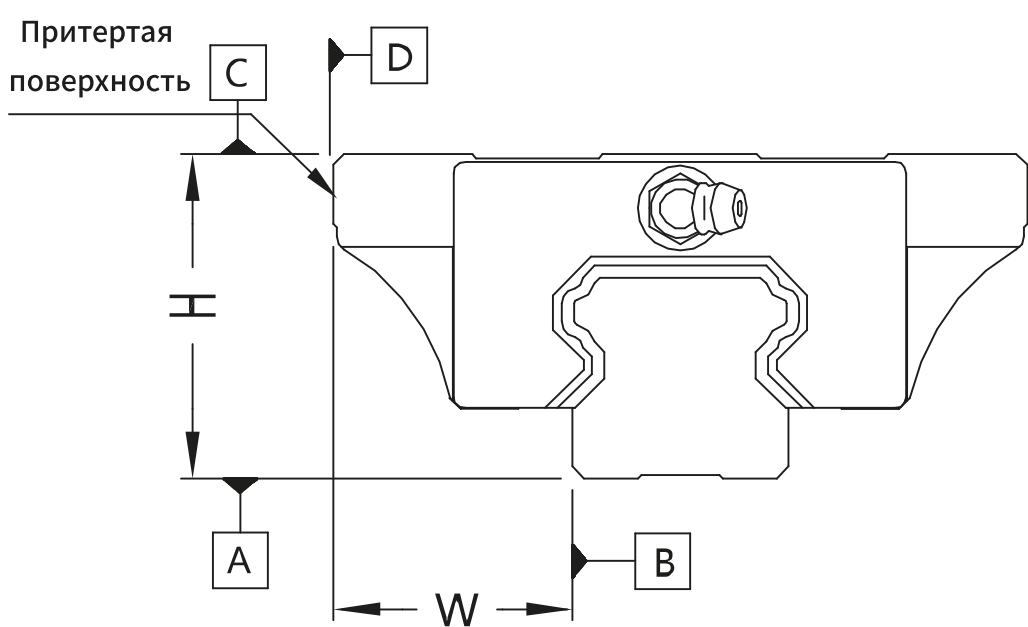
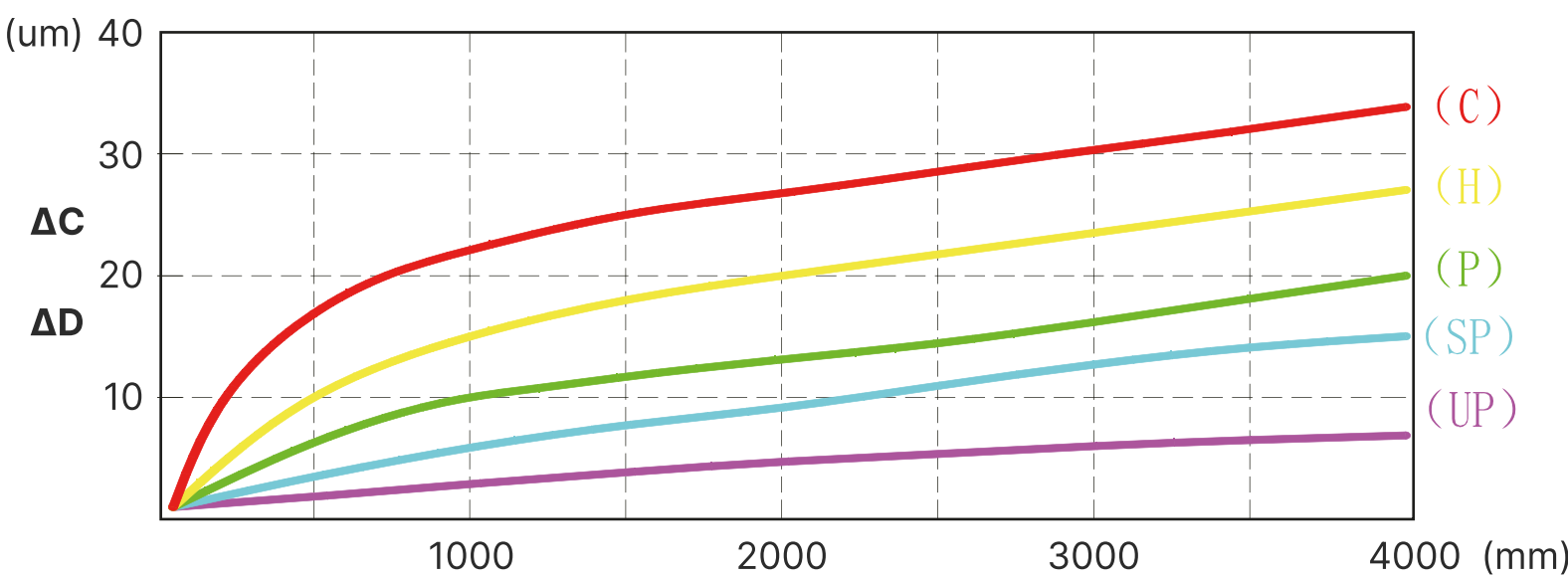
$N1$ Длина хода (мм)

Классы точности

Классы точности

Класс точности один из важнейших параметров системы линейного перемещения. В зависимости от назначения оборудования и требований к допускам, применяется тот класс точности, который будет им отвечать.

В шариковых рельсовых направляющих имеется пять классов точности для шариковых кареток и пять классов точности для направляющих рельсов.



Объект/ Класс точности	Нормальный - C	Высокий - H	Прецизионный - P	Супер- прецизионный - SP	Ультра- прецизионный - UP
Допустимое отклонение высоты комбинации направляющей и ползунов (H)	±0,1	±0,04	±0,04	±0,02	±0,01
Допустимое отклонение ширины комбинации направляющей и ползунов (W)	±0,1	±0,04	±0,04	±0,02	±0,01
Допустимое отклонение высоты комбинации одной оси с несколькими направляющими и ползунами (ΔH)	0,03	0,02	0,01	0,005	0,003
Допустимое отклонение ширины комбинации одной оси с несколькими направляющими и ползунами (ΔW)	0,03	0,02	0,01	0,005	0,003

Предварительный натяг системы



Для повышения жесткости шариковые каретки могут быть подвергнуты предварительному натягу. Силы внутреннего предварительного натяга, проявляющиеся при этом, следует учитывать в расчете на долговечность. Класс предварительного натяга может быть выбран в соответствии с областью применения. Сила предварительного натяга F_{pr} выбирается по таблице.

Код	Предварительный натяг	Область применения
Z0	Легкий преднатяг (0~0,018C)	Для направляющих систем с особо легким ходом, с наименьшим возможным трением, для применений с высокими допусками при монтаже.
ZA	Средний преднатяг (0,052C~0,07C)	Для точных направляющих систем с минимальной внешней нагрузкой и высокими требованиями к общей жесткости.
ZB	Высокий преднатяг (0,12C~0,14C)	Для точных направляющих систем, одновременно с высокой внешней нагрузкой и высокими требованиями к общей жесткости; рекомендуется также для одинарных рельсовых систем. Мгновенные нагрузки выше средней величины могут поглощаться без существенной упругой деформации.