

Наибольшее снижение чисел оборотов дают ремни с капроновой тканью. Теплообразование у ремней с хлопчатобумажным кордшнуром и тремя слоями капроновой ткани почти одинаково. Ремни с пятью слоями капроновой ткани имеют более высокое теплообразование, что является следствием повышенной продольной жесткости.

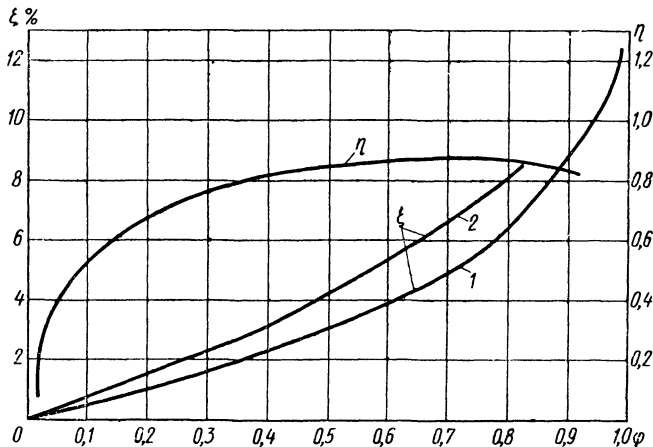


Рис. 54. Кривая скольжения и к. п. д. широкого клиновидного ремня размером  $50 \times 22 \times 2000$  мм с капроновой тканью К-8-3 (серийный образец) при  $d=212$  мм:  
 1 —  $\sigma_0=8$  кг/см<sup>2</sup>, 2 —  $\sigma_0=10$  кг/см<sup>2</sup>

Кривые скольжения вариаторных ремней, полученные в нерегулируемой передаче при  $i=1$  [14], показывают значительное снижение скорости ведомого вала передачи. Например, серийный образец ремня сечением  $50 \times 22$  мм (рис. 54) при  $\varphi=0,6$ ,  $\sigma_0=8$  и  $10$  кг/см<sup>2</sup> соответственно имеет  $\xi=3,9$  и  $5,4\%$ . Величина  $\xi$  включает в себя упругое скольжение и «кажущееся», обусловленное изменением передаточного числа под нагрузкой. Упругое скольжение ремня при  $\sigma_0=10$  кг/см<sup>2</sup>

$$\xi_y = \frac{2\varphi \cdot \sigma_0}{E} \cdot 100 = \frac{2 \cdot 0,6 \cdot 10}{2100} \cdot 100 = 0,57\%$$

Следовательно, снижение скорости ведомого вала вызвано в основном «кажущимся» скольжением, которое во многом зависит от поперечной жесткости ремня и отклонения размеров его сечения.

На рис. 55 дана кривая скольжения такого же сечения ремня «Varisect-3» фирмы Pirelli. При одинаковых параметрах испытаний он имеет примерно в 4,5 раза меньшее значение  $\xi$ . Изменение предварительного натяжения ремня в зоне рабочих