

- 内容全 材料新
- 重基础 重实用

工程机械概论

(第三版)

主 编 杜海若
副主编 黄松和 管会生 黄长礼
主 审 周春华



西南交通大学出版社
[Http://press.swjtu.edu.cn](http://press.swjtu.edu.cn)

内容全 材料新 重基础 重实用

工程机械概论

(第三版)

主 编 杜海若

副主编 黄松和 管会生 黄长礼

主 审 周春华

西南交通大学出版社

· 成 都 ·

内 容 提 要

本书介绍了工程机械的工作原理、构造、运用及管理,内容包括土方工程机械、压实机械、通用石方工程机械、盾构机与全断面掘进机、石料破碎筛分机械、工程起重机、桥梁工程机械、混凝土机械、桩工机械、公路施工机械、铁路施工机械与养路机械,以及工程机械的运用管理和设备管理;还介绍了机械基础、内燃机及液压传动等内容。本书内容新颖,简明扼要,注重系统性、实用性,可作为高校土木工程类专业工程施工机械的教学用书,也可作为业务培训教材及从事土木建筑工程机械化施工的技术人员的参考书。

图书在版编目(CIP)数据

工程机械概论 / 杜海若主编. —3 版. —成都:西南交通大学出版社, 2009.8

ISBN 978-7-5643-0343-3

I. 工… II. 杜… III. 工程机械—概论 IV. TU6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 137348 号

工 程 机 械 概 论

Gongcheng Jixie Gailun

(第三版)

主编 杜海若

*

责任编辑 王 旻

封面设计 本格设计

西南交通大学出版社出版发行

(成都二环路北一段 111 号 邮政编码: 610031 发行部电话: 028-87600564)

<http://press.swjtu.edu.cn>

成都蓉军广告印务有限责任公司印刷

*

成品尺寸: 185 mm×260 mm 印张: 25.5

字数: 637 千字 印数: 9 001—12 000 册

2004 年 10 月第 1 版 2006 年 8 月第 2 版

2009 年 8 月第 3 版 2009 年 8 月第 4 次印刷

ISBN 978-7-5643-0343-3

定价: 39.80 元

图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

第三版前言

本书是在 2006 出版的《工程机械概论》(第二版)的基础上根据有关新规范修订而成。编写过程中根据土木、建筑类专业学生和工程技术人员的特点,本书包括工程机械、机械基础与工程机械管理等内容,其中以介绍工程机械为主。

本书由西南交通大学和中南大学联合编写,参加编写的人员有:董大伟(2.1*~2.2,第4章,5.3,5.5.1)、杜海若(第13章,14.2~14.4)、管会生(7.1,第8章)、黄长礼(第11章,第12章,第15章)、黄松和(6.2,第10章,14.1)、吴向东(第3章,5.4,5.5.2,5.7)、徐菱(第1章,2.3~2.5,第9章)、叶贤东(5.1~5.2,5.6,6.4~6.6,7.2)、钟建国(6.1,6.3,第16章)。本书由西南交通大学杜海若主编、中南大学周春华主审。

在本书第三版修订过程中:第五章中对工程机械底盘进行了较为系统的介绍;考虑到近些年工程机械技术发展较快,在第三篇典型工程机械与应用中;对工程机械发展及施工运用的技术部分内容进行了更新,力图反映出工程机械技术及运用发展的情况。同时,对原版进行了仔细的校核,对疏漏和错误进行了修改;对原版中部分效果不理想的插图进行了更新。

在本版修订过程中,研究生刘明伟、王海文等参加了改版工作,并得到了西南交通大学出版社的大力支持,在此一并表示衷心感谢。

由于编者水平有限,错误在所难免,恳请读者批评指正。

编 者

2009 年 5 月

再版前言

现代化工程机械在土木建设工程中的广泛运用，对促进工程建设水平的提高、保证工程质量、降低施工成本、减轻繁重劳动起着极大的作用。工程机械的拥有量和装备率、机械技术的先进性与管理水平、机械设备的完好率和利用率，以及机械化施工水平的高低，是施工企业资质和能力的重要标志。随着国产工程机械不断的更新换代和国外先进工程机械的引进，新的机械品种不断增多，水平不断提高。了解和熟悉各种工程机械，正确掌握机械的选用方法已是高等工科院校土木、建筑专业学生和工程技术人员必要的业务知识。本书编写的目的，就是让读者了解国内常用工程机械的类型、基本工作原理、施工中应用和选用的方法。

根据土木、建筑类专业学生和工程技术人员的特点，本书包括工程机械、机械基础与工程机械管理等内容，其中以介绍工程机械为主。

工程机械基础部分包括机械材料、机械机构与零件、液压传动、内燃机及工程机械底盘。本部分涉及工程机械的一般基础。该篇首先介绍机械材料和热处理过程、常见机构、机械零件及通用机械传动；液压传动部分主要以液压元件和基本回路为主；内燃机和工程机械底盘知识与多数工程机械都有密切联系，本部分重点介绍了内燃机和底盘的基本构造、工作原理及应用保养。

典型工程机械篇分章阐述了通用土方工程机械及压实机械、通用石方工程机械、盾构机与全断面掘进机、工程起重机、桥梁工程机械、混凝土机械、桩工机械、公路施工机械、铁路线路施工机械与养路机械的主要类型、基本工作原理、适用范围、典型结构、技术特点、型号编制和主要技术规格选用方法。

由于工程机械涉及面广，类型繁多，为了便于教学，编写时力求突出重点、简明扼要，着重叙述基本概念、基本原理、性能特点和工作中选用的方法，并尽量反映国内应用较多的主流设备及新机种、新技术，介绍国外一些先进机械和技术性能。对部分机械门类，还讨论了其发展方向。

为了适应工程机械管理工作的需要，本书专列了工程机械的运用与设备管理篇，内容包括工程机械的运用管理与工程机械的设备管理。掌握工程机械的管理知识，对提高工程机械运用效率和完好率，使其发挥最佳效益，将产生直接影响。

本书由西南交通大学和中南大学联合编写，参加编写的人员有：董大伟（2.1*~2.2，第4章，5.3，5.5.1）、杜海若（第13章，14.2~14.4）、管会生（7.1，第8章）、黄长礼（第11章，第12章，第15章）、黄松和（6.2，第10章，14.1）、吴向东（第3章，5.4，5.5.2，5.6）、

注：为本书第二章第一节（以此类推）。

徐菱(第1章, 2.3~2.5, 第9章)、叶贤东(5.1~5.2, 6.4~6.6, 7.2)、钟建国(6.1, 6.3, 第16章)。本书由西南交通大学杜海若主编、中南大学周春华主审。

在本书第二版修订过程中:在第四章内燃机的内容上加入了现代最新技术——电喷技术。在第五章为对工程机械底盘系统进行更详细地介绍,原第三节名称由主离合器与机械变速器改变为机械传动系统,在内容上增加了湿式摩擦离合器的介绍,去除和第四节重合的液力耦合器和液力变矩器部分,对机械变速器的介绍上充实了变速器的原理和类型等内容,并叙述了变速器的操纵机构。第四节在行星式动力换挡变速器的内容上增加了多排行星齿轮传动组合换挡变速器的介绍。第五节增加了半轴与桥壳、轮边减速器的内容。考虑到在工程机械上液压驱动方式的应用将更为多见,增加了静液驱动系统一节,作为第六节。

在本书编写过程中,得到了西南交通大学出版社的大力支持,在此表示衷心感谢。

由于编者水平有限,疏忽、错误在所难免,恳请读者批评指正。

编 者

2006年7月

目 录

第一篇 工程机械基础知识

第一章 材料的机械性能指标与常用工程材料	1
第一节 材料的主要机械性能	1
第二节 黑色金属材料	3
第三节 有色金属材料	9
第四节 其他工程材料	11
第二章 机械结构和机械零件	13
第一节 机械的基本概念	13
第二节 机械机构	14
第三节 机械传动与典型传动方式	17
第四节 常用零件及应用	21
第五节 典型机械传动装置	27
第三章 液压传动	30
第一节 液压传动基础知识	30
第二节 液压元件	35
第三节 液压基本回路	44
第四节 工程机械典型液压系统	48
第五节 液压系统的使用与保养	50

第二篇 内燃机与底盘系统

第四章 内燃机原理与运用	52
第一节 内燃机的工作原理	52
第二节 内燃机的基本构造	54
第三节 内燃机的性能指标及型号	69
第四节 内燃机的运行材料	71
第五章 工程机械底盘	74
第一节 工程机械底盘的基本构造	74
第二节 传动系统的功用及组成	75

第三节	机械传动系统	78
第四节	液力机械变速系统	90
第五节	驱动桥	99
第六节	车架与行驶系统	109
第七节	静液驱动系统	124

第三篇 典型工程机械与应用

第六章	土方工程机械概述	129
第一节	推土机及其运用	129
第二节	铲运机及其运用	140
第三节	单斗挖掘机及其运用	145
第四节	装载机及其运用	159
第五节	平地机及其运用	168
第六节	压实机械及其运用	177
第七章	通用石方工程机械	187
第一节	凿岩机械与配套设备	187
第二节	石料破碎和筛分机械	197
第八章	盾构机与掘进机	205
第一节	盾构机与掘进机概述	205
第二节	盾构机构造及工作原理	208
第三节	盾构的施工和运用	219
第四节	掘进机	221
第五节	隧道施工中的机械化钻爆法与掘进机法	232
第九章	工程起重机	234
第一节	起重机械的基本参数及其确定	234
第二节	起重机械零部件及主要机构	236
第三节	典型工程起重机械结构	244
第十章	桥梁工程机械	253
第一节	概述	253
第二节	架桥机	256
第三节	造桥机	267
第四节	缆索起重机	270
第五节	跨缆起重机	272
第十一章	混凝土设备	276
第一节	混凝土拌合机械	276

第二节	混凝土输送机械	287
第三节	混凝土振捣密实机械	291
第十二章	桩工机械	295
第一节	桩工机械的功能与类型	295
第二节	预制桩施工机械	297
第三节	灌注桩机与施工法	307
第十三章	公路施工机械	312
第一节	道路工程物料拌合设备	312
第二节	沥青混合料摊铺机	321
第三节	水泥混凝土摊铺机	329
第四节	公路路面维修机械	334
第十四章	铁路线路施工机械与养路机械	337
第一节	铺轨机	337
第二节	铁路线路与机械化养路	349
第三节	几类铁路线路机械	351
第四节	几种新型线路机械	359

第四篇 工程机械的运用管理与设备管理

第十五章	工程机械的运用管理	363
第一节	工程机械的运用管理与效益	363
第二节	机械化工程的计划编制	365
第三节	机械施工组织设计	370
第四节	机械化施工进度计划	372
第五节	机械化施工流水作业法组织原理	377
第十六章	工程机械的设备管理	382
第一节	工程机械的设备管理的内容	382
第二节	设备的折旧与更新	383
第三节	工程机械的维修管理体制	388
参考文献		397

第一篇

工程机械基础知识

第一章 材料的机械性能指标与常用工程材料

工程机械的机构零件、金属结构、连接件均由黑色金属、有色金属和非金属等材料加工制成，设计工程机械时，应考虑材料的机械性能和使用要求，合理选择材料。

第一节 材料的主要机械性能

材料的主要机械性能指标有强度（抗拉强度、屈服强度）、塑性、韧性、硬度和可焊性。

一、强度（抗拉强度、屈服强度）

图 1.1.1 是常用碳素结构钢的应力-应变曲线图。

由图可知，当应力值小于比例极限 σ_p 时，应力与应变之间成正比例关系，其比值即为钢材的弹性模量 E 。当应力不超过弹性极限 σ_e 时， σ_e 卸载后不出现残余变形。应力在弹性极限与屈服强度之间时，开始出现塑性变形，卸载后有残余变形。当应力到达屈服点 σ_s 时，应力即使不再增加，应变却会继续增加，应力—应变曲线成水平段，称为屈服台阶。常用 Q235 钢的 $\sigma_s = 240 \text{ MPa}$ ，16Mn 钢的 $\sigma_s = 340 \text{ MPa}$ 。屈服点 σ_s 低于 460 MPa 的钢，其比例极限、弹性极限和屈服点往往很接近，实用上可不加区分。可近似地认为钢材在应力达到屈服点之前是弹性体，而在屈服点之后是塑性体。这样，可将钢材视为理想的弹塑性材料进行分析。 σ_s 是说明钢材强度的主要指标。

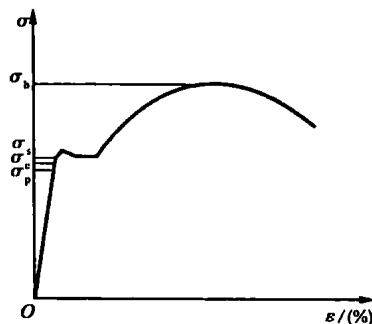


图 1.1.1 钢材的应力-应变图

应变超过屈服台阶之后，钢由于应变硬化，应力-应

变曲线开始上升，但应力与应变之间不再呈线性关系，而应变增加较快，最后达到曲线的最高点 σ_b ，材料出现颈缩而破坏， σ_b 称为极限强度，也是钢材的主要强度指标之一。常用 Q235 钢的 $\sigma_b = 420 \text{ MPa}$ ，16Mn 钢的 $\sigma_b = 500 \text{ MPa}$ 。

二、钢材的塑性和韧性

钢材的塑性用静力拉伸试验中的延伸率 δ 和截面收缩率 ψ 来衡量。若试件原标距为 l_0 ，拉断时总伸长量为 Δl ，则其延伸率 δ 为：

$$\delta = \frac{\Delta l}{l_0} \times 100\% \quad (1.1.1)$$

延伸率是说明钢材塑性的指标，延伸率大则钢的塑性好，加工容易，承载时虽出现较大变形而并不被破坏。

钢材的韧性表征材料破坏前吸收机械能量的能力。测定冲击韧性的试件带有缺口，试件各部分尺寸如图 1.1.2 所示。我国目前用带 U 形缺口的梅氏试件，国外则用却贝 V 形缺口试件，却贝试件的缺口较尖锐。试验时将试件放在试验机的支架上，让摆锤冲击没有缺口的一面。用却贝试件时，摆锤冲断试件所耗的功 ($\text{N} \cdot \text{m}$) 即为材料的冲击韧性 C_u ；用梅氏试件，则用此功除以试件缺口截面面积所得的商为钢材的冲击韧性 a_k ($\text{N} \cdot \text{m}/\text{mm}^2$)。

根据对工程机械金属结构材料所进行的研究和实验，在低温下 (-20°C 以下) 工作的工程机械金属结构材料，其冲击韧性不得低于 $30 \text{ N} \cdot \text{m}/\text{mm}^2$ 。

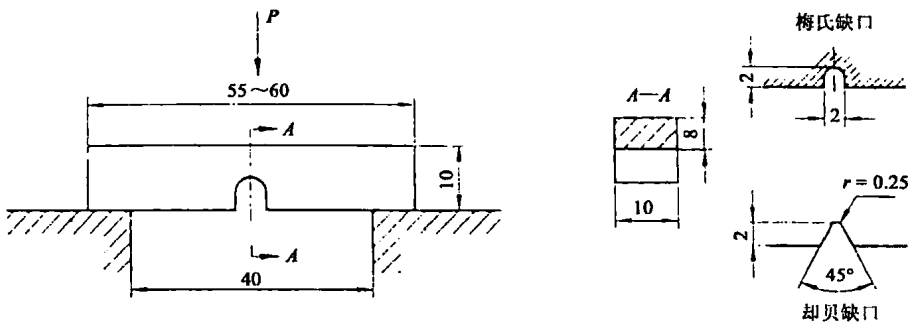


图 1.1.2 钢材的韧性试验

三、硬 度

硬度表征材料表面抵抗硬物压入或刻画的能力。硬度试验的方法很多，常用的有布氏硬度和洛氏硬度。

(一) 布氏硬度

以一定压力 F 将直径为 D 的淬硬钢球或硬质合金球压入表面，并保持一段时间 ($10 \sim 30 \text{ s}$)，在试样表面形成直径为 d 的压痕，再以压痕单位面积上承受的压力值来衡量材料的硬度。目前，人们已制定了布氏硬度试验数据表，根据 F 、 D 和 d 值，查表就能得到布氏硬度值。

布氏硬度的优点是测量准确性较高。但因采用的压力较大，压痕也较大，故不宜用来测

试成品零件和较薄的试样，通常用来测试硬度较低的原材料，如退火钢和铜、铝等。

（二）洛氏硬度

洛氏硬度也是一种压入式硬度试验法，但其测量原理与布氏硬度不同，所用的压头和压力大小也不同。洛氏硬度是以压痕深度来衡量材料的硬度。

为了使一台洛氏硬度试验机能适应测试不同的材料，常把不同的压头和荷载相结合，形成几种洛氏硬度的测量标尺，常用的有 HRA、HRB 和 HRC 三种。它们的压头、荷载及适用范围见表 1.1.1。应当注意，不同标尺表示的硬度值之间无直接的可比性。例如，不能认为 65HRC 和 65HRA 表示相同的硬度，但经过查表换算成同一标尺后，就可以相互比较了。

表 1.1.1 常用洛氏硬度标尺及适用范围

标尺	压 头	荷载 (kgf) *	硬度值有效范围	适 用 范 围
HRA	120 圆锥金刚石	60	60~85	硬质合金、钢的表面硬化层
HRB	φ 1.588 mm 钢球	100	25~100	退火钢、铜合金等
HRC	120 圆锥金刚石	150	20~67	经淬火、回火的钢片

洛氏硬度的优点是压痕小，测试简便迅速，特别适合在生产现场测试零件硬度，但其测量的准确性不及布氏硬度。

四、钢材的可焊性

工程机械结构大多为焊接结构，钢材的可焊性是衡量钢材焊接工艺好坏的指标。人们通常用焊缝及其相邻基本金属的抗裂性和使用性能来说明材料可焊性的优劣。

碳素结构钢的可焊性，可以粗略地用碳物质的量来表示， $n_c < 0.45\%$ 时，则认为钢材的可焊性良好。计算碳物质的量的经验公式为：

$$n_c = C + \frac{Mn}{6} + \frac{Si}{24} + \frac{Cr}{5} + \frac{Ni}{40} + \frac{Mo}{4} + \frac{V}{14} \quad (1.1.2)$$

式中 C、Mn、Si、Cr、Ni、Mo、V —— 钢材的化学成分。

第二节 黑色金属材料

一、钢与铸铁

（一）钢及分类

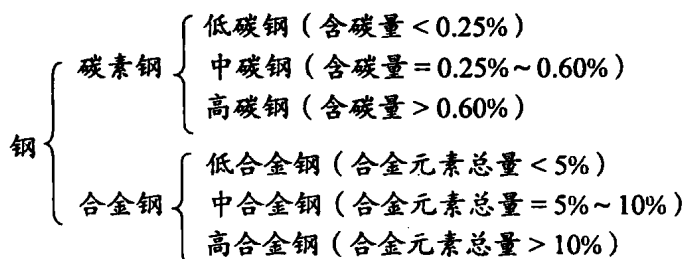
钢是含碳量在 0.021 8%~2.11% 之间的铁碳合金。有些钢除了含有铁和碳这两种必备元素外，还含有其他种类的合金元素，这些钢称为合金钢。不含合金元素的钢称为碳素钢。钢

注：*kgf 为非国际单位，1 kgf = 9.806 65 N (准确值)。

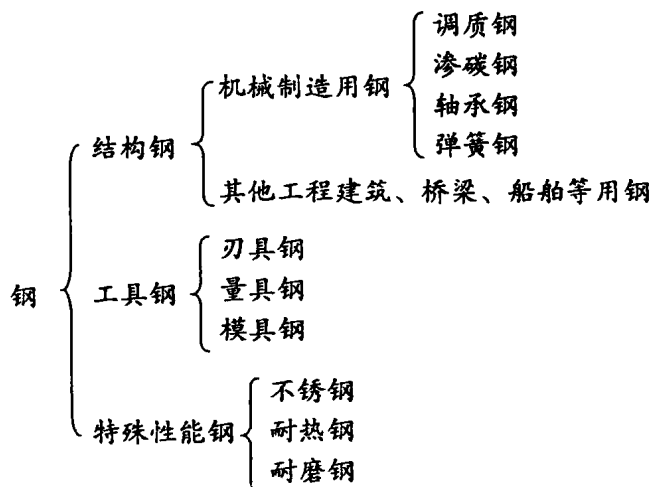
中常见的合金元素有铬 (Cr)、锰 (Mn)、硅 (Si)、镍 (Ni)、钨 (W)、钼 (Mo) 等。此外，钢中还含有少量杂质元素。杂质元素是炼钢原料中带来的，有硅、锰、硫、磷等，其中硫和磷会使钢的性能降低，因此高品质的钢都要严格限制硫和磷的含量。

钢的种类很多，为了便于使用，可以从不同角度对钢进行分类。

1. 按化学成分分类



2. 按用途分类



(二) 铸铁及分类

铸铁是含碳量大于 2.11% 的铁碳合金。在常用的铸铁中，硅也是一种重要元素。

灰口铸铁一般含有 2.8%~3.8% 的碳，1.0%~3.0% 的硅，组织中存在片状石墨。灰口铸铁的牌号用“HT”及一组数字表示，数字代表抗拉强度的最低值。灰口铸铁的强度、塑性和韧性都较低，但有良好的铸造性、吸振性和可切削性，且成本低廉。

球墨铸铁有类似于灰口铸铁的优良特征，而且力学性能明显优于灰口铸铁，与钢接近。但铸造性能不及灰口铸铁，成本也稍高。用球墨铸铁代替钢制造曲轴、连杆等机械零件，可取得良好的效益。球墨铸铁的牌号由“QT”及两组数字组成，第一组数字代表抗拉强度的最低值，第二组代表延伸率的最低值。

(三) 工程机械中常用钢和铸铁的分类、特点和表示方法

工程机械大都以泥沙、岩石为作业对象，工作环境恶劣，在作业中承受较大的冲击荷载，因此工程机械金属结构的主要失效形式为疲劳破坏。而走行机构和工作装置的零部件，特别

是推土机的履带板链轨节、驱动轮、松土齿，挖掘机的斗齿、斗刃等，受到强烈磨料磨损，因此，工程机械用材要求具有耐疲劳性、耐磨性、耐冲击性、低温韧性、耐腐蚀性和良好的可焊性。大部分材料采用碳钢和低合金钢，经淬火、低温回火而成，特殊零件采用高级合金钢制成。铸铁件可用于发动机部件中。

工程机械的结构件采用普通碳素钢和低合金钢，其中高强度低合金钢以其高强度（尤其疲劳强度高），延伸性、耐磨性、低温韧性和可焊性良好而得到越来越广泛的应用。在节省材料，减轻自重，提高耐磨性方面起到了很好的作用。如美国卡特皮勒公司 992B 装载机铲斗选用的低合金钢，屈服强度达到 990 MPa；而日本大型推土机推土板采用的 KN360 钢板，屈服强度达到 1 460 MPa；德国采用 700~800 MPa 的高强度钢制造起重机吊臂和底架。近年来，工程机械用钢的强度逐年提高，但设计选材时要注意，在结构杆件或构件的强度、刚度和稳定性三大问题中，强度是决定因素，选用低合金钢才能达到节省材料、减轻自重的目的。国内工程机械常用钢和铸铁的分类和表示方法见表 1.2.1。

表 1.2.1 工程机械常用钢和铸铁的分类、特点和表示方法

产品名称		牌号举例	牌号表示方法说明
碳素结构钢 (GB/T 700—2006)		Q215-B Q235-A Q235-B Q235-C Q235-D Q255-A	Q 235-A · F 脱氧方法 → 不标此符号表示镇静钢(Z)或特殊镇静钢(TZ) → 标注 b 表示半镇静钢 → 标注 F 表示沸腾钢 → 质量等级代号，共分 A、B、C、D 四等 → 屈服点数值 (MPa) → 代表“屈服点”
合金钢	低合金结构钢	16Mn 15MnV	数字或符号 元素代号 按质 量分 最后标有符号“A”的钢号，表示磷和硫含量较低的高级优质钢
	合金结构钢	30CrMnSi 38CrMoAlA	数字表示平均含碳量为万分之几(如 16Mn 表示平均含碳量为 0.16%) 按质 量分 最后标有符号“A”的钢号，表示磷和硫含量较低的高级优质钢
铸钢	铸造碳钢	ZG230-450 ZG310-570	ZG 230—450 ↓ 铸钢 → 抗拉强度 → 屈服极限 (MPa) (MPa)
	合金铸钢	HT200 HT300	ZG 40—450 ↓ 铸钢 → 合金锰含量 1.6%~1.8% → 含碳 0.35%~0.45%

二、钢的热处理

钢的热处理是将钢在固态下进行加热、保温和冷却，使钢得到预期的组织和性能的工艺方法。热处理的目的是改变钢件的组织和性能，而不是改变其形状和尺寸。

热处理在机械零件制造中占有重要的地位。例如，钢件毛坯在切削加工前，可以通过热处理调整（如降低）其硬度，以便于切削；加工成零件之后，又可通过热处理提高其力学性能，使零件具有良好的使用性能和较长的使用寿命。

热处理的方法很多，但都包含加热、保温和冷却三个阶段，可以用热处理工艺曲线来表示，如图 1.2.1 所示。不同的热处理工艺，主要在于加热温度的高低、保温时间的长短和冷却速度快慢的不同。

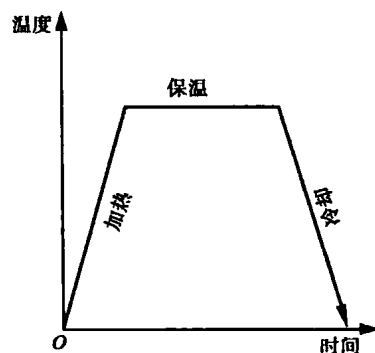


图 1.2.1 热处理工艺曲线

钢的热处理大体上可作如下分类：

钢的热处理 $\left\{ \begin{array}{l} \text{普通热处理：退火、正火、淬火、回火} \\ \text{表面热处理} \left\{ \begin{array}{l} \text{表面淬火} \\ \text{化学热处理：渗碳、渗氮、渗硼、渗金属、多元共渗} \end{array} \right. \end{array} \right.$

（一）热处理的基本原则

钢在进行加热或冷却的过程中，内部组织将发生一系列变化。钢的热处理原理是人们通过生产实践和科研，总结出的钢在加热和冷却时组织发生转变的规律。掌握了这些规律，就能正确地对钢进行热处理，使之获得预期的组织，从而获得所需的性能。

钢在加热或冷却过程中，组织发生转变的温度称为临界点。钢的临界点是制定热处理工艺的重要依据之一。

（二）普通热处理工艺

钢的普通热处理工艺是生产中应用最普通的热处理工艺，包括退火、正火、淬火与回火四种。

1. 退火

退火是把钢加热到临界点以上某一温度保温后缓慢冷却的热处理工艺。对钢进行退火的目的是：降低硬度以便切削加工；提高塑性、韧性以便于进行变形加工（冷冲压及冷拔等）；消除内应力，改善某些不良组织。

2. 正火

正火是将钢加热到完全奥氏体状态，然后从炉中取出，并在空气中冷却的热处理工艺。正火主要用于改善中、低碳钢的可切削性，消除某些钢中的不良组织。一些性能要求不高的中碳钢零件，也可以在正火后使用，而不必淬火、回火。

3. 淬火

淬火是将钢加热到临界点以上并保温一段时间，然后快速冷却，使奥氏体转变为马氏体

的热处理工艺。为了获得足够快的冷却速度，淬火时通常是将钢件置于水或油中冷却。水的冷却能力比油强，因此水冷速度比油冷快。由于马氏体具有高硬度（高碳马氏体）或高强度（低碳马氏体），所以淬火是使钢强化最有效、最重要的方法之一。

钢在淬火后并非肯定能得到马氏体，因而不一定会获得明显的强化效果，这与钢的淬透性及零件截面尺寸大小有关。钢的淬透性是指在一定的冷却条件下淬火时，钢获得马氏体组织的能力。一般地说，碳素钢的淬透性较差，合金钢的淬透性优于碳素钢。淬透性差的钢必须以极快的速度冷却才能得到马氏体，而淬透性好的钢可在较缓慢的冷却速度下得到马氏体。因此碳素钢淬火多用水冷，合金钢则常采用油冷。截面尺寸大的零件散热困难，最好选用稳定性高的合金钢来制造大零件，这样有利于淬火后得到马氏体的组织。

4. 回 火

钢在淬火后强度和硬度将显著提高，但韧性往往降低很多。此外，淬火时急剧冷却将使钢产生很大的内应力，内应力可能导致零件变形甚至开裂，因此钢件在淬火后必须及时进行回火。所谓回火，就是将淬火后的钢加热到临界点以下某一温度，保温一段时间后冷却到室温的热处理工艺。回火加热时不会（也不允许）有奥氏体出现。回火的作用是使淬火马氏体发生转变，从而起到调整钢件的力学性能和消除内应力的作用。

回火温度越高，强度、硬度越低，塑性、韧性就越高。

根据回火温度的高低，回火工艺可分为以下三种：

（1）低温回火。温度为 $150\sim 250^{\circ}\text{C}$ ，可减小钢件的内应力，使韧性有所改善，同时保持高的硬度和强度。低温回火适用于要求硬度高、耐磨性好的零件，如刀具、量具、冷冲模、滚动轴承等。

（2）中温回火。温度为 $350\sim 500^{\circ}\text{C}$ ，可显著减小钢件淬火后的内应力，提高弹性，适用于弹簧。

（3）高温回火。温度为 $500\sim 650^{\circ}\text{C}$ ，可消除内应力，使钢件获得较好的韧性和较高的强度，亦即通常所说的获得良好的综合力学性能。钢的这种淬火和高温回火的工艺又称为调质。调质处理适用于中碳钢和中碳合金钢制造的且要求具有良好综合力学性能的零件，如轴、螺栓、连杆、曲轴等。

（三）钢的表面热处理

有些机构零件如齿轮、活塞销、凸轮轴等，在工作时表面易磨损，整体又受较大的动负荷。这些零件的表面应具备高的硬度和耐磨性，心部应有足够的强度和韧性。采用普通热处理难以使钢件兼顾到这些表里不一致的性能要求，而钢的表面热处理却能解决这个问题。

1. 表面淬火

表面淬火是对钢件加速加热，在热量来不及传到心部的情况下，表面温度就升到临界温度以上，产生奥氏体组织。随即快速冷却，使表面获得马氏体组织，从而提高表面硬度和耐磨性，而钢件心部仍保持原来的组织和性能。

2. 化学热处理

钢的化学热处理，是将钢件置于某种化学介质中加热并保温，使介质中的某些化学元素渗入钢件表面，以改变表面的化学成分，从而改变表层组织和性能的热处理工艺。常用的化

学热处理工艺有渗碳、渗氮、渗硼、渗铝和渗铬等,还有同时渗入两种以上元素的二元共渗、三元共渗等。

渗碳是将钢件置于渗碳剂(富含碳元素的介质)中加热保温,再利用渗碳剂分解出活性炭原子渗入钢件表层,从而提高表层含碳量的方法。渗碳一般在 920°C 左右进行。要渗碳的零件一般用低碳钢制造,渗碳后零件表层含碳量可达 $0.8\%\sim 1.0\%$,但还必须淬火并低温回火,才能使钢件表面有高的硬度和耐磨性,心部有良好的综合力学性能。渗碳层厚度一般为 $0.5\sim 2\text{ mm}$,淬火后硬度可达 HRC60 左右。常用的渗碳方法有气体渗碳和固体渗碳等。

渗氮是向钢件表层渗入氮原子的工艺,又称氮化。氮气(N_2)是常用的渗氮剂,可在高温下分解出氮原子渗入钢件。钢件渗氮后不再淬火,表层便可达很高的硬度($> \text{HRC}70$),而且具有一定的抗腐蚀性,耐磨性也很高。但渗氮层很薄($< 0.55\text{ mm}$),而且呈脆性。要渗氮的零件一般用中碳合金钢制造,渗氮之前先要进行调质处理。

三、型材及应用特点

由钢材轧制成的钢板和型钢是制造工程机械最基本的元件。钢板及型钢按其规格尺寸及截面特性列成的表格,称为型钢表。各种型钢的截面如图 1.2.2 所示。

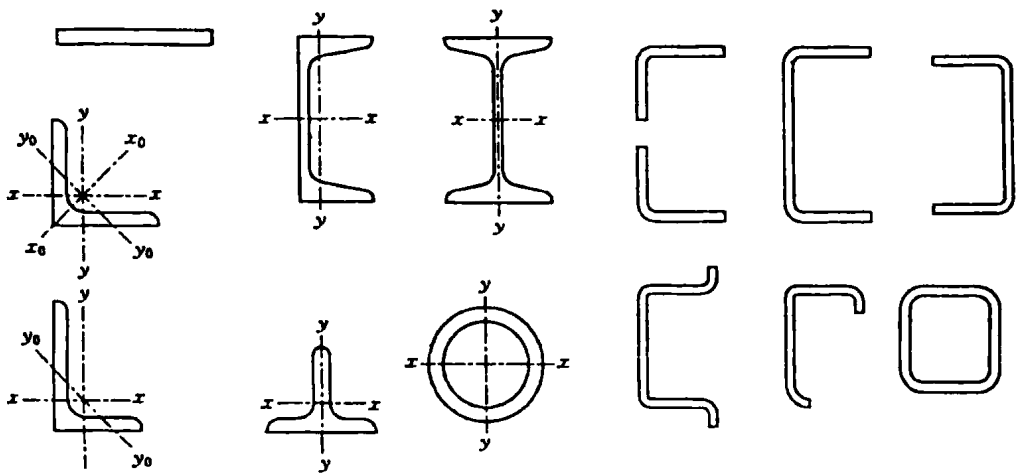


图 1.2.2 轧制和模压型钢

(一) 厚钢板

按国标 GB/T 706—2008 规定,厚度为 $0.5\sim 200\text{ mm}$,宽度为 $600\sim 3\,800\text{ mm}$,长度为 $1.2\sim 12\text{ m}$ 。厚钢板由 Q215A、Q235、16Mn、15MnTi 等材料轧成。

(二) 薄钢板

冷轧薄钢板应符合 GB/T 708—2006 的规定,厚度为 $0.2\sim 5\text{ mm}$,宽度为 $600\sim 2\,000\text{ mm}$,长度为 $6\sim 12\text{ m}$ 。由 Q195F、Q215F、Q215、Q235、16Mn、15MnTi 等材料轧成。薄钢板中还有一种花纹钢板(GB/T 3277—91),厚度为 $2.5\sim 8\text{ mm}$,宽度为 $600\sim 1\,800\text{ mm}$,长度为 $0.6\sim 12\text{ m}$ 。花纹钢板由 Q195F 轧成,用作走台板和围护结构。