

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 9347.

Kl. 47 b 27.

Georg Schwabe, Fabryka Maszyn i Odlewnia Żelaza
(Bielsko, Polska).

47h, 55/52

Naprężacz pasa przy silnikach.

Zgłoszono 18 lutego 1927 r.

Udzielono 15 września 1928 r.

W znanych obecnie naprężaczach pasa o wsporniku krążka, osadzonym wspólnie z kołem pasowym silnika, wspornik ten umocowywa się na osobnym koźłołku obok silnika lub też na osłonie silnika naokoło łożyska wału umieszcza się odpowiednie urządzenie, np. wytoczone pierścieniowe rowki lub koliste żeberka ze sworzniami, podtrzymującymi krążki, na których osadza się następnie wzmiankowany wspornik.

Powyższe urządzenia posiadają tę poważną wadę, że zastosowanie ich ograniczone jest wyłącznie do silników, zaopatrzonych już w odpowiednio ukształtowaną osłonę. W praktyce trudno myśleć o wymianie istniejącej osłony silnika na nową, odpowiednio ukształtowaną.

Poważną tę niedogodność usuwa wynalazek niniejszy, wykazujący tę wielką zaletę, że silnik i krążek naprężający tworzą wspólną całość.

Istota wynalazku polega na tem, że wspornik naprężacza osadza się na jednej z części łożyska wału silnika, np. na jego pokrywce, panewce i t. d., wskutek czego osłona silnika pozostaje bez zmiany i odpadają wysokie koszty nabycia nowej osłony.

Wykonanie naprężacza według wynalazku zapewnia obok taniości znaczne uproszczenie działania naprężacza, jak również całego ustroju połączenia z silnikiem.

Fig. 1 uwidocznia przykład wykonania wynalazku z naprężaczem pasa, osadzo-

nym bezpośrednio na pokrywie łożyska, co umożliwia przymocowanie go do silnika po skończonym składaniu tegoż, a fig. 2—innny przykład wykonania, szczególnie nadający się do równoczesnego składania silnika wraz z osadzonym współosiowo z nim wspornikiem naprężacza, przyczem wspornik osadzony jest na tulei, obejmującej łożysko wału i ukształtowanej zarazem jako pokrywa łożyska i ramię krążka, wreszcie fig. 3—przekrój wzdłuż linii A — A fig. 2.

Ośłona 1 silnika (fig. 1) wyposażona jest w tuleję 2, 3, na której osadzony jest luźno wspornik 4 naprężacza. Ruchy boczne wspornika ogranicza np. sworzeń 5, wpuszczony w rowek 6.

W wykonaniu według fig. 2 łożysko wspornika 4 wykonane jest w postaci tulei 3, obejmującej łożysko wału 2 i stanowiącej zarazem jego pokrywę, przyczem ześrubowana z tuleją 3 pokrywa wewnętrzna 5 zapobiega ruchom bocznym ramienia 4.

Osadzone współosiowo z wałem ramię 4 podtrzymuje naprężacz, przyciskany do zbiegającej części pasa w ten sposób, że krążek naprężacza, mimo występujących wahań siły przenoszonej, wywiera stale takie tylko ciśnienie na pas, jakie, przy napędzie prawidłowym, nie wywołuje nadmiernego naprężania pasa. Pożądane ciśnienie krążka na pas można wytwarzać w dowolny sposób, np. zapomocą ciężarów lub napięcia sprężyny. Fig. 2 i 3 przedstawiają szczególnie łatwe roz-

wiązanie zadania, stanowiącego przedmiot wynalazku, z zastosowaniem dającego się regulować napięcia sprężyny. Na fig. 1 urządzenie to pominięto gwoźli większej przejrzystości rysunku. Sprężyna 6 (np. spiralna) zaczepiona jest o wycięcie 7, a przeciwnym końcem umocowana jest w punkcie 8 na ramieniu 4. Przy takim urządzeniu można zapomocą zmiany punktu zaczepienia nastawiać odpowiednio sprężynę 6.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Naprężacz pasa przy silnikach, osadzony na wsporniku, umocowanym współosiowo z wałem silnika, znamienny tem, że wspornik naprężacza osadzony jest na jednej z części łożyska wału silnika.

2. Naprężacz według zastrz. 1, znamienny tem, że wspornik obejmuje łożysko wału silnika.

3. Naprężacz według zastrz. 1 lub 2, znamienny tem, że sprężyna (6), wyrównująca nacisk krążka naprężacza na pas i wahania przenoszonej siły, zaczepiona jest o jedno z wycięć (7) osłony, wskutek czego zapomocą zmiany punktu zaczepienia sprężyny można regulować naprężenie pasa.

Georg Schwabe,
Fabryka Maszyn
i Odlewnia Żelaza,
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig 1

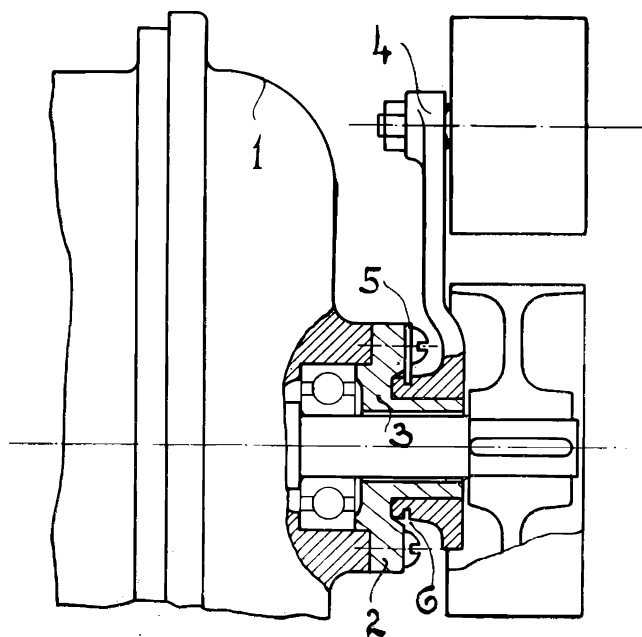


Fig 2

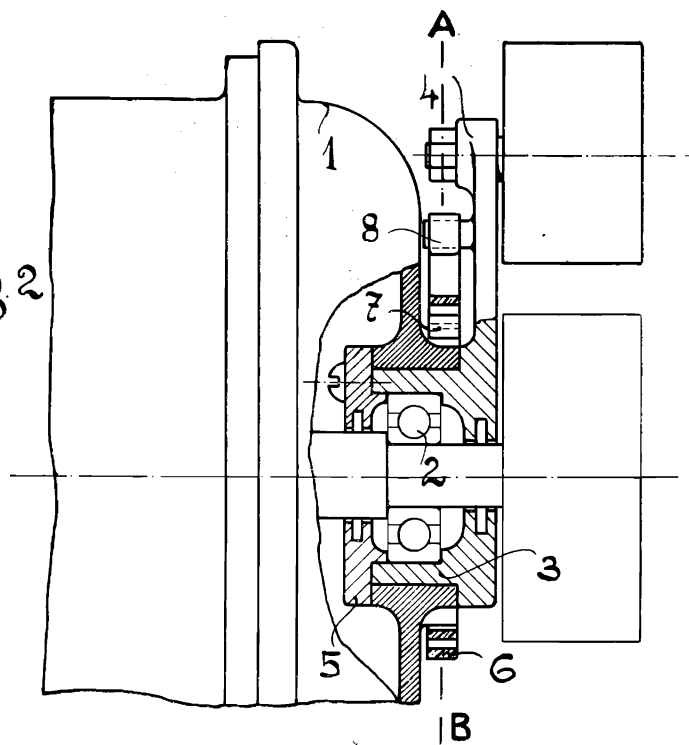


Fig. 3. A-B.

