

79601028

11073467

TAJÉKOZTATÓ PÉLDÁNY

61.943/KL

K I V O N A T

Készülék pántolószalagok megfeszítésére és lezárására

A találmány tárgya készülék pántolószalagok megfeszítésére és lezárására. A pántolószalagokat egy nyomólap (46) egy feszítőkerékhez (20) nyomja. A nyomólapot (46) a feszítőkerék (20) elforgatására szolgáló forgatókarral (27) egy működtetőelemen ~~(38)~~ át el lehet emelni a feszítőkeréktől (20), és így a szalagvégeket (18, 19) be lehet helyezni a feszítőkészülékbe. Így nincs szükség külön kioldókarral.

(1. ábra)

Arge L.

T 9601028

1 1 3 7 1

61.943/KL

S.B.G. & K.
Nemzetközi
Szabadalmi Iroda
H-1062 Budapest, Andrásy út 113.
Telefon: 34-24-950, Fax: 34-24-323

"A"

KÖZZÉTÉTELI PÉLDÁNY

Készülék pántolószalagok megfeszítésére és lezárására

A találmány tárgya készülék pántolószalagok megfeszítésére és lezárására. A pántolószalag elsősorban műanyagból készül és csomagok körülpántolására szolgál. A készülék tartalmaz egy feszítőkarral forgatható feszítőkereket, egy zárószerkezetet és egy nyitószervezetet. A feszítőkerék egy nyomólappal működik együtt a szalagvégek megfeszítése végett. A zárószerkezet a két szalagvéget egymásra nyomja és egymással összeköti. A nyitószervezet működtetésekor a zárószerkezet felemelkedik a szalagvégekről és megszünteti a nyomólap együttműködését a feszítőkerékkel.

Az ilyen készülékek, amelyekkel például csomagok köré helyezett műanyagszalagokat lehet megfeszíteni és egy zárószerkezettel lezárni, általában tartalmaznak egy hajtómotort, amelyet tölthető akkumulátor vagy cserélhető elem lát el árammal. A pántolószalag megfeszítése a forgatókarral történik, úgyhogy a motor csak a zárószerkezet működtetéséhez szükséges és ezért csak kevés áramot fogyaszt.

A forgatókar rendszerint egy kilincsművel van a feszítőkerék tengelyén elhelyezve, úgyhogy elforgatáskor a feszítőkereket az egyik irányban elforgatja, és így a két szalagvéget egymáshoz képest megfeszíti. A forgatókar ellenirányú visszaforgatásakor a feszítőkerék tengelye reteszelve van, és a forgatókar szabadon

elfordulhat ezen a tengelyen.

Ahhoz, hogy a szalagvégeket a feszítés előtt a készülékbe be lehessen helyezni, illetőleg a lezárás után a készüléket a kész pántolásról el lehessen távolítani, a feszítőkerékkel együttműködő nyomólapot a feszítőkerékről fel kell emelni, és a zárószerkezetet is meg kell emelni annyira, hogy a szalagvégek számára egy rés szabaddá váljon. Az ismert készülékekben erre a célra külön kioldókart alkalmaznak, amelyet a szalagvégek behelyezése előtt és zárás után működtetni kell, hogy a szalagvégeket a készülékbe be lehessen helyezni, majd abból ki lehessen fűzni.

Ez a külön kioldókar a készülék kezelését megnehezíti, és a forgatókarnak a szalagvégek megfeszítése végett történő működtetésekor zavaró lehet. Ha a készülék használója tapasztalatlan, akkor összetévesztheti a két kart. Ebben az esetben előfordulhat, hogy a már megfeszített pántolószalagok előfeszítése a kioldókar szándékolatlan működtetése következtében hirtelen megszűnik, a pántolószalagok a készülékből kipattannak és eközben a készülék használóját megsértik.

Találmányunk célja ezeknek a hátrányoknak az elkerülése, és a pántolószalagok megfeszítéséhez és lezárásához különösen kézhezálló, egyszerűen és biztosan kezelhető készülék kialakítása.

Ezt a feladatot a találmány értelmében úgy oldjuk meg, hogy a forgatókar és a nyitószervezet között van egy működtetőelem, amely a forgatókar elforgatásakor egy meghatározott tartományon belül kapcsolódásban van a nyitószervezet működtetésére szolgáló működtetőfelülettel.

Ennek a kialakításnak az az előnye, hogy feleslegessé válik a külön kioldókar, minthogy a forgatókar a zárás után, illetőleg a szalagvégek behelyezése előtt mind a pántolószalagok megfeszítésére, mind a nyomólap és a zárószerkezet megemelésére szolgál.

A készülékben így csak egy karra van szükség, amely mind a szalagvég megfeszítésére, mind a nyitószervezet működtetésére szolgál. Ezáltal a készülék nagyon kézhezálló, és különösen egyszerűen és biztosan kezelhető lesz. A készülék használójának a megfeszítéshez és a nyitáshoz nem kell az egyik kartól egy másik karhoz átnyúlnia. Ez kizárja azokat a kezelési hibákat, amelyek a különböző karok felcseréléséből erednek. Különösen célszerű módon a működtetőelemet a forgatókaron elhelyezett ütközőcsap képezi, és a működtetőfelület a nyitószervezettel összekapcsolt karelemen van kialakítva. Ez a kialakítás különösen egyszerűen és olcsón előállítható, és biztosítja a készülék problémák nélküli kezelhetőségét.

A karelem előnyös módon a feszítőkerék forgástengelyén forgathatóan van elhelyezve. Ez különösen helytakarékos megoldás. Különösen előnyös, ha az ütközőcsap össze van kötve egy, a forgatókaron tengelyirányban eltolhatóan elhelyezett reteszkilincssel, amely együttműködik a feszítőkerék tengelyével összekötött reteszelő fogaskerékkel, továbbá ha a karelemnek van egy görbe felülete az ütközőcsap eltolásához.

Ebben a kiviteli alakban az ütközőcsap kiemeli a reteszkilincset a reteszelő fogaskerékkel való kapcsolódásából, - amikor a forgatókar visszaforgatásakor a karelemen lévő görbe felületre kerül és azon csúszik - még azelőtt, hogy érintkezésbe

kerül a működtetőfelülettel. Ha a kart a nyomólap megemelése és a szalagvégeknek a nyomólap és a feszítőkerék közé történő behelyezése után újból elforgatják feszítési irányban, akkor a reteszkilincs csak akkor kapcsolódik ismét a reteszelő fogaskerekbe a feszítőkerék forgatása végett, amikor az ütközőcsap már nem csúszik a görbe felületen. Ez biztosítja, hogy a nyomólap mindig teljesen és teljes nyomóerővel a feszítőgörgőhöz nyomódjon, mielőtt az elforoghat. Az egyik szalagvég átcsúszását a feszítőgörgő és a nyomólap között ezzel biztosan elkerüljük.

A karelemet és a nyitószervezetet előnyös módon elmozdulásnövelő áttétel köti össze egymással. Ez lehetővé teszi, hogy a kar kis elforduló mozgásai is kellően nagy állítómozgásokat idézzenek elő a nyitószervezeten, és ezáltal a nyomólap a feszítőkerékről, illetőleg a nyitószervezet a szalagvégekről annyira elemelkedjen, hogy a szalagvégeket könnyen be lehessen helyezni és a készüléket a kész pántolásról egyszerűen le lehessen venni.

Az elmozdulásnövelő áttétel célszerűen a karelemmel együttforgó módon összekötött hajtókerékből és egy hajtótengelyen rögzített hajtott kerékből áll, amiket végtelenített hajtólánc köthet össze. Ez a kialakítás különösen helytakarékos. A hajtólánc, előnyös módon egy hevederes lánc, olcsó és könnyen szerelhető. A hajtó és a hajtott kereket lánc helyett összekötheti egymással egy közlőfogaskerék.

A nyitószervezet előnyös módon tartalmaz egy, a hajtott tengelyen elhelyezett forgótestet, amely a zárószervezet elemelése végett egy működtetőemelő számára egy nyomófelülettel

és a nyomólapnak a feszítőkerékről való elemelése végett egy ütközőelemmel van ellátva. A nyomólapot és a zárószerkezetet egyrészt a nyomófelület révén, másrészt az ütközőelem révén egymástól függetlenül lehet elemelni. Ez lehetővé teszi, hogy a szalagvégek lezárása után a forgatókart először csak annyira forgassuk el, hogy a nyomófelület által működtetett működtetőemelő csak a zárószerkezetet emelje el a szalagvégekről. Az ütközőelem csak akkor lép működésbe és emeli el a nyomólapot a feszítőkerékről, amikor a kart még tovább elforgatják.

A nyomófelület célszerűen egy nyomótesten van elhelyezve és egy, a hajtott tengellyel párhuzamos tengely körül meg van görbítve. A nyomótestet egy csillapítótag köti össze a forgótesttel. A nyomófelület görbülete biztosítja, hogy a forgatókar által a forgótestre átvitt mozgás keresztterők nélkül menjen át a működtető emelőre. A nyomótest és a forgótest közötti csillapítótag, amit egy keménygumidarab képezhet, megakadályozza, hogy a működtető emelőt túl messze eltolják, amikor a forgatókart a zárószerkezet és a nyomólap megemeléséhez szükséges mértéken túl tovább elforgatják.

A forgótest célszerűen rugóval van terhelve, és a forgatókarnak feszítési irányba történő elforgatásakor önműködően visszaáll kiindulási helyzetébe, és ezáltal az áttételen át a karelemet is visszaállítja. A forgótestet kiinduló helyzetébe visszaállító rugó lehet például egy torziósrugó. Különösen egyszerű lesz a kialakítás akkor, ha egy rugóelem a működtetőemelőn támad és azt előfeszítéssel a forgótesten lévő nyomófelülethez nyomja.

Találmányunkat annak példaképpen kiviteli alakjai kapcsán ismertetjük részletesebben ábráink segítségével, amelyek közül az

1. ábra a találmány szerinti készülék oldalnézete házburkolat nélkül, a
2. ábra az 1. ábra szerinti készülék nézete az 1. ábrán lévő II nyíl irányában, részben metszetben, a
3. ábra a találmány szerinti készülék az 1. ábrához képest szemben lévő oldalnézetben, ugyancsak részben metszetben, a
4. ábra a találmány egy másik kiviteli alakja a 3. ábrával megegyező ábrázolásban.

Az ábrákon látható a műanyagszalagok megfeszítésére és lezárására szolgáló 10 készülék egy 11 házzal, amelynek a hátsó, 12 házrészén van egy 13 tartófogantyú, és amely tartalmaz egy 14 fiókot cserélhető elem vagy tölthető 15 akkumulátor számára.

Az elülső, 16 házrészben vannak egy csomag köré helyezett pántolószalag megfeszítésére és lezárására szolgáló egységek, valamint egy 17 hajtómotor és nem ábrázolt villamos kapcsoló- és vezérlőelemek.

A pántolószalag 18 és 19 szalagvégének megfeszítéséhez a 10 készülék el van látva egy 20 feszítőkerékkel. A 20 feszítőkerék alakzáró módon össze van kötve egy 21 forgástengellyel, amely a készülék hosszirányára keresztben két, 22 és 23 csapágybakban forgathatóan van az elülső, 16 házrészben csapágyazva. A 22 és 23 csapágybak között egy 24 reteszelőszerkezet van rögzítve, amelyik együttműködik a tengelyen lévő 25 kilincskerékkel és biztosítja, hogy a 21 forgástengelyt a 20 feszítőkerékkel együtt csak egy irányban lehessen forgatni.

A 21 forgástengelynek a 20 feszítőkerékkel szemben lévő 26 tengelyvége kiáll a 11 házból. Erre a 26 tengelyvégre egy 27 forgatókar van felhúzva és azon egy 28 biztosítógyűrűvel biztosítva. A 27 forgatókarnak van egy belső, 29 csapágyszeme és egy külső, 30 csapágyszeme. Az ezek között lévő 31 mélyedésben a forgástengelyen, vele együtt forgó módon egy reteszelő 32 fogaskerék van elhelyezve. A reteszelő 32 fogaskerék egy 33 reteszkilinccsel működik együtt, amely a 27 forgatókarban van elhelyezve, és amelyet egy 34 torziósrugó a reteszelő 32 fogaskerékhez nyom. A 33 reteszkilincs úgy van kialakítva, hogy megengedi a 27 forgatókar elforgatását a 21 forgástengelyen abban az irányban, amelyben a 24 reteszelőszerkezet a 21 forgástengelyt reteszeli.

A 27 forgatókarnak a 11 ház felé eső oldalán van egy, a 33 reteszkilincs irányába kiterjedő 35 hosszlyuk, amelyen át egy henger alakú 36 ütközőcsap be van dugva a 33 reteszkilincsen lévő 37 keresztfuratba. A 36 ütközőcsap 38 működtetőelemet képez egy 40 karelemen lévő horogszerű 39 működtetőfelület számára. A 40 karelem egy hajtó, 41 lánckerekkel van összekötve, amely szabadon forgathatóan van a 21 forgástengelyen csapágyazva.

A hajtó, 41 lánckereket egy 42 hajtólánc egy hajtott, 43 lánckerekkel köti össze, amely együtt forgó módon össze van kötve a 11 házban a 21 forgástengellyel párhuzamosan csapágyazott hajtott, 44 tengellyel. A hajtott, 44 tengelynek a hajtott, 43 lánckeréktől távolabb eső végén egy 45 tartó van elforgathatóan elhelyezve. A 45 tartó alsó végén egy kiszögellő 46 nyomólap van rögzítve. A 46 nyomólap felett egy 47 távtartó van a 45 tartón úgy rögzítve, hogy a nyomólappal párhuzamosan mozgatható.

A tartót egy erős 48 feszítőrugó a 20 feszítőkerék irányában úgy húzza, hogy a 46 nyomólapot alulról a 47 távtartón át a 20 feszítőkerékhez nyomja. Ekkor az egyik, 18 szalagvég befogódik a 20 feszítőkerék és a 47 távtartó közé, és a másik, 19 szalagvég a 47 távtartó és a 46 nyomólap közé.

A hajtott, 44 tengellyel együtt forgó módon össze van kötve továbbá egy 49 forgótest. A 49 forgótesten van egy 50 ütközőelem, amely a 45 tartón lévő, előreálló 51 horgon támadhat. A 49 forgótesten rögzítve van továbbá - egy keménygumi 53 csillapítótag közbeiktatásával - egy 52 nyomótest. Az 52 nyomótestnek van egy görbe 54 nyomófelülete, amelynek a görbületi tengelye párhuzamos a hajtott, 44 tengellyel.

A pántolószalag lezárására szolgáló egységet a készülékben lényegében egy mozgatható 55 dörzspofa képezi, amelyet a 17 hajtómotor egy 56 szíjhajtáson és egy 58 hajtókarral ellátott 57 forgattyústengelyen át ide-oda mozgathat.

Ahogy ez az 1. ábrán látható, a mozgatható 55 dörzspofa hosszmetszetben nagyjából H-alakú, és két elülső, 60 és 61 szárával közrefog egy, a 11 házban lévő 62 csapágybakot, amelyben a függőleges 59 tengely is benne van, hogy az 55 dörzspofa ne csak elfordulhasson, hanem bizonyos határokon belül felfelé és lefelé is mozoghasson. Evégett egyrészt a 62 csapágybak, másrészt az 55 dörzspofa elülső, 60 és 61 szára között elegendő 63 játék van. A H-alakú 55 dörzspofa 65 hídjának hátsó, 64 homlokfelületén a két hátsó, 66 és 67 szár között forgatható módon egy 68 nyomógörgő van csapágyazva. A 68 nyomógörgőt golyóval csapágyazott gyűrű képezi. Erre a 68 nyomógörgőre egy 69 nyomókar hat, amelynek az alsó, 70 karvége a 11 házban egy 71 csap körül

elforgathatóan van csapágyazva. A 69 nyomókar alsó végén van ezenkívül egy előre kiálló 72 orr, amellyel a 69 nyomókar a hátsó, 64 homlokfelületen túl kiálló, felső hátsó 66 szár alá nyúl, és a mozgatható 55 dörzspofát felső, nem működő helyzetében tartja, amelyben az sajátmaga és egy 74 támaszlap között szabadon hagy egy szalagvezető 73 csatornát, és nem hat a közben lévő 18 és 19 szalagvégre.

A 69 nyomókar felső, 75 karvégét egy 76 csuklócsap csuklósan összeköti egy 77 csuklókar hátsó, 77a karrészeivel. A 77 csuklókar elülső, 77b karrésze a 11 házban egy vízszintes 78 lengőtengelyen elforgathatóan van csapágyazva, és a 78 lengőtengelyen túl előre kinyúlik. A 77 csuklókar elülső, 79 karvégén egy 80 húzórugó támad. A 80 húzórugó a 11 házban van rögzítve, és arra törekszik, hogy a 77 csuklókar elülső, 79 karvégét lefelé húzza, és ezáltal a 77 csuklókart 78 lengőtengelye körül az óramutató járásával ellenkező irányban elforgassa. Ekkor a 77 csuklókar elülső, 77b karrésze egy 82 ütközőbe ütközik. Ebben a helyzetben a 77 csuklókar merev dúcként hat, amely a 69 nyomókart olyan helyzetben tartja, amelyben az 55 dörzspofa el van emelve a 74 támaszlaptól.

A 69 nyomókar 76 csuklócsapján a 45 tartón rögzített erős 48 feszítőrugó támad. A 69 nyomókaron a 76 csuklócsap felett van egy 83 kapcsolófelület egy 84 működtetőkar számára, amely a 11 házban hosszirányban eltolhatóan van csapágyazva, és amelyet egy 85 nyomórugó a 49 forgótesten lévő 54 nyomófelülethez nyom.

A zárószerkezet bekapcsolása és az 55 dörzspofának a 18, 19 szalagvégre történő lesüllyesztése végett a 78 lengőtengelyen egy 86 kioldókar van csapágyazva, amely a felső, 87 házfedélen

átmegy, és működtetésekor egy nem ábrázolt kiugráson át nyomást gyakorol a 77 csuklókar elülső, 77b karrészére, és azt az óramutató járásával megegyező irányban elforgatja.

Ahogy ez a 3. ábrán látható, a 40 karelemnek van egy 88 görbe felülete, amelynek a 21 forgástengely mértani tengelyétől való r távolsága a 39 működtetőfelület felé növekszik.

A készülék a következőképpen működik:

Az itt részletesebben nem ábrázolt csomag köré helyezett pántolószalag 18, 19 szalagvégének behelyezése végett a 27 forgatókart a 13 tartófogantyú irányában visszaforgatjuk. A 33 reteszkilincs és a reteszelő 32 fogaskerék ebben az elforgatási irányban megengedi a 27 forgatókar szabad elforgatását, míg a 21 forgástengelyt ebben a forgásirányban a 24 reteszelőszerkezet reteszeli.

A 27 forgatókar elforgatásakor a 36 ütközőcsap a 40 karelem 88 görbe felületére kerül, és ezáltal a 33 reteszkilincset a 34 torziósrugó hatása ellenében elemeli a reteszelő 32 fogaskerékről. Ez biztosítja, hogy a 33 reteszkilincs és a reteszelő 32 fogaskerék ne legyen kapcsolódásban, amikor a 36 ütközőcsap a 40 karelem 88 görbe felületére felfekszik.

A 27 forgatókarnak a 13 tartófogantyú irányában történő további elforgatásakor a 36 ütközőcsap kapcsolódásba kerül a 40 karelemen lévő horogszerű 39 működtetőfelülettel, és a 40 karelemet a hajtó, 41 lánckerékkel együtt az óramutató járásával ellenkező irányban forgatja az álló 21 forgástengelyen (3. ábra). Ennek következtében a 42 hajtóláncon át a hajtott, 43 lánckerék a hajtott, 44 tengellyel együtt forog a házban és elforgatja a 49 forgótestet. Ekkor az 52 nyomótesten lévő 54 nyomófelület nyomást

fejt ki a 84 működtetőkar elülső végére és azt a 85 nyomórugó hatása ellenében hosszirányban a 11 házban a 69 nyomókaron lévő 83 kapcsolófelület irányában eltolja (1. ábra). A 27 forgatókar további elforgatásakor a 49 forgótesten lévő 50 ütközőelem érintkezésbe kerül a 45 tartón lévő 51 horoggal, és azt egy kis darabon az óramutató járásával megegyező irányban elforgatja. Ezáltal a 46 nyomólap és a 47 távtartó elemelkedik a 20 feszítőkerékről, és szabaddá tesz egy felső, 89 feszítőcsatornát a 20 feszítőkerék és a 47 távtartó között, valamint egy alsó, 90 feszítőcsatornát a 47 távtartó és a 46 nyomólap között. Ezekbe a csatornába a 18 és 19 szalagvég behelyezhető.

Ezután a 27 forgatókart elengedjük. Ekkor a 84 működtetőkart a 85 nyomórugó önműködően visszatolja és a 49 forgótestet kiinduló helyzetébe forgatja. A 46 nyomólapot és a 47 távtartót a 45 tartón támadó erős 48 feszítőrugó a 20 feszítőkerékhez húzza, és a 18, 19 szalagvéget saját maga és a 20 feszítőkerék közé befeszíti.

Ahhoz, hogy a 18 és 19 szalagvég egymáshoz képest meg legyen feszítve, a 27 forgatókart csak annyira kell előre forgatni, hogy a 36 ütközőcsap már ne feküdjön fel a 88 görbe felületre, és a 33 reteszkilincs a reteszelő 32 fogaskerékhez kapcsolódhasson. A 27 forgatókar csak ekkor van alakzáró kapcsolatban a 21 forgástengellyel és forgatja a 20 feszítőkereket, amely a pántolószalag felső, 18 szalagvégét a 91 nyíl irányában áthúzza a készüléken, és a pántolást feszültség alá helyezi. Ha kívánt feszesség a 27 forgatókar egyszeri előreforgatásával nem érhető el, akkor a 27 forgatókart kissé vissza lehet forgatni. Eközben a 24 reteszelőszerkezet a 20 feszítőkerék 21 forgástengelyét

megtartja.

Ha a kívánt feszességet a 27 forgatókar egyszeri vagy többszöri előre- és hátraforgatásával elérte, akkor a készülék használója működtetheti a 86 kioldókart. Ennek következtében a 77 csuklókar 81 csuklója lefelé kicsuklik, úgyhogy a 69 nyomókar elveszíti alátámasztását a felső, 75 karvégen, és az erős 48 feszítőrugó hatására az óramutató járásával ellenkező irányban előre elfordul. Ezáltal a 72 orr szabaddá teszi a mozgatható 55 dörzspofát, és a 69 nyomókar alsó, 70 karvége nyomást gyakorol az 55 dörzspofa 64 homlokfelületén csapágyazott 68 nyomógörgőre. Ezáltal az 55 dörzspofa a szalagvezető csatornában fekvő 18 és 19 szalagvéghez préselődik. Ezzel egyidejűleg egy nem ábrázolt kapcsoló bekapcsolja a 17 hajtómotort és az 55 dörzspofát ide-oda mozgatja, úgyhogy az meneszti a felső, 18 szalagvéget és azt az alsó szalagvég felett mozgatja. Ekkor az ismert módon súrlódási hő fejlődik, aminek következtében a szalagvégek egymáson súrlódó felületei meglágyulnak, és így ömlesztett kötés jön létre közöttük.

Az 55 dörzspofa 17 hajtómotorját időkapcsoló vezérli úgy, hogy a motor az 55 dörzspofát addig mozgatja ide-oda, míg létre nem jön a hegedéshez szükséges súrlódási hő. Az időkapcsoló lejártá után a 17 hajtómotor kikapcsolódik, az 55 dörzspofa állva marad és szorosan egymáshoz nyomja a 18, 19 szalagvéget, úgyhogy ezek a felmelegedett részen összehegednek és húzásálló kötésbe kerülnek.

Ahhoz, hogy a 10 készüléket a kész, körbezárt pántolásról eltávolítsuk, a 27 forgatókart a leírt módon újból elforgatjuk a 13 tartófogantyú irányában. Ekkor a 84 működtetőkar nyomást

gyakorol a 69 nyomókaron lévő 83 kapcsolófelületre és azt az óramutató járásával megegyező irányban hátra nyomja, úgyhogy a nyomókar alsó, 70 karvégén lévő kiálló 72 orr benyúlik az 55 dörzspofa felső hátsó 66 szára alá, az 55 dörzspofát felfelé megemeli, és így az egymással összehegedt szalagvégeket szabaddá teszi. Ekkor a 77 csuklókart ismét az 1. ábra szerinti kiinduló helyzetébe állítjuk. A 77 csuklókart a 80 húzórugó ebben a helyzetben a 82 ütközőhöz tartja. Ezáltal az 55 dörzspofa biztosan van tartva megemelt helyzetében.

A találmány nem korlátozódik a leírt kiviteli alakra, hanem a találmány keretén belül többféle módosítása és kiegészítése lehet. Így például egy hajtó 41' fogaskereket és egy hajtott 43' fogaskereket össze lehet kötni egymással egy 92 közlőfogaskerék révén, ahogyan ez a 4. ábrán látható. A 86 kioldókart is össze lehet kötni a 27 forgatókarral úgy, hogy a karnak egy bizonyos szöghelyzetbe történő elforgatásakor a dörzspofa automatikusan lesüllyed és a hajtómotor bekapcsolódik. Lehetséges továbbá más zárószervezetek alkalmazása, például fémszalagok lezárásához.

SZABADALMI IGÉNYPONTOK

1. Készülék pántolószalagok megfeszítésére és lezárására, amely pántolószalag elsősorban műanyagból készül és csomagok körülpántolására szolgál; a készülék tartalmaz egy forgatókarral forgatható feszítőkereket, amely egy nyomólappal működik együtt a szalagvégek megfeszítése végett; egy zárószerkezetet, amely a két szalagvéget egymásra nyomja és egymással összeköti; és egy nyitószerveket, amelynek a működtetésekor a zárószerkezet felemelkedik a szalagvégekről és megszünteti a nyomólap együtműködését a feszítőkerékkel, azzal jellemezve, hogy a forgatókar (27) és a nyitószerveket között van egy működtetőelem (38), amely a forgatókar (27) elforgatásakor egy meghatározott tartományon belül kapcsolódásban van a nyitószerveket működtetésére szolgál működtetőfelülettel (39).

2. Az 1. igénypont szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a működtetőelemet (38) a forgatókaron (27) elhelyezett ütközőcsap (36) képezi.

3. Az 1. vagy 2. igénypont szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a működtetőfelület (39) a nyitószervekkel összekapcsolt karelemen (40) van kialakítva.

4. Az 1-3. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a karelem (40) a feszítőkerék (27) forgástengelyén (21) forgathatóan van elhelyezve.

5. Az 1-4. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy az ütközőcsap (36) össze van kötve egy, a forgatókaron (27) tengelyirányban eltolhatóan elhelyezett reteszkilincsel (33), amely együtműködik a feszítőkerék (20)

forgástengelyével (21) összekötött reteszelő fogaskerékkel (32), és a karelemnek (40) van egy görbe felülete (88) az ütközőcsap (36) eltolásához.

6. Az 1-5. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a karelemet (40) és a nyitószervezetet elmozdulásnövelő áttétel köti össze egymással.

7. Az 1-6. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy az elmozdulásnövelő áttétel a karelemmel (40) együttforgó módon összekötött hajtó lánckerekből (41) és egy hajtott tengelyen (44) rögzített hajtott lánckerekből (43) áll.

8. Az 1-7. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a hajtó lánckereket (41) és a hajtott lánckereket (43) végtelenített hajtólánc (42) köti össze.

9. Az 1-7. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a hajtó lánckereket (41) és a hajtott lánckereket (43) közlőfogaskerék (92) köti össze.

10. Az 1-9. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a nyitószervezet tartalmaz egy, a hajtott tengelyen (44) elhelyezett forgótestet (49), amely a zárószervezet elemelése végett egy működtetőkar (84) számára egy nyomófelülettel (54) és a nyomólapnak (46) a feszítőkerékről (20) való elemelése végett egy ütközőelemmel (50) van ellátva.

11. Az 1-10. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a nyomófelület (54) egy nyomótesten (52) van elhelyezve és egy, a hajtott tengellyel (44) párhuzamos tengely körül meg van görbítve, és hogy a nyomótestet (52) egy csillapítótag (53) köti össze a forgótesttel (49).

12. Az 1-11. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a forgótest (49) rugóval van terhelve.

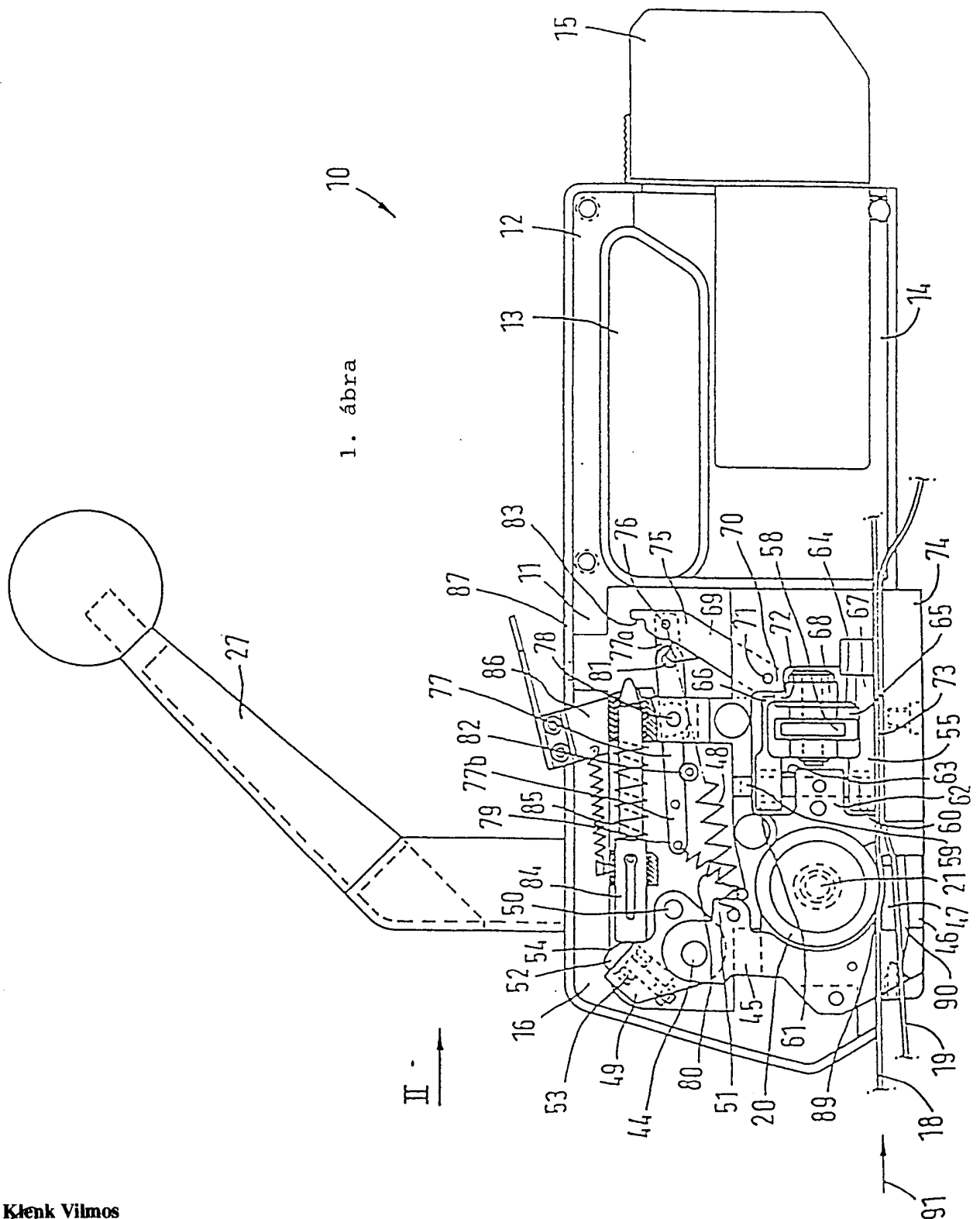
13. Az 1-12. igénypontok bármelyike szerinti készülék, azzal jellemezve, hogy a működtetőkaron (84) egy rugóelem (85) támad és azt előfeszítéssel a forgótesten (49) lévő nyomófelülethez (54) nyomja.

16+3=19 old.

A meghatalmazott

Melléklet: 3 rajz (4 ábra)
Férgo L.

Klenk Vilmos
szabadalmi ügyvivő
az S.B.G. & K. Nemzetközi
Szabadalmi Iroda tagja
H-1062 Budapest, Andrásy út 113.
Telefon: 34-24-950, Fax: 34-24-323



1. ábra

Klepek Vilmos

szabadalmi ügyvivő

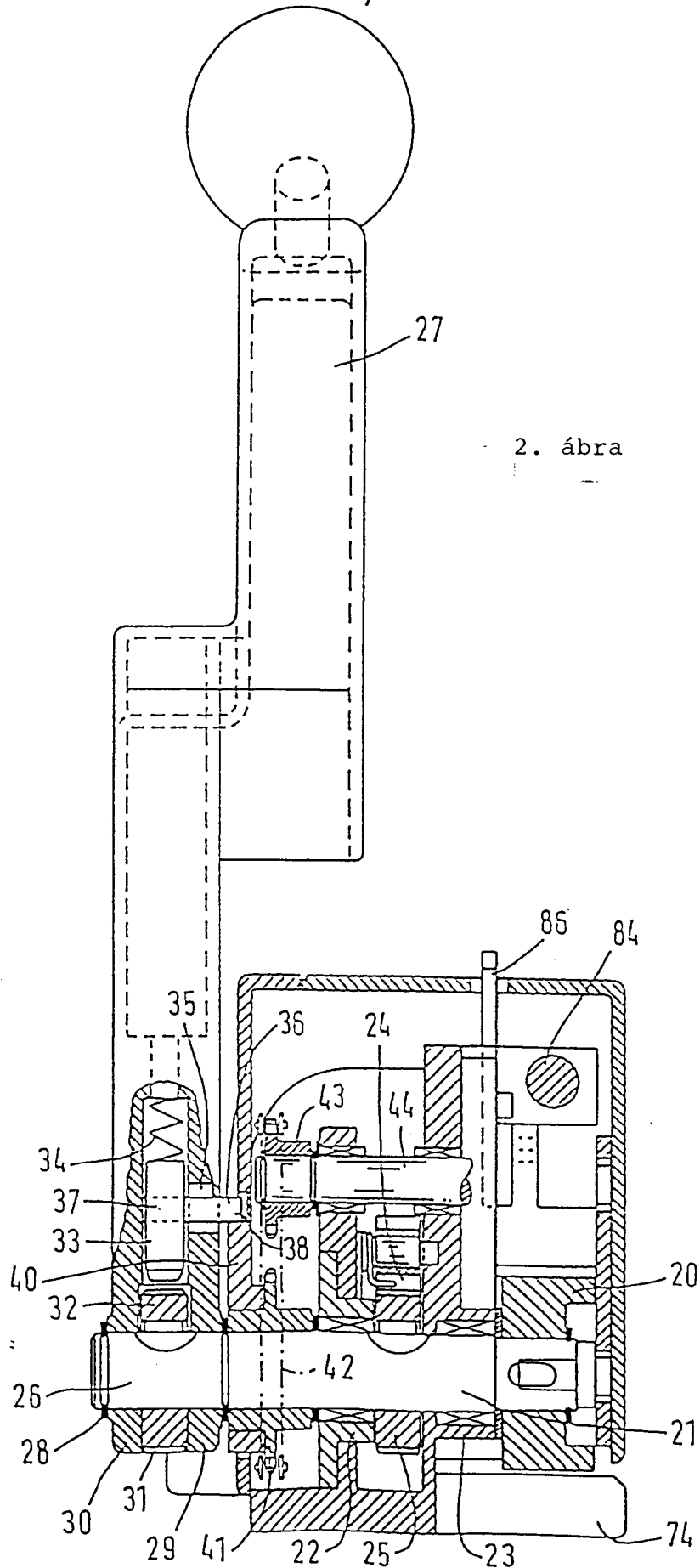
az S.B.G. & K. Nemzetközi

Szabadalmi Iroda tagja

H-1062 Budapest, Andrássy út 113.

Telefon: 34-24-930, Fax: 34-24-323

-2/3-



2. ábra

