

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

OPIS PATENTOWY

62190

Patent dodatkowy
do patentu _____

Kl. 47 h, 7/10

Zgłoszono: 07. VIII. 1968 (P 128 528)

Pierwszeństwo: _____

MKP F 16 h, 7/10

Opublikowano: 20. III. 1971

**CZYTELNIA
UKD**

Urzędu Patentowego
Państwa Rzeczypospolitej Ludowej

Współtwórcy wynalazku: Edward Janikowski, Tadeusz Gądek, Zbigniew Koenig

Właściciel patentu: Fabryka Samochodów Ciężarowych im. Feliksa Dzierżyńskiego, Starachowice (Polska)

Urządzenie do regulacji naciągu pasa, zwłaszcza do przekładni pasowej, napędzającej zespoły osprzętu samochodowych silników spalinowych

1

Przedmiotem wynalazku jest urządzenie do regulacji naciągu pasa, zwłaszcza do przekładni pasowej, napędzającej zespoły osprzętu silników spalinowych.

Znane jest urządzenie do regulacji naciągu pasa przekładni, składające się ze śruby oporowej, zakończonej pokrętle przystosowanym do jej obracania, która osadzona jest za pośrednictwem gwintu we wsporniku jednego z zespołów osprzętu silnika np. prądnicy, oraz nakrętki zaciskającej, umożliwiającej ustalenie położenia tej śruby po przeprowadzeniu regulacji.

Urządzenie to obok szeregu zalet, posiada również dość istotną wadę, wynikającą z występowania nakrętki zaciskającej, pokręcenie której z uwagi na niejednokrotnie bardzo utrudniony dostęp do niej następuje dość duże kłopoty.

Celem wynalazku jest usunięcie tej wady, przez wprowadzenie samozabezpieczającego się połączenia śruby oporowej we wsporniku pozwalającego tym samym całkowicie wyeliminować nakrętkę zaciskową.

Cel ten został osiągnięty dzięki zastosowaniu śruby oporowej z wygiętą częścią, posiadającą odpowiednią do wielkości siły naciągu pasa — masę, stanowiącą jednocześnie rękojeść do jej pokręcenia, która na skutek odpowiedniej bezwładności dąży nieustannie do zajęcia położenia pionowego, zgodnego z grawitacją ziemi.

2

Takie rozwiązanie, poza poważnym uproszczeniem konstrukcji, czego odzwierciedleniem jest znaczna obniżka jego kosztu wytwarzania, odznacza się ponadto dużą dogodnością w stosowaniu, zapewniając jednocześnie pewną regulację skokową, co jeden obrót śruby, zupełnie wystarczającą dla tego typu przekładni.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na schemacie.

Urządzenie składa się ze śruby oporowej 1 wkręconej w czop 2 obrotowo osadzony w stałym wsporniku 3 prądnicy 4, która z kadłubem 5 silnika połączona jest wahliwie za pomocą sworznia 6. Jeden z końców śruby 1, współpracujący ze stałym oporem, którym może być gniazdo w postaci czaszy 7 wykonane bezpośrednio w ścianie kadłuba silnika, posiada zakończenie kuliste, drugi natomiast jej koniec, wygięty jest na pewnej długości pod kątem zbliżonym do prostego. Ta wygięta część śruby, musi być tak dobrana, aby swą masą skutecznie przeciwdziałała jej wykręcaniu się, powodowanym działaniem siły odporowej pochodzącej od naciągu pasa przekładni.

W celu uzyskania stałego punktu styku kulistej części śruby 1 z powierzchnią oporową, czop 2 w którym jest ona osadzona, ze wspornikiem 3 prądnicy połączony jest w znany sposób obrotowo. Regulacja naciągu paska przy zastosowaniu powyższego urządzenia sprowadza się jedynie do pokręcenia śruby 1 o odpowiednią ilość obrotów

i pozostawienie jej rękojeści w pozycji pionowej zgodnej z przyciąganiem ziemi.

Zastrzeżenie patentowe

Urządzenie do regulacji naciągu pasa, zwłaszcza do przekładni pasowej, napędzającej zespoły osprzętu samochodowych silników spalinowych, **znamiennie tym**, że stanowi go śruba (1) z wygiętą częścią stanowiącą jednocześnie rękojeść do jej

5

10 pokręcania, współpracująca ze stałym oporem na kadłubie silnika, osadzona za pomocą gwintu w czopie (2) związanym obrotowo ze wspornikiem (3) jednego z napędzanych zespołów osprzętu np. prądnicy, przy czym długość wygiętej części śruby (1) jest tak dobrana, że jej moment masowy względem osi obrotu śruby, równa się co najmniej momentowi jaki występuje w połączeniu gwintowym pod wpływem siły odporowej pochodzącej od naciągu pasa przekładni.

