

NAPĘD WAŁKA GIĘTKIEGO

W numerze 3/83 „MT” zamieszczony został opis wałka giętkiego. Zaproponowaliśmy tam czytelnikom napęd tego wałka bezpośrednio z silnika lub wiertarki elektrycznej. Rozwiązanie takie, przy niewielkich obrotach silnika, nie pozwala na wydajne szlifowanie ściernicami trzpieniowymi. Aby efekty te poprawić można zastosować inne rozwiązanie napędu, które prezentujemy w tym artykule.

Między silnik i wałek giętki włączony został napęd szybkościomierza od motocykla, co zwiększa dwukrotnie obroty wałka: wynika to z przełożenia napędu szybkościomierza.

Ponieważ mocowanie pancerza linki jest w tym przypadku inne niż w poprzednim opisie, gdzie użyta została linka od samocho-

du „Syrena” zastosowano tu linkę szybkościomierza od motocykla. Wpłynęło to jednocześnie na znaczne uproszczenie budowy urządzenia. Linka ta mocowana jest nie nakrętką jak poprzednio, lecz po wsunięciu jej w odpowiednie gniazdo zabezpieczona jest wkrętem.

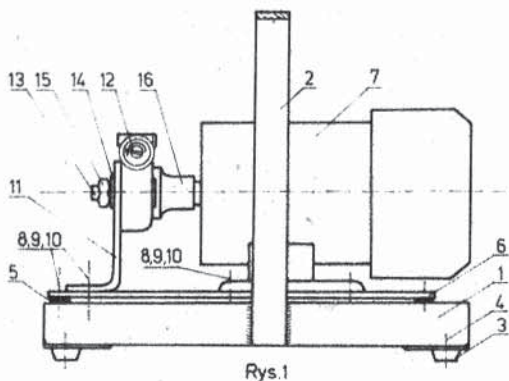
Silnik jednofazowy o mocy 0,25 kW i 2750 obr./min. (rys. 1) został przykręcony do płyty (poz. 6) a następnie zamocowany na ramie z uchwytem wykonanej wg rys. 2. Wymiary ramy zostały podane jako orientacyjne i należy je dostosować do posiadanego silnika. Gumowe podkładki służą jako amortyzatory i powinny ograniczać nieco drgania wywołane pracą silnika.

Napęd szybkościomierza wymaga małej przeróbki polegającej na wykonaniu wycięcia wg rys. 4 w miejscu i w sposób oznaczony na rysunku pogrubioną linią.

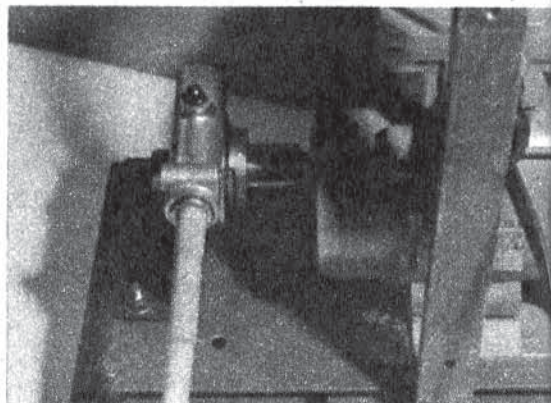
Po wykonaniu tej przeróbki napęd mocuje się do wspornika (poz. 11) wykonanego z blachy stalowej grubości 3 mm wg rys. 3.

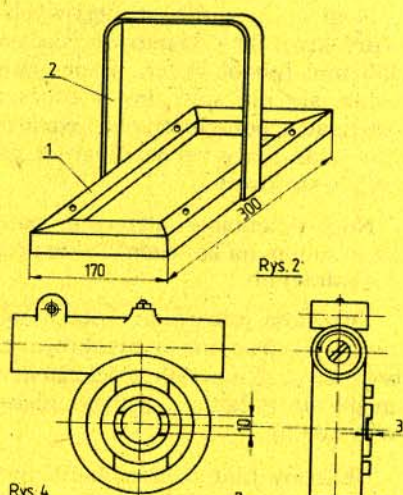
Śrubę do zamocowania napędu na wsporniku wykonuje się wg rys. 5a lub 5b zależnie od możliwości wykonawczych.

Do połączenia silnika z napędem potrzebne jest jeszcze sprzęgło (poz. 16), które zrobimy wg rys. 6. Jeżeli na osi silnika znajduje się kanałek na klin, powinniśmy także w sprzęgło zrobić odpowiedni kanałek dla umieszczenia klina. Nie jest to trudne, w otwór należy włożyć ciasno dopasowany pomocniczy kółek stalowy długości otworu i w miejscu styku wywiercić otwór o średnicy równej szerokości kanałka. Po wybiciu kółka pomocniczego, za pomocą kwadratowego igła trzeba wypiłować odpowiedni kanałek.

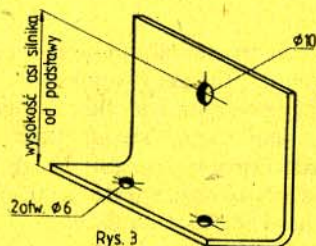


Rys.1

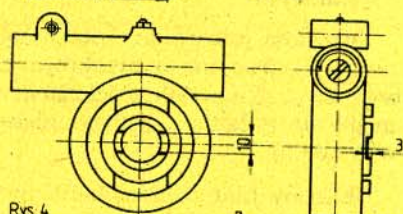




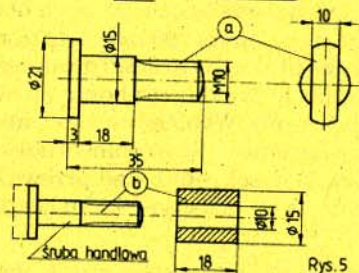
Rys. 2



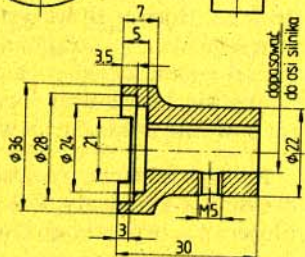
Rys. 3



Rys. 4



Rys. 5



Rys. 6

Gwintowany otwór służy do dodatkowego zabezpieczenia sprzęgła przed spadaniem z osi silnika, choć nie jest to konieczne.

Mając już przygotowane wszystkie części składamy je. Pierwszą czynnością będzie

Wykaz części

Lp.		Materiał	Sztuk	Nr rys.
1	Rama	kątownik st. 30x30 mm	1	2
2	Uchwyt	plaskownik st.	1	2
3	Nóżka	guma	4	-
4	Wkręt M3x8	stal	4	-
5	Amortyzator	guma	4	-
6	Płyta	bl.st. 3x150x250 mm	1	-
7	Silnik		1	-
8	Śruba M6x20	stal	10	-
9	Podkładka	PN/82005	10	-
10	Nakrętka	stal	10	-
11	Wspornik	b. st. $\neq 3$ mm	1	3
12	Napęd szybkościomierza	od motocykla	1	4
13	Śruba	stal	1	5
14	Podkładka	stal	1	-
15	Nakrętka	stal	1	-
16	Sprzęgło	stal	1	6

wywiercenie otworów w płycie (poz. 6) do połączenia z ramą, gdyż po zamocowaniu silnika byłoby to dosyć trudne.

Po przykręceniu silnika do płyty i umieszczeniu na jego osi sprzęgła ustawiamy wspornik z napędem i w tej pozycji wiercimy otwory we wsporniku i płycie do wzajemnego ich połączenia śrubami. Należy przy tym zwrócić szczególną uwagę, aby osie silnika i napędu znajdowały się w jednej linii.

Po całkowitym zmontowaniu wszystkich części możemy rozpocząć próby, sprawdzić kierunek obrotów napędu, który powinien być taki jak to oznaczono strzałką na rysunkach – w przeciwnym razie trzeba zmienić kierunek obrotów silnika.

Jeżeli części zostały starannie zmontowane nie powinno być dodatkowych kłopotów i śmiało można zamocować wałek giętki do urządzenia oraz uchwyt opisany w nr 3/83 „MT”.

Stefan Zbudniewek