

(19) 20

MAGYAR
NÉPKÖZTÁRSASÁG



ORSZÁGOS
TALÁLMÁNYI
HIVATAL

SZABADALMI LEÍRÁS

SZOLGÁLATI TALÁLMÁNY

A bejelentés napja (22) 79. 03. 21. (21) AU—428

A közzététel napja: (42) 83. 04. 28.

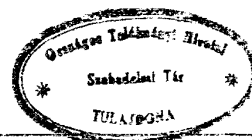
Megjelent: (45)

(11)

182445

Nemzetközi
osztályozás:

(51) NSzO₃
B 62 D 53/00



Feltalálók:

(72) Ivony József, okl. gépészmérnök, 40 0/0; Karászi György, okl. gépészmérnök, 20 0/0; Mádi Jenő, okl. gépészmérnök, 20 0/0; dr. Ratskó István, okl. gépészmérnök, 20 0/0; Budapest

Szabadalmas:

(73) Autóipari Kutató Intézet, IKARUS Karosszéria- és Járműgyár, Budapest

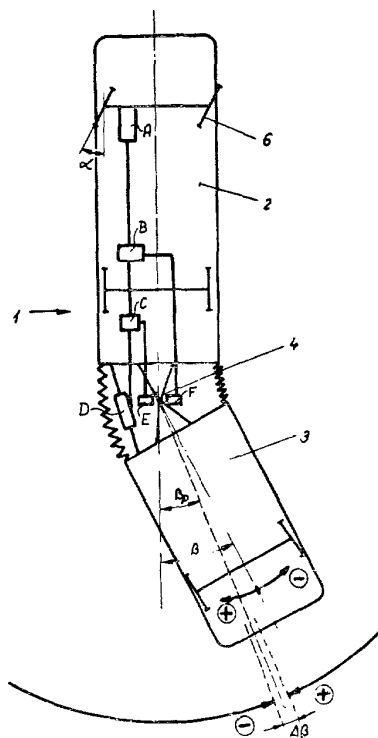
(54) Berendezés csuklós gépjárműhöz rendellenes irányban való csuklás megakadályozására

1

2

(57) Kivonat

A találmány szerinti csuklásszögbefolyásoló berendezés megakadályozza a rendellenes irányban való csuklást, a csuklóval összekapcsolt két járműtag közé beépített reteszelő szerkezet útján, mely reteszelésműködtető egységre van kapcsolva. A reteszelésműködtető egység bemenő jelét a szöghelyzetkiértékelő egység által megállapított eltérés-előjel képezi, másik bemenő jelét a csuklásszögváltozási irányadó kimenő jele képezi. Mindkét kimenő jel pozitív és negatív lehet, a szöghelyzeteltérés-előjel pozitív, ha a csuklós jármű felülnézetében menetirány szerint tekintve jobbra helyezkedik el a csuklásszög ténylegesen a kerékelkormányzási szöghöz rendelt csuklásszögtől, a csuklásszögváltozási irány pozitív, ha a gépjármű felülnézetében a csuklási mozgás iránya az óramutató járásával megegyező. Ellenkező irányú szöghelyzetnél, illetve csuklásiránynál az előjelek értelemszerűen ellentétesek. Két ellentétes előjelű jelhez a reteszelő szerkezet reteszelő állása van rendelve.



182 445

1

Találmányunk berendezés csuklós gépjárműhöz rendellenes irányban való csuklás megakadályozására, melynél a csuklóval összekapcsolt járműegységek között kettősműködésű hidraulikus munkahenger van elrendezve, melynek dugattyúja az egyik, munkahengere a másik járműegységhez van rögzítve, és a munkahenger munkatereit összekötő vezetékben vezérlő szelepegység van elrendezve.

Ismertek becsuklástgátló berendezések nyergesvontatók becsuklásának megakadályozására, melyeknél a vontató és a félpótkocsi között kettősműködésű hidraulikus munkahenger van elrendezve, melynek dugattyúja a vontatóhoz, munkahengere a nyerges kapcsolószerkezet pótkocsiával együtt mozgó eleméhez van rögzítve. A kettősműködésű munkahenger két munkatere csatornával van összekapcsolva, melyben szelepegység van elrendezve (pl. USA 2.692.146. sz. szab. leírás).

A szelepegység zárt állásában a két munkatér között nem tud közlekedni a hidraulikafolyadék, ekkor a két járműegység egymáshoz képest elfoglalt szöghelyzete változatlan marad, azaz a járművonat nem tud becsuklani.

A szelepegység részben, vagy teljesen nyitott állásánál a két munkatér között a hidraulikafolyadék tud közlekedni, a járműegységek szöghelyzete megváltozhat, a becsuklástgátló berendezés azt nem akadályozza meg.

Különböző megoldások ismertek a szelepegység vezérlésére, melyek különböző járműparaméterek, ill. menetdinamikai jellemzők érzékelése, ill. több jellemző kiértékelése alapján befolyásolják a vezérlő szelepegységet.

Ismertek javaslatok, melyeknél a vezérlő szelepegység a jármű fékberendezésével áll működési kapcsolatban, és a jármű fékezésekor lép fel becsuklástgátló hatás, pl. az 1.240.554. számú angol szabadalmi leírásban ismertetett berendezésnél.

Egy további javasolt megoldásnál, az 1.291.858. számú szabadalmi leírás szerint, a kettősműködésű hidraulikus munkahenger munkatereit összekötő folyadékcsontra szelepe a kormányberendezéssel áll mechanikus kapcsolatban, elkörmányzott kerekekhez nyitott szelepállás van rendelve.

Csuklós jármű becsuklásának kialakulásánál több menetdinamikai tényező együttes hatása érvényesül, melyek közül az ismertetett két angol szabadalmi leírás szerinti megoldás csak egy-egy kiválasztott tényezőt vesz figyelembe, ezért vagy fékezés nélküli helyzetben, vagy elkörmányzott kerekek mellett a jármű becsuklását nem akadályozza meg.

Ezek a berendezések nem találtak szélesebb körű gyakorlati alkalmazásra.

Ismert továbbá a 2.420.203. számú NSZK szabadalmi közzétételi irat szerinti berendezés hátsótengely-hajtású csuklós autóbushoz, melynél a becsuklást akadályozó hidraulikus munkahengerek szelepe vezérlő egységének két érzékelője van, az egyik a kerékelkörmányzási szöget érzékeli, a másik a két járműegység csuklási

szögét. A vezérlőegységben minden elkörmányzási szöghelyzethez meghatározott megengedett maximális csuklási szögérték van rendelve. Összehasonlító egység hasonlítja össze az érzékelt és megengedett csuklási szögértéket, mely utóbbi túllépése esetén a vezérlőegység zárja a hidraulikus munkahenger szelepét, azaz rögzíti a becsuklástgátló berendezést.

A hivatkozott NSZK leírásban ismertetett szerkezet — az eddigiek közül megítélésünk szerint a legfejlettebb — valóban mindig alkalmas határt szab a becsuklási szög mértékének, tehát megakadályozza a jármű önmagára veszélyes mértékű túlcuklását.

De nem kevésbé veszélyes üzem — különösen hátsótengely-hajtás esetén — az éles kanyarban történő gyorsítás, mivel ez esetben a hátsó tengelyen rendelkezésre álló adhézió jelentős részét felemésztí a hajtónyomaték, így határesetben nem képes a hátsó tengely a centrifugális erő ellensúlyozására. Az utánfutó rész akkor a kiegyenesedés, majd az ellenkező irányú csuklás irányában halad. Ez a jelenség különösen veszélyes a szomszédos sávban közlekedőkre, annál is inkább, mivel ezt a jelenséget a jármű vezetője nem is érzékelheti közvetlenül. (A vontató jármű valamely tengelyének csúszását azonnal észleli és kompenzálni tudja.)

A túlcuklás és rendellenes kiegyenesedés megakadályozásán kívül törekvünk a találmány létrehozásánál az volt, hogy nagy megbízhatóságú, olcsó, de funkcióját pontosan teljesítő berendezést alakítsunk ki.

Találmányunk szerinti szerkezet létrehozásánál előkitűzésünk volt olyan csuklásszög-befolyásoló berendezés kialakítása, amely a jármű egyenesben vagy kanyarban haladása mellett fékezéskor megakadályozza a becsuklást, kanyarban haladáskor megakadályozza a pótkocsi kisodrását, és megakadályozza a pótkocsi ún. becsuklását, ami különösen hajtott tengelyű pótkocsinál fordulhat elő.

Találmányunk szerinti berendezés csak olyan csuklási folyamatot akadályoz, melynek iránya nem egyezik meg az elkörmányzási szög és becsuklási szög együttesének a gépjármű kerekei csúszásmentes haladása által megszabott irány-nyal.

Találmányunk berendezés csuklós gépjárműhöz rendellenes irányban való csuklás megakadályozására, melynek a csuklóval összekötött járműtagokhoz kapcsolt csuklásreteszelője van, mellyel működtető kapcsolatban van az előkocsi körmányzott mellső kerék elkörmányzási szögét érzékelő, és a csuklási szöget érzékelő egységekhez rendelt, a csuklási szögnek a mellső kerék elkörmányzási szögéhez tartozó meghatározott csuklási szögtől való eltérést kiértékelő szöghelyzetkiértékelő egység, amely a csuklásreteszelő reteszelműködtető egységére van kapcsolva, melynek egyik bemenő jelét a szöghelyzetkiértékelő egység által megállapított, kimenő jelet képező eltérés-előjel képezi, mely eltérés-előjel — választás szerint — pozitív annál a csuklásszögnél (β), mely a kerék-

elkormányzási szöghöz (α) tartozó csuklásszögtől (β p), a gépjármű felülnézetében menetirány szerint tekintve jobbra helyezkedik el, negatív az eltérés-előjel annál a csuklásszögnél (β), mely a kerékelkormányzási szöghöz (α) tartozó csuklásszögtől (β p) balra helyezkedik el, a reteszelésműködtető egység másik bemenő jelét a rákapcsolt csuklásszögváltozási-irány adó kimenő jelét képező irány-előjel képezi, mely — választás szerint — pozitív annál a csuklásszögváltozási iránynál, melynél a gépjármű felülnézetében a pótkocsinak az előkocsihoz viszonyított csuklása az óramutató járásával megegyező irányú, negatív annál a csuklásszögváltozási iránynál, melynél a pótkocsinak az előkocsihoz viszonyított csuklása az óramutató járásával ellentétes irányú, és a reteszelésműködtető egység két ellentétes előjelű bemenő jeléhez a csuklásreteszelő reteszelt helyzete van rendelve. A szöghelyzetkiértékelő egységnél a kimenő jel célszerűen a mellő kerék elkormányzási szögéhez (α) tartozó meghatározott csuklási szöget (β p) magába foglaló szögtartományon ($\Delta\beta$) kivüleső csuklásszöghöz (β) van rendelve.

Találmányunk előnyös kivitelénél csuklásreteszelő kétmunkaterű hidraulikus dugattyús munkaberendezésként — melynek két munkaterű hidraulikavezetékek útján reteszelésműködtető egységre van bekötve, van kiképezve, a reteszelésműködtető egységet a munkaterűk hidraulikavezetékeire bekötött háromállású négyutas útváltó szelep, valamint erre bekötött, visszacsapó szelepet tartalmazó belső hidraulikus hurok képezi, a négyutas háromállású útváltó szelep első csatlakozására hidraulikavezeték útján az első munkatér, második csatlakozására hidraulikavezeték útján a második munkatér van bekötve, harmadik és negyedik csatlakozására a harmadik csatlakozás irányából a negyedik felé irányuló áramlást záró helyzetben elrendezett visszacsapó szeleppel ellátott belső hidraulikus hurok van bekötve, a háromállású négyutas útváltó szelep tolattyújának nyugalmi középállásában legalább az első, a második és a negyedik csatlakozás össze van nyitva, pozitív kivezérelt állásban az első és negyedik csatlakozás, valamint a második és harmadik csatlakozás, negatív kivezérelt állásban az első és harmadik csatlakozás, valamint a második és negyedik csatlakozás van összenyitva, a csuklásreteszelő képezi egyben a csuklásszögváltozási-irány adót, azáltal, hogy a visszacsapó szelep nyitott helyzete a háromállású négyutas útváltó szelep pozitív állásánál pozitív előjelű kimenetet képez, a háromállású négyutas útváltó szelep negatív állásánál negatív előjelű kimenetet képez, a visszacsapó szelep zárt helyzete a háromállású négyutas útváltó szelep pozitív állásánál negatív előjelű kimenetet képez, a háromállású négyutas útváltó szelep negatív állásánál pozitív előjelű kimenetet képez.

Találmányunk további előnyös kivitelénél a szöghelyzetkiértékelő egységet az elkormányzási jeladó közvetítő eleméhez kapcsolt érzékelő tolattyú a háromállású négyutas útváltó sze-

lep tolattyúja, ennek egyik vége és az értékelő tolattyú között elrendezett rugó, valamint a csuklásszöjeladó közvetítő eleméhez kapcsolt vezérlőlécen kialakított vezérlőpálya, erre támaszkodó érzékelő tolattyú, és ezen érzékelő tolattyú és a háromállású négyutas útváltó szelep tolattyújának másik vége között elrendezett rugó képezi.

Találmányunk további előnyös kivitelénél a szöghelyzetkiértékelő egységet az elkormányzási jeladó közvetítő eleméhez kapcsolt forgó szegmens kialakított vezérlőpálya, a csuklásszöjelző közvetítő eleméhez kapcsolt forgó szegmens kialakított vezérlőpálya, ezekre érzékelőkkel támaszkodó, ütközőkkel behatárolt elmozdulású tolattyún axiálisan elmozdulhatóan elrendezett, a tolattyún kialakított ütközőelemek között elrendezett rugóra támaszkodó csúszkán elfordulhatóan ágyazott különbségképző kar, és a háromállású négyutas útváltó szelep és az említett tolattyúval mozgásátvivő kapcsolatban levő tolattyúja képezi.

A hidraulikarendszer kifogástalan működése érdekében a folyadéktartályon keresztül állandó előfeszítő nyomás alatt áll célszerűen a jármű pneumatikus fékberendezésének segítségével.

Találmányunkat részletesen az 1—5. ábrák segítségével három kiviteli példán keresztül mutatjuk be, ahol az

1. ábra hidraulikus működésű csuklásszögbefolyásoló berendezés elrendezését csuklós autóbuszban, a

2. ábra a berendezés hidraulikus részét és vezérlőegységét, a

3. ábra a berendezés hidraulikus részét himbás vezérlőegységgel, a

4. ábra a berendezés hidraulikus részét kétkarú emelőkaros vezérlőegységgel mutatja be, az

5. ábra a csuklásszögbefolyásoló berendezés blokk-sémáját és működésének ismertetéséhez szükséges jelöléseket tartalmazza.

Az 1 csuklós járművonal két járműegységből, 2 előkocsiból és 3 utánfutóból áll, melyet a 4 csukló kapcsol össze. A 2 előkocsi 5 mellő tengelye kormányzott, a 6 mellő kerekek elkormányzási szöget α jelzés jelöli az ábrán. A 2 előkocsi és 3 utánfutó csuklási szögét β jelzés jelöli.

Az 5 mellő tengely nem ábrázolt kormányberendezéséhez a kerékelkormányzási szöget érzékelő egység illeszkedik — ahogyan az 5. ábra mutatja — a két járműtag, a 2 előkocsi és a 3 pótkocsi között F csuklásszög-érzékelő egység van beépítve, mindkettő a B szöghelyzetkiértékelő egységre van kapcsolva, amely a valószínű β csuklási szögnek a mellő kerék α elkormányzási szögéhez tartozó meghatározott β p csuklási szögtől való eltérés irányát adja kimenő jelként. A 6 mellő kerék α elkormányzási szögéhez tartozó β p csuklási szög az β elkormányzási szög állandó értéken tartása mellett, sík úton, a kerekek csúszásmentes gördülése esetén kialakuló állandósult β csuklási szög.

A β csuklási szög változását érzékelő E csuklás-

szóváltozási-irány adó van elrendezve a 2 előkocsi és 3 pótkocsi között, mely a B szöghelyzetkiértékelő egységgel együtt be van kötve a D csuklásreteszelő C reteszélműködtető egységére. A C reteszélműködtető egysége egyik bemenő jelét a B szöghelyzetkiértékelő egység által megállapított, kimenő jelet képező eltérés-előjel képezi, mely eltérés-előjel — választás szerint — pozitív annál a β csuklásszögnél, amely az α kerékelkormányzási szöghöz tartozó βp csuklásszöget magában foglaló $\Delta\beta$ szögtartománytól az 1 csuklós jármű felülnézetében menetirány szerint tekintve jobbra helyezkedik el, negatív az eltérés-előjel annál a β csuklásszögnél, amely az α kerékelkormányzási szöghöz tartozó βp csuklásszöget magában foglaló $\Delta\beta$ szögtartománytól balra helyezkedik el, a C reteszélműködtető egység másik bemenő jelét a rákapcsolt E csuklásszögváltozási-irány adó kimenő jelét képező irány-előjel képezi, mely — választásunk szerint — pozitív annál a csuklásszögváltozási iránynál, melynél 1 csuklós jármű felülnézetében a 3 pótkocsinak a 2 előkocsihoz viszonyított csuklása az óramutató járásával megegyező irányú, negatív annál a csuklásszögváltozási iránynál, melynél a 3 pótkocsinak a 2 előkocsihoz viszonyított csuklása az óramutató járásával ellentétes irányú, és a C reteszélműködtető egység két ellentétes előjelű bemenő jeléhez a D csuklásreteszelő reteszelt helyzete van rendelve. Hidraulikus reteszelő szerkezettel megoldott konstrukciós kivitel elrendezését az 1 csuklós járműben az 1. ábra, a hidraulikus kapcsolást a csatlakozó mechanikus elemekkel együtt a 2. ábra mutatja.

A 6 mellő kerék elkormányzási szögét érzékelő A egység a nem ábrázolt kormányberendezéshez illeszkedő 15 elkormányzási jeladóként, és ehhez kapcsolt 16 közvetítő elemként van kiképezve. Az F csuklási szög érzékelő egység a 2 előkocsi és 3 pótkocsi közé beépített 17 csuklásszög jeladóként és ehhez kapcsolt 18 közvetítő elemként van kiképezve. A D csuklásreteszelő egység 7a, 7b kettősműködésű hidraulikus dugattyús munkaberendezésként, és ezek 10a, 10b, ill. 11a, 11b munkatereire 13, 14 hidraulikavezetékek útján bekötött 12 vezérlőegység részeként kialakított C reteszélműködtető egységként van kiképezve. A 7a, 7b kettősműködésű hidraulikus dugattyús munkaberendezések 8a, 8b hengerei a 2 előkocsihoz, 9a, 9b dugattyúi a 3 pótkocsihoz vannak rögzítve. A 12 vezérlőegység egyik kivételét és a teljes hidraulikus kört a 2. ábra mutatja be.

A 12 vezérlőegység központi elemét képezi a háromállású négyutas hidraulikus útváltó szelep, melynek 22 első csatlakozása a 6a hidraulikus munkahenger 10 első munkaterére 13 vezetékekkel, 23 csatlakozása a 11 második munkaterére 14 vezetékekkel van bekötve. A 21 hidraulikus szelep 25 harmadik csatlakozása 26 belső hidraulikus hurkot képező vezetékekkel a 24 negyedik csatlakozással össze van kötve, és a 25 harmadik csatlakozás irányból a negyedik felé tartó áramlást záró 27 visszacsapó szeleppel van

ellátva. A 21 háromállású négyutas útváltó szelep 31 tolattyújának nyugalmi középállásában mind a négy, a 22, 23, 24 és 25 csatlakozás össze van nyitva, pozitív kivezérelt állásban a 22 első és 24 negyedik csatlakozás, valamint a 23 második és a 25 harmadik csatlakozás, negatív kivezérelt állásban a 22 első és a 25 harmadik csatlakozás, valamint a 23 második és a 24 negyedik csatlakozás van összenyitva.

A 27 visszacsapó szelep nyitott helyzete a 21 háromállású négyutas útváltó szelep pozitív állásánál pozitív előjelű kimenetet képez, a 21 háromállású négyutas útváltó szelep negatív állásánál negatív előjelű kimenetet képez, a 27 visszacsapó szelep zárt helyzete a 21 háromállású négyutas útváltó szelep pozitív állásánál negatív előjelű kimenetet képez, a 21 háromállású négyutas útváltó szelep negatív állásánál pozitív előjelű kimenetet képez. A 27 visszacsapó szelepet, azzal párhuzamos bekötést képező 28 külső hidraulikus hurok fogja közre, melyben 29 nyomáshatároló szelep van elrendezve, mely a 25 harmadik csatlakozás és a 27 visszacsapó szelep közötti vezetékgáiban határolja le a folyadéknyomást. A 29 nyomáshatároló szelep és a 24 negyedik csatlakozás közötti vezetékgáira becsatlakozóan 30 hidraulikatartály van elrendezve. A 21 hidraulikus szelep tolattyús kiképezésű a 31 tolattyú 31a homlokfelületére 32 rugó támaszkodik fel, melyet arra a 35 vezetékben megvezetett, 36 csuklásszög jeladó kimenetét képező 37 vezérlőpályára támaszkodó 34 érzékelő szorít rá. A 36 csuklásszög jeladó kimenete vezérlőlécként van kiképezve, 38 vezetékben van megvezetve és a 18 közvetítő elemen keresztül van mozgásátvivő kapcsolatban a 17 csuklásszög jeladóval. A 31 tolattyú másik 31b homlokfelületére 33 rugó támaszkodik, melyet a 39 vezetékben megvezetett kimenetet képező 40 tolattyú — a 15 elkormányzási jeladóval.

A 31 rugó hossza úgy van megválasztva, hogy a rugó útja nagyobb, mint a 34 érzékelő tolattyú legnagyobb elmozdulása. Hasonlóan a 33 rugó rugóútja nagyobb, mint a 40 elkormányzási jeladó legnagyobb elmozdulása.

A 3. ábra szerinti kivitelnél a fenti kivittel azonosan a rugók egyensúlyi helyzete határozza meg a 21 háromállású négyutas útváltó szelep 31 tolattyújának helyzetét, közvetett úton, emelőkar segítségével. A 21 hidraulikus szelep 31 tolattyújához 41 tolrúd csatlakozik holtjátékmentesen, amely 48 csapon ágyazott 42 himbával áll mozgásátvivő kapcsolatban. A 42 himbára szembenfekvően 50 és 43 rugók támaszkodnak, a 43 rugót 44 csúszkában megvezetett 46 vezérlőpályára támaszkodó 45 érzékelő tolattyú szorítja össze. A 46 vezérlőpálya 48 csap körül forgó 47 szegmensben van kiképezve, mely mozgásátvivő kapcsolatban van a 18 közvetítő elemen keresztül a 17 csuklásszög jeladóval. A 50 rugót az 51 vezetékben megvezetett tolattyúként kiképzett 52 elkormányzási jeladó kimenet szorítja a 42 himbakarhoz, mely előbbi 16 közvetítő elemen keresztül 15 elkormányzási jeladóval áll összeköttetésben.

A 4. ábra szerinti kivitelnél a 21 hidraulikus szelep 31 tolattyújának 31b homlokfelületére 53 előfeszített nyomórugó támaszkodik, melynek másik vége rögzített 54 támasztékra ül fel. A 31 tolattyú 31a homlokfelületére 55a és 55b perselyekben megvezetett 56 tolattyú támaszkodik fel. A 56 tolattyún 57 rugótartógyűrű van rögzítve, melyre 60 nyomórugó — melynek előfeszítő ereje nagyobb, mint az 53 rugó bármely helyzetében ébredő rugóerő — támaszkodik egyik végével, másik végével az 59 támasztógyűrűt szorítja neki az 56 tolattyú 58 vállának. A 31 tolattyú középhelyzetében a 59 támasztógyűrűn felül a 61 vezetőpersely, melynek 62 keresztcsapjára 63 kétkarú emelőként kiképzett érzékelő van illesztve.

A 63 kétkarú emelő egyik 65 érintkező felülete 68 csapon elrendezett 67 elforduló szegmensként kiképzett 66 vezérlőpályával ellátott csuklásszög-jeladó kimenetre támaszkodik. A 67 elforduló szegmens 18 közvetítő elemen keresztül 17 csuklásszögjeladóval áll mozgásátvivő kapcsolatban.

A 63 kétkarú emelő másik 64 érintkező felülete 71 csapon elrendezett 70 elforduló szegmensként kiképzett 69 vezérlőpályával ellátott elkmányzási szög jeladó kimenetre támaszkodik.

A 70 elforduló szegmensként kiképzett elkmányzási jeladó kimenet 16 közvetítő elemen keresztül 15 kerékelkmányzási szögjeladóval áll mozgásátvivő kapcsolatban.

A berendezés a következőképpen működik: A 2 előkocsi és 3 utánfutó csuklási folyamatát a berendezés közvetlenül a 7a és 7b munkahengereken keresztül befolyásolja azáltal, hogy a 12 vezérlőegységen keresztül összekapcsolt 10a és 10b illetve a 11a és 11b munkaterek között a hidraulikus összeköttetést fojtja, áll. zárja, vagy nyitja. Zárt összeköttetés mellett a berendezés a β csuklásszög változását maximális ellennyomatékkal akadályozza.

A 2 ábra alapján ismertetjük a hidraulikus működést. A 21 irányváltó szelep 31 tolattyújának középhelyzetében a 21 irányváltó szelep közvetlen hidraulikus összeköttetést biztosít a 22 első és 23 második csatlakozások között. A 9a dugattyú mindkét irányban akadálytalanul mozdulhat el a 8a hengerben, mivel a 10a első és 11a második munkaterek közötti összeköttetés a 13 és 14 vezetéken keresztül biztosított. A 21 irányváltó szelep vezérlési holtjábékkal szélesített középhelyzetében a berendezés nem fejt ki ellenállást a becuklási folyamattal szemben. Ha a 21 irányváltó szelep 31 tolattyúja 31b vége irányában mozdul el, negatív állásba kerülve, a 22 első és 25 harmadik csatlakozás között, valamint a 23 második és 24 negyedik csatlakozás között hidraulikus összeköttetés jön létre.

Az 1 csuklós jármű felülnézetben a 3 pótkocsi a 2 előkocsihoz viszonyított óramutató járásával megegyező, tehát pozitív irányú csuklásszögváltozásánál a 7a munkahenger összenyomódás irányában mozdul el, tehát a 7a munka-

henger 10a első munkatereből a 13 vezetéken a 22 első csatlakozáson, 21 irányváltó szelepen és 25 harmadik csatlakozáson át jut a hidraulikafolyadék, majd mivel a 27 visszacsapó szelep az ilyen irányú áramlással szemben — a csuklásszögváltozási irány pozitív kimenőjeleként — zárt állásba kerül. A pozitív irányú csuklási folyamattal szemben tehát reteszelt a berendezés, azaz további ilyen irányú csuklási folyamat ellen nyomatékot fejt ki. Az ellennyomaték nagyságának lehatárolása végett, a 27 visszacsapó szelepet megkerülve a 28 külső hidraulikus hurkon, annak 29 nyomáshatároló szelepen keresztül juthat a 24 negyedik és 23 második csatlakozáson és 14 vezetéken keresztül a 7a munkahenger 11a második munkatérébe. A 9a dugattyúnak le kell küzdenie a 10a első munkatérben a 29 nyomáshatároló szelep által megszabott mértékben kialakuló nyomást.

A 7a munkahengert széthúzás irányában mozgatta, vagyis negatív irányú csuklásszögváltozásnál a 7a munkahenger 11a munkatereből a 14 vezetéken keresztül a 21 irányváltó szelep 23 második csatlakozójához, majd 24 negyedik csatlakozójától a 26 belső hidraulikus kör 27 visszacsapó szelepen keresztül — mivel az a csuklásszögváltozási irány negatív kimenőjeleként nyitott — a 10a első munkatérbe jut a folyadék. Az ilyen irányú áramlás nem igényel jelentős nyomáskülönbséget a munkaterek között. Ha a 21 irányváltó szelep 31 tolattyúja a 31a vége irányában mozdul el pozitív állásba kerülve a 22 első és 24 negyedik csatlakozás között, valamint a 23 második és 25 harmadik csatlakozás között hidraulikus összeköttetés jön létre. A 7a munkahengert összenyomás irányában mozgatta, vagyis pozitív irányú csuklásszögváltozásnál a 7a munkahenger 10a első munkatereből a 13 vezetéken, a 22 első csatlakozáson át a 24 negyedik csatlakozásra jut a hidraulikus folyadék, majd 26 belső hidraulikus kör 27 visszacsapó szelepen keresztül — mivel az a csuklásszögváltozási irány pozitív kimenőjeleként nyitott — a 21 irányváltó szelep 25 harmadik csatlakozásához, majd a 23 csatlakozótól a 14 vezetéken keresztül a 7a munkahenger 11a második munkatérébe jut. Az ilyen irányú áramlás nem igényel jelentős nyomáskülönbséget a munkaterek között. A 7a munkahengert széthúzás irányában mozgatta, vagyis negatív irányú csuklásszögváltozásnál a 7a munkahenger 11a munkatereből a 14 vezetéken keresztül a 21 irányváltó szelep 23 második csatlakozásához, majd a 21 irányváltó szelepen keresztül a 25 harmadik csatlakozójától, mivel a 27 visszacsapó szelep az ilyen irányú áramlással szemben — a csuklásszögváltozási irány negatív kimenőjeként — zár, csak a külső 28 hidraulikus hurkon, annak 29 nyomáshatároló szelepen keresztül juthat a 24 negyedik csatlakozáshoz, a 21 irányváltó szelepen át a 22 első csatlakozáshoz, a 13 vezetéken keresztül a 10a első munkatérbe a folyadék. A 9a dugattyúnak le kell küzdenie a 11a második munkatérben a 29 nyomáshatároló szelep által megszabott mértékben kialakuló nyomást.

A 31 tolattyút működtető szerkezeti részek 2. ábrán bemutatott konstrukciós kivitele a következőképpen működik:

A B szöghelyzet-kiértékelő egység kimenőjelét a 31 tolattyú elmozdulása képezi, amely az elkormányzási jel és a becslési jel együttesétől függ. A 15 elkormányzási jeladó tolattyú a 31 vezérlőtolattyú irányában mozdul el balra kormányzáskor a 17 csuklásszög-jeladó 18 közvetítő eleméhez rögzített 36 csuklásszög kimenetet képező 37 vezérlőpálya a 3 pótkocsi pozitív irányú csuklásszög-változásakor keletkező elmozdulása közben a 31 vezérlőtolattyú irányában mozditja el a 34 érzékelőt. A 37 vezérlőpálya alakja, a 32 és 33 rugók merevsége úgy van megválasztva, hogy az esetben, amikor bármely α elkormányzási szög és a hozzá rendelt becslési szög együttesen lép fel ($\beta = \beta_p$) a 32 és 33 rugók egyensúlya a 31 tolattyú nyugalmi középállása mellett áll be, tehát a tolattyú nem reteszeli a 7 és 11 munkahengerek hidraulikus köreit.

Ha az α kerékelkormányzási szöghöz rendelt β csuklásszöget a tényleges β csuklási szöghelyzetből negatív irányú csuklással érheti el az 1 csuklós jármű akkor a 32 és 33 rugók egyensúlya a 31 tolattyú 31b vége felé elmozdult — negatív szöghelyzetkiértékelési jelet képező — állásnál következik be, sőt nagyobb különbség esetén a 31 tolattyú végállásáig elmozdulva felütközik. A 31 tolattyút működtető szerkezeti részek előnyös konstrukciós kivitelét bemutató 3. ábra szerinti kivitel a következőképpen működik;

A 15 elkormányzási jeladó 16 közvetítő eleméhez rögzített 52 elkormányzási jeladó-kimenetet képező tolattyú balra kormányzáskor a 42 himba irányában mozdul el.

A 17 csuklásszögjeladó 18 közvetítő eleméhez kapcsolt 17 szegmens a 3 pótkocsi pozitív irányú csuklásakor az óramutató járásával egyezően fordul el.

A 46 vezérlőpálya alakja, a 43 és 50 rugók merevsége úgy van megválasztva a 42 himbán való feltámaszkodásuk kararányát figyelembe véve, hogy az esetben, amikor bármely α elkormányzási szög és a hozzárendelt β_p becslési szög együttesen lép fel ($\beta = \beta_p$) az egyensúlyi helyzet a 31 tolattyú középállásában áll be. Ha az α kerékelkormányzási szöghöz rendelt β_p csuklásszöget a tényleges β csuklási szöghelyzetből negatív irányú csuklással érheti el az 1 csuklós jármű, akkor a 43 és 50 rugók egyensúlya a 42 himba által mozgatott 31 tolattyú 31b vége felé elmozdult — negatív szöghelyzetkiértékelési jelet képező — állásánál következik be, sőt nagyobb különbség esetén a 31 tolattyú végállásáig elmozdulva felütközik. Ha az α kerékelkormányzási szöghöz rendelt β_p csuklásszöget a tényleges β csuklási szöghelyzetből pozitív irányú csuklással érheti el, az 1 csuklós jármű akkor 43 és 50 rugók egyensúlya a 42 himba által mozgatott 31 tolattyú 31a vége felé elmozdult — pozitív szöghelyzetkiértékelési jelet képező — állásánál következik be, sőt nagyobb különbség esetén a 31 tolattyú végál-

lásáig elmozdulva felütközik. A 31 tolattyút működtető szerkezeti részek 4. ábrán bemutatott konstrukciós kivitele a következőképpen működik:

A 17 csuklásszögjeladó 18 közvetítő eleméhez kapcsolt 67 szegmens a 3 pótkocsi pozitív irányú csuklásszögváltozásakor az óramutató járásával egyező irányban fordul el. A 15 elkormányzási jeladó 16 közvetítő eleme balra kormányzáskor az óramutató járásával ellenkező irányban forgatja el a 70 szegmenset. Mivel a 60 rugó előfeszítése nagyobb, mint az 53 rugóé, ezért a 31 tolattyú mozgástartományában a 61 vezetőpersely és a 31 tolattyú azonos mértékben mozdul el. Amikor a 31 tolattyú 31b oldali végállásában felütközik a 61 vezetőpersely a 60 rugó ellenállásával szemben a 31 tolattyú irányában tovább tud haladni. A 31 tolattyú 31a vége végállásában való felütközésekor a 61 vezetőpersely homlokfelülete elválik az 59 támasztógyűrűtől, és az 56 tolattyú a 21 hidraulikus szeleppel ellentétes irányban mozdulhat.

A 69 és 66 vezérlőpályák alakja, a 63 kétkarú emelő kararánya úgy van megválasztva, hogy az esetben, amikor bármely α elkormányzási szög és a hozzárendelt β_p becslési szög együttesen lép fel ($\beta = \beta_p$) tolattyú középállásban marad.

Ha az α kerékelkormányzási szöghöz rendelt β_p csuklásszöget a tényleges β csuklási szöghelyzetből negatív irányú csuklással érheti el az 1 csuklós jármű, akkor a 66 és 69 vezérlőpályák elfordulása következtében a 64 és 65 érzékelők által mozgatott 63 különbségképző kar a 61 csúszkát és az azon felütköző 59 támasztógyűrűt, valamint az 56 tolattyút és a 21 háromállású négyutas útváltószelep 31 tolattyúját az 53 rugóval szemben a 31b tolattyúvég felé elmozdult — negatív szöghelyzetkiértékelési jelet képezve — állásba hozza, sőt nagyobb különbség esetén a 31 tolattyú végállásáig elmozdulva felütközik. Ha az α kerékelkormányzási szöghöz rendelt β csuklásszöget a tényleges β csuklási szöghelyzetből pozitív irányú csuklással érheti el az 1 csuklós jármű, akkor a 66 és 69 vezérlőpályák elfordulása következtében a 64 és 65 érzékelőkkel együtt mozgó 63 különbségképző kart a 61 csúszkán az 59 támasztógyűrűn, 56 tolattyún, és a 21 háromállású négyutas útváltó szelep 31 tolattyúján keresztül az 53 rugó a 31a tolattyúvég felé elmozditja — pozitív szöghelyzetkiértékelési jelet képezve — nagyobb különbség esetén a 31 tolattyú végállásáig elmozdul. A 31 tolattyút működtető szerkezeti részek három konstrukciós kivitelénél egyaránt megállapítható, hogy ha az α kerékelkormányzási szöghöz rendelt β_p csuklásszöget a tényleges β csuklási szög helyzetéből negatív irányú csuklással érheti el az 1 csuklós jármű, akkor a 21 háromállású négyutas útváltó szelep 31 tolattyúja negatív szöghelyzetkiértékelési jelet képező állásába kerül, amikor is a hidraulikus kör negatív irányú csuklásszögváltozást

enged, pozitív irányú csuklásszögváltozással szemben reteszeli.

Ha az α kerékelkormányzási szöghez rendelt β_p csuklásszöget a tényleges β csuklási szöghelyzetéből pozitív irányú csuklással érheti el az 1 csuklós jármű, akkor a 21 háromállású négyutas útváltó szelep 31 tolattyúja pozitív szöghelyzet-kiértékelési jelet képező állásába kerül, amikor is a hidraulikus kör pozitív irányú csuklásszögváltozást enged, negatív irányú csuklásszögváltozással szemben reteszeli. A berendezés tehát kizárólag a csúszásmentes gördülés kinematikájának megfelelő irányban enged csuklásszögváltozást, ellenkező irányban reteszeli a csuklásszögváltozással szemben.

Szabadalmi igénypontok:

1. Berendezés csuklós gépjárműhöz rendelt, 20
 25
 30
 35
 40
 45
 50
 55
 60
 65
 70
 75
 80
 85
 90
 95
 100
 105
 110
 115
 120
 125
 130
 135
 140
 145
 150
 155
 160
 165
 170
 175
 180
 185
 190
 195
 200
 205
 210
 215
 220
 225
 230
 235
 240
 245
 250
 255
 260
 265
 270
 275
 280
 285
 290
 295
 300
 305
 310
 315
 320
 325
 330
 335
 340
 345
 350
 355
 360
 365
 370
 375
 380
 385
 390
 395
 400
 405
 410
 415
 420
 425
 430
 435
 440
 445
 450
 455
 460
 465
 470
 475
 480
 485
 490
 495
 500
 505
 510
 515
 520
 525
 530
 535
 540
 545
 550
 555
 560
 565
 570
 575
 580
 585
 590
 595
 600
 605
 610
 615
 620
 625
 630
 635
 640
 645
 650
 655
 660
 665
 670
 675
 680
 685
 690
 695
 700
 705
 710
 715
 720
 725
 730
 735
 740
 745
 750
 755
 760
 765
 770
 775
 780
 785
 790
 795
 800
 805
 810
 815
 820
 825
 830
 835
 840
 845
 850
 855
 860
 865
 870
 875
 880
 885
 890
 895
 900
 905
 910
 915
 920
 925
 930
 935
 940
 945
 950
 955
 960
 965
 970
 975
 980
 985
 990
 995
 1000
 1005
 1010
 1015
 1020
 1025
 1030
 1035
 1040
 1045
 1050
 1055
 1060
 1065
 1070
 1075
 1080
 1085
 1090
 1095
 1100
 1105
 1110
 1115
 1120
 1125
 1130
 1135
 1140
 1145
 1150
 1155
 1160
 1165
 1170
 1175
 1180
 1185
 1190
 1195
 1200
 1205
 1210
 1215
 1220
 1225
 1230
 1235
 1240
 1245
 1250
 1255
 1260
 1265
 1270
 1275
 1280
 1285
 1290
 1295
 1300
 1305
 1310
 1315
 1320
 1325
 1330
 1335
 1340
 1345
 1350
 1355
 1360
 1365
 1370
 1375
 1380
 1385
 1390
 1395
 1400
 1405
 1410
 1415
 1420
 1425
 1430
 1435
 1440
 1445
 1450
 1455
 1460
 1465
 1470
 1475
 1480
 1485
 1490
 1495
 1500
 1505
 1510
 1515
 1520
 1525
 1530
 1535
 1540
 1545
 1550
 1555
 1560
 1565
 1570
 1575
 1580
 1585
 1590
 1595
 1600
 1605
 1610
 1615
 1620
 1625
 1630
 1635
 1640
 1645
 1650
 1655
 1660
 1665
 1670
 1675
 1680
 1685
 1690
 1695
 1700
 1705
 1710
 1715
 1720
 1725
 1730
 1735
 1740
 1745
 1750
 1755
 1760
 1765
 1770
 1775
 1780
 1785
 1790
 1795
 1800
 1805
 1810
 1815
 1820
 1825
 1830
 1835
 1840
 1845
 1850
 1855
 1860
 1865
 1870
 1875
 1880
 1885
 1890
 1895
 1900
 1905
 1910
 1915
 1920
 1925
 1930
 1935
 1940
 1945
 1950
 1955
 1960
 1965
 1970
 1975
 1980
 1985
 1990
 1995
 2000
 2005
 2010
 2015
 2020
 2025
 2030
 2035
 2040
 2045
 2050
 2055
 2060
 2065
 2070
 2075
 2080
 2085
 2090
 2095
 2100
 2105
 2110
 2115
 2120
 2125
 2130
 2135
 2140
 2145
 2150
 2155
 2160
 2165
 2170
 2175
 2180
 2185
 2190
 2195
 2200
 2205
 2210
 2215
 2220
 2225
 2230
 2235
 2240
 2245
 2250
 2255
 2260
 2265
 2270
 2275
 2280
 2285
 2290
 2295
 2300
 2305
 2310
 2315
 2320
 2325
 2330
 2335
 2340
 2345
 2350
 2355
 2360
 2365
 2370
 2375
 2380
 2385
 2390
 2395
 2400
 2405
 2410
 2415
 2420
 2425
 2430
 2435
 2440
 2445
 2450
 2455
 2460
 2465
 2470
 2475
 2480
 2485
 2490
 2495
 2500
 2505
 2510
 2515
 2520
 2525
 2530
 2535
 2540
 2545
 2550
 2555
 2560
 2565
 2570
 2575
 2580
 2585
 2590
 2595
 2600
 2605
 2610
 2615
 2620
 2625
 2630
 2635
 2640
 2645
 2650
 2655
 2660
 2665
 2670
 2675
 2680
 2685
 2690
 2695
 2700
 2705
 2710
 2715
 2720
 2725
 2730
 2735
 2740
 2745
 2750
 2755
 2760
 2765
 2770
 2775
 2780
 2785
 2790
 2795
 2800
 2805
 2810
 2815
 2820
 2825
 2830
 2835
 2840
 2845
 2850
 2855
 2860
 2865
 2870
 2875
 2880
 2885
 2890
 2895
 2900
 2905
 2910
 2915
 2920
 2925
 2930
 2935
 2940
 2945
 2950
 2955
 2960
 2965
 2970
 2975
 2980
 2985
 2990
 2995
 3000
 3005
 3010
 3015
 3020
 3025
 3030
 3035
 3040
 3045
 3050
 3055
 3060
 3065
 3070
 3075
 3080
 3085
 3090
 3095
 3100
 3105
 3110
 3115
 3120
 3125
 3130
 3135
 3140
 3145
 3150
 3155
 3160
 3165
 3170
 3175
 3180
 3185
 3190
 3195
 3200
 3205
 3210
 3215
 3220
 3225
 3230
 3235
 3240
 3245
 3250
 3255
 3260
 3265
 3270
 3275
 3280
 3285
 3290
 3295
 3300
 3305
 3310
 3315
 3320
 3325
 3330
 3335
 3340
 3345
 3350
 3355
 3360
 3365
 3370
 3375
 3380
 3385
 3390
 3395
 3400
 3405
 3410
 3415
 3420
 3425
 3430
 3435
 3440
 3445
 3450
 3455
 3460
 3465
 3470
 3475
 3480
 3485
 3490
 3495
 3500
 3505
 3510
 3515
 3520
 3525
 3530
 3535
 3540
 3545
 3550
 3555
 3560
 3565
 3570
 3575
 3580
 3585
 3590
 3595
 3600
 3605
 3610
 3615
 3620
 3625
 3630
 3635
 3640
 3645
 3650
 3655
 3660
 3665
 3670
 3675
 3680
 3685
 3690
 3695
 3700
 3705
 3710
 3715
 3720
 3725
 3730
 3735
 3740
 3745
 3750
 3755
 3760
 3765
 3770
 3775
 3780
 3785
 3790
 3795
 3800
 3805
 3810
 3815
 3820
 3825
 3830
 3835
 3840
 3845
 3850
 3855
 3860
 3865
 3870
 3875
 3880
 3885
 3890
 3895
 3900
 3905
 3910
 3915
 3920
 3925
 3930
 3935
 3940
 3945
 3950
 3955
 3960
 3965
 3970
 3975
 3980
 3985
 3990
 3995
 4000
 4005
 4010
 4015
 4020
 4025
 4030
 4035
 4040
 4045
 4050
 4055
 4060
 4065
 4070
 4075
 4080
 4085
 4090
 4095
 4100
 4105
 4110
 4115
 4120
 4125
 4130
 4135
 4140
 4145
 4150
 4155
 4160
 4165
 4170
 4175
 4180
 4185
 4190
 4195
 4200
 4205
 4210
 4215
 4220
 4225
 4230
 4235
 4240
 4245
 4250
 4255
 4260
 4265
 4270
 4275
 4280
 4285
 4290
 4295
 4300
 4305
 4310
 4315
 4320
 4325
 4330
 4335
 4340
 4345
 4350
 4355
 4360
 4365
 4370
 4375
 4380
 4385
 4390
 4395
 4400
 4405
 4410
 4415
 4420
 4425
 4430
 4435
 4440
 4445
 4450
 4455
 4460
 4465
 4470
 4475
 4480
 4485
 4490
 4495
 4500
 4505
 4510
 4515
 4520
 4525
 4530
 4535
 4540
 4545
 4550
 4555
 4560
 4565
 4570
 4575
 4580
 4585
 4590
 4595
 4600
 4605
 4610
 4615
 4620
 4625
 4630
 4635
 4640
 4645
 4650
 4655
 4660
 4665
 4670
 4675
 4680
 4685
 4690
 4695
 4700
 4705
 4710
 4715
 4720
 4725
 4730
 4735
 4740
 4745
 4750
 4755
 4760
 4765
 4770
 4775
 4780
 4785
 4790
 4795
 4800
 4805
 4810
 4815
 4820
 4825
 4830
 4835
 4840
 4845
 4850
 4855
 4860
 4865
 4870
 4875
 4880
 4885
 4890
 4895
 4900
 4905
 4910
 4915
 4920
 4925
 4930
 4935
 4940
 4945
 4950
 4955
 4960
 4965
 4970
 4975
 4980
 4985
 4990
 4995
 5000
 5005
 5010
 5015
 5020
 5025
 5030
 5035
 5040
 5045
 5050
 5055
 5060
 5065
 5070
 5075
 5080
 5085
 5090
 5095
 5100
 5105
 5110
 5115
 5120
 5125
 5130
 5135
 5140
 5145
 5150
 5155
 5160
 5165
 5170
 5175
 5180
 5185
 5190
 5195
 5200
 5205
 5210
 5215
 5220
 5225
 5230
 5235
 5240
 5245
 5250
 5255
 5260
 5265
 5270
 5275
 5280
 5285
 5290
 5295
 5300
 5305
 5310
 5315
 5320
 5325
 5330
 5335
 5340
 5345
 5350
 5355
 5360
 5365
 5370
 5375
 5380
 5385
 5390
 5395
 5400
 5405
 5410
 5415
 5420
 5425
 5430
 5435
 5440
 5445
 5450
 5455
 5460
 5465
 5470
 5475
 5480
 5485
 5490
 5495
 5500
 5505
 5510
 5515
 5520
 5525
 5530
 5535
 5540
 5545
 5550
 5555
 5560
 5565
 5570
 5575
 5580
 5585
 5590
 5595
 5600
 5605
 5610
 5615
 5620
 5625
 5630
 5635
 5640
 5645
 5650
 5655
 5660
 5665
 5670
 5675
 5680
 5685
 5690
 5695
 5700
 5705
 5710
 5715
 5720
 5725
 5730
 5735
 5740
 5745
 5750
 5755
 5760
 5765
 5770
 5775
 5780
 5785
 5790
 5795
 5800
 5805
 5810
 5815
 5820
 5825
 5830
 5835
 5840
 5845
 5850
 5855
 5860
 5865
 5870
 5875
 5880
 5885
 5890
 5895
 5900
 5905
 5910
 5915
 5920
 5925
 5930
 5935
 5940
 5945
 5950
 5955
 5960
 5965
 5970
 5975
 5980
 5985
 5990
 5995
 6000
 6005
 6010
 6015
 6020
 6025
 6030
 6035
 6040
 6045
 6050
 6055
 6060
 6065
 6070
 6075
 6080
 6085
 6090
 6095
 6100
 6105
 6110
 6115
 6120
 6125
 6130
 6135
 6140
 6145
 6150
 6155
 6160
 6165
 6170
 6175
 6180
 6185
 6190
 6195
 6200
 6205
 6210
 6215
 6220
 6225
 6230
 6235
 6240
 6245
 6250
 6255
 6260
 6265
 6270
 6275
 6280
 6285
 6290
 6295
 6300
 6305
 6310
 6315
 6320
 6325
 6330
 6335
 6340
 6345
 6350
 6355
 6360
 6365
 6370
 6375
 6380
 6385
 6390
 6395
 6400
 6405
 6410
 6415
 6420
 6425
 6430
 6435
 6440
 6445
 6450
 6455
 6460
 6465
 6470
 6475
 6480
 6485
 6490
 6495
 6500
 6505
 6510
 6515
 6520
 6525
 6530
 6535
 6540
 6545
 6550
 6555
 6560
 6565
 6570
 6575
 6580
 6585
 6590
 6595
 6600
 6605
 6610
 6615
 6620
 6625
 6630
 6635
 6640
 6645
 6650
 6655
 6660
 6665
 6670
 6675
 6680
 6685
 6690
 6695
 6700
 6705
 6710
 6715
 6720

- (18) kapcsolt vezérlőlécen (36) kialakított vezérlőpálya (37), erre támaszkodó érzékelő tolattyú (34), és ezen érzékelő tolattyú (34) és a háromállású négyutas útváltó szelep (21) tolattyújának (31) másik vége (31/a) között elrendezett rugó (32) képezi.
6. A 4. igénypont szerinti berendezés kiviteli alakja a z z a l j e l l e m e z v e, hogy a szög-helyzet-kiértékelő egységet (B) az elkormányzási jeladó (15) közvetítő eleméhez (16) kapcsolt tolattyú (52) a csuklásszögjeladó (17) közvetítő eleméhez (18) kapcsolt forgó szegmens-
 sen (47) kialakított vezérlőpálya (46), erre támaszkodó érzékelő tolattyú (45), az említett két tolattyúra (45, 52) támaszkodó, himbakart (42) közrefogó egy-egy nyomórugó (43, 50), és a himbakarhoz (42) tolattyújával (31) kapcsolt háromállású négyutas útváltó szelep (21) képezi.
7. A 4. igénypont szerinti berendezés kiviteli alakja a z z a l j e l l e m e z v e, hogy a szög-helyzet-kiértékelő egységet (B) az elkormányzási jeladó (15) közvetítő eleméhez (16) kapcsolt forgó szegmens (70) kialakított vezérlőpálya (69), a csuklásszögjeladó (17) közvetítő eleméhez (18) kapcsolt forgó szegmens (67) kialakított vezérlőpálya (66), ezekre érzékelőkkel (64, 65) támaszkodó ütközőkkel (55a, 55b) behatárolt elmozdulású tolattyún (56) axiálisan elmozdíthatóan elrendezett, a tolattyún (56) kialakított ütközőelemek (57, 58) között elrendezett rugóra támaszkodik, csúszkán (61) elfordulhatóan ágyazott különbségképező kar (63), és a háromállású négyutas útváltó szelep (21) az említett tolattyúval (56) mozgásátvivő kapcsolatban lévő tolattyúja (31) képezi.

5 rajz, 5 ábra

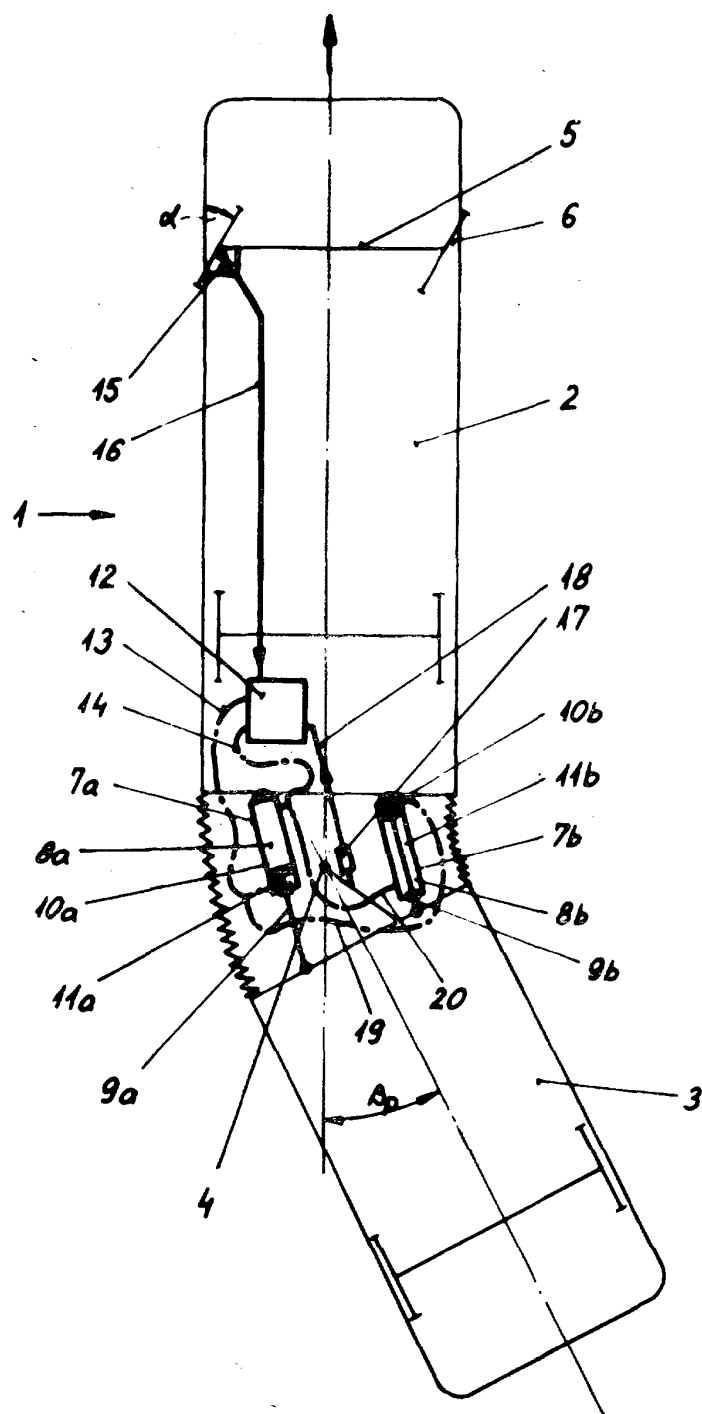


Fig. 1

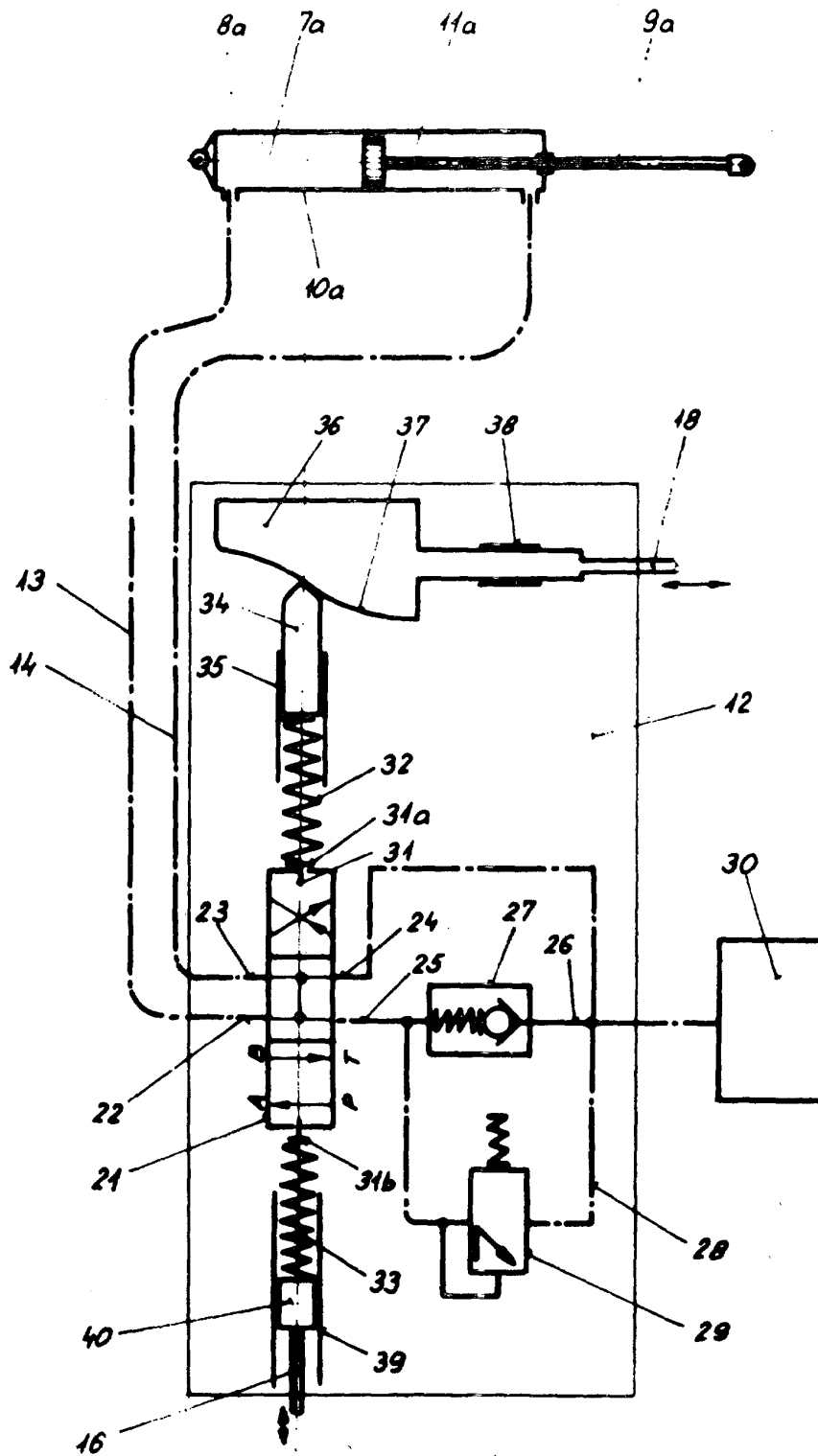


Fig. 2

This schematic diagram illustrates a mechanical-electrical control system for a valve. The system includes a power source at the top, a mechanical linkage assembly, a valve actuator, and an electrical control circuit.

Key Components and Labels:

- 18:** A conical bellows or diaphragm component.
- 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48:** Various mechanical linkages, springs, and pivots connecting the bellows to the valve actuator.
- 49:** A pivot point for a horizontal lever.
- 50, 51, 52:** Components of the valve actuator mechanism, including a piston or plunger.
- 16:** A small vertical component, possibly a float or sensor, positioned near the valve actuator.
- 21:** The main vertical valve body with internal passages.
- 31, 31a, 31b:** Different sections or components of the valve assembly.
- Electrical Circuit:** A circuit connected to the valve assembly, featuring a switch (represented by a zigzag line in a circle), a relay or solenoid (represented by a rectangle with a zigzag line), and a power source (represented by a battery symbol).

-11-

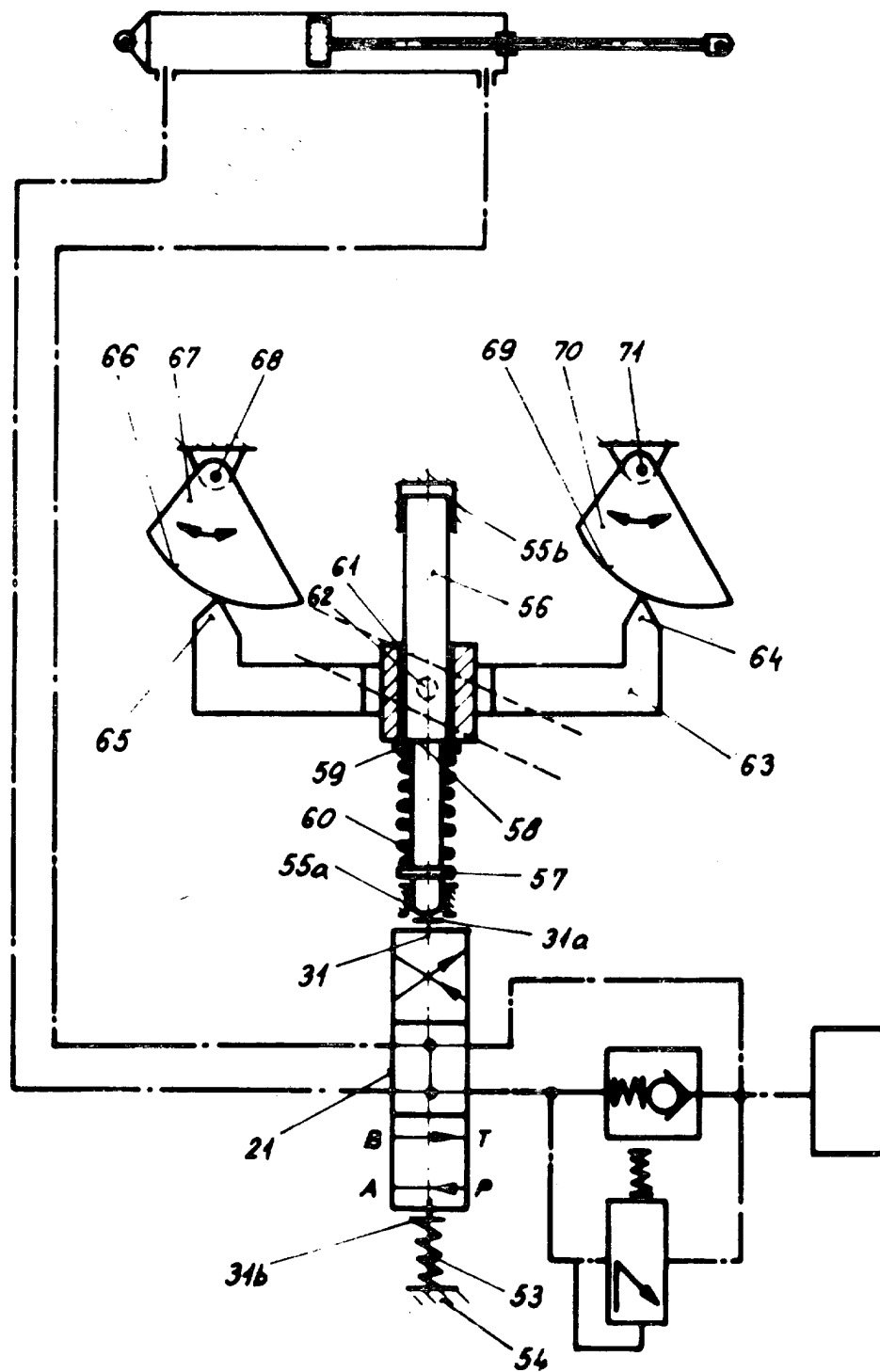


Fig. 4

