

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

65440

Patent dodatkowy
do patentu

Kl. 20e, 15

Zgłoszono: 12.X.1967 (P 122 992)

Pierwszeństwo: 18.V.1967 Niemiecka
Republika
Demokratyczna

MKP B61g 5/06

Opublikowano: 20.X.1972

UKD:

Współtwórcy wynalazku: Ivan Nikolajewitsch Novikow, Sergej Sergejewitsch Andrejew, Wladimir Michailowitsch Iljin, Manfred Liebig

Właściciel patentu: Ministerium für Verkehrswesen, Berlin (Niemiecka Republika Demokratyczna)

Mechanizm dosuwowy przewodowego sprzęgu w automatycznych sprzęgach ciągłowo-zderzakowych do pojazdów szynowych

1

Przedmiotem wynalazku jest mechanizm dosuwowy przewodowego sprzęgu w automatycznych sprzęgach ciągłowo-zderzakowych do pojazdów szynowych, którego głowka wyposażona jest w dwa sztywne kły, zazębiające się częściowo podczas sprzęgania, przy czym na mniejszym kły, jest usytuowany przewód w kształcie występu, zaś na dolnej stronie głowicy sprzęgającej usytuowany jest współdziałający z wychylnym ramieniem dźwigni, sprzęg przewodowy, który przed sprzężeniem, w położeniu spoczynkowym, znajduje się poza zasięgiem przeciwsprzęgu i który podczas sprzęgania zostaje przesunięty do przodu w celu ostatecznego połączenia z identycznymi częściami przeciwsprzęgu za pomocą uzależnionego od ruchu przeciwsprzęgu ramienia dźwigni współpracującego z częściami przeciwsprzęgu, na przykład z głowicą naprowadzającą.

Znany jest mechanizm dosuwowy, w którym na dolnej stronie sztywnego sprzęgu ciągłowo-zderzakowego, jest umieszczony rurowy sprzęg przewodowy osadzony na dwuramiennej dźwigni obracającej się wokół pionowego sworznia. Oba ramiona dźwigni dwuramiennej połączone są ze sobą przegubowo w płaszczyźnie jej obrotu i utrzymywane w wysuniętym położeniu przez sprężynę śrubową. Podczas sprzęgania z przeciwsprzęgiem ramię dźwigni, współpracujące z jedną z części przeciwsprzęgu, na przykład głowicą naprowadzającą, wychyla się, przy czym na skutek napięcia sprężyny śrubowej i wzajemnego ustawienia pod kątem tych ramion połączonych ze sobą przegubowo w płaszczyźnie obrotu, ramię współdziałające ze sprzęgiem przewodowym przesunięte

2

zostaje z położenia spoczynkowego w położenie robocze. W tym samym czasie zostaje napięta sprężyna powrotna, usytuowana na ramieniu współdziałającym ze sprzęgiem przewodowym, która następnie, podczas wysprężania i zanikania siły docisku przeciwsprzęgu, odciąga dwuramienną dźwignię i sprzęg przewodowy do tyłu w położenie spoczynkowe.

Inna znana konstrukcja sprzęgu przewodowego, przewiduje osadzenie dźwigni dwuramiennej na sworzniu, usytuowanym za skierowaną w dół ścianką prowadzącą głowicy sprzęgającej. Ramię będące pod działaniem sprężyny powrotnej, która sięga do środka sprzęgu przesuwając w kierunku ruchu wskazówek zegara drugie ramię, współpracujące z częścią przeciwsprzęgu, powoduje wejście tego ramienia w wyżłobienie, w które pod koniec sprzęgania wchodzi również część przeciwsprzęgu.

Na tym samym sworzniu usytuowana jest również obrotowo druga dźwignia w kształcie drążka, spełniająca rolę wspornika sprzęgu przewodowego, która pod działaniem elementu sprężynującego, stykającego się z wypustem drążkowej dźwigni i ramienia dźwigni współdziałającego z przeciwsprzęgiem, dosuwa się do dźwigni dwuramiennej w kierunku przeciwnym obrotowi wskazówek zegara.

Również w przypadku tego rodzaju konstrukcji, dźwignia dwuramienna, w czasie sprzęgania, przemieszczana jest za pomocą odpowiedniej części przeciwsprzęgu, w kierunku przeciwnym do obrotu wskazówek zegara, przy jednoczesnym naprężaniu, przy czym ruchowi temu towarzyszy ruch drążkowej dźwigni, podpierają

jącej sprzęg przewodowy, który pod działaniem elementu sprężynującego wprowadza sprzęg przewodowy z jego tylnego położenia spoczynkowego do przewodu w położenie robocze.

Znany jest również fakt przesuwania ramienia dźwigni, współdziałającego ze sprzęgiem w zasięg sprzęgu ciąglowo-zderzakowego, wyposażonego w różniące się między sobą sztywne kły, przy czym w trakcie sprzęgania mniejszy kiel sprzęgu, wchodzący w zaczep sprzęgu, w celu kształtowego połączenia, przesuwają ramię dźwigni współdziałającej z tym sprzęgiem w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i powodując napinanie się sprężyny uruchamia drugie ramię dźwigni dotykające do przesuwanego liniowo sprzęgu przewodowego, wywołując znowu napięcie sprężyny powrotnej i przemieszczając sprzęg przesuwowy w położenie robocze.

W przypadku wszystkich wymienionych rodzajów konstrukcji, dla przesunięcia sprzęgu przewodowego z jego położenia roboczego w położenie spoczynkowe leżące poza zasięgiem przeciwsprzęgu oraz dla przesunięcia wstecz ramienia dźwigni, współdziałającego ze sprzęgiem, konieczne jest obok zastosowania sprężynującego elementu, który usytuowany jest pomiędzy dwoma przesuwnymi we wspólnym łożysku ramionami dźwigni i stanowi elastyczne połączenie, użycie dodatkowej sprężyny odciągającej, co jednakże z uwagi na ograniczoną przestrzeń jest zarówno kłopotliwe jak i niekorzystne.

Na skutek rosnącego naprężenia dodatkowej sprężyny odciągającej, zaczyna działać dodatkowy składnik siły odciągania wstecz, co może mieć ujemny wpływ na proces sprzęgania ze współpracującym sprzęgiem.

Wynalazek ma na celu uniknięcie wspomnianych usterek, a jego zadanie polega na stworzeniu mechanizmu dosuwu sprzęgu przewodowego dla automatycznego sprzęgu ciąglowo-zderzakowego, przy którym sprzęg przewodowy, współdziałający z wychylnym ramieniem dźwigni i w czasie procesu sprzęgania, jest przesuwany przez części podobnego współpracującego z nim sprzęgu ze swego tylnego położenia wyjściowego w przednie położenie robocze, przy czym ramię dźwigni i współpracujące z nim części współpracującego sprzęgu posiadają elastyczne połączenie, które równocześnie po zwolnieniu się siły docisku współpracującego sprzęgu, powoduje przesunięcie sprzęgu wstecz z położenia roboczego we wspomniane położenie wyjściowe lub spoczynkowe.

Zgodnie z wynalazkiem zadanie to rozwiązano w ten sposób, że główka sprzęgu wyposażona jest, ze znajdującą się na przedłużeniu hakowatego kła ścianką prowadzącą w leżący w środkowej osi wzdłużnej trzpień dźwigni dociskowej i w dalszy trzpień dźwigni włączającej, usytuowany z przodu w stosunku do trzpienia dźwigni dociskowej, usytuowany z tyłu w stosunku do bocznej powierzchni sprzęgu.

Na trzpieniu dźwigni włączającej usytuowana jest za pomocą ramienia wychylna w płaszczyźnie poziomej zbliżona kształtem do litery T, dźwignia włączająca, wyposażona w ramię sterujące, które współdziała w znany sposób z częściami współpracującego sprzęgu, jak również w przeciwległe ramię włączające i w garbek, wystający z ramienia włączającego i skierowany ku punktowi obrotu dźwigni włączającej, zaś na trzpieniu dźwigni dociskowej osadzona jest posiadająca kształt kąta, dźwignia dociskowa, która po jednej stronie posiada ramię z usytuowanym na jego końcu wzdłużnym lub podobnym otworem, współdziałająca w znany sposób z przesuw-

nym osiowo sprzęgiem przewodowym, a po drugiej — ukształtowana jest jako część prowadząca, usytuowana pod kątem w stosunku do krótszej części ramienia, wybiegając w nosek i przylegając do wykorbienia dźwigni włączającej i że następnie ramię dźwigni dociskowej, współdziałające ze sprzęgiem przewodowym w punkcie nowego przegięcia ma trzpień i przylegający do tego trzpienia element sprężynujący, którego przeciwległy koniec połączony jest z wylączającym ramieniem dźwigni włączającej i wprawia w ruch element sprężynujący, dźwignię włączającą i dźwignię dociskową, wodząc nośnikiem po powierzchniach na wykorbieniu dźwigni włączającej, przy czym czołowa powierzchnia sterująca i tylna powierzchnia wykorbienia tworzą wzajemnie kąt, prosta prostopadła do czołowej powierzchni sterującej przechodzi przez środkowy punkt lub blisko środkowego punktu trzpienia dźwigni włączającej.

Dalszą cechą wynalazku jest to, że odległość pomiędzy trzpieniem o znanej konstrukcji, znajdującym się na końcu ramienia włączającego, przeznaczonym na przyjęcie elementu sprężynującego a trzpieniem dźwigni włączającej jest większy, zaś odległość pomiędzy trzpieniem znajdującym się na kątowym ramieniu dźwigni dociskowej, służącym do przylegania elementu sprężynującego a trzpieniem dźwigni dociskowej jest mniejsza.

Dalsze cechy wynalazku polegają na tym, że w ramieniu zbliżonej kształtem do litery T dźwigni włączającej nafrezowane jest wybranie, oraz że nosek części prowadzącej dźwigni dociskowej ze strony zwróconej lub czołowej powierzchni sterującej i powierzchni tylnej dźwigni włączającej, jest odporny na ścieranie lub, że nosek części prowadzącej dźwigni dociskowej ze strony zwróconej ku wykorbieniu ramienia włączającego jest wyposażony w znanego rodzaju rolkę.

Dalsze rozwinięcie wynalazku przewiduje, że na ramieniu włączającym przy wykorbieniu dźwigni włączającej opiera się obrotowa dźwignienka sterująca, przylegająca do zderzaka w momencie cofnięcia sprzęgu przewodowego w położenie spoczynkowe, a drugi koniec dźwignienki sterujący ruchem dźwigni dociskowej ułożyskowany jest na sworzniu w części prowadzącej.

Wynalazek przewiduje wreszcie, że w stanie sprzężenia ze współpracującym sprzęgiem, dźwignia dociskowa po zluźnieniu trzpienia i elementu sprężynującego, na przykład z opartym na niej sprzęgiem przewodowym, daje się obrócić wstecz w celu wymiany uszczelki.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na załączonym rysunku, na którym fig. 1 przedstawia mechanizm dosuwowy w rzucie poziomym z zaznaczonymi konturami automatycznego sprzęgu ciąglowo-zderzakowego i sprzęgu przewodowego, fig. 2 — mechanizm dosuwowy przedstawiony na fig. 1 w widoku z przodu bez sprzęgu przewodowego z pokazaną częściowo w przekroju główką sprężynującą, fig. 3 — mechanizm dosuwowy przedstawiony na fig. 1 w położeniu sprzężenia z przeciwsprzęgiem, fig. 4 — mechanizm przedstawiony na fig. 1 w rzucie poziomym z odsuniętą do tyłu dźwignią w celu wymiany uszczelki na sprzęgu przewodowym, fig. 5 — wycinek dźwigni włączającej i dźwigni dociskowej, której nosek części prowadzącej wyposażony jest w rolkę, a fig. 6 — połączenie dźwigni włączającej i dźwigni dociskowej za pomocą dźwignienki sterującej.

Dolna strona głowicy 1 sprzęgającej z dwoma sztywnymi częściowo zazębiającymi się podczas sprzęgania

kłami 2, 3 i z przewodnikiem 4 w kształcie rogu, wystającego w bok i do przodu na mniejszym kła 3, posiada na przedłużeniu hakowego kła 2 sprzęgu, ściankę prowadzącą 5, która sięga aż do bocznej powierzchni 6 ograniczającej głowicę 1 sprzęgającą. Głowica 1 jest wyposażona, w zasięgu mniejszego kła 3, w wybranie 7 skierowane ukośnie do środkowej osi wzdłużnej sprzęgu ciąglowo-zderzakowego, które utrzymuje przesuwany osiowo sprzęg przewodowy 10 w położeniu spoczynkowym poza zasięgiem przeciwsprzęgu.

Sprzęg przewodowy 10, którego oś wzdłużna przebiega pod ostrym kątem do płaszczyzny sprzężenia 30, skierowanej pionowo w stosunku do osi wzdłużnej sprzęgu ciąglowo-zderzakowego, posiada sworzeń 11, na który wchodzi współdziałające ze sprzęgiem przewodowym ramię 21 dźwigni dociskającej 20 ze znajdującym się na jego końcu podłużnym otworem 22. Za ścianką prowadzącą 5 głowka 1 sprzęgu wyposażona jest w trzpień 9 dźwigni dociskowej, leżący w środkowej osi podłużnej sprzęgu ciąglowo-zderzakowego oraz w dalszy trzpień 8 dźwigni włączającej, usytuowany ku przodowi w stosunku do trzpieni 9 dźwigni dociskowej i odsunięty do tyłu w stosunku do bocznej powierzchni 6 sprzęgu.

Na tym ostatnim trzpieniu 8 dźwigni włączającej zamocowana jest za pomocą ramienia 13, w którym zgodnie z wynalazkiem, wykonane jest wybranie 14, mające widelkowaty kształt, dźwignia włączająca 12, zbliżona kształtem do litery T, wychylna w płaszczyźnie poziomej, która jest wyposażona w ramie sterujące 15, współdziałające w znany sposób z częściami współpracującego sprzęgu, a więc na przykład z przewodnikiem 4 w kształcie rogu, w usytuowane na przeciwko ramie włączające 16, jak również w wystające ku przodowi z ramienia włączającego 16 i skierowane ku punktowi połączenia dźwigni włączającej 12, wykorbienia sterujące 17.

Wykorbiecie sterujące 17, zbliżone kształtem do trapezu ograniczone jest w kierunku ramienia 13, usytuowanego mniej więcej w środku dźwigni włączającej 12, przez biegnącą równolegle do tego ramienia tylną powierzchnię 19, a od dołu przez czołową powierzchnię sterującą 18, którego płaszczyzna skierowana jest stopniowo ku punktowi połączenia dźwigni włączającej 12. Koniec ramienia włączającego 16 wyposażony jest w łożysko znanego typu, w które wchodzi nastawny element sprężynujący, działający pomiędzy dźwignią dociskową 20 i dźwignią włączającą 12.

Na drugim trzpieniu 9 dźwigni dociskowej, leżącym w środkowej osi podłużnej sprzęgu ciąglowo-zderzakowego oparta jest posiadająca kształt kąta, przesuwana również w płaszczyźnie poziomej, dźwignia dociskowa 20, która z jednej strony posiada ramie 21 z usytuowanym na jego końcu podłużnym otworem 22, współdziałająca w znany sposób z przesuwającym w osi sprzęgiem przewodowym 10, a która z drugiej strony ukształtowana jest w postaci części prowadzącej 23, usytuowanej pod kątem do krótszej części ramienia 21 wybiegającej w nosek 24 i przylegającej do wykorbienia 17 sterującego dźwigni włączającej 12.

Współdziałające ze sprzęgiem przewodowym 10, wygięte pod kątem ramie dźwigni 21, posiada dalej w punkcie przegięcia trzpień 25 i opierający się na nim element sprężynujący 23 o znanej budowie, którego przeciwny koniec połączony jest nastawnie z ramieniem 16 dźwigni włączającej 12, przy czym dźwignia włączająca 12 i dźwignia dociskowa 20 pod wpływem działania

sprężynującego elementu 26, ta ostatnia przylegając noskiem 24 do czołowej powierzchni 18 sterującej lub tylnej powierzchni 19 na wykorbieniu 17 dźwigni włączającej 12, wprawiana jest w ruch posuwisty.

W dalszym rozwinięciu wynalazku dla zmniejszenia tarcia pomiędzy noskiem 24 na części 23 dźwigni dociskowej 20 i czołową powierzchnią sterującą 18 lub tylną powierzchnią 19 przeciwnie każdorazowe przylegające do siebie części mogą być odporne na zużycie.

Według dalszego rozwinięcia wynalazku można również wyposażyć nosek 24 na części prowadzącej 23 dźwigni dociskowej 20 w jego części zwróconej ku wykorbieniu 17 sterującemu dźwigni włączającej 12, w rolkę znanego rodzaju, co korzystnie poprawia działanie, zastępując tarcie przy posuwie, tarcie przy toczeniu.

W dalszym rozwinięciu wynalazku można również na wykorbieniu 17 sterującym dźwigni włączającej 12 zamocować obrotowo dźwignię sterującą 28, która w cofniętym położeniu spoczynkowym sprzęgu przewodowego 10 przylega swoim zderzakiem 27, usytuowanym w mającym kształt szczeliny zakończeniu do sworzni 29 dźwigienki, dźwigni dociskowej 20, przy czym szczelinowy koniec dźwigienki sterującej 28, sterując ruchem dźwigni dociskowej 20 zamocowany jest na sworzniu 29 dźwigienki w części prowadzącej 23. W końcu zaś, w dalszym rozwinięciu wynalazku, istnieje możliwość w położeniu roboczym, w trakcie sprzęgnięcia z takim samym sprzęgiem współpracującym, przekreślenia dźwigni dociskowej 20, z zamocowanym na niej sprzęgiem przewodowym 10 do tyłu, w celu wymiany uszczelki po zluźnieniu elementu sprężynującego 26 na trzpieniu 25, przy czym część prowadząca 23 może wyjść w wybranie 14 ramienia 13.

W przypadku mechanizmu dosuwowego, którego dźwignia włączająca 12 i dźwignia dociskowa 20 połączone są sterownie za pomocą dźwigienki 28, sworzeń 29 ułożyskowania dźwigienki znajdujący się w części prowadzącej 23, może w czasie wstecznego ruchu dźwigni dociskowej 20, wyjść bez przymusu ze szczelinowego zakończenia dźwigienki sterującej 28.

Mechanizm dosuwowy sprzęgu przewodowego do automatycznego sprzęgu ciąglowo-zderzakowego do pojazdów szynowych zajmuje przy niepołączonych pojazdach położenie, przedstawione na fig. 1, przy czym ramie sterujące 15 przylega do tylnego występu ścianki sterującej 5 głowki 1 sprzęgu, a jego koniec leży w zasięgu współpracującego sprzęgu, na przykład przewodnika 4 w kształcie rogu.

Na końcu ramienia 16 dźwigni, położonego naprzeciw ramienia sterującego 15, zamocowany jest nastawnie znany jako taki zsuwany element sprężynujący 26, którego drugi koniec opiera się na trzpieniu 25 dźwigni prowadzącej, przylegającej noskiem 24 do wykorbienia 17 sterującego i którego podłużny otwór usytuowany na końcu ramienia 21 obejmuje sworzeń 11 znajdującego się w stanie spoczynku za zasięgiem współpracującego przeciwsprzęgu, sprzęgu przewodowego 10.

Cofnięcie sprzęgu przewodowego 10 z jego wysuniętego położenia roboczego widoczne na fig. 3, w położony z tyłu stan spoczynkowy, jaki pokazany jest przy niepołączonych pojazdach na fig. 1 i związane z tym przesunięcie wstecz dźwigni dociskowej 20 z jednej strony, oraz zmiana kierunku dźwigni włączającej 12 wraz z ramieniem sterującym 15 aż do zetknięcia się z tylnym występem wspomnianej ścianki prowadzącej 5 sprzęgu

ciągłowo-zderzakowge o z drugiej strony, stanowi wynik funkcjonalnego współdziałania dźwigni włączającej 12, obciążonej przez element sprężynujący 26 i dźwigni dociskowej 20.

Dźwignia dociskowa 20, która przylega swoją częścią 23 do powierzchni 18, 19, wykorbienia 17 dźwigni włączającej 12, pozostając pod działaniem siły sprężynowania elementu 26, osuwa w położeniu sprzężenia z przeciwsprężgiem na skutek zacisku prowadnika 4 na ramię 15 dźwigni włączającej 12 swój nosek 24 od styku z tylną powierzchnią 19 i pozostawia dość miejsca na sprężynowanie. Po zaniknięciu siły docisku przeciwsprężgi, nosek 24 na skutek cofnięcia pozostającej pod działaniem elementu sprężynującego 26 dźwigni włączającej 12, oprze się na tylnej powierzchni 19.

Siła rozprężającego się elementu 26 pozostająca na różniących się ramionach dźwigni, działając na odcinku a na ramię włączające 16, wywołuje przesunięcie w kierunku obrotu wskazówek zegara dźwigni włączającej 12, ułożyskowanej obrotowo na trzpieniu 8, która powoduje ruch w tym samym kierunku dźwigni dociskowej 20 wskutek styku noska 24 z wykorbieniem 17, przy czym siła powstająca na odcinku b na trzpieniu 25 ramienia 21 dźwigni dociskowej 20 obracającej się na trzpieniu 9 również w płaszczyźnie poziomej, skierowana jest w kierunku odwrotnym do tego ruchu. Różnica tych sił, powstająca wskutek różnicy odcinków a i b wystarcza zgodnie z wynalazkiem, do wprowadzania zawsze mechanizmu dosuwu w położenie przed sprzężeniem, przedstawione na fig. 1.

Przy sprzęganiu ze współpracującym sprzęgiem, procesy te przebiegają w odwrotnej kolejności.

Zastrzeżenia patentowe

1. Mechanizm dosuwowy przewodowego sprzęgu w automatycznych sprzęgach ciągłowo-zderzakowych do pojazdów szynowych, którego głowica sprzęgająca wyposażona jest w dwa kły, zazębiające się częściowo podczas sprzęgnięcia, a na mniejszym kłe — w wystający w bok i do przodu prowadnik w kształcie rogu, zaś na dolnej stronie główki, usytuowany jest współdziałający z wychylnym ramieniem dźwigni sprzęg przewodowy, który przed sprzężeniem znajduje się w bezruchu poza zasięgiem działania współpracującego sprzęgu, a które w czasie procesu sprzęgania z takim samym współpracującym sprzęgiem przesuwane jest w celu ostatecznego połączenia z identycznymi częściami współpracującego sprzęgu do przodu w położenie robocze, za pomocą ramienia dźwigni współdziałającego z częściami przeciwsprężgi, na przykład z główką prowadzącą, **znamienny tym**, że głowica (1) sprzęgająca, jest zaopatrzona, za znajdującą się na przedłużeniu hakowego kła (2) ścianką prowadzącą (5), w leżący w osi wzdłużnej główki trzpień (9) dźwigni dociskowej (20) i w dalszy trzpień (8) dźwigni włączającej (12), usytuowany przed trzpieniem (9) dźwigni dociskowej (20) i z tyłu w stosunku do

bocznej powierzchni (6) sprzęgu, przy czym na trzpieniu (8) usytuowana jest za pomocą ramienia (13) zbliżona kształtem do litery T, dźwignia włączająca (12), wyposażona w ramie sterujące (15), które współdziała z przeciwsprężgiem, jak również w przeciwległe ramie włączające (16) i w wykorbienie (17), wystające z ramienia włączającego (16) i skierowane ku osi obrotu dźwigni włączającej (12), a na trzpieniu (9) dźwigni dociskowej (20) osadzona jest kątowa dźwignia dociskowa (20), która po jednej swojej stronie posiada ramie (21) z usytuowanym na jego końcu podłużnym lub podobnym otworem (22), współdziałające w znany sposób z przesuwym w osi sprzęgiem przewodowym (10), zaś po drugiej stronie ukształtowana jest jako część prowadząca (23) usytuowana pod kątem w stosunku do krótszej części ramienia (21), wybiegając w nosek (24) i przylegając do wykorbienia (17) dźwigni włączającej (12), przy czym następne ramie (21) dźwigni dociskowej (20), współdziałające ze sprzęgiem przewodowym (10) w miejscu swego przegięcia, ma trzpień (25) i przylegający do tego trzpienia (25) element sprężysty (26), którego przeciwległy koniec połączony jest z włączającym ramieniem (16) dźwigni włączającej (12) i wprawia w ruch element sprężysty (26), dźwignie włączającą (12) i dźwignie dociskową (20), wodząc noskiem (24) po powierzchniach (18), (19) na wykorbieniu (17) dźwigni włączającej (12), przy czym czołowa powierzchnia sterująca (18) i tylna powierzchnia (19) wykorbienia (17) są nachylone względem siebie pod kątem, a linia prostopadła do czołowej powierzchni sterującej (18) przechodzi przez środek lub w pobliżu środka trzpienia (8) dźwigni włączającej.

2. Mechanizm według zastrz. 1, **znamienny tym**, że odległość (a) pomiędzy trzpieniem (25) znajdującym się na końcu ramienia włączającego (16), służącym do podparcia nastawnego elementu sprężynującego (26) a trzpieniem (8) dźwigni włączającej jest większa, od odległości (b) pomiędzy trzpieniem znajdującym się na kątowym ramieniu (21) dźwigni dociskowej (20), służącym do przylegania elementu sprężynującego (26) a trzpieniem (9) dźwigni dociskowej.

3. Mechanizm według zastrz. 1 i 2, **znamienny tym**, że w ramieniu (13) zbliżonej kształtem do litery T dźwigni włączającej (12) nadfrezowane jest wybranie (14).

4. Mechanizm według zastrz. 1—3, **znamienny tym**, że nosek (24) części prowadzącej (23) dźwigni dociskowej (20) od strony zwróconej ku wykorbieniu (17) ramienia włączającego (16) dźwigni włączającej (12), jest wyposażony w rolkę toczną.

5. Mechanizm według zastrz. 1—3, **znamienny tym**, że na dźwigni włączającej (12), na wykorbieniu (17) ramienia włączającego (16), opiera się obrotowa dźwignienka sterująca (28), przylegająca swoim zderzakiem (27) do trzpienia (29) dźwigni dociskowej (20) w momencie cofnięcia sprzęgu przewodowego w położenie spoczynkowe, a koniec dźwignienki (28), sterujący ruchem dźwigni dociskowej (20), jest ułożyskowany na trzpieniu (29) dźwignienki w części prowadzącej (23).

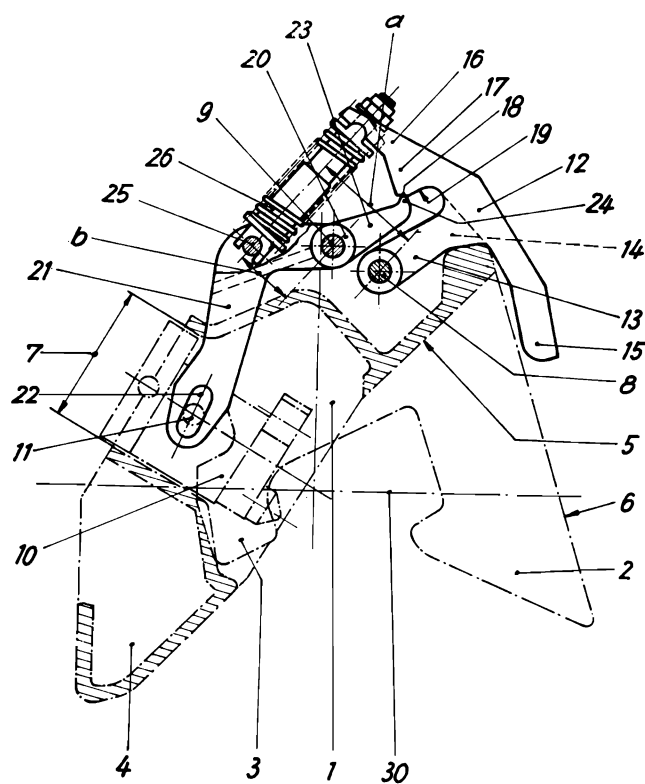


Fig. 1

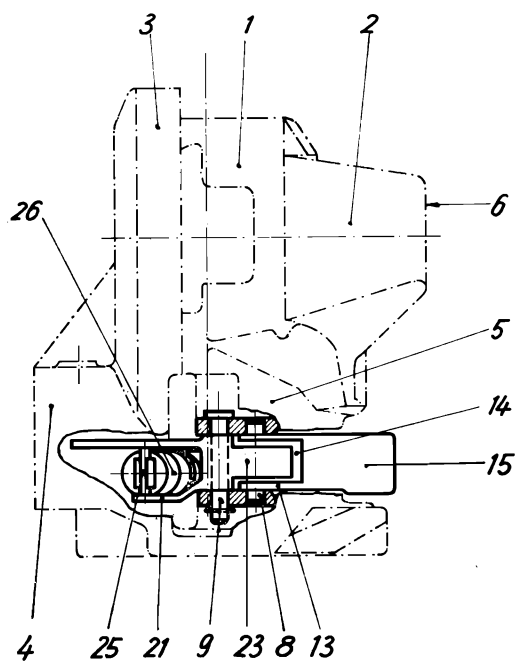
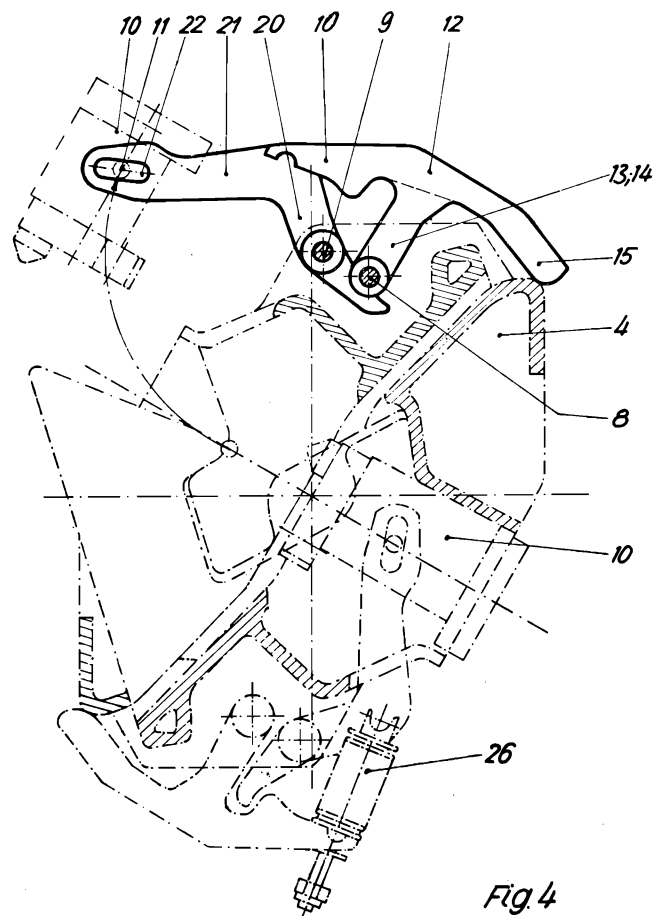
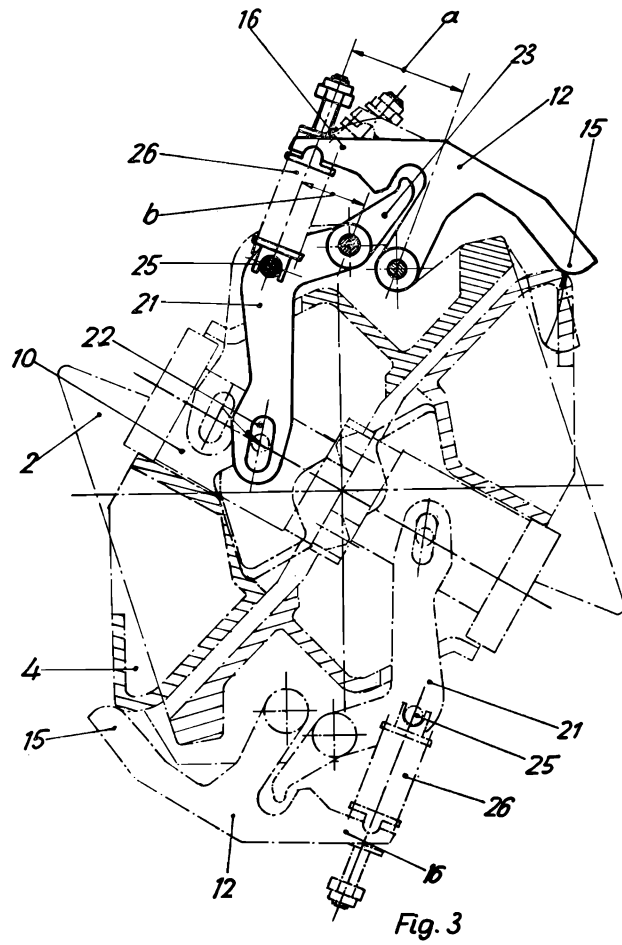


Fig. 2



Technical drawing of a mechanical assembly, likely a pump or valve mechanism, showing various components labeled with numbers 1 through 30. The drawing includes a cross-section view of the internal parts and a dashed line indicating a hidden part of the assembly.

Fig. 6