

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

O P I S P A T E N T O W Y

P A T E N T U T Y M C Z A S O W E G O

75 860

Patent tymczasowy dodatkowy:
do patentu _____

Kl. 47g¹, 31/528

Zgłoszono: 19.02.1972 (P. 156798)

Pierwszeństwo: _____

MKP F16k 31/528

Zgłoszenie ogłoszono: 30.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 10.02.1975

Twórcy wynalazku: Józef Szatanik, Antoni Muś

**Uprawniony z patentu tymczasowego: Zakład Doświadczalny Armatury Przemysłowej
przy Bielskiej Fabryce Armatur „BEFA”,
Bielsko-Biała (Polska)**

Układ napędowy ręczny, zwłaszcza do armatur

Przedmiotem wynalazku jest układ napędowy ręczny, zwłaszcza do armatur, przykładowo przepustnic, zaworów motylkowych, klapowych i innych.

Znane są podobne układy napędowe ręczne posiadające pokrętła w postaci kółka, korby lub dźwigni dla łatwiejszego pokonywania występujących oporów, przy czym nastawiane położenie układu blokowane jest zapadką, zatraskiem lub śrubą na części stałej układu, posiadającej zęby, otwory lub wypusty rozmieszczone w pewnych odstępach w zakresie nastawiania układu napędowego. W efekcie regulacja układem napędowym odbywa się skokowo, w zależności od rozmieszczenia tych otworów lub wypustów. Druga grupa układów napędowych wykonana jest w oparciu o mechanizmy przekładniowe — zębate lub ślimakowe.

Wadą stosowanych układów napędowych ręcznych jest regulacja skokowa, która uniemożliwia dokładne nastawienie układu w żądanym położeniu, zaś w przypadku drugiej grupy układów napędowych przekładniowych — drogie wykonanie, większy ciężar i gabaryty, oraz regulacja wprawdzie liniowa, ale zwolniona, uniemożliwiająca szybkie zamknięcie, względnie otwarcie sposobem ręcznym.

Celem niniejszego wynalazku jest usunięcie wyżej opisanych wad i skonstruowanie takiego układu napędowego, prostego i taniego w masowym wykonaniu, którym można skutecznie i szybko prowadzić regulację oraz blokadę położenia w sposób liniowy.

Cel ten osiągnięto w układzie napędowym według wynalazku. W układzie tym dźwignia napędzająca i urządzenie blokujące są osadzone w korpusie, który mocowany jest na końcówce wału napędzanego, w ten sposób, że dźwignia stanowi przedłużenie korpusu. W wystającą część pionową korpusu wkręcona jest przelotowo, promieniowo i równoległe do dźwigni śruba dociskowa z zamocowanym na końcu obrotowo, elementem pośrednim, blokująco-ciernym, przy czym jego wystająca część dopasowana jest do kształtu rowka obwodowego cierniego tarczy hamulcowo wskaźnikowej mocowanej do kołnierza kadłuba sterowanej armatury.

Wykonanie układu napędowego według wynalazku jest nadzwyczaj proste a obsługa bardzo łatwa i bezpieczna. Zezwala bowiem na stopniowanie wielkości docisku blokady w czasie sterowania, skutkiem czego eliminuje się możliwość odbicia dźwigni napędowej układu pod wpływem działających sił w przypadku zwolnienia z blokady, jak to ma miejsce w dotychczasowych rozwiązaniach.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony na załączonym rysunku, na którym fig. 1 przedstawia układ napędowy w przekroju osiowym, a fig. 2 w widoku z góry. Jak uwidoczniono na rysunku fig. 1 elementem wiążącym cały układ jest korpus dźwigni napędowej 1, zamocowany nieruchomo na końcówce wału 2. Poziomo prostopadle do osi wału 2 osadzona jest trwale w korpusie 1 dźwignia napędzająca 3, ułatwiająca pokonanie momentu obrotowego występującego na wale 2. Równoległe do dźwigni napędzającej, promieniowo wkręcona jest śruba dociskowa 4, przechodząca przelotowo przez ramię pionowe korpusu 1. Końcówka śruby dociskowej 4 posiada element pośredniczący cierny 6, zamocowany obrotowo, a wystająca część wchodzi w rowek cierny tarczy hamulcowo-wskaźnikowej 5, powodując blokadę położenia dźwigni napędzającej 3, przez dokręcenie śruby dociskowej 4.

Zastrzeżenia patentowe

1. Układ napędowy ręczny, zwłaszcza do armatur, posiadający dźwignię napędzającą i urządzenie blokujące, **znamienny tym**, że osadzony na końcówce wału (2), korpus dźwigni (1) przedłużony ramieniem lub dźwignią napędową (3), zawiera śrubę dociskową (4) z zamocowanym na końcu obrotowo elementem pośrednim blokująco-ciernym (6), w ten sposób, że wystająca część tego elementu (6), wchodzi w rowek obwodowy cierny tarczy hamulcowo-wskaźnikowej (5), powodując blokadę napędu za pośrednictwem śruby dociskowej (4).

2. Układ według zastrz. 1, **znamienny tym**, że tarcza hamulcowo-wskaźnikowa (5) jest zamocowana śrubowo do kołnierza kadłuba sterowanej armatury.

3. Układ według zastrz. 1 i 2, **znamienny tym**, że element pośredni blokująco-cierny (6) jest połączony obrotowo ze śrubą dociskową (4) i zabezpieczony przed wypadnięciem w sposób rozłączny, umożliwiając jego wymianę.

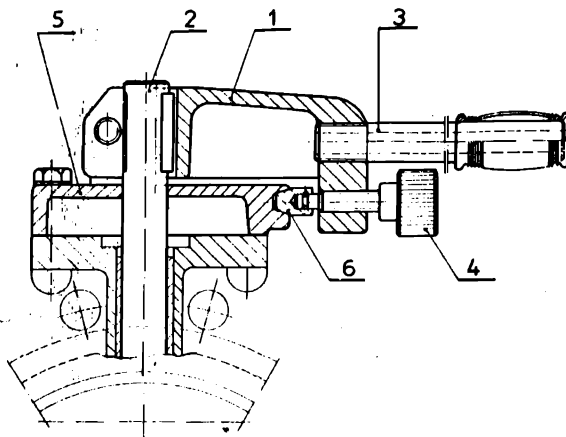


Fig. 1

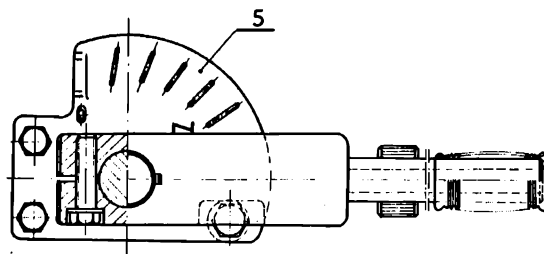


Fig. 2