

Obrót, względnie przesunięcie gałki 28/07/ nie powoduje zmiany ilości obrotów, gdyż nastąpiła jedynie zmiana połączeń przewodów, do których nie dopływa olej.

Dopiero, gdy dźwignia 25/07/ zajmie położenie przesterowania, popłynie olej i przesteruje tłoczki wg wybranej gałką wielkości obrotów.

Tłoczki są ustalone w położeniach pracy zatrząskami 300.103 rys.13

Przy położeniu "0" dźwigni 25/07/olej dopływa do hamulca powodując zahamowanie wrzeciona. Odpływ oleju z hamulca następuje w chwili przełączenia dźwigni 25/07/ na obroty lewe lub prawe. W tym położeniu smarowane są rozbryzgowo pozostałe części.

6.4. Opis ważniejszych zespołów

6.4.1. S k r z y n k a n a p ę d o w a /rys.14/

Silnik połączony jest z wałkiem sprzęgłowym za pomocą odsuwnego sprzęgła typu Oldhama 300.12 celem kompensacji ewentualnej niewspółosiowości ustawienia tych elementów.

Zmianę kierunku obrotów wrzeciona uzyskuje się wskutek przestawienia dźwigni 25 rys.07. Ruch dźwigni powoduje obrót widełek 300.80 powodujący przesunięcie pierścienia sprzęgła "L" i "P". Wrzeciono otrzymuje napęd od tulei 300.38.

6.4.2. W r z e c i e n n i k /rys.15 i 16/

Tuleja wrzecionowa 400.08 zabezpieczona jest przed obrotem prowadnikiem 400.09.

Mechanizm posuwów otrzymuje napęd od wrzeciona. Obracając rękojeścią gwiazdową 30 rys.07 powoduje się obrót wałka 400.45 i przesuw zazębionej z nim zębatki 400.43 wraz z klinem 400.42, który wpadając w rowek odpowiedniego koła, sprzęga je z wałkiem 400.41. Napęd przekazany zostaje na wałek uzębiony 400.28, następnie na koło 400.36. Koło 400.36 jest jednocześnie częścią sprzęgła przeciążeniowego. Przy zbyt dużej sile poosiowej na wrzecionie 400.10 w takim wypadku wałek 400.47 będzie nieruchomy. Sprzęgło 400.37 będzie przeskakiwać ściskając sprężynę 400.38.

6.4.3. S p r z ę g ł o p o s u w u /rys.17/

Sprzęgło posuwu umieszczone jest we wrzecienniku 400.01. Napęd otrzymuje ono od ślimaka 400.48 rys. 15 wówczas, gdy tarcza sprzęgła 400.55 jest połączona z piastą 400.53, dźwignią 400.60 w położeniu od