

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 65 (4)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Avgusta 1929.

PATENTNI SPIS BR. 6243

Helmut Sauer, Leipzig—Stötteritz, Nemačka.

Pogon čamca.

Prijava od 1. marta 1928.

Važi od 1. oktobra 1928.

Traženo pravo prvenstva od 26. septembra 1927. (Austrija).

Pronalazak se odnosi na pogon čamca, pri kojem se pomoću jedne svorne ili zupčane paočanice stavlja u gibanje jedno prikladno obvodno kolesje, koje opet pokreće čamčev vijak. Naročito znamenje tog pogona leži u tome, što palci odnosno kljucke svorne ili zupčane paočanice naizmjenice zahvaćaju u jedno taruče ili pokretno kolo te omogućuju neprekinuto okretno gibanje odvodnog kolesja i čamčevog vijka uz sasvim samovoljno odabranu upotrebu podizanja i neznatnu upotrebu sile, a da se mrtve točke ne nadvladavaju.

Predmet pronalaska prikazan je u nacrtu u dva primjerična oblika izvedbe.

Pokazuju:

Fig. 1 uzdužni presjek čamca sa pogonom.

Fid. 2 pogled sa strane.

Fig. 3 pogled odozgor.

Fig. 4 pogled odostrag na pogon u većem mjerilu.

Fig. 5 zupčano—kljukasti pogon.

U statvenoj stublini 1 vođena vijčana osovina 2 je pomoću na kardana nalikog zgloba 3 spojena sa složnikom vretenkom 5 nalazećom se na osovini 4. Osovina 4 počiva u ležaju 6, koji je vodoravno pričvršćen na osnovnoj ploči 7. Složnikova vretenka 5 stoji sa na osovini 8 pričvršćenim složnikom 9 u tačnom vodoravnom zahvatu. Osovina 8 počiva u poput kugličnih ležaja uobičajenim isto tako na osnovnoj ploči 7 pričvršćenim ležajima 10, 10₁. Na osovini 8 pomicava je čelnikova vretenka 11,

koja sa čelnikom 12 stoji u zahvatu, koji je pričvršćen na osovini 13. Ova je osovina smještena u isto tako na osnovnoj ploči 7 pričvršćenim ležajima 14. Na osovini 13 je nadalje uklinjeno utorno kolo 15, u čiji utor 16 zahvaćaju svorni palci 17, 17₁, koji su u na osovini 13 točivim ozibnim kracima 18, 18₁ uz pomoć svornika 19, 19₁ pomično smješteni. Na ove svorne palce 17, 17₁ pričlanjene su pomoću svornika 20, 20₁ steznice, koje su sa svojim drugim krajevima priključene na jednom, jednu zajedničku okretnu tačku tvorećem svorniku 22 pokretne poluge 24. Pokretna poluga 24 je pomoću spojne motke 25 pomično spojena sa jednom drugom pokretnom polugom 26. Pokretne poluge 24 i 26 jesu oko između tračnica 28 pričvršćenih svornika 27 točive te pomoću na tim tračnicama pričvršćenih stičnica 29 ograničene u svom zahvatu. Pokretna poluga 26 daje se izvratiti.

Način delovanja naprave je slijedeći: pri natražnom polezanju pokretne poluge 24 odn. 26 giblje se na osovini 13 vođeni ozibni kraci 18, 18₁ uz pomoć steznica 21, 21₁ oko utornog kola 15 u smjeru strelice. Pri tom biva doljni, u ozibnom kraku 18, ležeći svorni palac 17₁ pomoću steznice 21₁ izvručen iz utora kola 15, dok gornji svorni palac 17 pomoću steznice 21 biva u utor potisnut i utorno kolo 15 biva pokretano. Pri predgibanju pokretne poluge 24 odn. 26 biva naprotiv gornji svorni palac 17 iz utora kola izdignut i dolnji svor-

ni palac 17, u isti utisnut, tako, da nastane neprekidno okretanje ulornog kola i posredovanjem prigona također neprekidno okretanje čamčevog viljka 30. Izlizanje palaca uslijed trenja jedva će uslijediti uslijed odignuća istih pri praznokretu.

Da se čamac može i natrag gibati, to se na osovini 8 pomicavo ulegnuta čelnikova vretenka 11 uz pomoć prikladnog ojnog polužja 31 sa čelnikom 12 slavi van zahvata te islodobno se između čelnika 12 i vretenke 11 uvrsti jedno posredno kolo 32. Time se postizava, da stožnik 9, stožnikova vretenka 5 i čamčev vijak 30 u protivnom smjeru se kreću. Da se pogon čamčevog vijka još dalje olakša, to je na osovini 4 predviđena jedna zamašna ploča 33.

Upravljanje čamca uslijedi pomoću nožnog razvoda tako da, vozači vazda mogu sjediti u smjeru vožnje. Čamac može biti opremljen sa jednom pokretnom polugom ili više njih. Prigon se može upotrebiti u svakoj veličini i u svim vrstama čamaca, isto tako, kako se i pogon može omoqu-

ćili pomoću ekscentričkih svornih palaca
ili naizmjenice zahvaćajućih zupčanica.

Patentni zahtevi:

1. Pogon čamca, nazačen time, što kod istoga pomoću na ozibnim kracima smještenih palaca ili kljuka, koje su s jedne strane na tim kracima, a s druge strane na steznicama, koje na pokretnoj poluzi imaju jednu zajedničku okretnu tačku, pričlanjene i koje pri gibanju pokretnih poluga naizmjenice zahvaćaju u jedno frikciono ili pokretno kolo te bivaju izdignute, na to kolo priključeni čamčev prigon biva stavljen u neprekidno gibanje.

2. Pogon čamca po zahtjevu 1, naznačen time, što se gibanje frikcionog ili pokretnog kola pomoću jednog prikladnog prigona prenosi na jednu s istim člankovito spojenu viličanu osovinu.

3. Pogon čamca po zahljevu 1 i 2, naznačen time, što je u svrhu promjene smjera okretanja čamčevog viljka kolni prigon izrađen kao smjena.

Fig.1

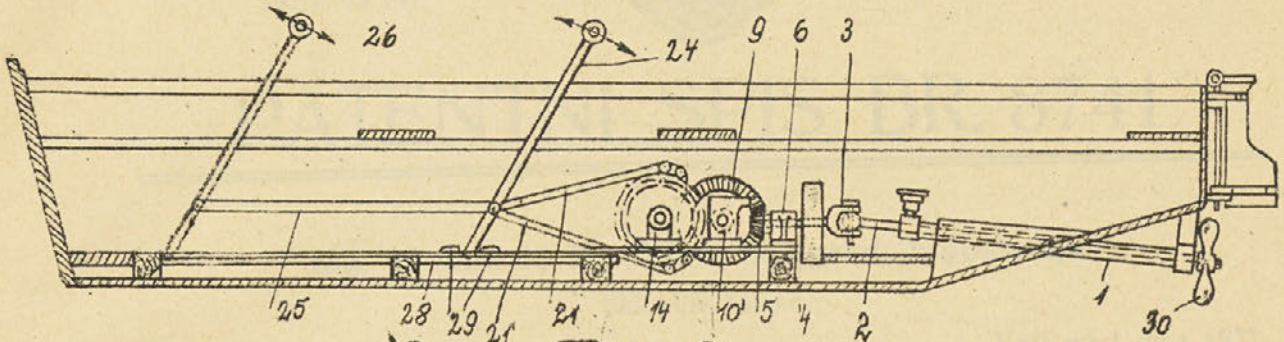


Fig.2

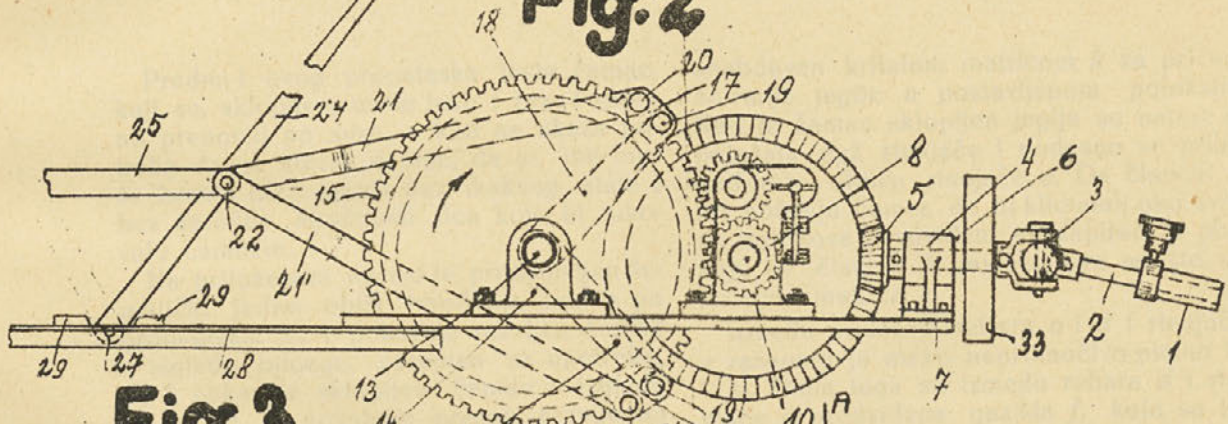


Fig.3

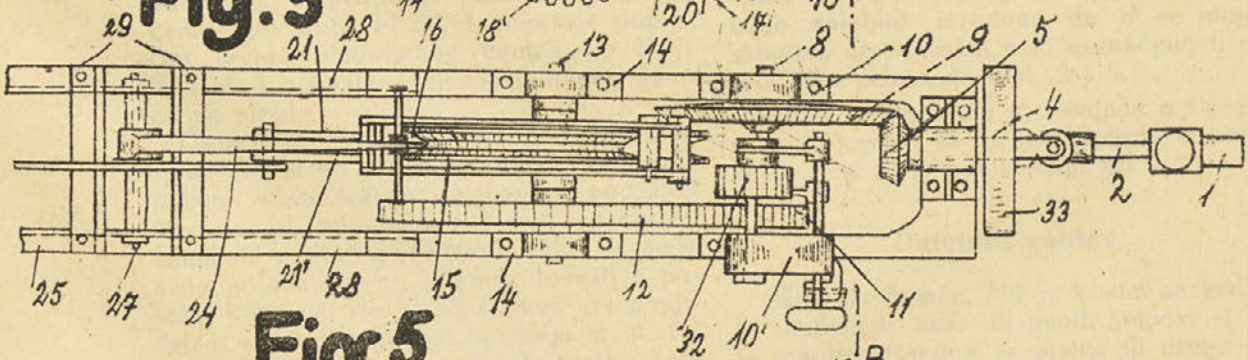


Fig.5

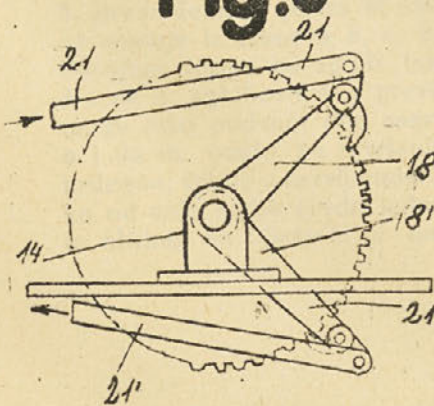


Fig.4

