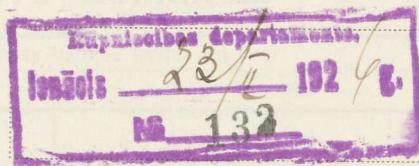


Tek. patenta Nr. 412.Klase: 18-f.880

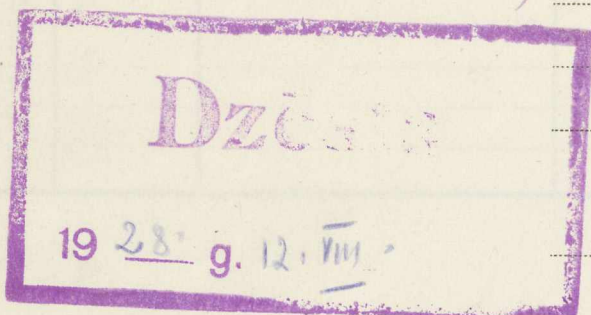
Finansu ministrijas
Patentu valdei.

Izgudrojuma pieteikums.

Pieteicējs (vārds, uzvārds jeb firmas nosaukums un adrese):

Ernots, Francis Reuters, Cēsis,
Lielā Dārza ielā 19

Pilnvarnieks (vārds, uzvārds un adrese):



Iesniedzot ar šo divos eksemplāros zīmējumus un aprakstu, lūdzu izsniegt ¹⁾ man ~~manam pilnvaras devējam~~ patentu uz izgudrojumu ar nosaukumu:

"Pārgājēju lokomobilu gaitasvirziena pārmaiņas ierīce."

Pielikumi:

- 1) Apraksts 2 eks. uz 3 lap.
- 2) Zīmējumi 2 " " 2 " "
- 3) ¹⁾ Pilnvara, pilnvaras noraksts.
- 4) Latv. b. kvīte № 18/7333
no 23. februārī 1926 g.
par pieteik. nod. nomaksu.
- 5) pat. valdes
apliecība par izgudrojuma pa-
tentēšanu.

Rīgā, 23. februārī 1926 g.

¹⁾ Pieteicējs
Pilnvarnieks:

Ernots-Francis Reuters

¹⁾ Nevajadzīgo nostrīpot.

Lēmums:

25/ Izsniegt patentu
26/ 27 Ciprā D. Reutera
235 m. 1926

Atzīmes par patentu gada nodevu nomaksu.

Gads	Latu	Līdz		Latvijas bankas kvītes no		
		mēnesis	gads	mēnesis	gads	numurs
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						

Piezīmes:

- 1) Aizsardzības apliecība izdota 192... g. №.....
- 2) " " izsludināta 192... " V. V. №.....
- 3) Patents izsniegts 192... g.
- 4) " izsludināts 192... " (V. V. №.....)
- 5) " atraidīts 192... "
- 6) " dzēsts 192... "

FRANCIS REUTERS,

Cēsis, L. Dārza ielā 19.



PASĢĀJĒJU LOKOMOBĪĻU GAITASVIRZIENA PĀRMAIŅAS IERĪCE.

Pārbūvejet vienkāršās lokomobīles par pasģājējān, būvētajan bieži vien jasaduras ar jautajumu: kā ierīkot mašīnas gaitas virzienapārmaiņu. Je vienkāršās, uz vienu vien pusi strādājošās mašīnas pa lielākai daļai uzbūvētas tā, ka uzstiprināt otru ekscentri uz kļeķa vārpstes un tālāk uz katla novietot vajadzīgo kulisi, izrādas ļoti grūti. Tadēļ priekšā liekamais izgudrojums attiecas uz kādu sevišķu gaitas virziena pārmaiņas ierīci ar zobriteņu kombi-nācijas palīdzību mašīnas vadītāja pestepa tuvumā.

Šī ierīce sastāv no sevišķas ķetas (čuguna) no divām daļām atlietas un skrūvēn saskrūvējamas kārbas, kura novietota ar pie kābas pielietu ekscentrisku daļu mašīnas pirmās pārveduma vārpstes gultņa viena gala pastatnī. Vienā šīs kārbas ekscentra pusripas pu sē kārbai iet cauri pirmās pārveduma vārpstes viens gals un šis caurums tādā kārtā kalpo par minētā vārpstesgala gultņa kanēr kārbas tukšajā vidū atredas uz vārpstes nostiprināts zobritens. Ekscentriskās pusripas otrā pusē kārbai cauri iet pulķis, uz kura kārbas tukšumā griežas brīvi otrs, pirmajam līdzīgs zobritens, kaas nēr tālāk pate kārba nobeidzas vienā pusē ar rekturi.

Pirmās pārveduma vārpstes atrs gals novietots gultnī, kurš savas ieapaļās vidus daļas dēļ pielaiž zinamu balansēšanos mašīnas otraspuses pastatnī, un uz vārpstes ārejā gala nostiprināts Galla zistēnas važas velkritens.

Abās ekscentra pusripas daļās kārbā novietotie zobriteņi pastāvīgi saķerdamies vienmērīgi griežas pretejes virzienes un tā dā kārtā, ar kārbas viena gala rektura un ekscentriskās ripas palī dzību nēs varan vai nu vienu jeb otru no šiem riteņiem savienot ar otras pārveduma vārpstes lielāko zobriteni un pēc vēlēšanās mainīt šī pēdejā griešanās virzienu un līdz ar to visas lokomobīles gaitas virzienu.

Tā ka abas šīs pārveduma vārpstes ar visiem citiem savien zobriteniem ~~ir~~ nepieciešamas mašīnas brauciena gaitas regulēšanai,

tad pie jaunizgudrotās gaitas pārmaiņas ierīces liecīs nāk klāt vienīgi pate šuguna kārba un tas viens, uz pulka brīvi griezošais zobritens, kas ir daudz vienkāršāki uzbūvē un lietošanā, nekā līdz šim pazīstamās metodes.

Klātpieliktajā rasējumā šematiski parādīta ierīces uzbūve, tās pielietošana pie pārbūvejamām lokomobilēm un viņas darbība.

Pie kam,

Fig.1.- rāda ierīci no sāniem ar atvērtu kārbu;

Fig.2.- Šķērsriezumu no virsas;

Fig.3.- Ierīces pielietošanu attiecībā uz mašīnas vārpstēm.

Fig.1.A ir ierīces runā stāvošās ķetas kārbas viena daļa, kurā redzami zobritepi B un C. Zobritens C nestiprināts uz pirmās pārveduma vārpstes 1; kanēr zobritens B griežas brīvi uz pulka 3. Kārba A (melnais atēnojums) parādīta neitralā stāvoklī, t.i. kad abi viņā novietotie zobritepi B un C savā starpā ķerdamies nepiešķaras otras pārnesuma vārpstes 2 lielākajam zobritenim D un tādēļ šī vārpste netiek iedarbināta mašīnai strādājet, un līdzar to neiedarbinājas arī lokomobīles pakāleje ratu ass 4, kā tas nojaušams no fig.3. Paceļot kārbu pie roktura uz augšu, kā tas parādīts ar zīle atēnojumu A1, zobritenis C iekerdamies otras pārnesuma vārpstes lielākajā zobritenī D, iedarbinās visu braucamo mehanismu. Kanēr nolaižet kārbu uz leju, kā tas parādīts ar sarkane atēnojumu stāvoklī A2, zobritens C izeelsies un zobritens B iekersies lielākajā zobritenī D iedarbinādams otru pārnesuma vārpsti un līdz ar to arī visu braucamo mehanismu preteajā virzienā, je pirmā pārnesuma vārpste 1 un līdz ar to arī zobritens C dabem savu viena virziena kustību ar važas velkritena E un Galla zistēmas važas palīdzību no mašīnas kļeķa vārpstes (nav līdzā zīmēta). Kārba ekseentriskās pusripas stāvoklis (F) parādīts ar melnā atēnojuma punktliniju. Tapīņa 5, iedana cauri kārbas vienai daļai un attiecīgos caurumos gultņu pastatnes plātē, netura kārbu vajadzīgā stāvoklī.

Tā ka pārvietojot kārbu, lai dotu zobritepiem B un C iespēju iedarbināt zobriteni D vienā vai otrā virzienā, pirmās pārnesuma vārpstes 1 gals paceļas vai nolaižas līdz ar riteni C, tad, lai vārpste varētu tikt viegli balansēta, tad tās otra gala gultnim vidus daļā piedots attiecīgs ieapaļums; kanēr, ievērojot vārpstes garumu, šis ieslīpums velkritena E darbībā uz važu nekādus traucējumus nedara.

Mašīnas gultņu plātatnes 7 plāšu konstrukcijā jaunizgudro

jums nekādu pārmaiņu neienes.

Caurumi 8 kārbas malās paredzēti skrūvēm kārbas abu daļu savienošanai.

P A T E N T Ē Š A N A S O B J E K T I.

- 1.- Pašgājēju lokomobīļu gaitasvirziena pārmaiņas ierīce, pielietojama jaunān jeb arī no vienkāršān pārbūvējet parv pašgājējān lokomobīlēm te brauciena virziena pārmaiņai, atšķirošās caur te, ka uz jaunbūvešanas jeb pārtaisanas par pašgājēju lokomobīles pirmās pārnesuma vārpstes viena gala tiek novietota sevišķa, nedivān ar skrūvēm savienojamān daļān sastāvoša lieta metala kārba, kuras vienā pusē pielietā, jeb piestiprināta ekscentriskā pusripa, balstēšās uz vārpstes tā gala gultņa pastatnes un kārbas iekšpusē, ekscentriskās ripas centra abās pusēs diametrāli novietoti divi zobriteņi, viens no tiem uz pārnesuma vārpstes nostiprināts un otrs brīvi griezošies uz atsevišķā asspulka, bet abiem riteņiem atrodeties pastāvīgā iekernē, un tādā kārtā, ar pie kārbas atrodošes rekturi, viens vai otrs no šiem riteņiem var tikt ērti savienots ar otras pārnesuma vārpstes lielāko zobriteni.
- 2.- Pašgājēju lokomobīļu gaitasvirziena pārmaiņas ierīce, saskaņā ar pirmo punktu, atšķirošās caur te, ka pateicoties kārbas ekscentriskās ripas stāveklim un darbībai, abi kārbā novietotie zobriteņi var tikt ērti savienoti, vai nu viens vai otrs, ar otras pārnesuma vārpstes lielāko zobriteni, jeb vai arī, nestādot kārbu ar tiem vidējā stāveklī, abu vīņu iedarbība uz lielāko zobriteni var tikt neitralizēta un lokomobīles mašīna var strādāt neiedarbinot braucamo ietaisi, un kārbas noturēšanai vajadzīgos stāvokļos tiek pielietota atsevišķa pulciņa, ejosa cauri kārbas rekturapagarinājumam un pastatnes plātei.
- 3.- Lokomobīļu braukšanas virziena pārmaiņas ierīce, saskaņā ar pirmajiem diviem punktiem, atšķirošās caur te, ka tā kā pie kārbas pārvietošanas dažādos stāvokļos, pirmās pārnesuma vārpstes viens gals, kurš savienots ar kārbu un uz kura nostiprināts viens no mazajiem pārmaiņas zobriteņiem, svārstas, tad, lai visa vārpste ērti varētu dalīties šāīs kustībās, viņas otrs gals nevietots gultnī ar ieapaļu vidējo ārdāļu, pielaidošu gultnim zināmu svārstīšanās iespējamību.

Fig. 1.

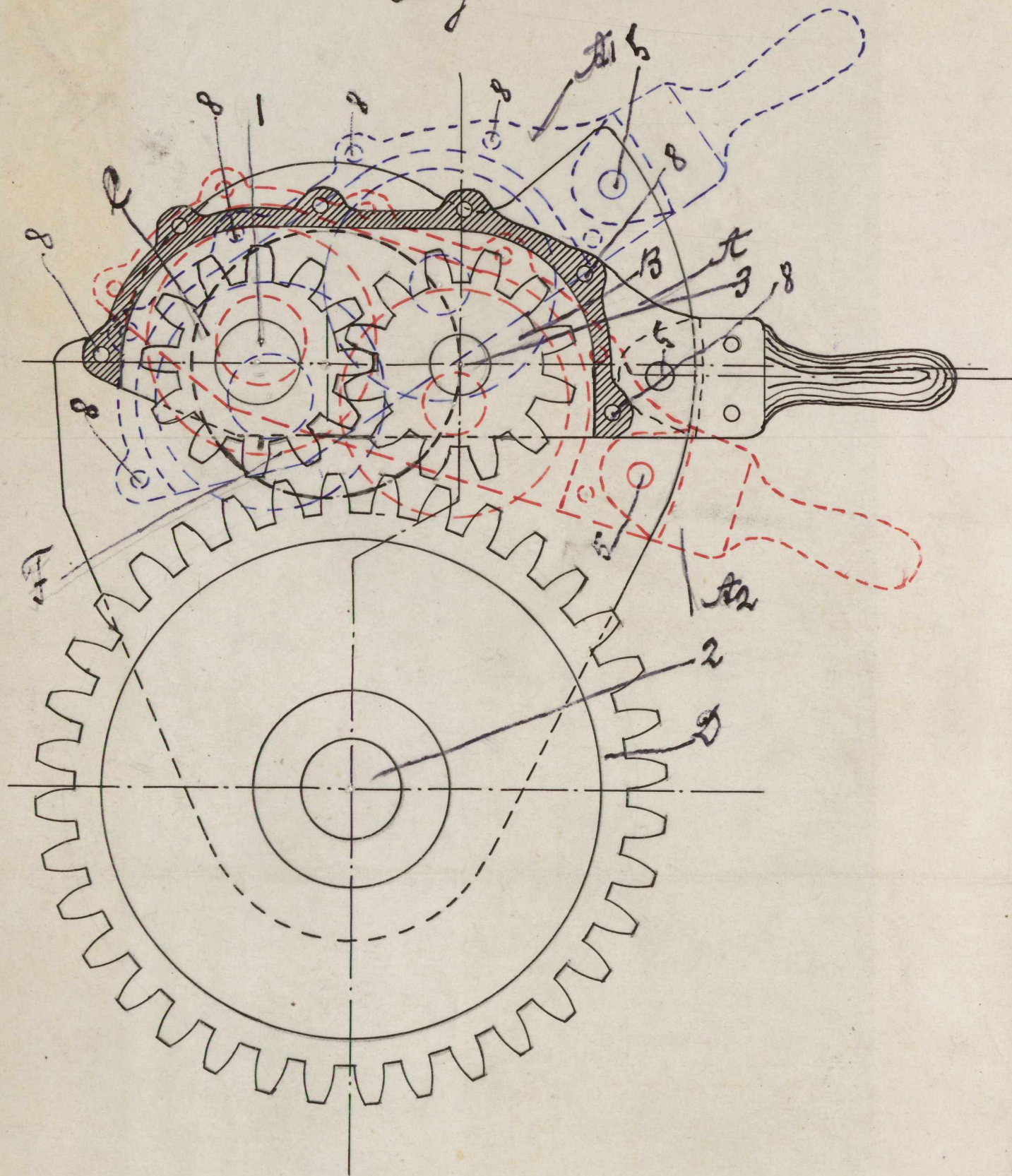


Fig. 2.

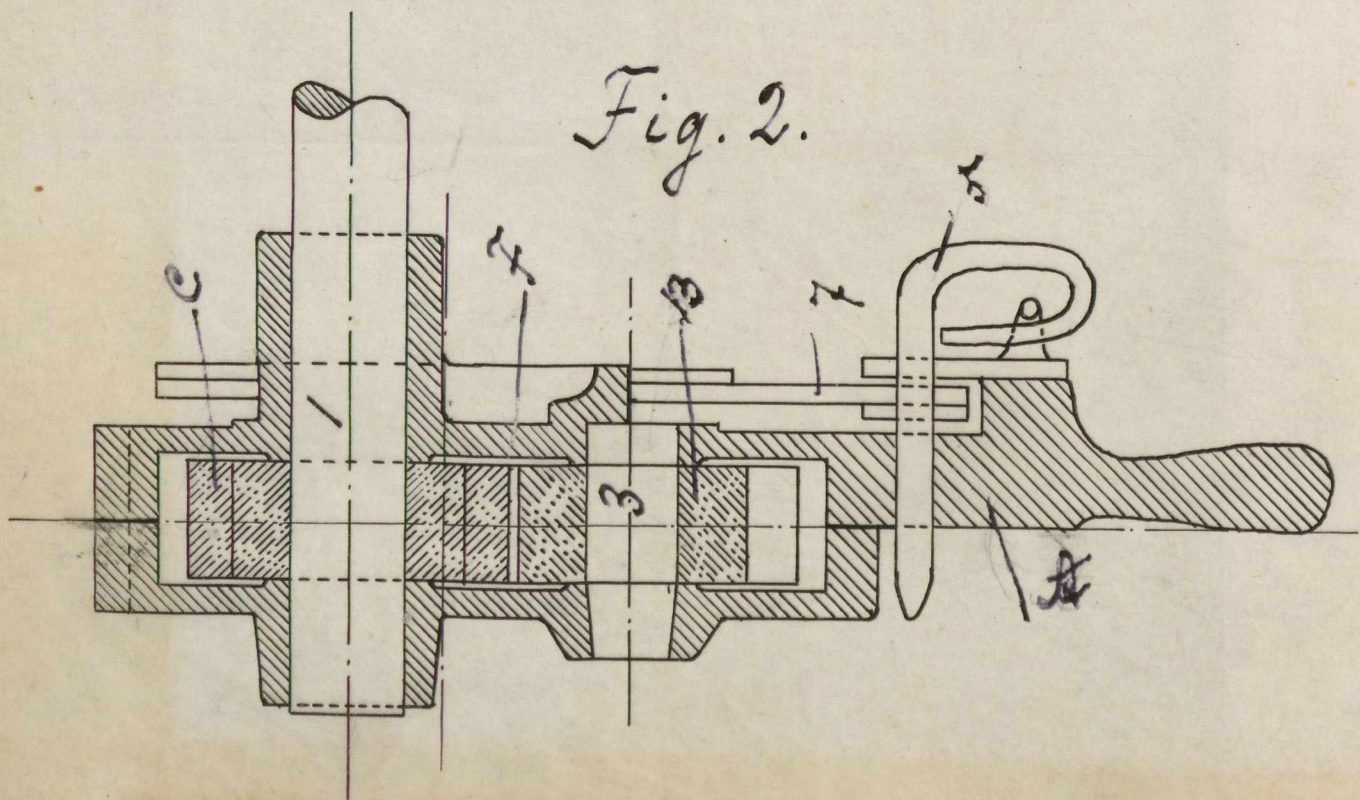


Fig. 3.

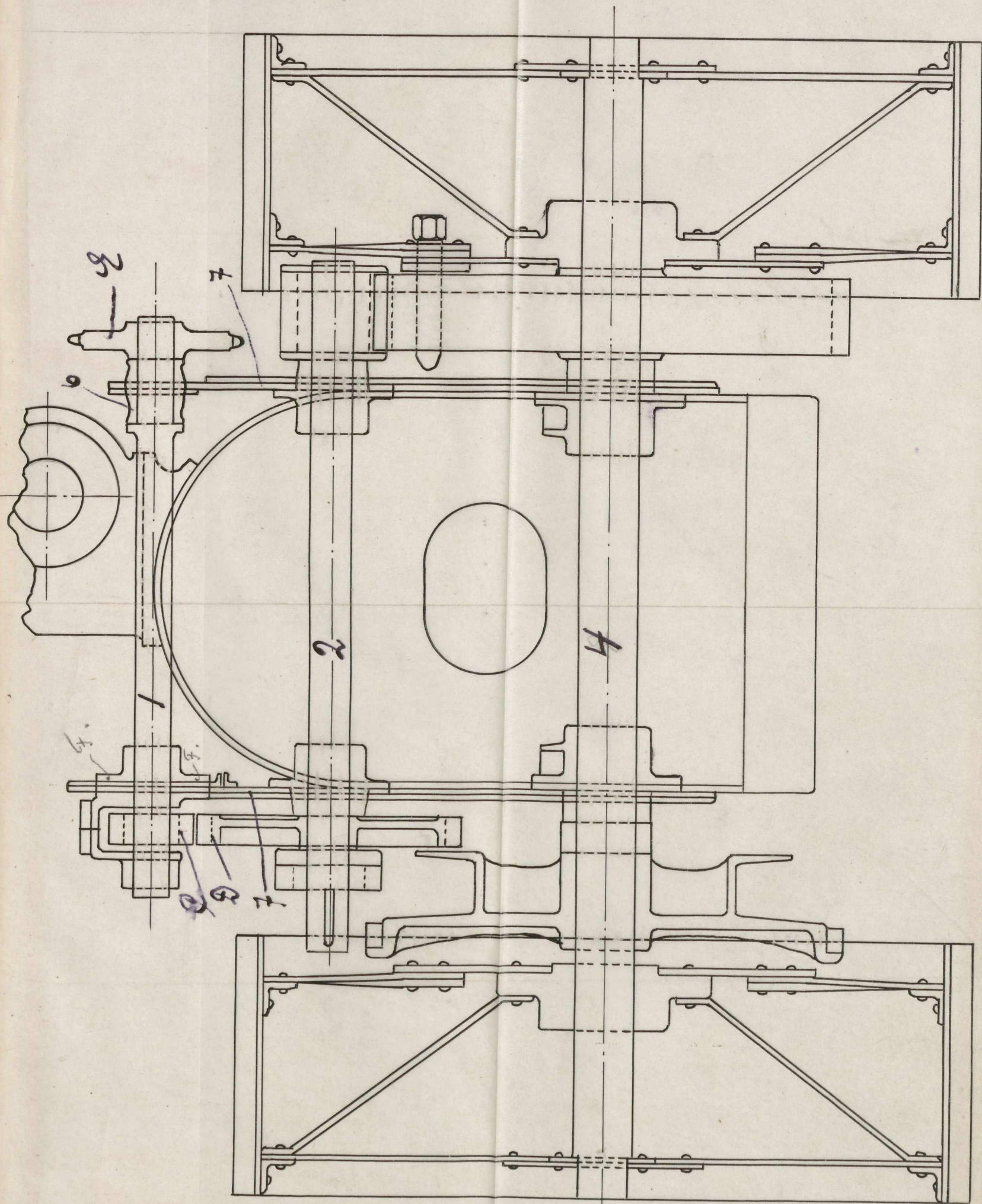


Fig. 1.

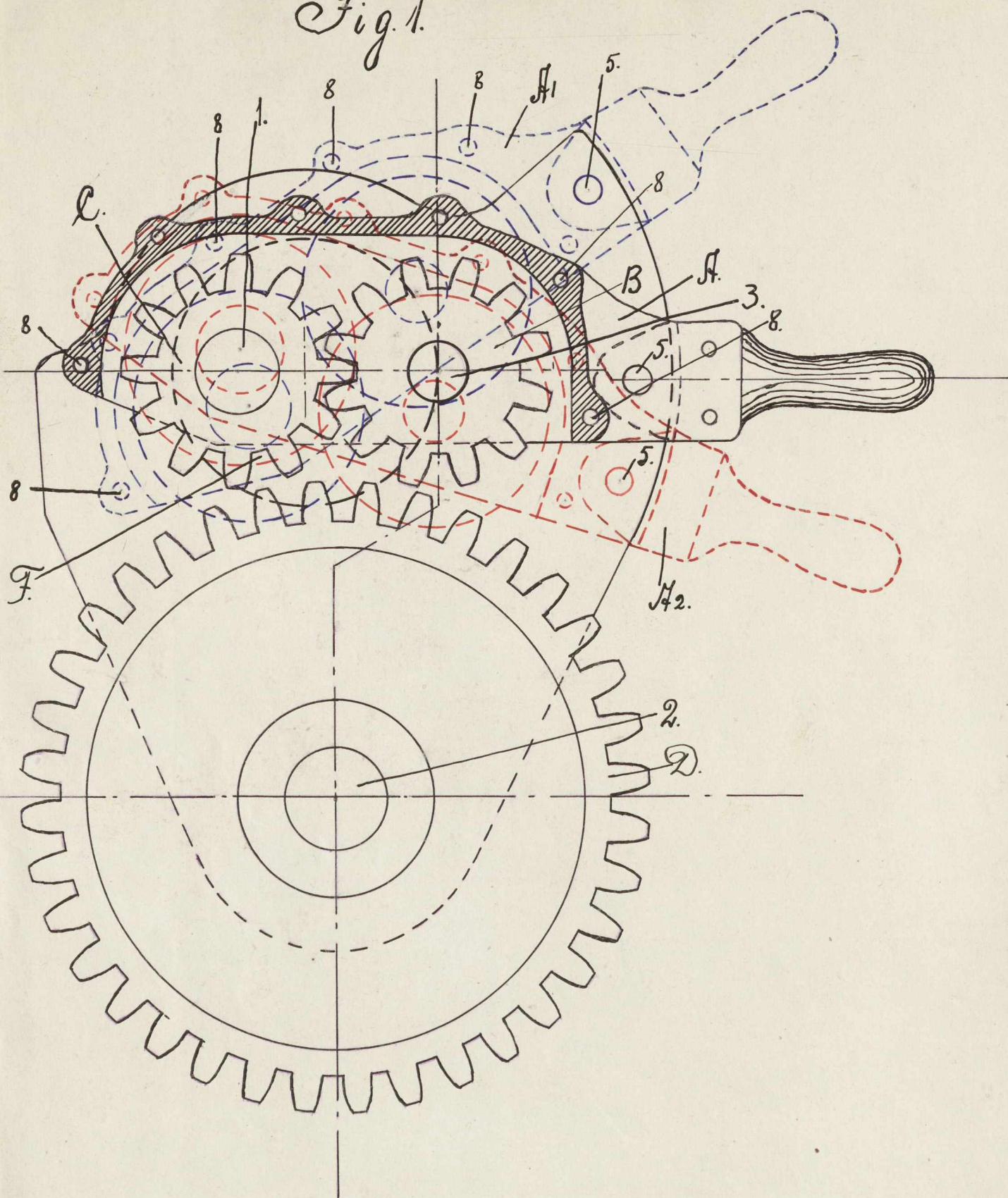


Fig. 2.

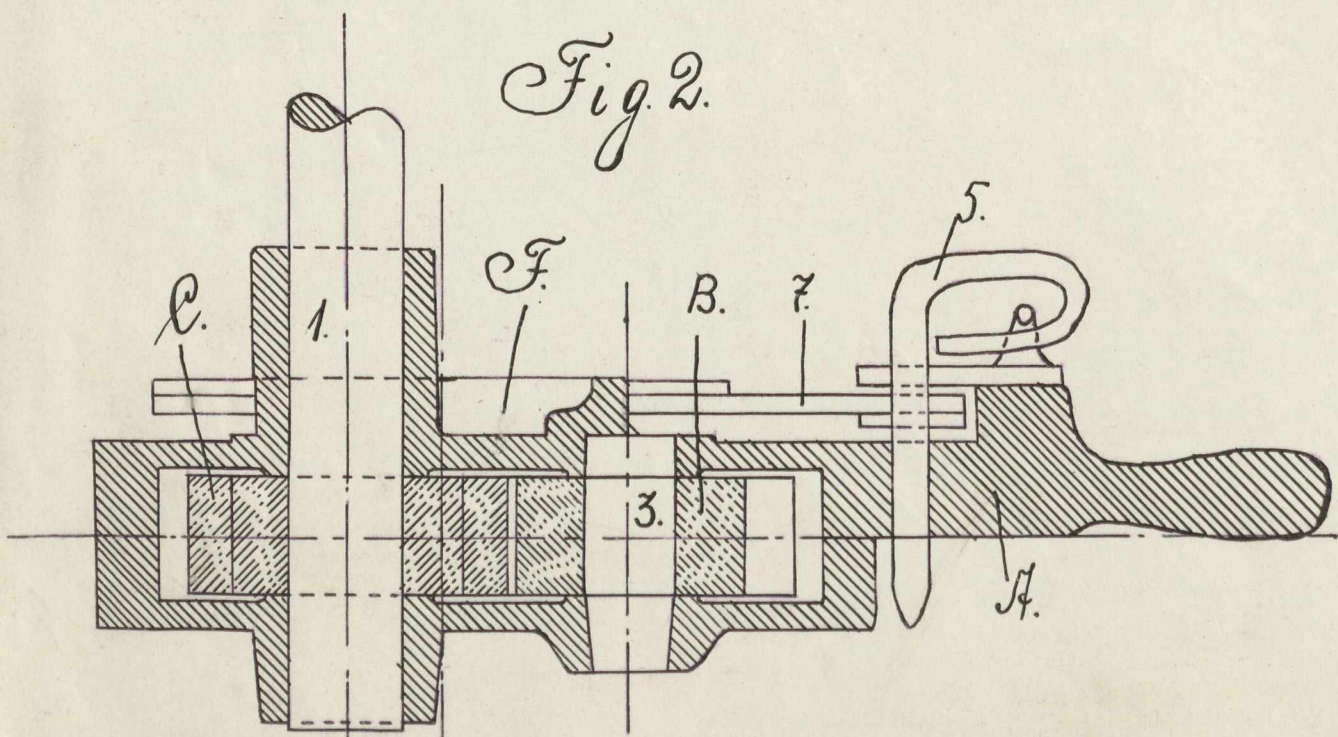


Fig. 3.

