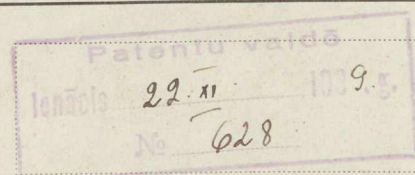


Patenta tek. №

2956.

Klase:

25-a



Finanču ministrijas
Patentu valdei.

Izgudrojuma pieteikums.

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

Eduards Voldemars d. Sovers,
Daugavpili Jēlgaras ielā
A^o 76.

Pilnvarnieks (vārds, uzvārds un adrese):

Iesniedzot divos eksemplāros zīmējumus un aprakstu, lūdzu izsniegt ^{man} manam pilnvaras devējam *) patentu
izgudrojumam ar nosaukumu: „Dinamo mašīna velosipeda priekšējā
riteņa rumbā ceļa apgaismošanas laternas un
reflektora spuldžu krīdināšanai.”

Pielikumi:

1) Apraksts 2 eks. uz 2. lap.

2) Zīmējumi 2 „ „ 1. „

3) Pilnvara, pilnvaras noraksts. *)

4) Latv. b. 1939. g. 22. 11.

pateik. nodevas nomaksas

A/46453 kvīts.

5) Pat. valdes
izgudrojuma patentēšanas ap-
liecība.



RĪGĀ, 1939. g. 22. novembrī

*) Pieteicējs: Ed. Sovers,
Pilnvarnieks

*) Nevajadzīgo svītrot.

Lēmums:

1) Pieprasīto patentu izsniegt.

20. 11. 40.

[Signature] A. Leebauf

2

Patenta nodevas nomaksas atzīme gadā.

Gads	Ls	Līdz		Latvijas bankas kvīts 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 193..... g.
- 2) Aizsardzības apliecība izsludināta V. V. 193..... g. numurā.
- 3) Patents izsniegts 193..... g.
- 4) „ izsludināts V. V. 193..... g. numurā.
- 5) „ atraidīts 193..... g.
- 6) „ dzēsts 193..... g.

Daugavpilī Jelgavas ielā Nr.16.

A P R A K S T S

Acētilēna, ēllās un petrolejas lāktēņu dedzināšanai ir nepieciešamas izejvielas: acētilēna lāktēniem karbīds un ūdens acētilēna gāzes iegūšanai, ēllās lāktēniem ēlla un petrolejas lāktēniem petroleja. Šo degvielu krājumiem izsīkstot, šādā veidā lāktēni nodziest, velosipedisti paliek tumsā un ar grūtībām var turpināt ceļu tālāk, lēni braucot vai ejot kājām un vedot velosipedu rokās. Tādu lāktēņu iededzināšanai, izņemot elektriskos, ir nepieciešami sērkokini, kas sagādā lielas neērtības sevišķi tad, kad tos jāiededzina vējainā laikā, vai kad velosipedists piemirst sērkokiņus paņemt līdzi ceļā.

11) Velosipēda riepši un dinamo mašīnas berzes skritulim rotejot vienas

gar otru, rodas sīcoša skaņa, kura atstāj nepatīkamu iespaidu uz velosipedista dzirdes orgāniem.

12) Izmantojot dinamo mašīnas metāla masu un velosipeda metāla daļas, kā vienu vadu elektriskās strāvas pievadīšanai lāktenos iebūvētām elektriskām spuldzēm, bieži gadās, ka eļļai, krāsai vai netīrumiem nokļūstot starp tām, vai braucot pa sliktiem ceļiem no satricinājuma zūd kontakts, no kā rodas elektriskās strāvas pārtraukumi un lāktenu spuldzes nodziest.

13) Dinamo berzes skrituļa robsainā virsma, saskaroties ar riepu, zem smilts graudiņu iedarbības nobērzas vai arī pieblīvējas un sāk slīdēt pa riepu, radot pārtraukumus elektriskās strāvas piegādē lāktenu elektrisko spuldžu kvēlināšanai.

Nemot vērā šāda tipa dinamo mašīnas lietošanas neērtības, esmu konstruējis dinamo mašīnu, kura iebūvēta velosipeda priekšējā ritenā rumbā.

Šāda rumbā iebūvēta dinamo mašīna sastāv no:

- 1) Dinamo mašīnas ass ar enkuru,
- 2) Rotejoša magneta,
- 3) Atruma karbas un
- 4) Velosipeda priekšējā ritenā īpatnēji izveidotas rumbas ar attiecīgiem konusiem.

Visas šīs augšminētās daļas parādītas lapā Nr.1. esošos zīmējumos 1 un 2.

Lapā Nr.1 zīmējumā Nr.1 un 2 ar A (lielo) apzīmēta velosipeda priekšējā ritenā rumbas ass ar uz tās izveidoto enkuru B (lielais).

Šim enkuram B (lielais) uztiets attiecīgs izolēta vada tinums C (lielais), kura sākuma gals C (lielais) un beigu gals D (lielais) izvesti ārā pa asi A (lielais) gar niski izurbto kanālu E (lielais), kurš sākas ar sūnisko atvērumu pie pašas enkura B (lielais) un beidzās ass A (lielais) galā, izejot tai cauri. Enkura B (lielais) tinuma C (lielais) gali C (lielais) un D (lielais) ir izvesti ārā pa asi A (lielais) izveidoto kanālu E (lielais), tādēļ lai nebūtu jālieto kautkādi slidošie kontakti tanī inducētās elektriskās strāvas novadīšanai.

Lapā Nr.1 zīmējumā Nr.1 ar F (lielo) ir apzīmēts magnets. Šis magneta F (lielais) viens galā ir izveidots zobrats G (lielais), kurš izurbts caurums un iebūvēts lodīšu gultnis H (lielais), pielāgots asij A (lielais), bet tā otro galu noslēdz vāks I (lielais), izgatavots no misina vai kāda cita metāla, kuram nepiemīt magnetiskās spējas. Vāks I (lielais) nostiprināts magnetā F (lielais) ar skrūvītiem P (lielais). Šis vāks I (lielais) centrā izurbts caurums iebūvēts lodīšu gultnis J (lielais), kurš pielāgots arī asij A (lielais). Magneta F (lielais) iekšējais caurmērs un garums nedrīkst būt daudz lielāks par enkura B (lielais) caurmēru un garumu, bet tam jābūt tādu izmēru, lai tas varētu brīvi rotēt ap enkuru B (lielais).

Lapā Nr.1 zīm. Nr.1 un 2 ar K (lielais) ir apzīmēts ātruma karbas pamats. Šī pamata K (lielais) centrā izurbts caurums, kurš viena daļa iebūvēta čaula L (lielais) pieskanota asij A (lielais) bet otra izveidota ar izcilni O (lielais) kurš pielāgots asij A (lielais) esošam iegriezumam. Turpat ātruma karbas pamatā K (lielais) ir izurbts otrs caurums, kurš iebūvēts lodīšu gultnis M un M₁ (lielais), kuros savu kārt novietots starpzobrats N (lielais), izveidots kopā ar savu asi no viena tērauda gabala. Šis zobrats N (lielais) asij apkārt ir izvirpotas rievas, kuras vajadzīgas zobrata nostādīšanai sažobē ar citiem zobratiem vai izslēgšanai no tās. Starpzobrata N (lielais) asij izvirpotās rievas iespīēžas īpašs atspēres slēdzējs R (lielais) iebūvētais starp lodīšu gultnēm M un M₁ (lielais), kura uzdevums ir turēt minēto zobratu vēlām stāvoklī, tas ir ieslēgtu sažobē ar citiem zobratiem jeb izslēgtu no tiem.

Starpzobrata N (lielais) ass galā atrodas pogveidīgs kloķītis S (lielais) nostiprināts ar šķeltapu Š (lielais), kas ir domāts tā ieslēgšanai vai izslēgšanai no sažobes ar roku. Uz ātruma karbas pamata K (lielais) čaulas L (lielais) ir novietots otrs pārnēsma zobrats T (lielais) izgatavots no tērauda, pie kam puse no viņa garuma ir izveidota kā zobrats ar mazāku caurmēru, bet otra kā zobrats ar lielāku caurmēru. Bez šiem diviem zobratiem N (lielais) un T (lielais) ātruma karbas pamatā K (lielais) iebūvēts lodīšu gultnis U (lielais) ir novietots trešais zobrats V (lielais), kurš ir tā izveidots, ka puse no viņa garuma ir ar mazāku caurmēru, bet puse ar lielāku un tas līdz ar savu asi izgatavots no viena tērauda gabala. Šis zobrats V (lielais) uz āru izejošam galam ir uzskrūvēts uzgrieznis Z (lielais), kuram izurbts caurumiņš un tanī ievietota šķeltapa Ž (lielais). Visi ātruma karbas zobрати ir savā starpā tā sa- būvēti, ka veido labu sažobi, viegli griežas un pēdējam zobratam dod vajadzīgo ātrumu. Atruma karbas zobratu lielumam jābūt saskanotam ar tādu aprēķinu, lai ap asi A (lielais) magneta F (lielais) apgrieztos āpmēram 28 reizes kamēr tanī pašā laikā velosipeda priekšējais ritenis apgriežas vienu reizi ap asi A (lielais). Atruma karbas pamata K (lielais) ārpusē ir izcilnis a (mazais) skat. lapā Nr.1 zīm. Nr.1 un 2, kurš tiek ievietots velosipeda dakšas gala izgriezumā un viņa uzdevums ir turēt velosipeda asi un ātruma karbu noteiktā stāvoklī. Atruma karbas pamats K (lielais) no malas ir iegriezts un griezumā izveidota vieta konusveidīgas skrūvītes b (mazais) ieskrūvēšanai, kuras uzdevums ir to mazliet izplēst- respektīvi drusku palielināt, lai piespiestu stiprāk konusam c (mazais).

Lapā Nr.1 zīm. Nr.1 un 2 ar Č (mazais) ir apzīmēta velosipeda ritenā īpatnēji izveidota rumba. Rumbas Č (mazais) cilindriskās daļas dibena centrā ir

izurbts caurums, kurā iebūvēts asijs A (lielais) pielāgots šķivveidīgs atbalsts d (mazais), tērauda lodītes e (mazais), putekļu gredzens f (mazais) un konuss g (mazais). Rumbas č (mazais) cilindriskās daļas augšgalā ir izveidots paplašinājums h (mazais), kurā izņemto starpzobrata N (lielais) nostādīšanai neitralā stāvoklī respektīvi izslēgšanai no sažobes, lai dinamomašīna nedarbotos. Aiz paplašinājuma h (mazais) atkal ir izveidots otrs paplašinājums drusku lielāks par to, viņā tiek iebūvēts tērauda gredzens i (mazais), kura iekšpusē ir izveidota kā zobrats un zobi pieskaņoti starpzobrata N (lielais) zobiem. Šis tērauda gredzens - zobrats i (mazais) ar uz tā esošiem izciļņiem tiek ievietots rumbā č (mazais) esošos iedobumos tā, lai tas turētos viņā nekustīgi. Tālāk aiz šī tērauda gredzena - zobrata i (mazais) rumbā č (mazais) iebūvēts šķivveidīgs atbalsts j (mazais), tērauda lodītes k (mazais), putekļu gredzens l (mazais) un konuss c (mazais) ar tanī esošām četrām rievām n (mazais) atslēgai, kurš tiek uzskuvēts virsū uz ātruma karbas pamata K (lielais). Rumbas č (mazais) virspusē katrā galā izveidoti spieķi gredzeni to nostiprināšanai. Bez tam virs paplašinājuma l (mazais) ir iebūvēts smērtrauciņš r (mazais) rumbas č (mazais) iekšpusē esošo daļu eļļošanai. Ass A (lielais) galos ir paplāksnes s un š (mazais) un uzgriežņi t un u (mazais) velosipeda riteņa pie- stiprināšanai dakšā v (mazais).

Starp rotējošām daļām ir vēl novietotas paplāksnes ab (mazais), bb (mazais) cb (mazais), čb (mazais) un db (mazais) skat. lapā Nr. 1 zīmējumā 1. Šāda veida rumba ar tanī iebūvēto dinamomašīnu lieluma ziņā nepārsniedz "Torpedo" brīvrumbu un to var iebūvēt katrā velosipedā bez grūtībām, pie kam tās pielietošana dod sekošas priekšrocības:

- 1) Pērkot velosipedu, dinamomašīna vairs nav jāiegādājas atsevišķas ierīces veidā.
- 2) Velosipeds izskatās vienkāršs un neatbaida cilvēkus no tā iegādāšanās un lietošanas.
- 3) Velosipeda ārējās kontūras top gludākas, kamdēļ tas izskatās glīts.
- 4) Dinamo mašīna nedarbojas kā berzes bremze uz velosipeda riepu.
- 5) Netiek bojātas riepas.
- 6) Velosipeda riteņa riepas samirkšana, nosmērēšanās dubļos vai apsalšana neiespaido dinamomašīnas darbību.
- 7) Velosipeda riteņa aploka samešana neiespaido dinamomašīnas darbību.
- 8) Braukšanas laikā tiek patērēti ievērojami mazāk spēka dinamomašīnas darbīšanai ne kā agrāk, jo spēka noņemšanas avots pārņemts no riteņa aploces uz riteņa centru.
- 9) Dinamo mašīnas svars un berze neiedarbojas uz priekšējā riteņa līdzsvaru.
- 10) Velosipeda krišanas gadījumā netiek sabojāta dinamomašīna.
- 11) Novērsta sīkšana dinamomašīnai darbojoties.
- 12) Strāvas novadīšanai tiek lietoti vadi, bet ne velosipeda masa.
- 13) Braukšanas laikā nodrošināta laba dinamomašīnas darbība, pateicoties kustības pārņemšanai ar zobratu palīdzību.
- 14) Viegli apmaināmas sabojātas dinamomašīnas daļas pret jaunām rezerves daļām, kādēļ dinamomašīna var kalpot daudz ilgāku laiku.
- 15) Iebūvējama katrā velosipedā priekšējā ritenī bez sevišķām grūtībām.
- 16) Viegli ieslēdzama darbīšanai un, vajadzībai izbeidzoties, viegli izslēdzama.

17) Nav pielietoti nekādi slīdošie kontaksti dinamomašīnā inducētās strāvas novadīšanai uz lākteņu spuldzēm. Iepriekš aprakstīto un patentējamo dinamomašīnas iebūvi, novietojumu velosipeda priekšējā riteņa rumbā kaut kāda daļu konstruktīva izmaiņa vai arī, ja dinamomašīnas enkura vietā uz velosipeda ass novieto nekustošā stāvoklī magnetus, bet enkuru izbūvē tā, lai tas varētu rotēt apkārt magnetam, manu patenti nemaz neizmaina, jo es patentēju tikai dinamomašīnas iebūvi - novietojumu velosipeda priekšējā riteņa rumbā.

I z g u d r o j u m a ī p a t n ī b a.

Dinamo mašīnas enkurs novietots uz velosipeda priekšējā riteņa ass nekustošā stāvoklī. Ap enkuru ar attiecīgu izolētu vadu tinumu rotē magneti. Magnetus griež viņu galā izveidots zobrats, kurš savienots ar riteņa rumbā esošo zobratu. Lai sasniegtu attiecīgu magnetu griešanās ātrumu, tur pat riteņa rumbā iebūvēts zobratu pārnesums. Visa ierīce ievietota priekšējā riteņa rumbā. Enkurā inducēto elektrisko strāvu novada divi izolēti no tā izejoši vadi, ievietoti priekšējās ass gareniskā caurumā, kuri, tālāk iedami gar velosipeda dakšu un velosipeda rāmi, pievada elektrisko strāvu apgaismošanas un reflektora lākteņos iebūvēto elektrisko spuldžu kvēlināšanai. Šāda dinamomašīna pēc vēlēšanas ir izslēdzama un ieslēdzama ar slēdzēju rumbas galā.

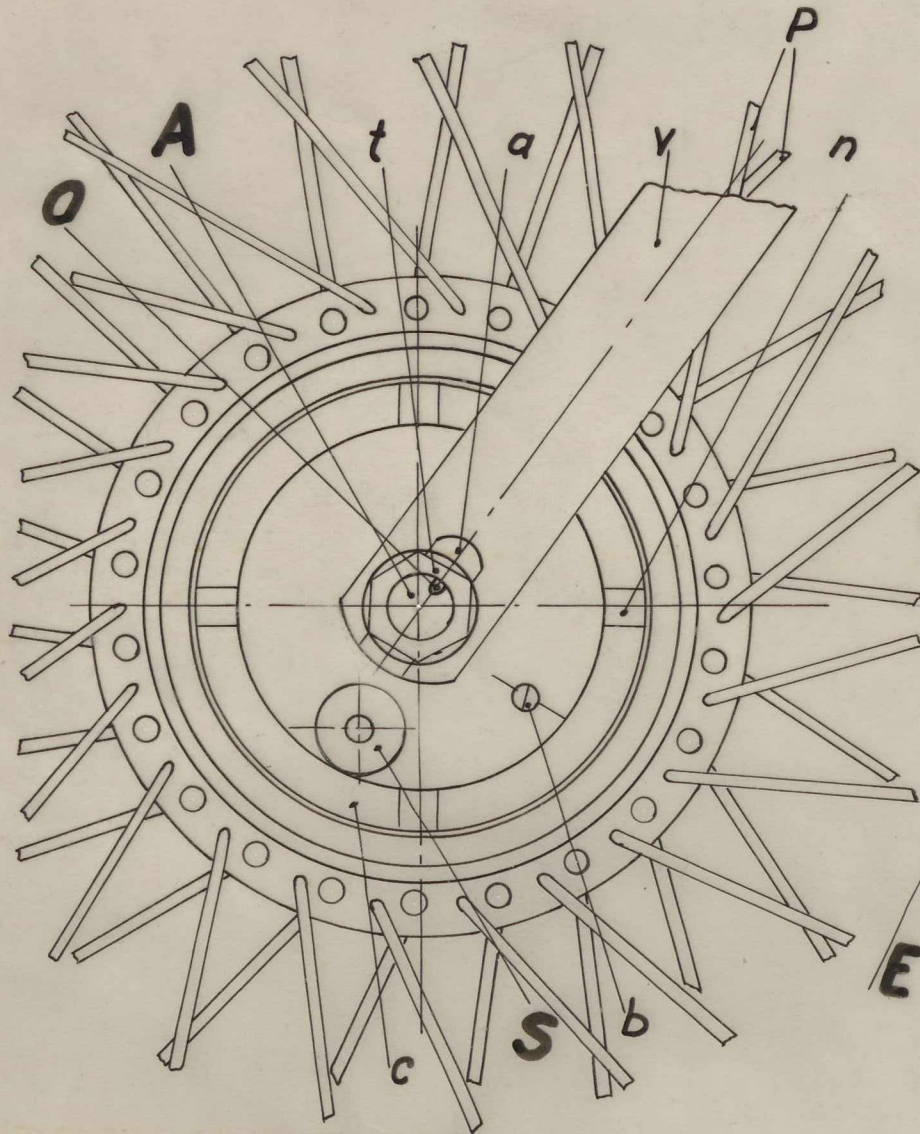
Daugavpili,
1939.g. "22" novembrī.

Edwards Sovers

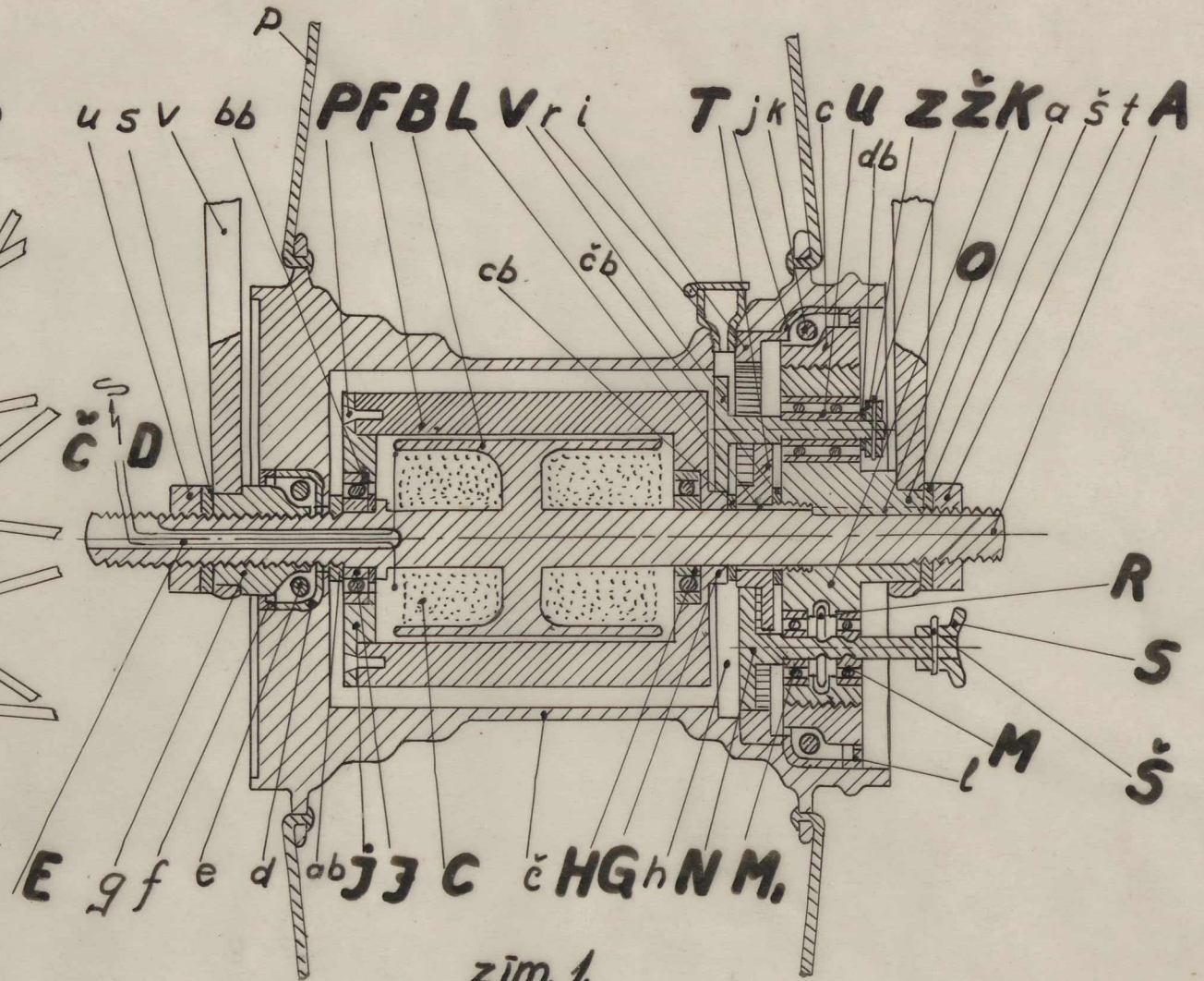


1. Lapa

Pie Ed. Sovera izgudrojuma pieteikuma
„Dinamo mašina velosipeda priekšējā riteņa
rumbā cēla apgaismošanas laternas un
reflektora elektrisko spuldžu kvēlināšanai.”



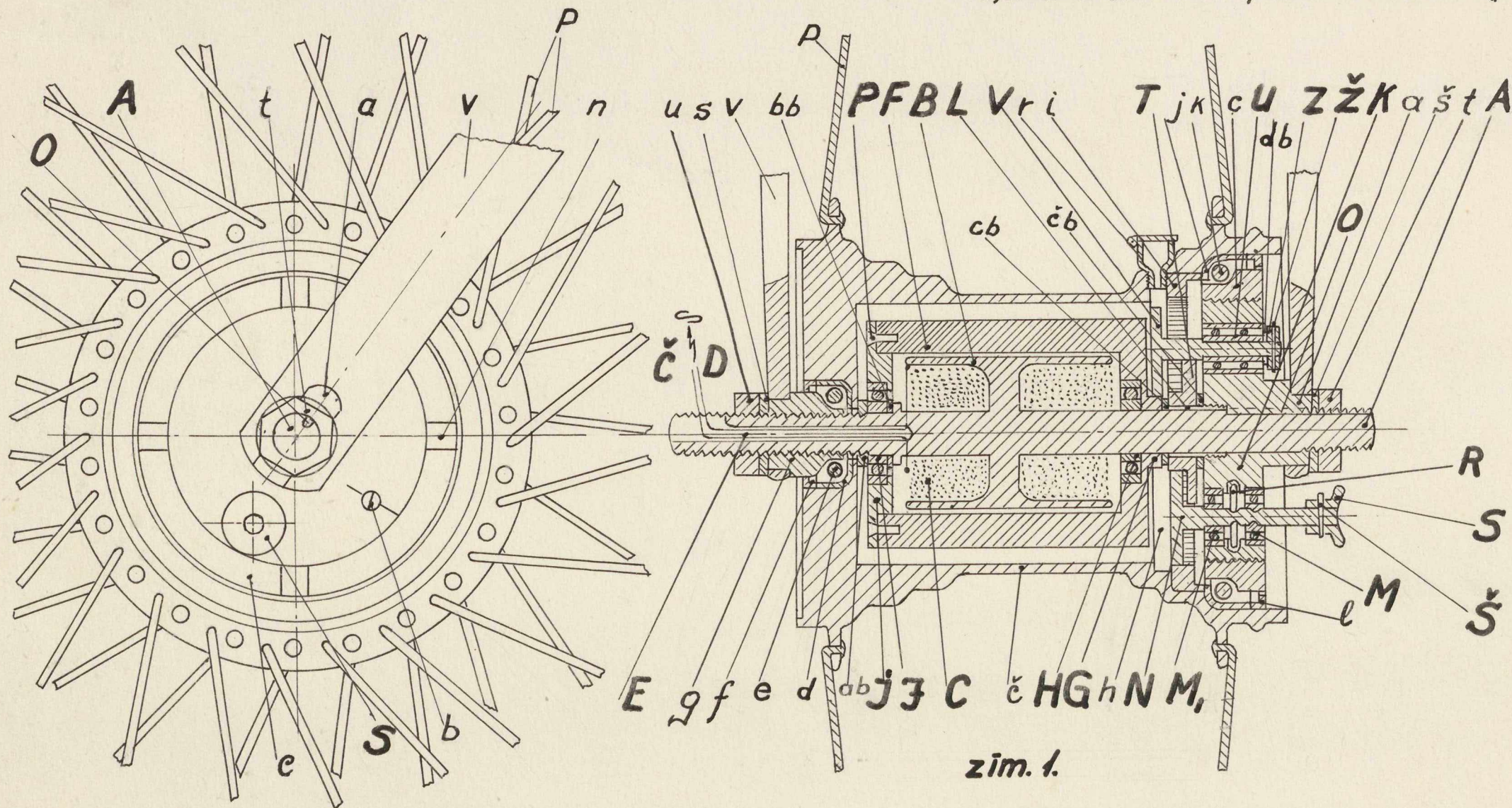
zīm. 2.



zīm. 1.

1. Lapa

Pie Ed. Sovera izgudrojuma pieteikuma
„Dinamo mašina velosipeda priekšējā riteņa
rumbā ceļa apgaismošanas laternas un
reflektora elektrisko spuldžu kvēlināšanai.”



zīm. 2.

zīm. 1.



Aizsardzības apliecība

№ 303

193 9 g. 22. novembrī patentu valdē saņemts

Eduarda S o v e r a,

Daugavpilī, Jelgavas ielā 16.

izgudrojuma pieteikums ar lūgumu izsniegt patentu uz:

Dinamo mašina velosipeda priekšējā riteņa
rumbā ceļa apgaismošanas laternas un reflek-
tora spuldžu kvēlināšanai.

Pieteikumu iesniedza E. Sovers, Daugavpilī,

Jelgavas ielā 16.

Pieteikumam pievienoti: apraksts, zīmējumi

un Latvijas Bankas 193 9 g. 22. novembra kvīts

№ A/46453 par pieteikuma nodevas nomaksu.

Zīmognodeva nomaksāta. Ls. 1.- zīmogmarkās uz lūguma.

Rīgā, 193 9 g. „28“ novembrī

(A. Šmēlis)
Departamenta vicedirektors.

(J. Purics)
Patentu valdes priekšnieks.



PATENTA APLIECĪBA

Nr. 2956

Pamatojoties uz pievienoto aprakstu un viņā atzīmētām īpatnībām, izsniegts:

EDUARDAM S O V E R I M,

DAUGAVPILĒ, Jelgavas iela 18.

PATENTS

Patenta priekšmets: DINAMO MAŠĪNA VELOSIPEDA PRIEKŠĒJĀ RITENĀ
RUMBA CĒLA APGAISMOŠANAS LATERNAS UN REFLEKTORA SPUL-
DZU KVALITĀTĒI

Patents izdots uz 15 (piecpadsmit) gadiem, skaitot no
19 40. g. » « DECEMBERĪ, ar sekošiem noteikumiem:

- 1) iemaksāt patentu gada maksas ne vēlāk, kā » « DECEMBERĪ
- 2) izmantot minēto izgudrojumu vai pārlabojumu Latvijas PSR rūpnieciskos apmēros un attiecīgu apliecību iesniegt Patentu valdei ne vēlāk, kā
19 45. g. » « DECEMBERĪ

Valdība negalvo par pieteicēja īpašuma tiesībām uz izgudrojumu vai pārlabojumu un tā lietderību, bet izsniedzot patentu vienīgi apliecina, ka uz minēto izgudrojumu vai pārlabojumu līdz šim Latvijas PSR nevienam patents nav izsniegts.

Zīmognodeva Ls 1,— nomaksāta zīmogmarkās uz lūguma.

Rīgā, 19 40. g. » « DECEMBERĪ

Finansu Tautas Komisārs:

Patentu valdes priekšnieks: