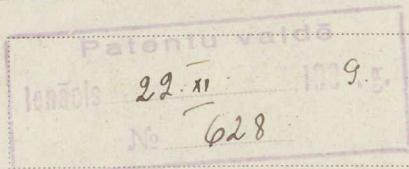


Maksā 5 sant.

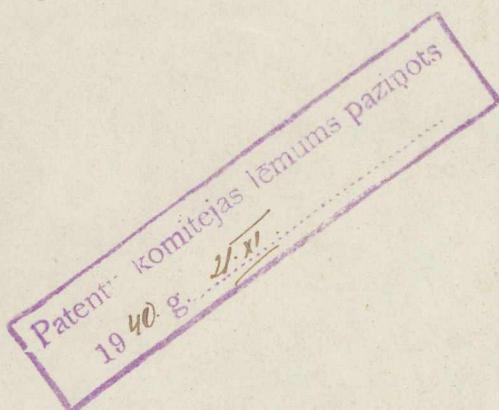
Patenta tek. № 2956.

Klase: 25-a



30^o
Finanču ministrijas
Patentu valdei.

Izgudrojuma pieteikums.



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

Eduards Voldemara d. Sovers,
Daugavpils Telpas ielā
Nr. 76.

Pilnvarnieks (vārds, uzvārds un adrese):

Iesniedzot divos eksemplāros zīmējumus un aprakstu, lūdzu izsniegt manam pilnvaras devējam *) patentu izgudrojumam ar nosaukumu: „Dinamo mašīna velocipeda priekšējā riteņa rumbā ceļa apgaismosēnas laternas un reflektora spuldžu uzturīšanai.”

Pielikumi:

1) Apraksts 2 eks. uz 2. lap.

2) Zīmējumi 2 „ „ 1 „ „

3) Pilnvara, pilnvaras noraksts.*)

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

pieteik. nodevas nomaksas

Ap 46453 kvīts.

5) Pat. valdes izgudrojuma patentešanas apliecība.



RĪGĀ, 1939 g. 22 novembrī

*) Pieteicējs : Ed. Sovers.
Pilnvarnieks

*) Nevajadzīgo svītrot.

Lēmums:

9) Pieprasīto patentu izsniegt.

20 XI. 40.

M. K. A. Leebur

22

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 izsniepts 193..... g.
- 4) „ izsludināts V. V. 193..... g. numurā.
- 5) „ atraidīts 193..... g.
- 6) „ dzēsts 193..... g.

Eduards Voldemara d. S O V E R S,

Daugavpili Jelgavas ielā Nr.16.

"Dinamo mašina velosipeda priekšējā riteņa rumbā ceļa apgaismošanas laternas un reflektora elektrisko spuldžu kvēlināšanai."

A P R A K S T S

Tumsai iestājoties velosipedisti cels un reflektora apgaismošanai lieto acetilena, ellīsa, petrolejās un elektriskos lāktenus.

Acetilena, ellīsa un petrolejas lāktenu dedzināšanai ir nepieciešamas izejvielas: acetilena lākteniem karbids un ūdens acetilena gāzes iegūšanai, ellīsa lākteniem ellīsa un petrolejas lākteniem petroleja. So degvielu krāju-miēm izsīkstot, sāda veida lāktēhi nodziest, velosipedisti paliek tumsā un ar grūtībām var turpināt celu tālsk, lēni braucot vai ejot kājam un vedot velosipedu rokās. Tādu lāktenu iededzināšanai, iznemot elektriskos, ir nepieciešami sērkocini, kas sagādā lielas neērtības sevišķi tad, kad tos jāiededzina veja inā laikā, vai kad velosipedists piemirst sērkociņas paņemt līdzīcēlā.

Nemot vērā šās neērtības, velosipedisti pēdējā laikā tādus lāktenus vairs nelieto, bet ir pārgājuši uz elektrisko lāktenu lietošnu. Sie elektriskie lākteni sadalīs divās grupās:

I.lāktenos, kuru elektrisko spuldžu kvēlināšanai lieto elektrisko bateriju, iebūvētu pašs lākteni vai kaut kur atsevišķi pie velosipeda un

II.lāktenos, kuru elektrisko spuldžu kvēlināšanai lieto speciālo dinamo mašīnu, izbūvētu atsevišķas ierīces veidā.

Elektriskie lākteni, kuru elektrisko spuldžu kvēlināšanai lieto elektriskās baterijas arī nav visai ērti, jo elektriskai baterijai izsīkstot tie apdzīst un velosipedisti paliek ceļā tumsā, kā arī vīnu lietošana arvien ir saistīta ar izdevumiem, iegādājoties jaunas elektriskas baterijas.

Tāmdēļari šo lāktenu tipu nelabprāt lieto velosipedisti. Stāp velosipedistiem visieciņtākais un izplatītākais ir pēdējā tipa lāktenis, tas ir, kurš iebūvēto elektrisko spuldžu kvēlināšanai elektrisko strāvu ražo speciāla, atsevišķas ierīces veidā izbūvēta, dinamo mašīna. Sāda dinamo mašīna tiek piestiprināta kādai no velosipeda riteni dākšām, tā lai dinamo mašīnas berzes skrituli vajadzības gadījumā ar speciālo slēdzēju varētu piepilst velosipeda riteņa riepi un braucot varētu ražot elektrisko strāvu.

Lietojot šādu dinamo mašīnu, kura tiek atsevišķi izveidotas ierīces veida piestiprināta kādai no velosipeda riteni dākšām ir sekošie trūkumi:

1) Pērkot velosipedu, dinamo mašīna jāpērk papildus kā atsevišķa ierīce un jāpierīko velosipedam.

2) Velosipeds ar pierīkoto šādu dinamo mašīnu izskats apkrauts ar papildu ierīcēm un atbaida cilvēkus no vīna iegādāšanas un lietošanas dzīvē.

3) Velosipeda ūrējs būvē ar pierīkoto šādu veida dinamo mašīnu pie kādas no velosipeda dākšām izskatās neglīta, jo tā līnijas nav tik gludas.

4) Dinamo mašīnas berzes skritulis rotējot pa velosipeda riteņa riepu braukšanas laikā darbojas kā bremze, nemot vērā lielo berzes koeficientu.

5) Dinamo mašīnas berzes skritulis, rotēdams pa riepu, ātri nobērž tās gumijas kārtu, un riepa pārplīst, lai gan tā riepas daļa, kura tieši saskaras brauciens laikā ar celu vēl nav nodilusi.

6) Dinamo mašīnas berzes skritulis, velosipeda riteņu riepām samirkstot, apsalstot vai nosmērējoties dublos, slīd gar riepu, negriežas, nedarbina dinamo mašīnu, un tāmdēļ rodas elektriskās strāvas piegādē pārtraukumi, no kā lāktenos esošās elektriskās spuldzes nodziest.

7) Dinamo mašīnas berzes skritulis, velosipeda riteņa aplokam mazliet sametoties, tikai vietām pieskaras riteņa riepi, kamēģīrodas elektriskās strāvas pārtraukumi, no kā lāktenos esošās elektriskās spuldzes brīžiem nodziest un atkal iedegas, kas apžilbina braucējam acis.

8) Braucot ar šādu veida ieslēgto dinamo mašīnu jālieto vairāk spēka, tāmdēļka kustība dinamo mašīnai tiek pārnesta ar berzes skrituli no velosipedu riteņa riepas, pie kām spēka nonemšanas svots atrodas uz aploces tālu no riteņa centra. Sis augšminētais āpstāklis stipri atsaucas brasukšanas laikā uz velosipedistu, kurš patēcieties tam, ātri nogurēst.

9) Pievienojot dinamo mašīnu velosipeda priekšējai riteņa dākšai, tās svars un berzes skritula iedarbība uz priekšējo riteņi izved to no līdzsvara stāvokļa un velosipedistam stūres noturēšanai rokās pareizā stāvoklī jāpielieto zināms spēks, kas nogurdina tā rokas.

10) Velosipeda krišanas gadījumā stāvvietā vai brauciens nereti tiek salauzta vai saliekta šāda dinamo mašīna.

11) Velosipeda riepi un dinamo mašīnas berzes skritulim rotejot vienam

gar otru, rodas sīcoša skaņa, kura atstāj nepatikamu iespīdu uz velosipedista dzirdes organiem.

12) Izmantojot dinamo mašinas metala masu un velosipeda metala daļas, kā vienu vadu elektriskās strāvas pievadīšanai lāktēnos iebūvētām elektriskām spuldzēm, bieži gadās, ka ēlai, krāsai vai netīrumiēm noklūstot starp tām, vai braucot pa slīktiem ceļiem no satricinājuma zūd kontaktē, no kā rodas elektriskās strāvas pārtraukumi un lāktēnu spuldzes nodziest.

13) Dinamo berzes skritula robežā virama, saskaroties ar riepu, zem smilts graudinu iedarbības noberžas vai arī pieblīvējas un sāk slidēt pa riepu, radot pārtraukumus elektriskās strāvas piegādē lāktēnu elektrisko spuldžu kvēlināšanai.

Nemot vērā šāda tipa dinamo mašinas lietošanas neērtības, esmu konstruējis dinamo mašinu, kura iebūvēta velosipēda priekšējā riteņa rumbā.

Šāda rumbā iebūvēta dinamo mašina sastāv no:

1) Dinamo mašinas ass ar enkuru,

2) Rotejoša magneta,

3) Ātruma karbas un

4) Velosipēda priekšējā riteņa īpatnēji izveidotas rumbas ar attiecīgiem konusiem.

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

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

ŠīM enkuram B (lielais) uztīts attiecīgs izolēta vada tinums C (lielais), kura sākuma gals C (lielais) un beigu gals D (lielais) izvesti ērā pa asij A (lielais) gar niski izurbto kanalu E (lielais), kurš sākas ar sānisko atvērumu pie paša 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 ērā pa asī A (lielais) izveidoto kanalu E (lielais), tamdēļlai nebūtu jālieto kautkādi slīdoļe kontakti tanī inducētās elektriskās strāvas novadišanai.

Lapā Nr.1 zīmējumā Nr.1 ar F (lielo) ir apzīmēts magnets. Šī magneta F (lielais) viens galā ir izveidots zobrats G (lielais), kurš izurbts caurums un iebūvēts lodišu gultnis H (lielais), pielāgots asij A (lielais), bet tā otro galu noslēdz vāks I (lielais), izgatavots no misina vai kāda cita metala, kuram nepiemīt magnetiskās spējas. Vāks I (lielais) nošķirināts magnetā F (lielais) ar skrūvītem P (lielais). Si vāks I (lielais) centrā izurbtā caurumā iebūvēts lodišu gultnis J (lielais), kurš pielāgots ari asij A (lielais). Magneta F (lielais) iekšējais caurmērs un garums nedrīkst būt daudz lielisks 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, kurā 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 pamats K (lielais) ir izurbts otrs caurums, kurā iebūvēts lodišu gultnis M un M₁ (lielais), kuros savu kārt novietots starpzobrats N (lielais), izveidots kopā ar savu asi no viena tērauda gabala. Si zobrats N (lielais) asij apkārt ir izvirpotas rievas, kurās vajadzīgas zobrats nostādīšanai sazobē ar citiem zobrajiem vai izslēgšanai no tās. Starpzobrata N (lielais) assij izvirpotās rievas iespiežas īpašs atspēres slēdzējs R (lielais) iebūvētais starp lodišu gultnēm M un M₁ (lielais), kura uzdevums ir turēt minēto zobraju vēlamā stāvoklī, tas ir ieslēgtu sazobē ar citiem zobrajiem jeb izslēgtu no tiem.

Starpzobrata N (lielais) assīgals atrodas pogveidīgs klokitis S (lielais) nostiprināts ar skeltapu S (lielais), kas ir domats tā ieslēgšanai vai izslēgšanai no sazobes ar roku. Uz ātruma karbas pamata K (lielais) čaulas L (lielais) ir novietots otrs pārnesuma zobrajs T (lielais) izgatavots no tērsuda, pie kām puse no viņa garuma ir izveidota kā zobrajs ar mazāku caurmēru, bet otra kā zobrajs ar lielāku caurmēru. Bez ņiem diviem zobrajiem N (lielais) un T (lielais) ātruma karbas pamats K (lielais) iebūvēta lodišu gultni U (lielais) ir novietots trešais zobrajs V (lielais), kurš ir ta izveidots, ka puse no viņa garuma ir ar mazāku caurmēru, bet puse ar lielālu un tas līdz ar savu asi izgatavots no viena tērauda gabala. Si zobrajs V (lielais) uz ūsu izejošam galam ir uzskrūvēts uzgrieznis Z (lielais), kurām izurbts caurums un tanī ie vietota skeltapa Ž (lielais). Visi ātruma karbas zobraji ir savā starpā ta sabūvēti, kā veido labu sazobi, viegli griežas un pēdējam zobrajam dod vajadzīgo ātrumu. Ātruma karbas zobraju lielumam jābūt saskanotam ar tādu aprēkinu, lai ap asi A (lielais) magnets F (lielais) apgrieztos āpmēram 28 reizes kamēr tanī pašā laikā velosipēda priekšējais ritenis apgriežas vienu reizi sp. asi A (lielais). Ātruma karbas pamata K (lielais) ārpusē ir izcilnis a (mazais) skat. Lapā Nr.1 zīm. Nr.1 un 2, kurš tiek ie vietots velosipēda dāķes gala izgriezumā un viņa uzdevums ir turēt velosipēda assi un ātruma karbu noteiktā stāvoklī. Ātruma 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 velosipēda riteņa īpatneji izveidota rumba. Rumbas Č (mazais) cilindriskās daļas dibena centrā ir

izurbts caurums, kurā iebūvēts asij 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), kurun izmanto starpzobrata N (lielais) nostādišanai neitralā stāvoklī respektīvi izslēgšanai no sazobes, lai dinamo mašīna 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 zobrauts un zobi pieskaņoti starpzobrata N (lielais) zobiem. Šis tērauda gredzens - zobrauts i (mazais) ar uz tā esošiem izcīņiem tiek ievietots rumbā č (mazais) esošos iedobumos tā, lai tas turētos viņā nekustīgi. Tālāk aiz šī tērauda gredze na - zobrauta 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 spieki gredzeni to nostiprināšanai. Bez tam virs paplašinājuma l (mazais) ir iebūvēts smērtrauciņš r (mazais) rumbas č (mazais) iekšpusē esošo daļu eljošanai. Ass A (lielais) galos ir pašlāksnes s un š (mazais) un uzgriežpi t un u (mazais) velosipeda riteņa piestiprināšanai dakša 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 dinamo mašīnu lieluma ziņā nepārsniedz "Torpedo" brīvrumbu un to var iebūvēt katrā velosipedā bez grūtībām, pie kam tās pielietošana dod sekošās priekšrocības:

1) Pērkot velosipedu, dinamo mašīna vairs nav jāiegādājas atsevišķas ierīces veidā.

2) Velosipeds izskatās vienkāršs un neatbaida cilvēkus no tā iegādāšanas un lietošanas.

3) Velosipeda ārējās konturas top gludākas, kādēļ tas izskaētās 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 dinamo mašīnas darbību.

7) Velosipeda riteņa aploka samešans neiespaido dinamo mašīnas darbību.

8) Braukšanas laikā tiek patēriņts ievērojami mazāk spēka dinamo mašīnas darbīnāšanai ne kā agrāk, jo spēka noņemšanas avots pārnests no riteņa aploces uz riteņa centru.

9) Dinamo mašīnas svars un berze neiedarbojas uz priekšējā riteņa līdzsvaru.

10) Velosipeda krišanas gadījumā netiek sabojāta dinamo mašīna.

11) Novērsta sīkšana dinamo mašīnai darbojoties.

12) Strāvas novadišanai tiek lietoti vadi, bet ne velosipeda masa.

13) Braukšanas laikā nodraošināta laba dinamo mašīnas darbība, pateicoties kustības pārnešanai ar zobratu palīdzību.

14) Viegli apmainamas sabojātas dinamo mašīnas daļas pret jaunām rezerves daļām, kādēļ dinamo var kalpot daudz ilgāku laiku.

15) Iebūvējama katrā velosipeda priekšējā ritenī bez sevišķām grūtībām.

16) Viegli iesslēdzama darbīnašanai un, vajadzībai izbeidzoties, viegli izslēdzama.

17) Nav pielietoti nekādi slīdošie kontakti dinamo mašīnā inducētās strāvas novadišanai uz lākteņu spuldzēm.

Iepriekš aprakstīto un patentejāmo dinamo mašīnas iebūvi, novietojumu velosipeda priekšējā riteņa rumbā kaut kāda daļu konstruktīva izmaiņa vai arī, ja dinamo mašīnas enkura vietā uz velosipeda ass novieto nekustošā stāvoklī magnetus, bet enkuru izbūvē tā, lai tas varētu rotēt apkārt magnetam, manu patentī nemaz neizmaina, jo es patentēju tikai dinamo mašīnas 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 zudu tinumu rotē magneti. Magnetus griež viņu galā izveidots zobrauts, kurš savienots ar riteņa rumbā esošo zobratru. Lai sasniegtu attiecīgu magnetu griešanās ātrumu, tur pat riteņa rumbā iebūvēts zobratru pārnesums. Visa ierīce ievietota priekšējā riteņa rumbā. Enkurā inducēto elektrisko strāvu novada divi izolēti no tā izejoši vādi, ievietoti priekšējās ass gareniskā caurumā, kuri, tālāk iedami gar velosipeda dakšu un velosipeda rāmi, pievada elektrisko strāvu apgaismošanas un reflektora lāktējos iebūvēto elektrisko spuldžu kvēlināšanai. Šāda dinamo mašīna pēc vēlēšanas ir izslēdzama un ieslēdzama ar slēdzēju rumbas galā.

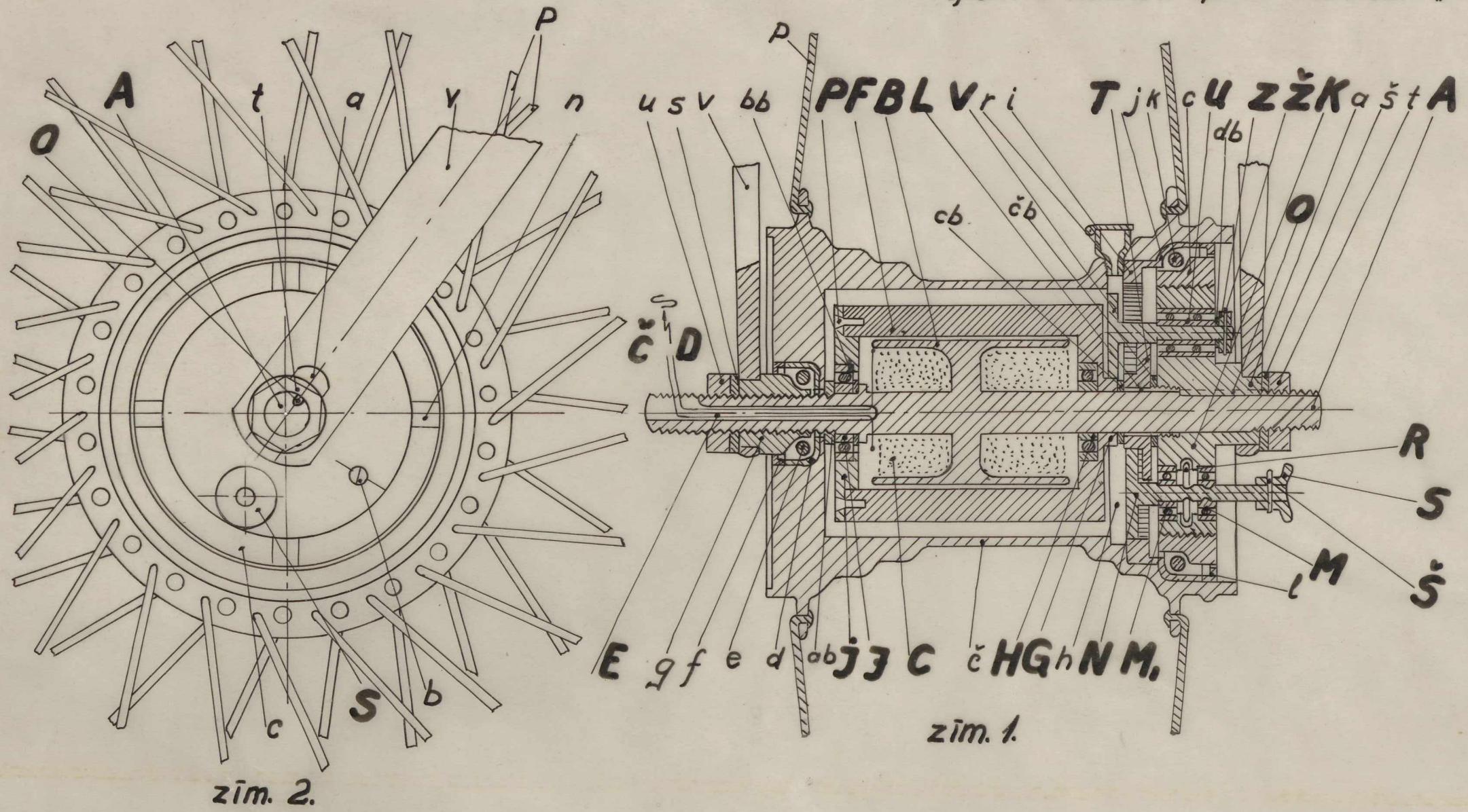
Daugavpili,
1939.g. "22" novembrī.

Edwards Sorors



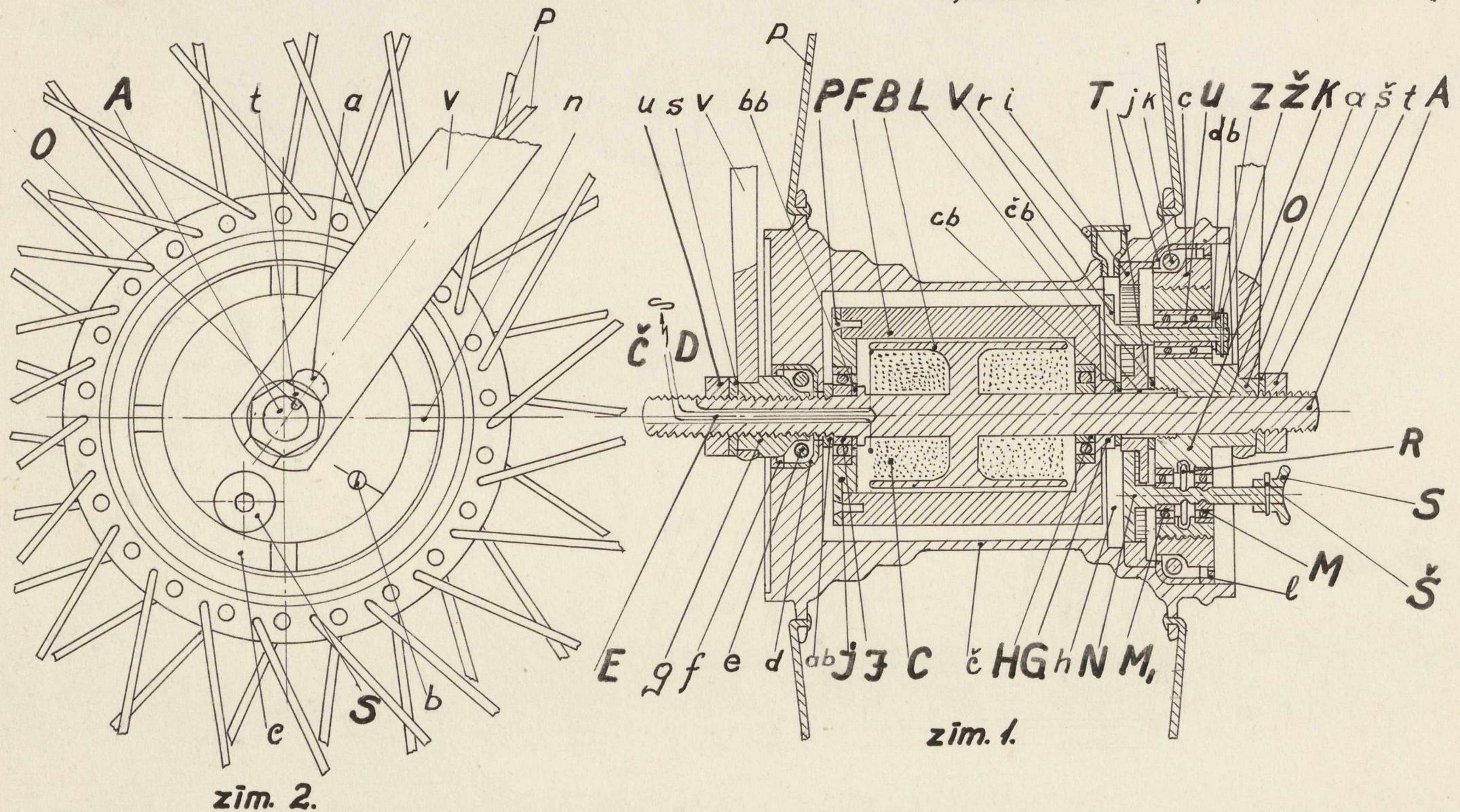
1. Lapa

Pie Ed. Sovera izgudrojuma pieteikuma
 „Dinamo mašīna velosipeda priekšejā riteņa
 rumbā ceļa apgaismošanas laternas un
 reflektora elektrisko spuldžu kvēlināšanai.“



1. Lapa

Pie Ed. Sovera izgudrojuma pieteikuma
 „Dinamo mašīna velosipeda priekšejā riteņa
 rumbā ceļa apgaismošanas laternas un
 reflektora elektrisko spuldžu kvēlināšanai.“





Aizsardzības apliecība

Nº 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 ritepa
rumā ceļa apgaismosanas 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
Nº A/46453 par pieteikuma nodevas nomaksu.

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

Rīgā, 193 9 g. „ 28 “ novembrī

(A. Šmēlis)
Departamenta vicēdirektors.

(J. Purics)
Patentu valdes priekšnieks.

LATVIJAS
PADOMJU SOCIĀLISTIKĀ REPUBLIKA
FINANSU TAUTAS KOMISĀRIĀTS

PATENTU VALDE



PATENTA APLIECĪBA

Nr. 2956

Pamatojoties uz pievienoto aprakstu un viņā atzīmētām īpašībām, izsniegt:

EDUARDAM SOVĒRĪM,

DAUGAVPILĪ, Jelgavas iela 16.

PATENTS

Patenta priekšmets: DINAMO-MĀŠINA VELOSIFEDA PRIEKŠJĀ RITEŅA
RUMBĀ CĒLA ARGATSMO ANAS LATERNAS UN REFLĒKTORA SPUL-
DŽU KULINĀRĀI

Patents izdots uz 15 (piecoadsmit) gadiem, skaitot no
19 40. g. » « DECEMBERI , ar sekošiem noteikumiem:
1) iemaksāt patentu gada maksas ne vēlāk, kā » « DECEMBERI
2) izmantot minēto izgudrojumu vai pārlabojumu Latvijas PSR rūpnieciskos
apmēros un attiecīgu apliecību iesniegt Patentu valdei ne vēlāk, kā
19 45. g. » « DECEMBERI

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 izsniegt.

Zīmognodeva Ls 1,— nomaksāta zīmogmarkās uz lūguma.

Rīgā, 19 40. g. » « DECEMBERI

Finansu Tautas Komisārs:

Patentu valdes priekšnieks: