

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 46 (2)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Maja 1929.

PATENTNI SPIS BR. 5884

Giuseppe Benelli, Pesaro, Italija.

Uređenje za pričvršćivanje kartera transmisije za krmanjenje krmanske osovine, montirane na čelu eksplozivnih motora.

Prijava od 5. januara 1928.

Važi od 1. juna 1928.

Traženo pravo prvenstva od 5. januara 1927, (Italija).

Ovaj pronalazak odnosi se na eksplozivne motore, kod kojih je osovinu za krmanjenje montirana na čelu motora i koja dobija svoje kretanje od motorne osovine preko jedne transmisije.

Pronalazak ima za cilj jedan način pričvršćivanja na cilindar kartera, koji obuhvata ovu transmisiju u cilju da učini deformacije kartera nezavisnim od deformacije cilindra.

Prema pronalasku ovaj rezultat je postignut na taj način, da je karter transmisije pričvršćen direktno za telo motora na kraju prema osovinu, i vezan i na drugom kraju kartera, prema čelu cilindra, pomoću štapova, koji prolaze slobodno u zato predviđenim rupama u samom karteru.

Na predloženoj nacrtu predložen je jedan primerični oblik izvođenja pronalaska. Sl. 1 je prerez po ravni, koja prolazi kroz osovinu cilindra i osovinu motora; sl. 2 je prerez gornjeg dela motora vertikalno prema prijašnjem prerezu i prolazi kroz sredinu cilindarske osovine i sredinu štapova, koji služe za pričvršćenje transmissijskog kartera.

U predloženoj konstrukciji transmisija između osovine (1) motora i osovine (2), koja nosi greben (3) i (4), koji su određeni da upravljaju poluge (5) i (6) ventila (7) i (8) stavljen je u pogon čelnim ozubljenim točkovima (9, 10, 11, 12 i 13).

Točak (9) namešten je na osovinu (1)

dok su ostali montirani na nosačima, koji su ugrađeni na licu kartera, sastavljenog iz više delova; u predloženom primeru sastoji se ovaj karter iz jedne unutrašnje stene (14), iz jedne izdignute vanjske stene (15) i iz jednog šupljeg tela, koje je oblikovano dvima šupljim telima (16) i (16') Stene i šuplja tela (16) i (16') spojeni su pomoću šarafa (17) i (18), od kojih poslednji služi za pričvršćivanje kartera na motor na kojemu je na predloženom primeru naslonjena pumpa za ulje sa cilindričnim ozubljenjem.

Za pričvršćivanje kartera na motor ima unutrašnja stena jedan otvor, koji odgovara izbočini (19), koja je predviđena na bloku motora, a ova stena je pričvršćena za pomenuti blok pomoću šarafa (20).

Za sprečavanje obrtanja kartera oko osovine motora, predviđeni su na krajevima nastavaka (16, 16') otvori za primanje šarafa (21) i (22), koji se ušaraffljuju u stubove (23) i (24), koji su pričvršćeni na čelu motora. Šarafi (21) i (22) slobodno su uloženi u čaure šarafa (25) i (26) koji služe za međusobno vezivanje šupljih tela (16, 16'), koji predstavljaju podloge za čepove oscilirajućih poluga i grebenaste osovine tako da karter, koji sadrži točkove (9—13) ne može biti stavljen u rotaciju osovinom motora, ali se može rastezati nezavisno od glave motora.

Ova nezavisnost kartera, koji sadrži tran-

smisiju krme, krmske osovine ima u ostalom to veliko preimućstvo da se obadva elementa šire na različite načine, u različitim periodama funkcionisanja motora. Ove razlike povećane su još karakterom bitno različitih metala, koji se upotrebljavaju za cilindre i karter transmisije.

Između glave šarafa (21) i (22) i glava šarafa (25) i (26) ostavljeni su intervali (27) u koje se eventualno umeću elastične ploče, koje dozvoljavaju širenje, a sprečavaju vibracije.

Opisana konstrukcija i učvršćivanje kartera, koji mora sadržavati krmu krmske osovine, dozvoljava upotrebu cilindričkih ozubljenja za ovu transmisiju, kod kojih je rad siguran i ušteda velika. Ova konstrukcija može se upotrebiti s preimućstvom u slučaju transmisije pomoću koničnih točkova, šneka ili pomoću lanaca, kao i u slučaju direktnog kрманjenja ventila pomoću dviju osovina.

Patentni zahtevi:

1. Uređenje za pričvršćivanje kartera transmisije za kрманjenje krmske osovine montirane na čelu eksplozivnih motora, naznačen time, da karter je direktno vezan sa motorom na njegovom kraju, koji korespondira sa osovinom, i koji je vezan svojim krajem na čelu cilindra pomoću štapa, koji slobodno prolaze kroz otvore predviđene u samom karteru radi toga, da deformacije cilindra učine ne zavisnima na deformacijama kartera.

2. Uređenje prema zahtevu 1, naznačeno time, da glava kartera obuhvata grebenustu osovinu i oscilirajuće poluge i da su u njoj smeštene vođice u smeru osovine cilindra, u koje su smešteni šarafi, koji zahvataju ili u učvršćene stubove na glavi cilindra ili direktno u glavu cilindra.

Veri od 1. juna 1928.

Prijava od 2. januara 1928.

Trgovačko pravo preuzeto od 2. januara 1927. (Lalija).

... koji su ostali montirani na osovinama, koji su upredmet na licu kartera, sastavljenog iz više delova; u predmetnom primeru sastoji se ovaj karter iz jedne metalne stene (14) iz jedne metalne vanjske stene (15) i iz jednog šupljeg tela koje je odlikovano drinom šupljim telom (16) i (16'). Šešer i šuplja tela (16) i (16') napunjeni su pomoću šneka (17) i (18), od kojih pomoću šneka (17) i (18) od kojih se sastoji stela za pričvršćivanje kartera na motor na kolima je na predmetnom primeru sastojena pumpa za ulje sa cilindričnim ozubljenjem.

Na pričvršćivanje kartera na motor ima najvažniju ulogu jedan diovan koji odgovara izbočini (19) koja je predviđena na delu motora, a ovaj stena je pričvršćena za pomoćni blok pomoću šarafa (20).

Na pričvršćivanje osovina kartera oko osovine motora, predviđeni su na krajevima nastavci (16, 16') otvori za primanje šarafa (21) i (22) koji su sastavljeni u stene (23) i (24), koji su predviđeni na delu motora. Šarafi (21) i (22) slobodno su ulazni u čvorne šarufe (25) i (26) koji služe za mehanizovano vezivanje šupljih tela (16, 16') koji predviđaju u podnožju za povezanje sa karterom, koji sadrži šarofove šarofe i koje se mogu lako odvojiti od motora. (27) ne može biti elastičan i sastoji se od elastične ploče, koje dozvoljavaju širenje i sprečavaju vibracije od glave motora.

Ova konstrukcija kartera, koji sadrži dva

... ovaj pronalazak odnosi se na eksplozivne motore kod kojih je osovina za kрманjenje montirana na čelu motora i koja dobija svoje kрманjenje od motora osovino preko jedne transmisije.

Pronalazak ima za cilj jedan način pričvršćivanja na cilindar kartera koji obuhvata ovu transmisiju u cilju da učini deformacije kartera nezavisnima od deformacije cilindra.

Prima pronalazak ovaj rezultat je postignut na taj način da je karter kрманjenja pričvršćen direktno za delu motora na istom pravo osovini i vezan u drugom kraju kartera preko čelu cilindra pomoću štapa, koji prolaze slobodno u otvore predviđene u samom karteru.

Na predmetnom primeru predviđen je jedan primerak oblika izvođenja pronalazka. 21 i je primer go razvidni, koji prikazuje osovinu cilindra i osovina motora; 22 je primer kartera koji je vezan za osovinu motora preko štapa i preko kartera; 23 i 24 prikazuju karter i motor; 25 i 26 prikazuju štape koji služe za pričvršćivanje transmisije kartera.

U predmetnoj konstrukciji transmisije izvođenja (2) motora i osovine (21) koji nosi greben (25) i (26) koji su odvojeni od grebenaste osovine (27) i (28) šarafa (21) i (22) stavljene su u odnosu sa stenom (23) i (24) kartera (25) i (26) kartera je na osovinu (1) i (2).

Fig. 2

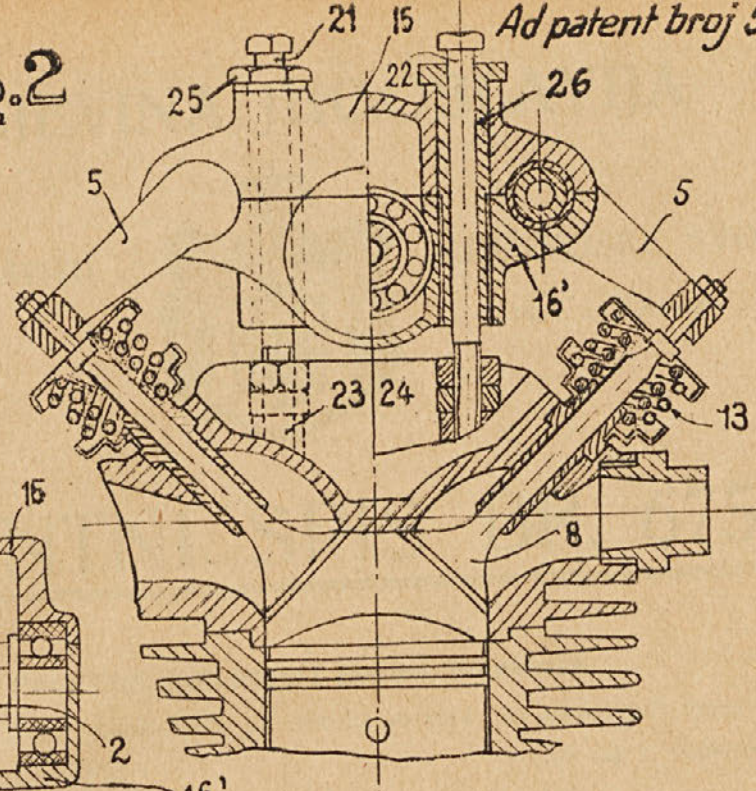


Fig. 1

