

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU  INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 45 (1)

IZDAN 16. novembra 1922

PATENTNI SPIS BR. 635.

Ing. Franjo Kec, Prag—Karlín.

Zaštitni uređaj prijevodnih kolesa sa unutarnjim ozubljenjem.

Prijava od 25. marta 1921.

Važi od 1. aprila 1922

Pravo prvenstva od 10. augusta 1914. (Austrija.)

Kod motornih vozova, napose motornih plugova, teških traktora i slč. u kojim su tjerana pokretna kola prijevodima ozubljenih kola sa unutarnjim ozubljenjem — nazvani pastor — bijahu predloženi najrazličniji uređaji za zaštitu unutarnjeg ozubljenja ovih kolesa za pogon. Većina ovih uređaja ima pogrješku, da je kod njih nemoguće, radi pomanjkanja tehničkog sredstva, koje bi potpuno tjesnilo, trajno održati mizalo medju zubima ovih prijevoda i tako predusresti ozbiljnim poremećenjima, koja su posljedica nepotpunog mazanja (loš učinak, prebrzo izrabljenje, lomljenje dijelova). Ovi na oko maleni nedostaci privedoše k tomu, da se je skoro napustilo u konstrukciji motornih vozova pastorovi pogon, koji je uz savršeno mazanje priznat kao najbolji način pogona kod teških traktora.

Predloženi izum odstranjuje nedostatke spomenutog načina pogona tako, da je na unutarnjoj strani kola koje se goni, pričvršćen pleh na taj način, da pokriva prostor izmedju zuba i kola koje je gonjeno, a isto tako i kola koje goni, u svakom položaju spomenutih kolesa, uslijed čega se spriječi, da ne ističe mazalo izmedju zuba i za najvećeg specifičkog tlaka što biva izmedju zuba.

Na crtežu je prikazan jedan provedeni slučaj ovoga izuma za kolo motornog pluga. Slika 1. prikazuje horizontalni prerez pokretnog kola sa cjelokupnom zaštitnom uredbom. Slika 2. prikazuje bitno nove detalje zaštitnog uređaja u povećanom mjerilu. Slika 3. jest tlocrtom slike 2.

(1) predočuje kolo (2) zubati vjenac, koji je na poznati način pričvršćen na palcima kola i (3) zubato kolo-pastor, što zahvata u zubati vjenac. Kolesa (2, 3) pokrivena su s obadve strane plehom (4, 5) na poznati način, od kojih je (4) pričvršćen na palcima kola (1) a pleh (5) na nepomičnoj osovini kotača (6) odnosno na komori (7) od pastorovog ležišta. Osim ovog poznatog zaštitnog uređaja, što se sastoji iz plehova, naimo u tom, što su zakrivena cijela kolesa, pričvršćen je prema izumu, na unutarnjoj strani zubatog vjenca (2) još jedan pleh (x), koji je postavljen po cijelom opsegu zubatog vjenca, a siže tijesno do trupine pastorka (3). Ovijem plehom zatvori se neprodušno prostor izmedju zuba vjenca i pastora u obostranom prostoru zahvatanja, a u isto vrijeme pleh (x) u vezi s vjencem (2) i poznatim plehom što pokriva (4) tvori apsolutno neprodužan žlijeb, koji spriječava

svaki gubitak ulja iz prijevoda. Ovim novim plehom (x) stvoreni žlijeb za mazalo podaje takodje posebni način razdiobe mazala, koje jamči prisilnu obstrukciju, potrebnim mazalom onih mjesta, koja to baš trebaju. Za okretanja kola (3) biva mazalo izgurano u smjeru strijelice (y) u opsegu zahvata kolesa iz prostora medju zubima uz što se istodobno mažu bokovi zuba, a ugarano u smjeru strijelice (z) u prostor izmedju zuba, koji će istom da se zahvate (vidi sl. 3.) Spomenuti žlijeb posreduje dakle automatske premještanje nepotrošenog mazala na ona

mjesta, koja se moraju mazati i tako osigura idealno neprekidno mazanje kolesa, uz razmjerno mali potrošak mazala.

Patentni zahtev:

Zaštitni uređaj prijevodnih kolesa sa unutarnjim ozubljenjem u motornih vozova, napose motornih plugova, naznačen time, da je osim vanjskog i unutarnjeg pleha za pokrivanje, postavljen na unutarnjoj strani vjencovog kola dalnji pleh za pokrivanje (x) neprodušno pričvršćeni, uslijed čega se podržava mazalo medju kolesima.

PATENTNI SPIS BR. 635.

Ing. František Koc, Prag-Karlín.

Zaštitni uređaj prijevodnih kolesa sa unutarnjim ozubljenjem.

Vešt od 1. prosinca 1932.

Prijava od 28. marca 1931.

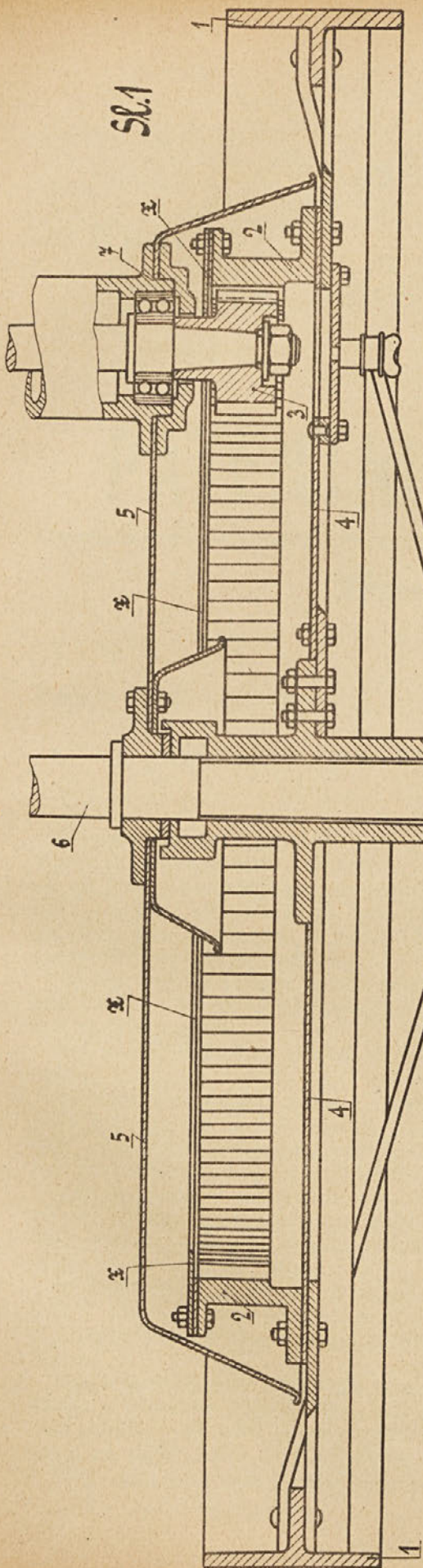
Pravo prvotstva od 10. augusta 1914. (Austrija).

Način je prijedlog jedan prijevodni uređaj ovog tipa sa kojom motoru ulja. Uređaj je prikazan u dvije slike: slika 1. prikazuje horizontalni prijevodni uređaj koji sa cilindričnom razdiobom, slika 2. prikazuje drugu novu razdiobu, koja je prikazana u povećanom mjerilu. Slika 3. je detalj slika 2.

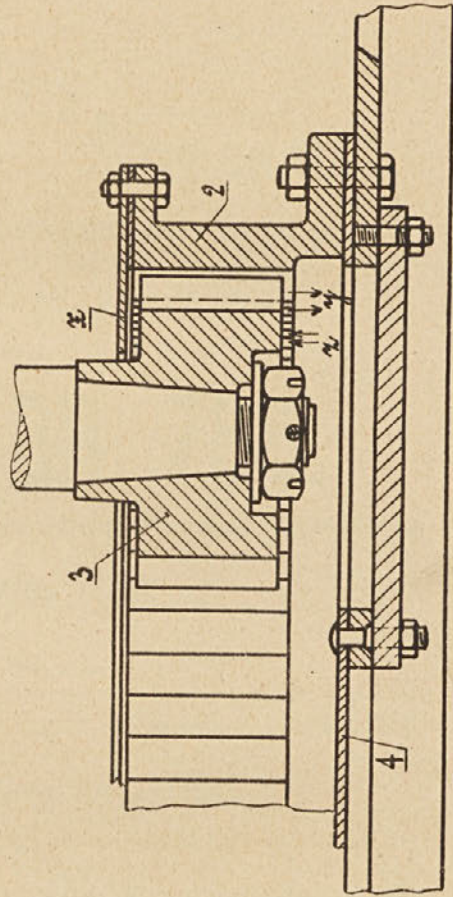
(1) prijedlog kola (2) zubi vjenc, koji je na pozadini zubi vjenc na palecima kola (3) zubi kola, što zadržava u zubi vjenc Kolesa (3) pokrivena su s obje strane plehom (4) na pozadini zubi, od kojih je (5) pričvršćen na palec kola (3) a (6) na nepokrivljeni dio vjenc (7) od palec (8) odmah na kolu (1) od palec (9) vjenc. Ovim ovaj prijedlog razdiobe ulja, što se sastoji iz plehova, namirno u tom što sa zadnjim dijelom kolesa, pričvršćen je prema izumu, na unutarnjoj strani zadnjeg vjenc (3) još jedan pleh (x), koji je postavljen po cijelom opsegu zadnjeg vjenc, a slika lijevano do trzine potpora (3). Ovijem plehom zadržava se nepotrošeno mazalo izmedju zuba vjenc i palec u običnom prostoru zadržavaju, a u isto vrijeme pleh (x) u vezi s vjencem (3) i pokrivajući plehom što pokriva (4) tvori nepotrošeno mazalo izmedju zuba i zadržavaju ga na njegovu položaju tako da je na unutarnjoj strani kola koje se goni, pričvršćen je jedan pleh, da pokriva prostor izmedju zuba i kola koje je gonjeno, a isto tako i kola koje goni, u svakom položaju zadržavaju pleh, koji se spriječava da nepotrošeno mazalo izmedju zuba i zadržavaju ga na njegovu položaju tako da biva izmedju zuba.

Kod motornih vozova, napose motornih plugova, koji imaju i to u kojom sa zubi vjenc kola prijevodnih ozubljenih kola sa unutarnjim ozubljenjem, prijevodni uređaj, koji se sastoji od cilindrične razdiobe ulja, koja sa zadnjim dijelom kolesa, pričvršćen je prema izumu, na unutarnjoj strani zadnjeg vjenc (3) još jedan pleh (x), koji je postavljen po cijelom opsegu zadnjeg vjenc, a slika lijevano do trzine potpora (3). Ovijem plehom zadržava se nepotrošeno mazalo izmedju zuba vjenc i palec u običnom prostoru zadržavaju, a u isto vrijeme pleh (x) u vezi s vjencem (3) i pokrivajući plehom što pokriva (4) tvori nepotrošeno mazalo izmedju zuba i zadržavaju ga na njegovu položaju tako da je na unutarnjoj strani kola koje se goni, pričvršćen je jedan pleh, da pokriva prostor izmedju zuba i kola koje je gonjeno, a isto tako i kola koje goni, u svakom položaju zadržavaju pleh, koji se spriječava da nepotrošeno mazalo izmedju zuba i zadržavaju ga na njegovu položaju tako da biva izmedju zuba.

Prijedlogi izuma obilježavaju nedostatke spomenutih načina pogonske tako, da je na unutarnjoj strani kola koje se goni, pričvršćen je jedan pleh, da pokriva prostor izmedju zuba i kola koje je gonjeno, a isto tako i kola koje goni, u svakom položaju zadržavaju pleh, koji se spriječava da nepotrošeno mazalo izmedju zuba i zadržavaju ga na njegovu položaju tako da biva izmedju zuba.



Sl.2



Sl.3

