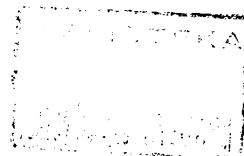


20 lipca 1932 r.

B63h 16/08

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 16286.

Kl. 65 c² 2.

Antoni Jamka
(Kraków, Polska).

Mechanizm do napędu narządów poruszających statki wodne lub powietrzne.

Zgłoszono 27 października 1930 r.

Udzielono 30 kwietnia 1932 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy mechanizmu służącego do nadania ruchu postępowego łodziom, statkom i samolotom zapomocą wiosel, łopatek względnie skrzydeł.

Charakterystyczną cechą tego mechanizmu jest prowadzenie wiosel u łodzi, łopatek u statków, a skrzydeł u samolotów w danym ośrodku w ten sposób, by ramiona ich zataczały podczas ruchu poboczną stożką prostego lub walca, przyczem płaszczyzny końcowe u wiosel, łopatek lub skrzydeł pozostają podczas całego trwania ruchu w takim położeniu w ośrodku, w jakim płaszczyzny te nastawiono; zatem krawędź płetwy, wiosel i łopatek zachowuje położenie pionowe, zaś przy skrzydłach spodnia strona ich powierzchni zachowuje podczas ruchu stale takie położenie, jak np. skrzydła ptaka w ruchu wiosłowym.

Na rysunku przedstawiony jest przykład wykonania wynalazku, przyczem jest to tylko połowa urządzenia, które po obu stronach np. łodzi jest jednakowe. Na fig. 1 przedstawiono rzut poziomy mechanizmu, przystosowanego do napędu łodzi, na fig. 2 — jego rzut boczny wpoprzek łodzi, a na fig. 3 — jego widok z boku łodzi. Druga połowa urządzenia według wynalazku nie została na rysunku umieszczona ze względu na przejrzystość, jest ona analogiczna i symetryczna do pierwszej, uwidocznionej na rysunku.

Korba *r*, osadzona na osi *o1* umocowanej w łożysku *s*, służy do poruszania wiosel za pośrednictwem kół zębatach *z1* i *z3*, nasadzonych na osi *o1* na stałe po jednym z każdej strony łożyska *s*. Te koła zębate zazębiają się z kołami zębatymi *z2* i *z4* u-

mieszczonemi na osi $o2$, przyczem koło zębate $z4$ jest nasadzone na oś $o2$ luźno. Do koła zębatego $z4$ przymocowane jest ramie a , na którego obu końcach przytwierdzono po jednym uchwycie t . Każdy z tych uchwytów obejmuje tulejki p , w które wbite są trzony wiosła w . Każdy trzon wiosła z tulejką p jest połączony z przegubem k . Przeguby te wraz z ich nasadami osadzone są obrotowo na osi $o3$, zaś osie $o3$ osadzone są stale w ramieniu u . Na każdej nasadzie przegubów przymocowane jest na stałe jedno koło zębate zII i $zIII$. Koła zębate zII i $zIII$ wraz z nasadami przegubów k , tuleją p i wiosłami w tworzą jeden zespół. Na końcu osi $o2$ osadzone jest na stałe środkowe koło zębate zI , zazębiające się z kołami zębatymi zII i $zIII$, przyczem trzy te koła posiadają jednakowe wymiary. Przy poruszeniu korbą r koło zębate $z2$ obraca się dwa razy szybciej niż koło zębate $z4$.

Wskutek ruchu wodzącego wiosła w są

sterowane tak, że na całej swej drodze dookoła koła zębatego zI zachowują stale nadane im położenie względem poziomu, w danym przypadku pionowe.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Mechanizm do napędu narzędzi poruszających statki wodne lub powietrzne, znamienny tem, że do wywołania opisanego wyżej ruchu wiosła względnie płaszczyzn napędowych służą koła zębate o stosownie dobranych średnicach, z których jeden zespół powoduje ruch obrotowy wiosła, drugi zaś zespół, działający podobnie jak satelity przy przekładni planetowej, utrzymuje płaszczyzny wiosła stale w pierwotnem położeniu.

2. Mechanizm według zastrz. 1, znamienny tem, że połączenie z nim wiosła jest przegibne.

Antoni Jamka.

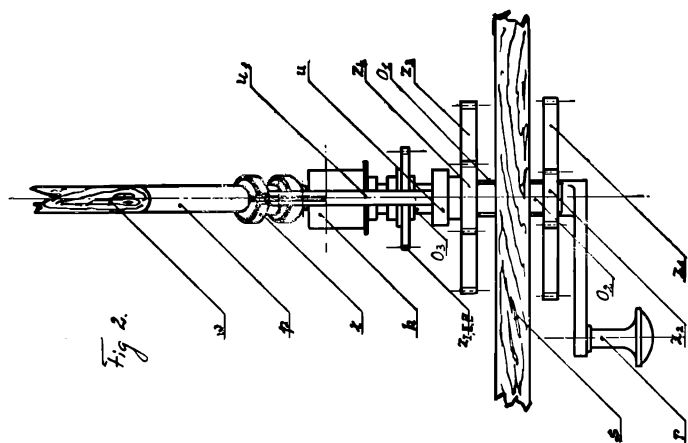


Fig. 2.

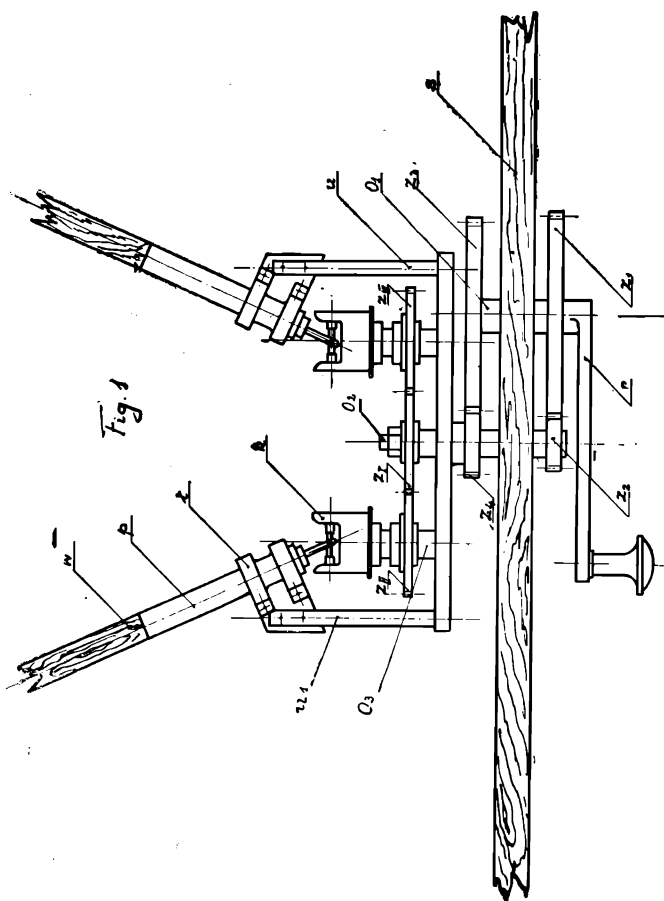


Fig. 1.

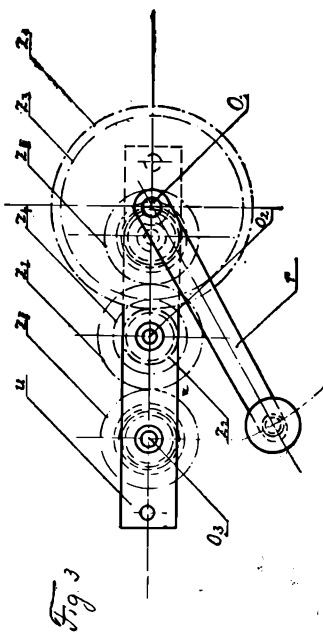


Fig. 3.