

REICHSPATENTAMT  
PATENTSCHRIFT

№ 583 192

KLASSE 57a GRUPPE 39

I 41642 IX/57a

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 17. August 1933

Ihagee Kamerawerk Steenbergen &amp; Co. in Dresden

Tourenregulierwiderstand für Kinomotoren

Patentiert im Deutschen Reiche vom 24. Mai 1931 ab

Die Erfindung bezieht sich auf einen Tourenregulierwiderstand für Kinomotoren. Regulierwiderstände an das Motorgehäuse anzubauen ist bekannt, und zwar in der Form, daß die Widerstandswicklung zentrisch zur Motorachse um das Motorgehäuse außen herum montiert wird, während der Regulierhebel seitlich befestigt ist. Ferner ist es bekannt, den Tourenregelwiderstand an einem der Motordeckel anzubauen und ihn mit einer Schutzhaube zu umgeben. Es ist auch bekannt, zum Zwecke der Verbilligung und einer einseitigen Befestigungsmöglichkeit von Radiowiderständen die Widerstandsspirale fest in den Betätigungsknopf einzubauen. Erfindungsgemäß wird der Regulierwiderstand an einem der Deckel des Projektormotors angebaut. Der Widerstandsdraht ist in bekannter Art auf einem Kreisbogenstück gewickelt, welches zentrisch zur Motorachse befestigt ist. Der Ring, auf dem die Schleiffeder (Stromabnahmefeder) isoliert befestigt ist, ist ebenfalls zentrisch zur Motorachse drehbar gelagert. Mit diesem Ring ist die Schutzkapsel derart verbunden, daß sie zugleich als Handgriff für die Regulierung dient. Der Vorteil der erfindungsgemäßen Anordnung liegt darin, daß der Regulierwiderstand für einen Kinomotor so untergebracht ist, daß kein besonderer Platz im Fuße oder im oder am Gehäuse des Kinoprojektors beschafft werden muß. Außerdem ist durch seine eigenartige Anordnung die Bedienung gut zur Hand.

In der Zeichnung ist der Gegenstand der Erfindung dargestellt.

Abb. 1 zeigt den Tourenregelwiderstand in Ansicht auf die Motorachse ohne Schutzkappe.

Abb. 2 zeigt den Tourenregelwiderstand im Schnitt von der Seite mit Schutzkappe.

Abb. 3 zeigt den Tourenregelwiderstand mit Ansicht auf die Schutzkappe.

An dem Motorgehäusedeckel  $a^1$  des Motors  $a$  ist ein Trägerteil  $b$  für das Kreisbogenstück  $c$ , auf welchem Widerstandsdraht  $c^1$  aufgewickelt ist, befestigt. Der Kreisbogen  $c$  liegt zentrisch bzw. nahezu zentrisch zur Motorachse  $a^2$ . Auf einer Buchse  $d$ , die ebenfalls zentrisch bzw. nahezu zentrisch zur Motorachse  $a^2$  am Trägerteil  $b$  befestigt ist, lagert drehbar ein Ring  $e$  aus Isoliermasse, an dem die Schleiffeder (Stromabnahmefeder)  $f$  befestigt ist, und zwar so, daß die Schleiffeder  $f$  auf dem Widerstandsdraht  $c^1$  im Kreise schleift. Auf dem drehbaren Ring  $e$ , der die Schleiffeder  $f$  trägt, ist eine Schutzkappe  $h$  für den Widerstand aufgeschraubt und durch eine Scheibe  $i$ , die auf der Lagerbuchse  $d$  aufgeschraubt ist, gegen Heruntergleiten gesichert. Dadurch wird bei Drehung der Schutzkappe  $h$  der Ring  $e$  mit der Schleiffeder  $f$  mitgenommen und so eine Regulierung des Widerstandes für den Motor vorgenommen. Die Schutzkappe  $h$  ist also gleichzeitig der Handgriff für die Regulierung. Die Scheibe  $i$  bildet durch ihre Form den Anschlag für die drehbare Schutzkappe  $h$ ,

indem ein mit der Schutzkappe  $h$  verbundener Stift  $h^1$  an der im Kreis herum ausgeklinkten Scheibe  $i$  in seinen Endstellungen anschlägt. An dem Kreisbogenstück  $c$  befindet sich an dem einen Ende eine isolierte Schraube  $c^2$ , die mit dem einen Ende des Widerstandsdrahtes  $c^1$  Verbindung hat. Eine zweite isolierte Schraube  $g$  befindet sich am anderen Ende des Kreisbogenstückes. Diese aber hat keine unmittelbare Verbindung mit dem Widerstandsdraht  $c^1$ . Die Schraube  $g$  steht mit der Schleiffeder  $f$  durch die Spiralfeder  $f^1$  in Verbindung. Der Anschluß an die Stromquelle erfolgt in folgender Weise: Der eine Pol des Netzes wird an die Schraube  $c^2$  angeschlossen. Von der Schraube  $g$  geht der Strom an die eine Anschlußklemme des Motors. Die andere Anschlußklemme des Motors wird mit dem anderen Pol des Netzes verbunden. Der Strom fließt also zunächst

durch den Widerstandsdraht  $c^1$ , dann durch die Stromabnahmefeder  $f$ , durch die Verbindungsleitung  $f^1$  nach der Schraube  $g$  und von dort durch den Motor wieder zum Netz. Je nach der Stellung der Schleiffeder  $f$  auf dem Kreisbogen  $c$  ist mehr oder weniger Widerstand eingeschaltet.

PATENTANSPRUCH:

Tourenregelwiderstand für Kinomotoren, dessen Wicklung unmittelbar am Motorgehäuse und zentrisch zur Motorachse angebracht ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Widerstand an einem der Motordeckel ( $a^1$ ) angebaut und durch eine Schutzkappe ( $h$ ) verdeckt ist, die mit der Stromabnahmefeder ( $f$ ) verbunden und derart drehbar gelagert ist, daß sie zugleich als Handgriff zum Einstellen des Widerstandes dient.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen



Abb. 1

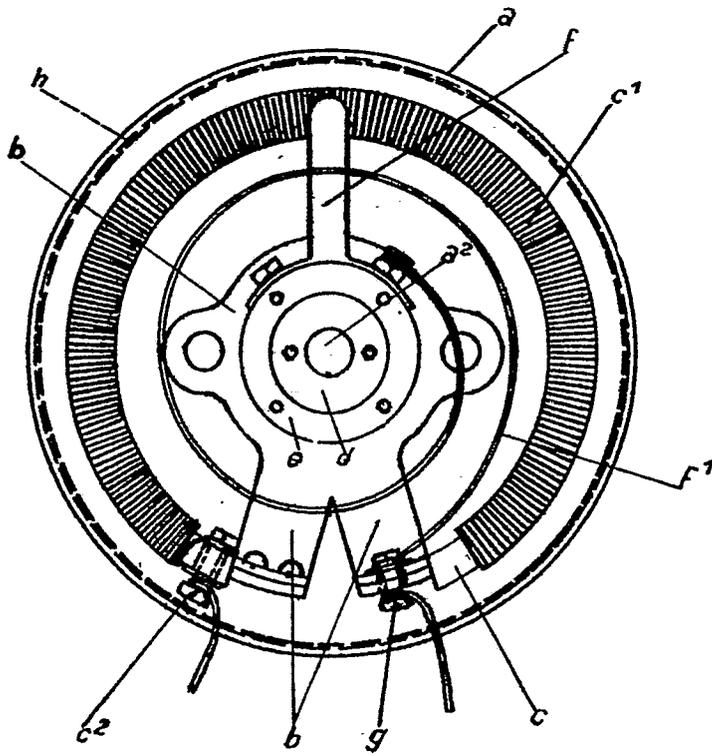


Abb. 2

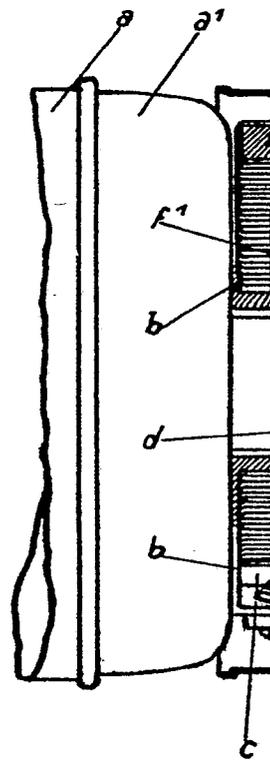


Abb.3

