

**Národní technické muzeum
Archiv Národního technického muzea**

Ing. Louis Baffrey
(1886)

Prozatímní inventární seznam

NAD č. 21
evidenční pomůcka č. 12

Dolenský Jaroslav
Praha 1935

Baffrey Louis

Parní automobil, v tomto fondu zachovaný, patří nesporně k průkopníkům samohybného vozu s parním pohonem u nás. Byl sestrojen Ing. Louis Baffrey-em, technickým ředitelem textilních závodů Cosmanos v Josefově Dole u Kosmonos, v roce 1886.

Vozidlo je namontováno na silném rámu z profilových želez, v předu má dvě sedadla pro cestující a nad zadní nápravou parní kotel. Řidič stál na malé plošině uprostřed vozu.

Pohonná část, parní stroj, je dvouválcový, s válci upevněnými po stranách rámu, s rozvodem šoupátkovým na plný tlak. Převod síly děje se ozubenými koly od klikového hřídele na diferenciál (který je na tehdejší dobu značným pokrokem), přes ozubenou předlohu na hnaná zadní kola.

Řízení předních kol je provedeno ozubeným převodem táhly a klouby, řízení ventilu pro přístup páry do válců pomocí páky a táhla. Brzda je pásová, umístěná na klikovém hřídeli. Kotel je vertikální se třemi plamencovými trubkami a příslušnou armaturou.

Vůz byl prodán roku 1902 firmě Taussig, obchod stroji v Praze, rozmontován a dán do starého železa. Druhý parní automobil, asi z roku 1901, je t. č. deponován v závodech Cosmanos.

V Praze, dne 24. ledna 1935.

Ing. Jar. Dolenský

	Parní automobil, který postavil roku 1886 Ing. Louis Baffrey, technický ředitel textilních závodů Cosmanos v Kosmonosích. (Ozn. autorem: Voiture a vapeur. Systeme Baffrey.)		1886	1
1	Sestavení parního automobilu se všemi detaily, v náryse a půdoryse.	1	1886	1
2	Ojnice a různé šrouby.	1	1886	1
3	Diferenciál v pohledu a řezu, a detail upevnění výstužných drátů v kole.	1	1886	1
4	Sestavení a řez parním válcem se šoupátkovým rozvodem a napáječkou.	1	1886	1
5	Detail ozubených převodů a táhel k řízení předních kol automobilu.	1	1886	1
6	Detail osazení parního kotle nad zadní nápravou.	1	1886	1
7	Umístění a řízení ventilů pro vypouštění kondensované vody v parních válcích.	1	1886	1
8	Sestavení pásové brzdy.	1	1886	1
9	Detail převodu pákami a táhly k pásové brzdě.	1	1886	1
10	Ruční páky a táhla k spouštění stroje a k pásové brzdě.	1	1886	1
11	Detailní výkres parního stroje. Stroj je dvouválcový, po stranách rámu umístěn vždy jeden válec. Rozvod šoupátkový na plný tlak je hnán excentrem, který je dvojité a žene též napáječku.	1	1886	1
12	Detail pohonu diferenciálu a zadního kola s nákresem zadního ložiska.	1	1886	1
13	Převod pohonu od klikového hřídele na diferenciál a řez nábojem zadního kola.	1	1886	1
14	Ložiska klikového hřídele a hřídelů převodových.	1	1886	1
15	Řez parním kotlem. Kotel je vertikální se třemi plamencovými trubkami.	1	1886	1
16	Detail předních kol a řízení.	1	1886	1
17	Alternativa parního kotle, které nebylo použito.	1	1886	1
18	Příčný řez parním válcem a připevnění jeho k rámu vozidla.	1	1886	1
19	Ojnice, táhla a jiné drobné součásti.	1	1886	1
20	Regulátor pro řízení přítoku napájecí vody.	1	1886	1
21	Armatura parního kotle.	1	1886	1
22	Detail ložiska a připevnění k rámu.	1	1886	1
23	Detaily řízení předních kol. Různá táhla a šrouby.	1	1886	1
24	Diagram plnění parního válce.	1	1886	1
25	Uzavírací šoupátko na páru.	1	1886	1

Nově vymezené a revidované evidenční jednotky při GI 2012-2013.

datum provedení GI: 15. 5. 2013

výčet ověřených a nově zjištěných evidenčních jednotek:

-mapy, plány ...: technické výkresy: 25 (1886) – inv. č. 1-25

-celkový počet (dílčích) evidenčních jednotek: 25

ověřená metráž archiválií: 0,02 bm