

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

O P I S P A T E N T O W Y P A T E N T U T Y M C Z A S O W E G O

70 864

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu _____

Kl. 63c, 91

Zgłoszono: 14.08.1971 (P. 150021)

Pierwszeństwo: _____

MKP:B60r 21/10

Zgłoszenie ogłoszono: 30.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 15.07.1974

Twórcy wynalazku: Andrzej Dietrych, Zbigniew Gebauer, Marcei Kłoda,
Bronisław Więcek

Uprawniony z patentu tymczasowego: Fabryka Samochodów Małolitrażowych,
Bielsko-Biała (Polska)

Układ sygnalizacyjny w pojeździe mechanicznym a zwłaszcza w samochodzie

Przedmiotem wynalazku jest układ sygnalizacyjny w pojeździe mechanicznym, a zwłaszcza w samochodzie, skłaniający kierowcę i pasażerów do zapięcia pasów bezpieczeństwa.

Celowość stosowania pasów bezpieczeństwa do czasu wprowadzenia lepszych zabezpieczeń zdrowia i życia szczególnie kierowcy i pasażerów przedniego siedzenia nie jest już przedmiotem dyskusji. Przepisy szeregu krajów nakładają obowiązek wyposażania nowych samochodów w pasy. Fakt wyposażenia samochodu w pasy bezpieczeństwa nie przesądza o ich stosowaniu. Znane są różnego rodzaju pasy bezpieczeństwa, jednak żaden z nich nie jest połączony z układem sygnalizacyjnym.

Celem wynalazku jest nakłonienie kierowcy i pasażera przedniego siedzenia pojazdu mechanicznego, a zwłaszcza samochodu, do zapięcia pasów bezpieczeństwa.

Cel ten został osiągnięty dzięki zastosowaniu układu sygnalizacyjnego zawierającego stycznik połączony szeregowo z jednej strony z masą, a z drugiej z wyłącznikiem, który poprzez łącznik, bezpiecznik i stacyjkę jest połączony ze źródłem prądu, przy czym stycznik w przypadku zadziałania zwiera obwód klaksonu, a wyłącznik jest połączony mechanicznie ze skrzynią biegów i szybkościomierzem, zaś łącznik jest rozwierany po zapięciu pasów bezpieczeństwa.

Rozważając różne urządzenia mogące skłonić do zapięcia pasów bezpieczeństwa uznano za najwłaściwsze a zarazem najprostsze i najtańsze urządzenie powodujące uruchomienie klaksonu samochodu.

Przedmiot wynalazku został przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym pokazano schemat elektryczny układu sygnalizacyjnego.

Układ sygnalizacyjny ma klakson 1, stycznik 2, połączony szeregowo z jednej strony z masą 9 a z drugiej z wyłącznikiem 3. Wyłącznik 3 jest połączony mechanicznie ze skrzynią biegów i szybkościomierzem pojazdu. Jest on połączony poprzez łącznik 4, bezpiecznik 5 i stacyjkę 7 pojazdu ze źródłem prądu 8. Łączniki 4 są zabudowane w klamrach pasów bezpieczeństwa. Stycznik 2 w przypadku zadziałania zwiera obwód klaksonu 1.

Klakson 1 może być włączony przy pomocy przycisku klaksonu 6 w kole kierownicy lub stycznikiem 2 sterowanym prądem płynącym przez wyłącznik 3, łącznik 4, bezpiecznik 5, stacyjkę 7, ze źródła prądu 8. Wyłącznik 3 jest zwierany po uruchomieniu silnika w przypadku włączenia trzeciego lub wyższych biegów i (lub) przez szybkościomierz, gdy szybkość samochodu jest większa niż 40 kilometrów na godzinę. Łącznik 4 jest

rozwierany po założeniu pasów przez kierowcę i pasażera przedniego siedzenia. Nie założenie pasów przez jedną z wyżej wymienionych osób powoduje zwarcie łączników 4 a tym samym w przypadku gdy włączony byłby trzeci lub wyższy bieg lub samochód jechałby z szybkością większą niż 40 kilometrów na godzinę, zostaje włączony klakson przez co użytkownicy samochodu zostają skłonieni do zapięcia pasów.

Zastrzeżenie patentowe

Układ sygnalizacyjny w pojeździe mechanicznym, a zwłaszcza w samochodzie, skłaniający kierowcę i pasażerów do zapięcia pasów bezpieczeństwa, znamienny tym, że zawiera stycznik (2) połączony szeregowo z jednej strony z masą (9) a z drugiej z włącznikiem (3), który poprzez łącznik (4), bezpiecznik (5) i stacyjkę (7) jest połączony ze źródłem prądu (8), przy czym stycznik (2) w przypadku zadziałania zwiera obwód klaksonu (1) a włącznik (3) jest połączony mechanicznie ze skrzynią biegów i szybkościomierzem, zaś łącznik (4) jest rozwierany po zapięciu pasów bezpieczeństwa.

