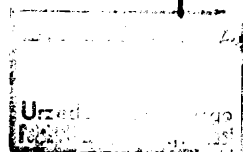


Warszawa, 20 października 1934 r.

URZĄD PATENTOWY



B 60c 23/02



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 20474.

Kl. 63 e, 17.

Dr. med. Jonas Goldfluss
(Ulanów n. Sanem, Polska).

Przyrząd sygnalizujący spadek ciśnienia powietrza w obręczy koła samochodowego.

Zgłoszono 6 marca 1933 r.

Udzielono 11 września 1934 r.

Brak powietrza w obręczy koła powoduje łamanie się opony, poza tem zaś na mokrej i śliskiej drodze przy szybkiej jeździe może stać się przyczyną wypadku. Przyrząd według niniejszego wynalazku sygnalizuje wcześniej ubytek ciśnienia w obręczy, wobec czego daje kierowcy możliwość zatrzymania samochodu, gdy jeszcze część powietrza, zawartego w dętce, chroni oponę przed zniszczeniem. Przyrząd ma kształt rurki, którą przymocowuje się do tarczy względnie do żelaznej obręczy koła, albo do dętki, lub do zaworu dętki.

Przyrząd jest wewnątrz przedzielony poprzeczną przegrodą, do której przymocowana jest od strony dętki druga krótka rurka. Między rurką główną a tą drugą

krótką jest tyle wolnego miejsca, że mieści się ruchoma rurka, zamknięta od strony dętki krążkiem, a posiadająca od strony przegrody dwa ramiona, które przechodzą przez odpowiednie otwory na drugą stronę. Ta ruchoma część ma kształt naparstka i zamyka rurkę, przymocowaną do przegrody, wskutek czego można zwiększać lub zmniejszać przestrzeń tak ograniczoną, zależnie od wysunięcia części ruchomej. W tej zamkniętej przestrzeni znajduje się balonik, wypełniony powietrzem o wymaganem ciśnieniu, albo sprężynka odpowiedniej siły. Zamiast ruchomej części, wyżej opisanej, można zastosować szczelnie do ścian głównej rurki przylegający tłok. Chcąc w tym ostatnim przypadku urządzić sygnał

trąbkę, należy w ścianie rurki zrobić kanałik, przepuszczający w danej chwili powietrze, zasilające trąbkę. Gdy ciśnienie powietrza w dętce jest należyte, wówczas ruchomy naparstek względnie tłok zostaje wciśnięty do rurki, a równocześnie wysuwają się jego ramiona ponad przegrodę. Skoro zaś ciśnienie w dętce zmniejszy się, wówczas wewnętrzne ciśnienie balonika lub sprężynka wysuwa część ruchomą w stronę dętki, skutkiem czego zbliżają się równocześnie końce ramion do przegrody. Ramiona te połączone są z dalszą częścią urządzenia, np. z dzwонkiem sprężynowym, małą syreną sprężynową lub trąbką. Ramiona, pociągając za sobą lub zwalnając sprężynkę, wywołują sygnał.

Przyrząd według niniejszego wynalazku ma kształt prosty przy kołach szprychowych, przy tarczowych zaś — zagięty. Przy kołach tarczowych znajduje się jeden otwór w części, odpowiadającej obręczy żelaznej, a drugi — w części odpowiadającej szprychom, tak że końcowa część przyrządu wystaje po zewnętrznej stronie. Jeżeli przyrząd jest przymocowany wprost do dętki tak, jak zwyczajne zawory, to można stosować sygnał trąbkowy. Wówczas wysunięcie części ruchomej do wolnej przestrzeni powietrznej koła powoduje otwarcie zaworu, a powietrze, wypływające przez zawór, zasila trąbkę. Przyrząd przymocowuje się wtedy nakrętką do zaworu dętki, skutkiem czego zawór jest stale przyciśnięty i powietrze z dętki może przechodzić do wnętrza przyrządu tak, jak w przypadku umocowania przyrządu w dętce. Krążek gumowy pod nakrętką chroni przed uchodzeniem powietrza nazewnątrz. Jeżeli przyrząd posiada tłok, wówczas przez zmianę jego położenia uchodzi powietrze kanalikiem do trąbki.

Rysunek przedstawia na fig. 1 przekrój przyrządu w chwili, gdy ciśnienie w dętce jest małe, a przyrząd, umocowany na żelaznej obręczy koła, naciska na dętkę,

skutkiem czego dolna część przyrządu wysuwa haczyk *b*, na fig. 2 — to samo przy normalnem ciśnieniu w dętce, które wciska część ruchomą, na fig. 3 — to samo w odniesieniu do przyrządu, umocowanego w dętce podobnie, jak zawór, w chwili, gdy ciśnienie w baloniku komory *a*, większe od ciśnienia powietrza w oponie, wysuwa część ruchomą, otwierając zawór dętki, przyczem reszta powietrza, zawartego w dętce, zasila trąbkę, na fig. 4 — to samo przy normalnem ciśnieniu powietrza w dętce, t. j. większem od ciśnienia w baloniku komory *a*, na fig. 5 — to samo w odniesieniu do przyrządu, umocowanego na zaworze *c* dętki, na fig. 6 — to samo w odniesieniu do przyrządu, posiadającego szczelny tłok, w chwili, gdy ciśnienie powietrza w dętce jest silniejsze od oporu sprężynki, na fig. 7 — to samo w chwili, gdy ciśnienie powietrza w dętce jest małe, sprężynka wysuwa tłok, a powietrze uchodzi kanalikiem, zasilając trąbkę.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przyrząd, sygnalizujący spadek ciśnienia powietrza w obręczy koła samochodowego, znamieny tem, że wyposażony jest w balonik gumowy, wypełniony powietrzem, umieszczony w rozsuwalnej części przyrządu (*a*), albo w sprężynkę lub szczelny tłok, przyczem dętka względnie ciśnienie powietrza w dętce utrzymuje je w odpowiednim położeniu.

2. Przyrząd według zastrz. 1, znamieny tem, że jest przymocowany do zaworu dętki zapomocą nakrętki i stale ten zawór naciska, wskutek czego ciśnienie powietrza z dętki oddziałuje na część ruchomą przyrządu.

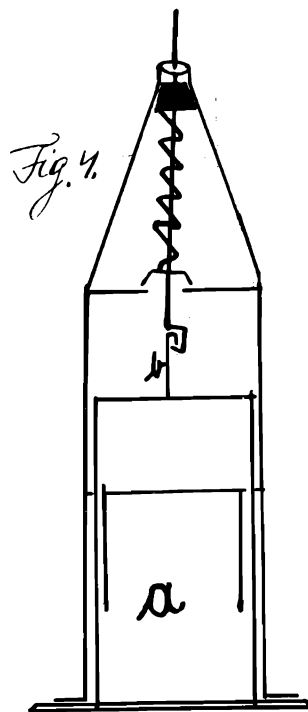
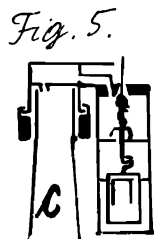
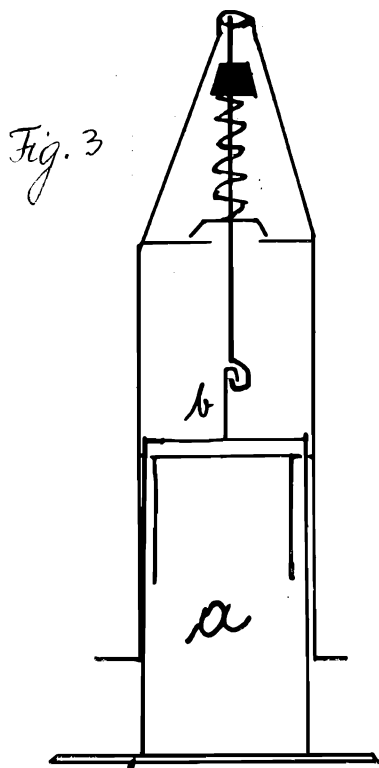
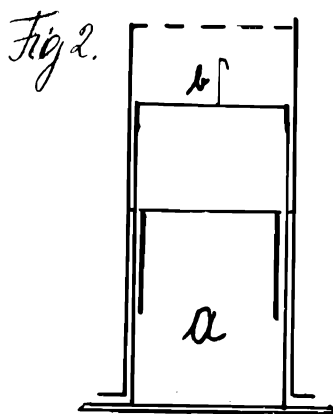
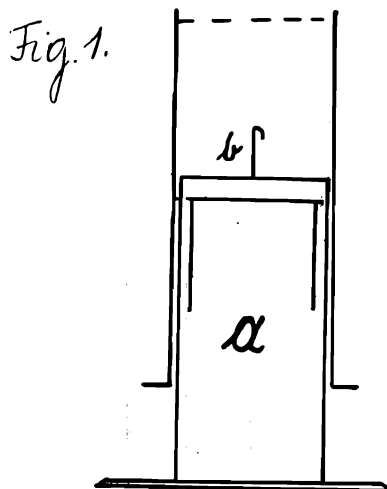
3. Przyrząd według zastrz. 1, znamieny tem, że przymocowany stale do żelaznej obręczy koła uruchamia sygnał dzwонkowy lub syrenę lub powoduje wybuch materiału zapalnego, umieszczonego

w przyrządzie, a przymocowany do dętki zasila trąbkę powietrzem.

4. Przyrząd według zastrz. 1, znamienny tem, że podczas należytego ciśnienia powietrza w dętce szczelny tłok zamyka otwór kanałika w ścianie rurki, w cza-

sie zaś spadku ciśnienia powietrza w dętce usuwa się tłok i zezwala na uchodzenie powietrza przez tenże otwór.

Dr. med. Jonas Goldfluss.



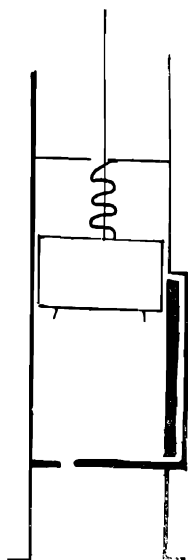


Fig. 6.

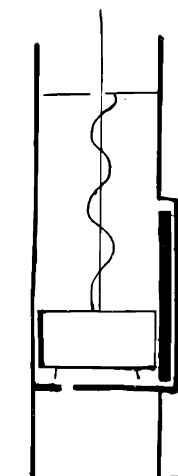


Fig. 7.