



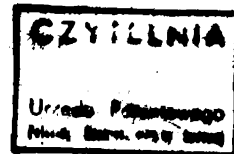
Patent dodatkowy
do patentu nr _____

Zgłoszono: 08.03.77 (P. 196519)

Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 11.09.78

Opis patentowy opublikowano: 15.03.1982



Int. Cl.²

B60R 25/02

Twórcy wynalazku: Czesław Książek, Stanisław Lipiński, Zbigniew Grzegorz, Bogumił Żurawski
Uprawniony z patentu: Spółdzielnia Inwalidów im. A. Suwary, Pabianice (Polska)

Blokada kierownicy

1

Przedmiotem wynalazku jest blokada kierownicy samochodu zabezpieczająca przed możliwością kradzieży, a przeznaczona szczególnie do tak zwanych bezpiecznych, łamanych drążków kierownicy.

Dotychczas stosowane blokady kierownicy stanowiły układ trzepienia wprowadzanego w specjalny otwór lub wycięcie w drążku kierownicy i blokowanego w tym położeniu przez odpowiedni, znany zamek. Tego rodzaju blokada osłabia w pewnym stopniu drążek kierownicy.

Blokada kierownicy według wynalazku jest wykonana z płaskiego kątownika z ramionami nierównej długości, ma wycięcie w dłuższym ramieniu tego kątownika, zaś w bloku zamka jest obrotowy lub wpustowy występ wchodzący w to wycięcie, przy czym kąt ukośnego ścięcia ramion kątownika odpowiada ukośnemu ustawieniu kierowanych kół jezdnych samochodu.

Przedmiot wynalazku w przykładzie wykonania został uwidoczniiony na rysunku, w widoku z pozycji kierowcy samochodu.

Blokada kierownicy według wynalazku jest zbudowana z płaskiego kątownika 1 z lekko ukośnie ściętymi ramionami 2 i 3 nierównej długości wsuniętego w jedno z ramion przegubu 4 drążka 5 kierownicy samochodu. W dłuższym ramieniu 2 kątownika 1 jest wykonane wycięcie 6 o minimalnie zaokrąglonym wykroju, do którego jest wprowadzony występ 7 obrotowo lub wpustowo osadzony w bloku 8 zamka z otworem 9 na klucz do otwierania. Ra-

2

miona 2 i 3 kątownika 1 są oparte o dolną część rozdzielczej tablicy 10 samochodu lub o część blachy nadwozia znajdującą się bezpośrednio ponad przegubem 4. Ukośne ścięcie ramion 2 i 3 z jednej strony ogranicza ruch kierownicy, a z drugiej strony kąt tego ścięcia w zależności od typu samochodu ustala położenie kierowanych kół jezdnych samochodu.

Blokowanie kierownicy przebiega następująco: kątownik 1 dłuższym ramieniem 2 wsuwa się do przegubu 4 po odpowiednim ustawieniu kierownicą położenia tego przegubu, przy czym ze względu na jego dwuczęściową konstrukcję składającą się z dwu ramion przestawionych o kąt 90° można kątownik 1 wkładać w ramię bliższe kierownicy lub też w ramię przeciwległe, w zależności od potrzeby. Wsuwając kątownik 1 w przegub 4 jednocześnie z drugiej strony tego przegubu ustawia się blok 8 zamka tak, że ramię 2 wchodzi w wycięcie w tym bloku. Po odpowiednim dosunięciu ramienia 3 do przegubu 4, a z drugiej strony tego przegubu blok 8 zamka, wystarczy po wprowadzeniu klucza do otworu 9 i odpowiednim zamknięciu przez obrót klucza wprowadza się występ 7 do wycięcia 6 w ramieniu 2 kątownika 1 i w pełni zabezpiecza układ kierowniczy przed zmianą położenia, a tym samym przed kradzieżą samochodu. W celu odblokowania układu kierowniczego wystarczy obrotem klucza w bloku 8 zamka usunąć występ 7 z wycięcia 6 kątownika 1, a następnie pozwoli wyjąć ten kątownik z boku 8 zamka

i przegubu 4, aby układ kierowniczy był gotowy do eksploatacji.

Blokada kierownicy według wynalazku ma tę zaletę, iż można zastosować dowolny typ znanych zamków samochodowych, a jednocześnie odpowiednio utrudnia osobom niepowołanym uruchomienie chronionego pojazdu. Dodatkową zaletą są jej niewielkie wymiary pozwalające na przechowywanie w kieszeni drzwowej, lub w innej skrytce samochodowej na czas jazdy.

Zastrzeżenie patentowe

Blokada kierownicy, **znamienna tym**, że płaski kątownik (1) z ramionami (2 i 3) nierównej długości ma wycięcie (6) w dłuższym ramieniu (2) tego kątownika, zaś w bloku (8) zamka jest osadzony obrotowy lub wpustowy występ (7) wchodzący w wycięcie (6), przy czym ramiona (2 i 3) są ukośnie ścięte, a kąt tego ścięcia odpowiada ukośnemu ustawieniu kierowanych kół jezdnych samochodu.

