

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA
UPRAVA ZA ZAŠTITU  INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (2)

IZDAN 15. marta 1922

PATENTNI SPIS BR. 8

Dušan Lončarević, Beograd.

Velocipedska kola.

Prijava od 7. marta 1921.

Važi od 1. juna 1921.

Pravo prvenstva od 21. maja 1915. (Austrija).

Pošto je velosiped usled svog usavršenja zadobio opštu rasprostranjenost, bio je već na više načina ostvarena zamisao, da se rastavljivim spajanjem dva velosipeda stvori jedno jeftino prevozno sredstvo, koje je pored velosipedskih sedala, nameštanjem sredstava za sedenje za decu i nosila za transport robe, omogućilo veće iskorišćavanje. Time ipak nisu bila stvorena prava kola, nego samo jedna velosipedska kombinacija, koja je pokazivala još razne nezgode.

S druge strane i iz privrednih razloga pokušavalo se, da se kao zamena širokim krugovima građanstva usled troškova oko nabavke i održavanja nepristupačnih automobila stvori jedna velosipedska kombinacija, koja se sastoji iz jedne lake karoserije, koja predstavlja jednu ukočenu celinu, sa nagonom velosipedskih pedala. Ali i time se nije stvorilo jedno praktično prevozno sredstvo, jer se nije vodilo računa o raznim potrebama, u glavnome zato ne, jer se ovo prenosno sredstvo načinom ostave i transporta kao i otpora pri kretanju nije nikako, ili samo malo razlikovalo od običnih kola ili malih motornih kola.

Velosipedska kola predstavljaju, prema ovom pronalasku, na protiv jednu u svoje pojedine delove rastavljivu kombinaciju jednog kolskog okvira, stvorenog sastavom od najmanje dva obična velosipeda ili jednog običnog i jednog motornog velosipeda sa lako rastavljivim učvršćenim šipkama, šinama i tome slično, koje dozvoljavaju jedno takvo

nameštanje, opuštenih ili ukočenih obložnih strana, da se može stvoriti jedan zatvoreni kolski prostor, koji daje zaštite protiv nepogode vremena, prašine, drumskog blata i drugih neprijatnosti. Usled te higijenske mere i mogućnosti, da se prevozno sredstvo u svako doba može lako sastaviti i opet u svoje delove rastaviti, pripada mu osobina, da može biti upotrebljeno od širokih krugova građanstva; jer k navedenim koristima i k srazmerno malim troškovima za nabavku i održavanje, pridružuju se kao dalje koristi: ostava u običnim prostorima stana, mala ukupna težina i mogućnost zasebne upotrebe velosipeda ili motornog velosipeda kao takvih.

Predmet pronalaska dozvoljava najraznovrsnije izvršne oblike, od kojih su kao primer predstavljena dva na crtežu.

Prema izvršenju, predstavljenom u slici 1, 2, i 3 u gornjem i prednjem pogledu i u osnovi, sastave se dva velosipeda sa po dva sedišta a, b, u obliku tandema, sa poprečnim šipkama c, d, e, pomoću zavrtnja, zavoranja ili drugih poznatih sredstava za spajanje. Učvršćivanjem jednog okvira f iz pravih ili savijenih šipaka, šina ili cevi dopunjava se sa ključanicama ili tome sličnim stvarni kolski skelet. Pomoću mehunskih spojeva, koji se nataknu ili šarnirima rasklope, može se na okviru f postaviti od lakog materijala (prut, drvo, jaka žica i t. sl.) jedna mreža g, koja služi kao podupirač ili potpor zaklonskih bočnih strana kola, koje se u celini ili delom saстоje iz, sa prozorima h od stakla, macinog



stakla, celuloida i t. sl. snabdevenih, ukočenih, pola ukočenih ili opuštenih, u slici 1 pozicije naznačenih poravnina i, od lakih materija, kao aluminijskog lima, asura oq trske, skloppljive ili koturaste nepromočne tkanine, impregniranog platna za jedra, i t. d.

Kolima upravlja osoba, koja zauzima jedno od najprednijih sedišta; njena fe lenka jednom spajajućom šipkom (ili spajajućim lancem) zgodno spojena sa lenkom suseda, tako da se obadva prednja točka skladno upravljaju. Postojećim zadnjim sedištima dodaju se samo držalje, pošto se sa tih sedišta dejsTVuje samo za nagon kola. Pošto u opšte neće biti potrebno da svaki učesnik u vožnji saradjuje pri nagonu, to se mogu pojedina od običnih sedala zameniti ugodnijim sedištima, sa kojih se može i tabati u slučaju potrebe. I sedišta za decu i korpe za odojče mogu se namestiti ili obesiti na zgodnim mestima. Da bi se olakšalo penjanje i sedanje u kola treba predpostaviti velosipeđe sa otvorenim ili takozvanim ženskim okvirom ili bar jedan sličan način konstrukcije. Pošto nepodležje nikakvoj teškoći da se učvrsti i jedan patos to mogu osobe, koje upotrebljuju velosipedska kola, biti prilično potpuno zaštićene od prašine, blata i vlage, čime je postignuta jedna bitna svrha pronalaska.

Mesto nacrtanih dvosedišnih velosipeda mogu se isto tako spojiti jedno-, tro- ili vi-

šesedišni velosiped sa pedalnim ili motornim nagonom.

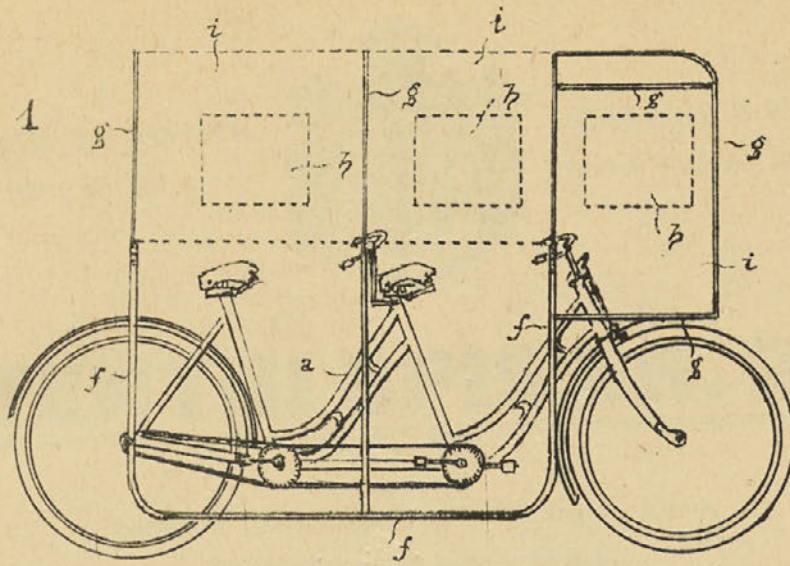
Sl. 4 predstavlja jedno izvršenje sa samo jednim velosipedom, koji se nameštanjem dva prednja ili zadnja pobočna točka k stabilisira. U tom slučaju upotrebljuju se na okviru f, korisno kosi ukočeni udovi l.

Pomoćni elementi svake vrste, kao na primer razna nagonska sredstva, prevodne preinake, nagonski zaponci i t. sl. mogu velosipedska kola usavršiti. Isto se tako mogu upotrebiti za gradnju kola mesto gotovih velosipeda velosipedski delovi, da bi se moglo postići, u danom slučaju, zgodnom kombinacijom još veće prilagodjavanje pojedinim potrebama.

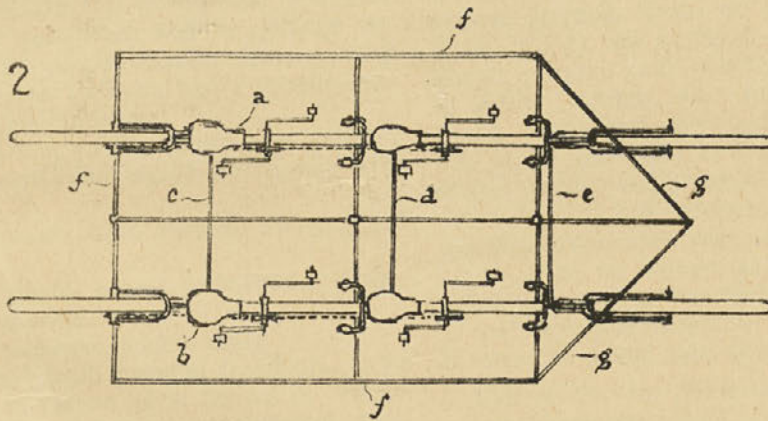
Patentni zahtev:

Iz običnih velosipeda sa pedalnim ili motornim nagonom, ili iz delova istih posredstvom lako rastavljivih spojnih sredstava sastavljena velosipedska kola (pedomobil), naznačena time, što se na jednom rastavljivom okviru (f) tih kola posredstvom samo po sebi poznatih elemenata kao mehuna za šipke, zavrtanja ili tome slično učvrsti jedna mreža od šipaka (g), koja služi za nameštanje pokretnih čvrstih ili opuštenih, delom sa prozorima opremljenih kolskih pobočnih strana (i), koje svestranim zaklonom zaštićuju putnike od prašine i nepogode vremena.

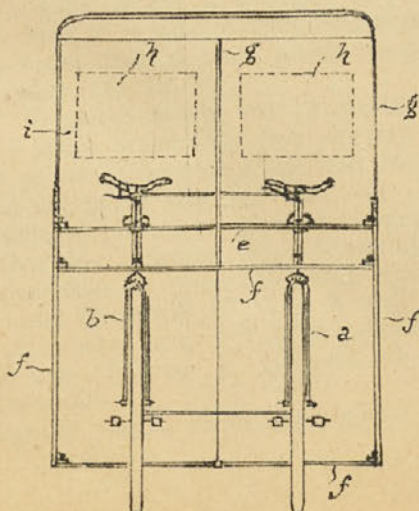
Sl. 1



Sl. 2



Sl. 3



Sl. 4

