

# POOS Nicolas Jean

(1899 - 1987)

Luxembourg-city

## Patents (details)

### 1 - Roue garnie pour véhicules automobiles évitant les accidents consécutifs à l'éclatement d'un pneu

LU patent	13618
Application date	16 August 1924

(copy to be obtained from Archives nationales)

### 2 - Chambre à air à boyaux emboîtés

LU patent	17544
Application date	30 May 1930

(copy to be obtained from Archives nationales)

### 3 - Procédé de gonflage de la chambre à air à boyaux emboîtés

LU patent	17627
(addition au brevet LU17544)	
Application date	9 July 1930

(copy to be obtained from Archives nationales)

### 4 - Train d'atterrissage pour hydroavions

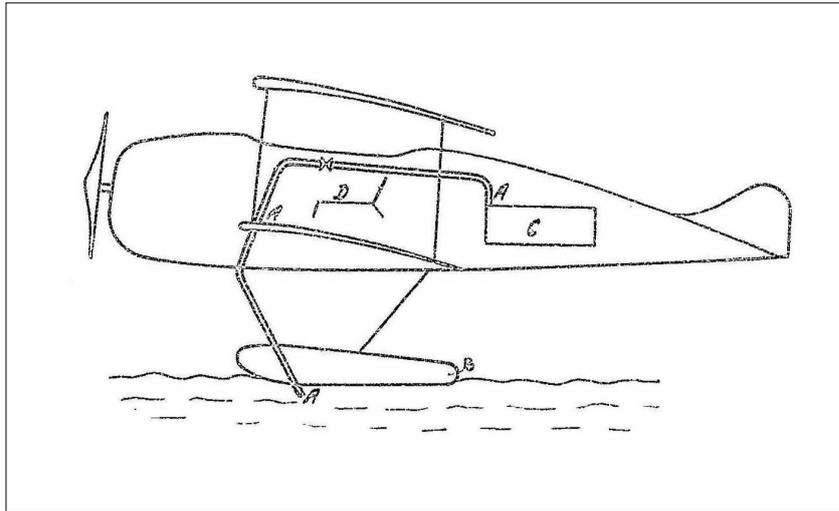
FR patent	864125
Application date	18 March 1939
Co-inventor	DUCHSCHER Max

*D'après le principe physique de l'inertie dans le mouvement, on observe que, quand on saute d'une voiture en marche, les pieds sont arrêtés par le sol, tandis que le reste du corps est projeté dans le sens du mouvement, parce qu'il a conservé la vitesse du véhicule.*

*Le principe de l'inertie dans le mouvement entraîne de sérieux dangers lors de l'atterrissage d'un hydravion, parce que d'une part, les contacts avec l'eau sont extrêmement durs et d'autre part les flotteurs sont relativement fragiles et sujets à se détériorer rapidement. Ces dangers qui d'ailleurs sont les mêmes pour les hydravions à coque, sont d'autant plus redoutables que la masse de l'avion est plus grande, que la vitesse acquise par l'avion au moment de la prise de contact avec l'eau est plus élevée, que l'eau est moins calme et que l'angle d'atterrissage est moins aigu.*

*La présente invention a pour objet un dispositif permettant d'équilibrer dans une certaine mesure la résistance de frottement que les flotteurs et la coupe des hydravions subissent respectivement au contact de l'eau. Ce dispositif crée au niveau de la base des flotteurs ou de la coupe une force propulsive dans le sens du mouvement de déplacement de l'avion, et consiste dans une ou plusieurs hélices ou vis d'Archimède ou dans une tuyauterie, de laquelle un jet d'air, de gaz ou de liquide est lancé dans l'eau dans la direction opposée à celle du déplacement de l'avion.*

*En appliquant un tel dispositif près de chacun des deux flotteurs d'un hydravion on arrive à équilibrer des résistances qui peuvent être inégales sur les deux flotteurs, soit à cause des vagues, soit d'un atterrissage prématuré d'un des flotteurs.*



### Corresponding patent

LU

## 5 - Terrain d'envol et d'atterrissage à dimensions réduites pour avions

LU patent	26113
Application date	21 March 1939
Co-inventor	DUCHSCHER Max

(copy to be obtained from Archives Nationales)

## 6 - Cendrier perfectionné

LU patent	28051
Application date	2 July 1946

*Les cendriers actuellement connus ne sont en somme que des récipients à cendres plus ou moins bien conçus. Un de leurs inconvénients consiste en ce qu'ils ne présentent pas de surface suffisante permettant au fumeur de déposer convenablement et commodément cigares ou cigarettes; cet inconvénient est d'autant plus grand que fréquemment les cigares et cigarettes y déposés viennent à tomber et, continuant de brûler, endommagent la table.*

*Le cendrier faisant l'objet de la présente invention remédie à ces inconvénients de la façon suivante:*

- il présente des surfaces assez grandes pour permettre au fumeur d'y déposer commodément cigares et cigarettes;*
- sa forme est conçue de telle façon qu'un fumeur, même peu soigneux, qui désire déposer son cigare, n'ait en somme pas d'autre choix que de faire usage à cet effet de l'emplacement spécialement réservé à cette fin;*
- un cigare par exemple qui, après avoir été ainsi déposé, viendrait à tomber, serait retenu dans sa chute par le cendrier-même qui, en raison de la forme spéciale de son bord, éviterait de le voir rouler sur la table.*

*Ce but est atteint de la façon suivante:*

*(voir dessins ci-annexés)*

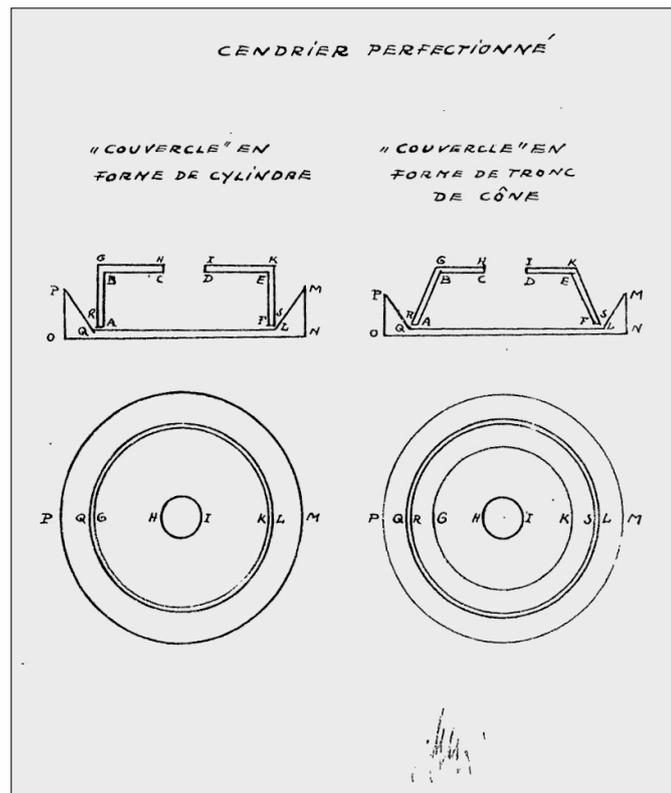
*Une partie supérieure ABDDEFSKIHGR, constituant une espèce de couvercle en forme de cylindre, d'anneau sphérique, de tronc de cône, de cube ou de tronc de pyramide ou même de toute autre figure triangulaire ou polygonale, présente une face supérieure GHIK destinée au dépôt des cigares et cigarettes; à cet effet cette face GHIK pourra être avantageusement garnie de rainures. Cendres et déchets sont jetés à travers le trou HI et sont recueillis sur la face QL de la partie inférieure du cendrier; leur aspect peu*

esthétique se trouve ainsi suffisamment caché à la vue et le contenu, du cendrier protégé contre les courants d'air.

La partie inférieure du cendrier  $OPQLMN$  est munie d'un bord  $OPQ$  respectivement  $LMN$  destiné à retenir le cigare ou la cigarette qui, après avoir été déposé sur le cendrier (sur la face  $GHIK$  de sa partie supérieure), viendrait à tomber. Le sommet  $P$  respectivement  $M$  du bord est quelque peu effilé et disposé plus bas que la face  $GHIK$  de la partie supérieure du cendrier, en sorte qu'un cigare par exemple que l'on voudrait déposer suivant  $PG$  respectivement  $KM$ , glisserait.

La forme de la partie inférieure du cendrier qui constitue une espèce d'assiette, sera ronde, carrée, triangulaire ou polygonale suivant la forme adoptée pour la partie supérieure du cendrier.

Il est recommandable de construire le cendrier en deux parties distinctes ("couverture" et "assiette"); de cette façon le nettoyage s'en fait facilement après soulèvement du "couverture".



## 7 - Pain de savon à noyau

LU patent 28057  
Application date 9 July 1946

Les pains de savon s'amenuisant par l'usage, leur corps se voit réduire petit à petit au point que, bien avant leur épuisement complet, il n'est guère plus possible de s'en servir. Ce processus universellement connu est souvent hâté par le fait que, surtout à partir d'un certain degré de consommation, les pains de savon se brisent fréquemment en morceaux qui, étant de format trop réduit, doivent être jetés.

Ces faits constituent une perte de matière nullement négligeable, abstraction faite de l'aspect peu esthétique des pains de savon se trouvant dans un état de consommation avancée.

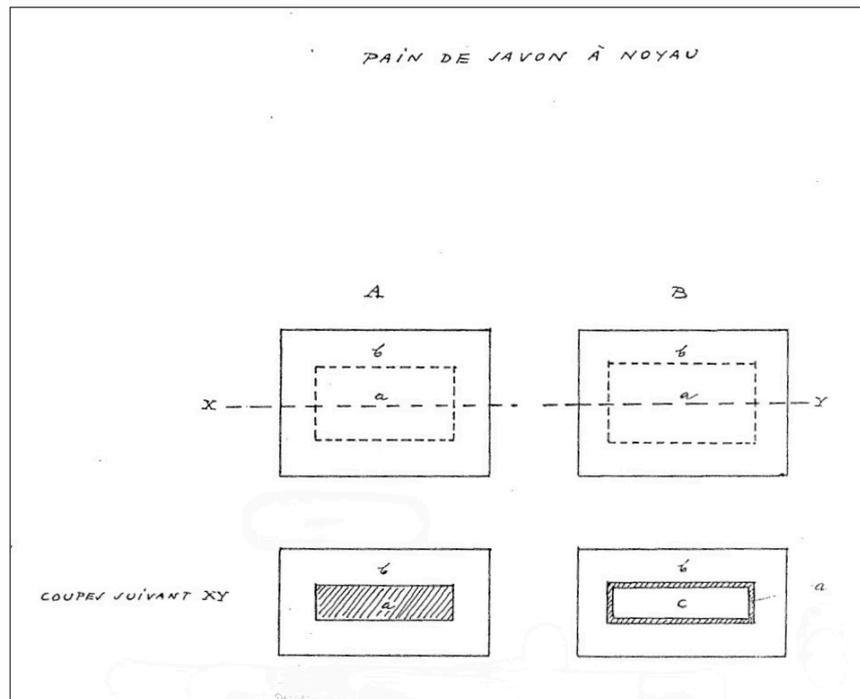
La présente invention remédie à ces inconvénients de la façon suivante : (voir dessins ci-annexés)

Le pain de savon **A** comporte en son milieu un noyau **a** en matière plastique, panier mâché, bois, corne, verre, porcelaine, terre cuite, caoutchouc ou en toute autre matière solide n'attaquant pas le savon **b** qui y adhère. Il est recommandable de donner au noyau **a** le volume, au-dessous duquel un pain de savon ordinaire n'est plus facilement maniable et d'adapter sa forme à celle du pain de savon lui-même.

Le noyau **a** pouvant être creux (voir pain de savon **B**) et comporter une poche d'air **e** plus ou moins grande, il suffit de lui donner un volume adéquat, pour que le pain de savon qui tomberait dans l'eau y surnage.

*Le pain de savon à noyau peut être utilisé jusqu'à la dernière trace de savon adhérent à son noyau et garde jusqu'au dernier jour de sa consommation une maniabilité parfaite; il n'y a aucun danger de le voir se briser en morceaux, surtout à partir d'un certain degré d'épuisement qui varie d'ailleurs avec les différentes qualités de savon.*

*Le prix du noyau étant par ailleurs peu élevé, le fabricant pourra, à prix égale, fournir au consommateur un pain de savon supérieur en volume; s'il veut fournir à sa clientèle des pains de savon à prix réduit, il sera à même de ce faire en augmentant le volume du noyau. Rien ne s'oppose d'ailleurs à ce qu'après consommation du pain de savon, le seul noyau puisse être utilisé à des buts les plus divers suivant la forme qu'on lui aura donnée, par exemple: jouet pour enfants.*



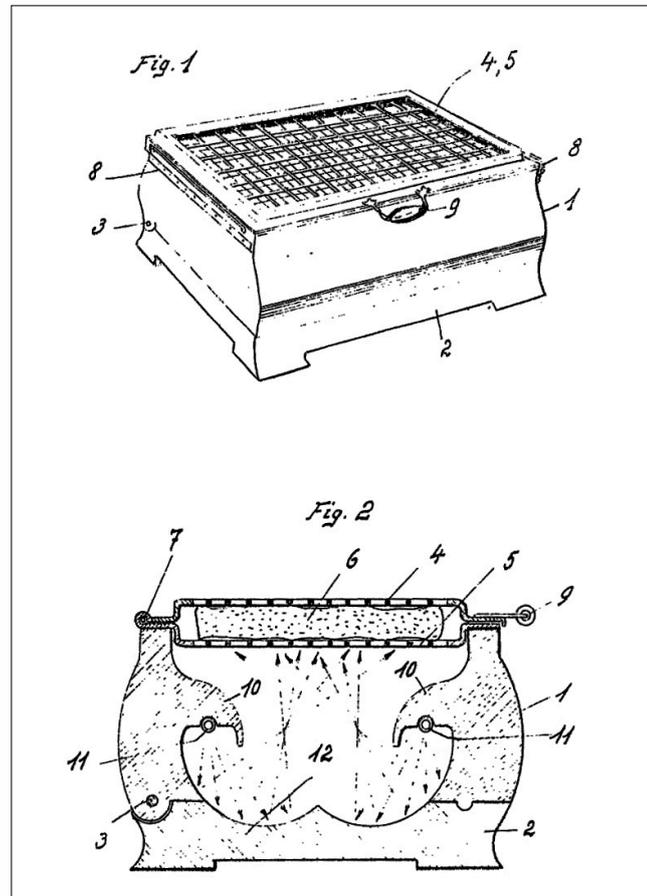
## 8 - Elektrisch beheizbares Röstgerät

LU patent                    28104  
Application date        14 August 1948

*Bei den bisher bekannten elektrisch beheizbaren Röstgeräten, wie sie insbesondere zum Rösten von Brotscheiben u. dgl. Anwendung finden, sind die Röstgitter zur Aufnahme der Brotscheiben nahezu senkrecht angeordnet und legen sich von der Seite her schräg gegen die zwischen den Röstgittern liegenden elektrischen Heizkörper. Die Brotscheiben stehen dabei im spitzen Winkel zu dem von den Heizkörpern aufsteigenden Wärmestrom, der daher beim Röstvorgang gar nicht oder doch nur in sehr geringem Masse ausgenutzt wird. Der Röstvorgang beruht also fast ausschliesslich auf der unmittelbaren Einwirkung der von den Heizkörpern ausgehenden seitlichen Wärmestrahlung. Die erzeugte Wärmeenergie wird daher nur unzureichend ausgenutzt und ausserdem besteht die Gefahr eines ungleichmässigen Fortschreitens des Röstvorganges.*

*Erfindungsgemäss wird dieser Übelstand dadurch beseitigt, dass das Röstgitter wagerecht oberhalb des elektrischen Heizkörpers angeordnet ist. Der aus dem Röstgerät aufsteigende Wärmestrom trifft auf die quer zu ihm liegende Brotscheibe und wird daher im vollem Umfange für den Röstvorgang ausgenutzt.*

*Gemäss einem weiteren Merkmal der Erfindung hat das etwa topf- oder kastenförmige Gerätegehäuse, das zweckmässig aus einem die Wärme schlecht leitenden Baustoff wie Porzellan, Schamotte, Steingut o. dgl. besteht und die elektrischen Heizkörper enthält, unterhalb dieser Heizkörper eine schalenförmig gewölbte Bodenfläche. Zweckmässig ist dabei jedem der Heizkörper eine derartige schalenförmige Aushöhlung zugeordnet. Diese Anordnung hat den Vorteil, dass die von den Heizkörpern ausgehenden, nach unten gerichteten Wärmestrahlen an der Bodenfläche des Gerätes so reflektiert werden, dass sie in gleichmässiger Verteilung auf das Röstgut treffen.*



### Corresponding patents

FR, DE

### 9 - Perfectionnement aux voitures d'enfants

LU patent                    28159  
Application date        5 October 1946

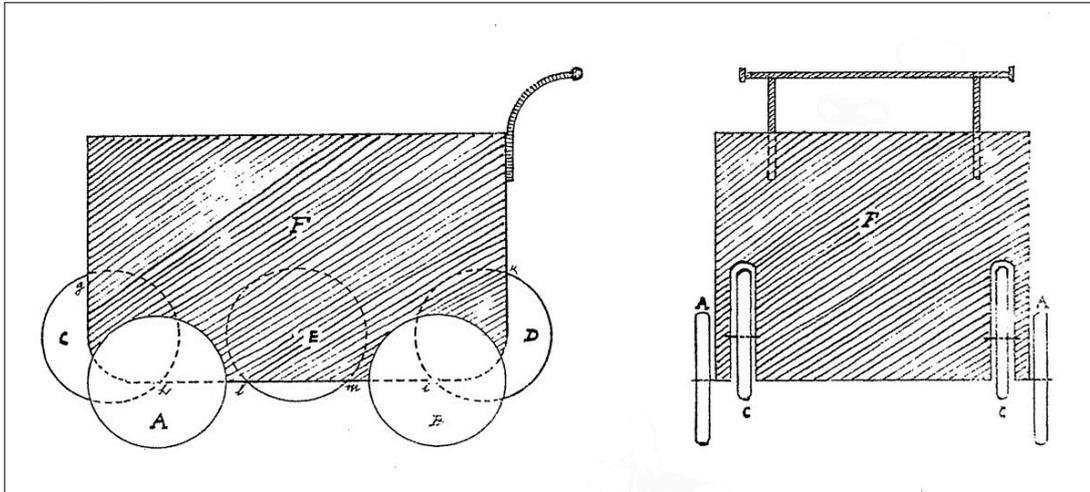
*Les voitures d'enfants actuellement connues ne sont conçues que pour l'usage sur terrains plats. Dès qu'un obstacle (marche escalier etc.) se présente, le conducteur de la voiture est fréquemment forcé de se faire aider par une tierce personne pour pouvoir faire passer la voiture.*

*La présente invention remédie à cet inconvénient par la création d'une voiture **F** (voir dessin ci-joint) qui est munie, outre les deux paires de roues ordinaires **A** respectivement **B**, dont les axes sont disposées plus haut que celles des roues ordinaires, de façon que les roues supplémentaires dépassent la partie avant respectivement arrière de la carrosserie.*

*Les roues **D** placées à l'arrière de la voiture, donc du côté du conducteur, permettent à celui-ci de faire passer à la voiture des obstacles en la tirant, tandis que celles placées à l'avant de la voiture permettent de faire de même en la poussant. Suivant qu'on voudra ne profiter que de l'un ou de l'autre de ces avantages, on pourrait se contenter de garnir la voiture de roues supplémentaires qu'à l'arrière ou à l'avant. Pour faciliter le passage d'obstacles plus importants, il peut être avantageux de garnir la voiture en outre de roues supplémentaires **E** placées entre les roues ordinaires **A** et **B** et en règle générale à la même hauteur que les autres roues supplémentaires.*

*Les roues supplémentaires ne sont pas nécessairement disposées par paires, suivant les besoins une seule à l'avant **C** respectivement à l'arrière **D** et éventuellement au milieu **E** pourrait suffire, à condition toutefois que ces roues soient placées sur une ligne passant par le milieu de la voiture.*

*Pour ne pas nuire à l'aspect esthétique de la voiture, les roues supplémentaires pourront être placées de façon qu'elles soient particulièrement cachées par la carrosserie, en sorte que seules les parties **gh** respectivement **ik** et **lm** resteraient visibles.*



## 10 - Chambre-à-air à deux compartiments

LU patent                    28160  
Application date        5 October 1946

*Les chambres-à-air actuellement connues dans l'automobilisme et l'aviation etc. ne comportant qu'un seul compartiment, présentent le grand désavantage d'exposer les passagers et le véhicule à tous les dangers du dégonflage subit d'un pneu. La présente invention remédie à ce désavantage par la création d'une chambre-à-air comportant deux compartiments séparés, extérieur X: ADCE et intérieur Y: ABCD (voir dessin ci-joint). Ces deux compartiments sont séparés par la paroi CDA qui, fabriquée en la même matière que les autres parties de la chambre-à-air, est appelée à remplir la fonction de la partie supérieure CEA du compartiment extérieur X en cas de dégonflage de ce dernier. La paroi de séparation CDA est approximativement de la même longueur que la partie extérieure CEA de la chambre-à-air, en sorte que le compartiment intérieur Y gonflé à l'exclusion du compartiment extérieur X prend, à pression égale, approximativement les mêmes dimensions que prend le compartiment extérieur X gonflé à l'exclusion du compartiment intérieur Y.*

*Le gonflage du pneu P s'opère par le gonflage successif des deux compartiments de la chambre-à-air, en règle générale selon le processus suivant:*

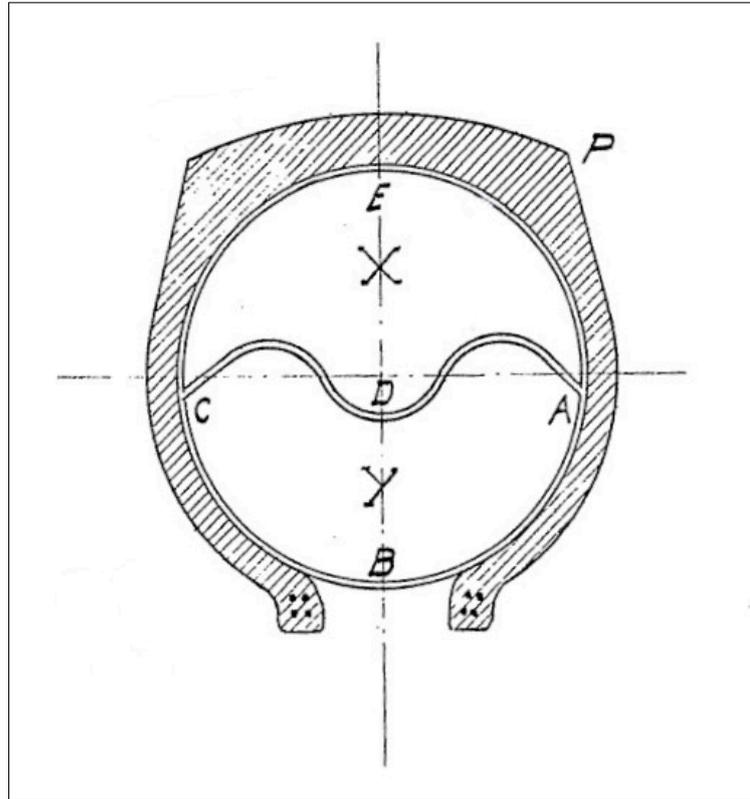
*Premier temps: On gonfle le compartiment intérieur Y jusqu'à obtention d'une certaine pression Y jusqu'à obtention d'une certaine pression qui, quoiqu'en tout cas suffisante pour pouvoir, à l'aide de ce seul compartiment ainsi gonflé, rouler à une allure modérée, reste cependant inférieure à celle qu'on veut en définitive donner au pneu P pour pouvoir rouler à la vitesse désirée;*

*Deuxième temps: On gonfle le compartiment extérieur X jusqu'à ce que la pression qu'il accuse soit celle, au régime de laquelle on désire rouler.*

*Au cas, où l'air s'échapperait du compartiment extérieur X, exposé, pour ainsi dire exclusivement aux dangers d'avarie et de lésion, le compartiment intérieur Y remplirait additionnellement le volume CDAE jusque là occupé par le compartiment extérieur X et reprendrait la pression, à laquelle il avait été gonflé avant le gonflage du compartiment extérieur X; cette pression étant en tout cas encore suffisante pour pouvoir faire rouler la voiture à une allure modérée, les suites d'un éclatement du pneu P se voient ainsi réduites à un minimum. Plus la pression donnée initialement au compartiment intérieur Y est grande par rapport à la pression définitive obtenue par le gonflage subséquent du compartiment extérieur X, plus la distance DE qui sépare les parties supérieures des deux compartiments est petite et plus les chances de neutralisation des suites d'un dégonflage subit du pneu P sont grandes.*

*Il est entendu que le gonflage du pneu P peut s'obtenir aussi par un processus inverse de celui prédécrit; dans ce cas il serait procédé de la manière suivante:*

*premier temps: gonflage du compartiment extérieur X;  
deuxième temps: gonflage du compartiment intérieur Y.*



## 11 - Navire à réaction

LU patent	31657
Application date	30 August 1956

*La propulsion et la direction des navires sont communément réalisées au moyen de deux organes différents: l'hélice et le gouvernail. Or tant l'hélice que le gouvernail sont non seulement d'une construction difficile mais encore et surtout d'une très grande vulnérabilité. Cette vulnérabilité constitue un désavantage d'autant plus sérieux qu'il suffit que l'un de ces deux organes soit détruit ou simplement endommagé pour que le navire soit exposé à une immobilisation plus ou moins complète qui peut être grosse de conséquences surtout pour les bâtiments de haute mer.*

*Quant à l'hélice, les phénomènes de vibration et de cavitation ne permettent pas de dépasser une certaine vitesse de rotation, ce qui impose des limites à la vitesse d'avancement du navire. Par ailleurs l'action-même combinée de l'hélice et du gouvernail ne permettent de réaliser que difficilement certains mouvements du navire: virages, glissades, accotements, marche arrière, freinage, renflouage; elle est incapable de combattre les phénomènes du roulis et du tangage. Le seul moyen de réduire la résistance à l'avancement du navire classique muni d'hélice et de gouvernail consiste à donner au bateau un profil hydrodynamique.*

*L'objet de la présente invention est un navire aux mouvements duquel il est pourvu par une application appropriée du principe de réaction, de telle façon que ses mouvements soient assurés sans qu'il doive nécessairement être pris recours à l'hélice et au gouvernail classiques. Ce navire à réaction se recommande non seulement pour une meilleure manoeuvrabilité, la simplicité de sa construction, sa grande robustesse et la facilité de son entretien, mais encore par la possibilité de combattre roulis et tangage et par celle de parvenir à une plus grande réduction de sa résistance à l'avancement.*

*Les mouvements à imprimer au navire (voir figures N° 1, 2, 3 et 4) sont assurés par l'application, suivant les indications ci-après, du principe de réaction, le fluide subissant une accélération et mouvant le navire par réaction étant constitué par l'eau, dans laquelle le navire évolue. Cette eau est aspirée à travers un ou plusieurs orifices (A) appropriés, accélérée par un dispositif quelconque (par exemple pompe d'un type quelconque, turbine, injection d'air ou de vapeur etc.) (P) et éjectée à travers un ou plusieurs orifices ad hoc (E) disposés et pratiqués de telle façon que l'eau en éjectée (F) ait la direction et la force nécessaires à la réalisation de la poussée voulue.*

*L'ensemble du système d'aspiration, d'accélération et d'éjection peut ou bien faire partie intégrante du navire (H) ou bien constituer un groupe séparé adaptable extérieurement ou intérieurement à un bâtiment naval préexistant (par exemple péniche, canot etc.).*

