



Patent dodatkowy
do patentu

Zgłoszono: 03.IV.1970 (P 139 773)

Pierwszeństwo:

Opublikowano: 10.II.1972

Kl. 63 g, 15

MKP B 62 j, 15/02

UKD

Twórca wynalazku: Stanisław Czobot

Właściciel patentu: Zakład Doświadczalny przy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, Świdnik (Polska)

Zawieszenie tylnego błotnika w jednośladowym pojeździe mechanicznym

1

Przedmiotem wynalazku jest zawieszenie tylnego błotnika w jednośladowym pojeździe mechanicznym, a zwłaszcza w motocyklu.

Znane dotychczas błotniki niezależnie od ich kształtów i głębokości posiadają trwale umocowane uchwyty przy pomocy których są mocowane śrubami do ramy motocykla lub belek podsiodłowych stanowiących część składową ramy pojazdu jednośladowego. Tylna część błotnika jest zawieszana na płaskich wspornikach przebiegających od belek podsiodłowych w kierunku tyłu błotnika. Końcowa część błotnika pozostaje jako wolno zwisająca belka, do której mocowano lampę tylną i tablicę z numerem rejestracyjnym.

Opisane wyżej zawieszenie błotnika wymaga wzmocnionych błotników. Wzmocnienie błotników następuje przez wykonanie wytłoczek z grubszej blachy lub też zastosowanie specjalnych tłoczonych wzmocnień i mocowanych trwale do płaszcza błotnika.

Wzmocnienia takie powodują podwyższenie ciężaru pojazdu oraz zwiększenie pracochłonności na wykonanie błotnika. Pomimo wykonania opisanych wzmocnień błotnik jest mało wytrzymały oraz zbyt giętki i podlega bardzo dużym drganiom w czasie jazdy motocykla co daje się odczuć szczególnie przy jeździe po nierównej nawierzchni drogi. Wibracja w czasie jazdy powoduje pękanie płaszcza błotnika najczęściej w miejscu mocowania z ramą.

Celem wynalazku jest zwiększenie trwałości błot-

2

nika i jego zawieszenia. Założone zadanie zrealizowano przez opracowanie nowego wspornika podtrzymującego tylną część błotnika i przeniesienie wszystkich dodatkowych elementów obciążających błotnik na konstrukcję wspornika, umocowanego w dwóch punktach do belek podsiodłowych będących częściami składowymi ramy motocykla. Wspornik wraz z błotnikiem tworzą konstrukcję kratową przestrzenną i wzajemnie usztywniają się.

Płaszcz błotnika ze względu na jego podwieszenie i zdjęcie dodatkowych obciążeń jak lampa i tablica rejestracyjna, staje się tylko osłoną mającą jedynie wpływ na wygląd zewnętrzny pojazdu jednośladowego — może być więc wykonany z cieńszych blach na skutek czego zmniejsza ciężar pojazdu.

Ponadto takie zawieszenie tylnej części błotnika tworzy konstrukcję przestrzenną i mimo jej lekkości dostatecznie wytrzymałą.

Przykład wykonania wynalazku przedstawiono na rysunku w rzucie perspektywicznym. Wspornik I jest złożony z wygiętej w kształcie U podłużnicy 1 trwale połączonej z wieszakiem 2 i strzemionami 3. Wspornik I jest mocowany do podsiodłowych belek 4 w dwóch punktach to jest przesuwnie w ceowych prowadnicach 5 trwale połączonych z belkami 4 i rozłącznie na przykład przy pomocy śrub 6. Błotnik 7 na całej długości jest zamocowany rozłącznie w sześciu miejscach, przy czym trzy miejsca mocowania do ramy nie

pokazano na rysunku. Pozostałe trzy punkty podwieszenia błotnika 7 stanowią połączenia przy pomocy śrub 8 i 9 z wieszakiem 2 i strzemionami 3. Tylne lampy 11 i tablica rejestracyjna 12 są umocowane rozłącznie na przykład przy pomocy śrub 9 i 10.

Zastrzeżenia patentowe

1. Zawieszenie tylnego błotnika w jednośladowym pojeździe mechanicznym, **znamiennie tym**, że jest zestawione ze wspornika (I) złożonego z wygiętej

w kształcie litery U podłużnicy (1) wieszaka (2) i strzemion (3), przy czym jednym końcem wspornik (I) poprzez podłużnicę (1) i strzemiona (3) jest umocowany do podsiodłowych belek (4) przy pomocy ceowych prowadnic (5) i śrub (6), a drugi koniec tegoż wspornika (I) stanowi punkt podparcia błotnika (7) w miejscu mocowania śrubą (9) wieszaka (2) z błotnikiem (7).

2. Zawieszenie tylnego błotnika według zastrz. 1, **znamiennie tym**, że do wieszaka (2) przy pomocy śrub (9) i (10) są umocowane rozłącznie tylne lampy (11) i tablica rejestracyjna (12).

