

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

OPIS PATENTOWY PATENTU TYMCZASOWEGO

74345

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu nr _____

Kl. 33d,1/01

Zgłoszono: 01.12.1971 (P. 151856)

Pierwszeństwo: _____

MKP A45f 1/00

Zgłoszenie ogłoszono: 30.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 17.02.1975

Twórcy wynalazku: Edward Tarnawski, Stanisław Mierzwa

**Uprawniony z patentu tymczasowego: Ośrodek Zaplecza Technicznego
przy WZSP, Rzeszów (Polska)**

Namiot na samochód osobowy

1

Przedmiotem wynalazku jest namiot na samochód osobowy umożliwiający pełne zabezpieczenie samochodu przed działaniem warunków atmosferycznych w czasie postoju, w przypadku braku możliwości właściwego garażowania.

Znane są dotychczas płócienne nieprzemakalne pokrowce na samochody osobowe dopasowane kształtem i wymiarami do określonych typów samochodów, zaopatrzone w sznury do ściągania tych pokrowców po założeniu ich na samochody.

Pokrowce te mają tę zasadniczą wadę, że na skutek ich szczelnego przylegania do powierzchni samochodów pod wpływem zmiennych warunków atmosferycznych następuje niszczenie powłoki lakierniczej oraz dostrzegalna zmiana koloru tych samochodów. Do wad tych pokrowców należy również to, że przy niepożądanym uderzeniu w samochód następuje jego uszkodzenie, a ponadto przy każdorazowym nawet krótkotrwałym użyciu samochodu pokrowiec ten trzeba ściągnąć z niego.

Celem wynalazku jest usunięcie tych wad i niedogodności przez skonstruowanie takiego namiotu składanego, który nie będzie powodował niszczenia powłoki lakierniczej, jak również będzie umożliwiał użycie samochodu w każdej chwili bez konieczności zdejmowania tego namiotu.

Rozwiązanie według wynalazku polega na opracowaniu szkieletu o wymiarach gabarytowych większych od wymiarów samochodu, który stanowią dwa identyczne zespoły: przedni i tylny wykonane z cien-

2

kich rurek aluminiowych, składające się z ramion pionowych, skośnych i poziomych wykonanych w kształcie kabłąków połączonych ze sobą ich końcami w węzłach za pomocą sworzni, w których umieszczone są nad ramionami poziomymi znane zamki unieruchamiające ramiona poziome. Celem umożliwienia złożenia namiotu ramiona pionowe, skośne i poziome połączone są z krokwiami dachu za pomocą przegubów i narożników, a krokwie dachu połączone są ze sobą złączami. Do ramion pionowych przymocowane są wahlwie w zespole przednim zaczepy przednie, samohamowne zakładane na przednie koła samochodu, natomiast w zespole tylnym zaczepy tylne z regulowanym rozstawem ich kabłąków zakładanych na tylne koła samochodu.

Stosowanie namiotu według wynalazku zabezpiecza przed niepożądanym uszkodzeniem samochodu, gdyż jego materiał pokryciowy nie dotyka bezpośrednio powierzchni samochodu, a ponadto namiot ten umożliwia po uprzednim zdjęciu zaczepów z kół samochodu użycie samochodu bez konieczności zdejmowania go.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunkach na których fig. 1 przedstawia namiot w widoku z przodu, fig. 2 — namiot w widoku z boku, po podniesieniu ramion zespołu tylnego do góry, fig. 3 — zespół tylny szkieletu w widoku z przodu, fig. 4 — zespół tylny w przekroju wzdłuż linii A-A na fig. 3, fig. 5 — ten sam zespół w przekroju poprzecznym wzdłuż linii

B-B na fig. 1, fig. 6 — przegub ramion w przekroju poprzecznym wzdłuż linii C-C na fig. 4, fig. 7 — złącze krokwi dachu w widoku z boku.

Jak uwidoczniło na rysunkach namiot składa się ze szkieletu 1 wykonanego z cienkich rurek aluminiowych pokrytego w znany sposób materiałem impregnowanym 2. Szkielet 1 namiotu ma dwa podobne do siebie zespoły 3 przedni i 4 tylny, składające się z ramion 5 pionowych, 6 skośnych i 7 poziomych wykonanych w kształcie kabłąków połączonych ze sobą ich końcami w węzłach 8 za pomocą sworzni 9. Ramiona 5 pionowe, 6 skośne i 7 poziome połączone są z krokwiami 10 za pomocą przegubów 11, które stanowią wsporniki 12 zewnętrzne z oporem 13 i wsporniki 14 wewnętrzne połączone ze sobą sworzniami 15 oraz narożników 16, a krokwie 10 połączone są ze sobą złączami 17. Przeguby 11, narożniki 16 i złącza 17 połączone są z ramionami 7 i krokwiami 10 za pomocą nitów 18, które umożliwiają łamanie ramion 5, 6 i 7 przy składaniu namiotu.

W węzłach 8 nad ramionami 7 poziomymi umieszczone są zamki 19 stosowane powszechnie do zamykania drzwi bagażników samochodowych, zabezpieczające przed niepożądanym uniesieniem do góry ramion 7 poziomych i zdjęciem namiotu z samochodu. W celu zamocowania namiotu do samochodu do ramion 5 pionowych w zespole 3 przednim przymocowane są wahliwie za pomocą sworzni 20 zaczepy 21 przednie z linkami 22 samohamownymi w klamrach 23, zaczepiane na przednie koła samochodu, natomiast w zespole 4 tylnym przymocowane są również wahliwie zaczepy 24 tylne zaopatrzone w kabłąki 25 z regulacją ich długości przez wysuwanie i ustalenie zawleczkami 26, które zaczepia się o tylne koła samochodu.

Dla usztywnienia konstrukcji zespoły przedni 3 i tylny 4 rozpięra się drążkami 27 rozpięrającymi.

Zasada nakładania, zdejmowania i składania namiotu jest następująca: namiot w stanie złożonym nasuwa się do połowy samochodu nie pokazanego na rysunku, po czym rozciąga się go nad jego dachem i między ramiona 5 pionowe zakłada się drążki 27 rozpięrające. Na przednie koła samochodu zakłada się zaczepy 21 przednie i usztywnia się w znany sposób linkami 22 za pomocą klamer 23, natomiast na tylne koła samochodu zakłada się kabłąki 25 po uprzednim ustaleniu ich długości.

Z kolei opuszcza się zespoły 3 przedni i 4 tylny,

aż do zakrycia samochodu, po czym zamyka się zamki 19 kluczykiem 28, zaryglowując ramiona 7 poziome, uniemożliwiając w ten sposób osobom niepożądanym podniesienie i zdjęcie namiotu z samochodu.

Zdejmowanie i składanie namiotu polega na odryglowaniu zamków 19, podniesieniu do góry zespołów przedniego 3 i tylnego 4, zdjęciu z kół samochodu zaczepów 21 przedniego i 24 tylnego i wysunięciu do tyłu poza gabaryty samochodu. Z kolei zdejmuje się drążki 27 rozpięrające, a zespoły 3 przedni i 4 tylny ściska się ku sobie układając w ich środku materiał 2 pokrywowy. Następnie ramiona 5 pionowe, 6 skośne i 7 poziome oraz krokwie 10 zgina się w przegubach 11, narożnikach 16 i złączach 17 aż do całkowitego złożenia namiotu dającego się włożyć do bagażnika samochodu osobowego.

Namiot według wynalazku niezależnie od tego, że ma zastosowanie do przechowywania samochodu osobowego, może również służyć turystom samochodowym do urządzenia w nim miejsc sypialnych, po uniesieniu do góry zespołu 3 przedniego lub 4 tylnego i przymocowaniu go do ziemi.

Zastrzeżenia patentowe

1. Namiot na samochód osobowy, mający szkielet składający się z ramion w kształcie kabłąków, pokryty impregnowanym materiałem, **znamienny tym**, że końce ramion (5) pionowych, (6) skośnych i (7) poziomych zespołów (3) i (4) zbiegają się w węzłach (8) zaopatrzonych w zamki (19) umieszczone nad ramionami (7) poziomymi, a do ramion (5) pionowych w zespole (3) przednim przymocowane są wahliwie za pomocą sworzni (20) zaczepy (21) kabłąkowe samohamowne, natomiast do ramion (5) pionowych w zespole (4) tylnym zaczepy (24) tylne z regulowanym rozstawem ich kabłąków (25).

2. Namiot według zastrz. 1, **znamienny tym**, że ramiona (5) pionowe, (6) skośne i (7) poziome połączone są z krokwiami (10) za pomocą narożników (16) oraz przegubów (11), które stanowią wsporniki (12) zewnętrzne z oporem (13) i wsporniki (14) wewnętrzne, połączone ze sobą sworzniami (15), a krokwie (10) połączone są ze sobą złączami (17), przy czym narożniki (16), przeguby (11) i złącza (17) połączone są z ramionami (5), (6) i (7) za pomocą sworzni (18).

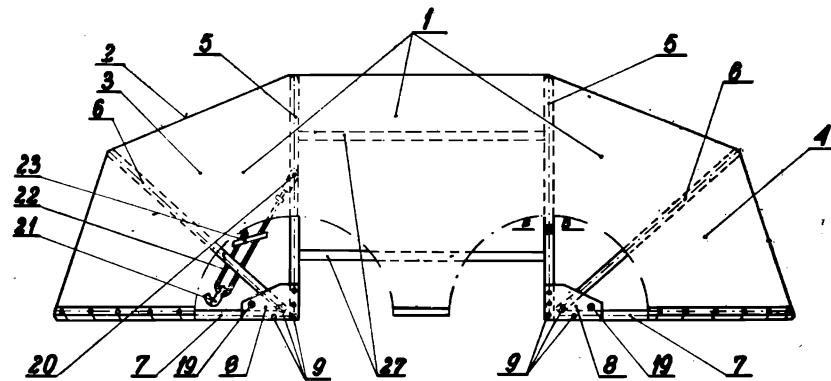


Fig. 1

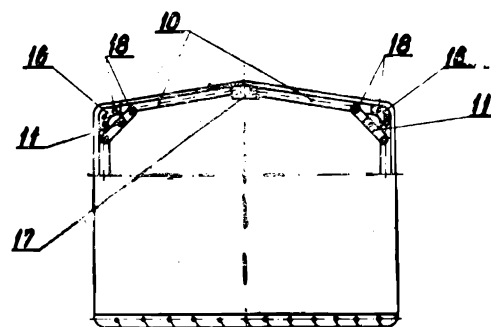


Fig. 2

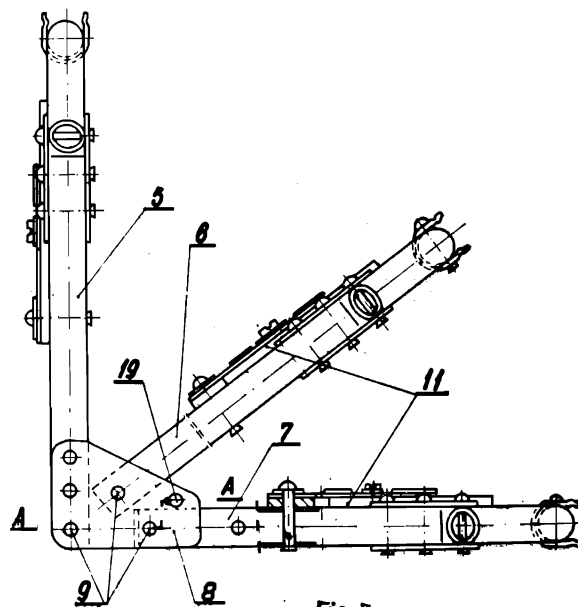


Fig. 3

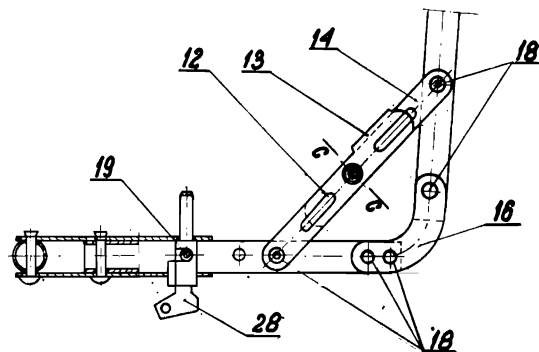


Fig. 4

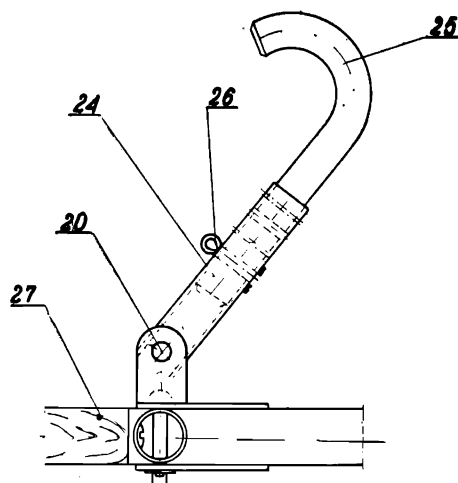


Fig. 5

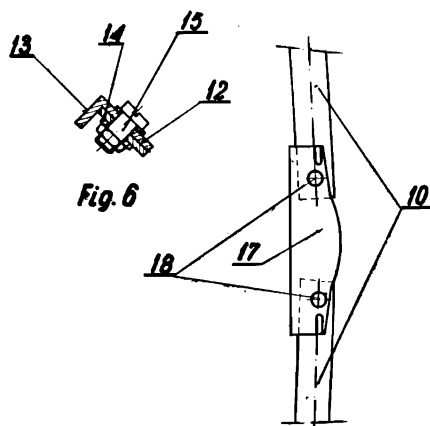


Fig. 6

Fig. 7