

RZECZPOSPOLITA  
POLSKA



Urząd Patentowy  
Rzeczypospolitej Polskiej

(12) **OPIS OCHRONNY**  
**WZORU UŻYTKOWEGO** (19) **PL** (11) **71879**

(21) Numer zgłoszenia: **127594**

(22) Data zgłoszenia: **31.08.2018**

(13) **Y1**

(51) Int.Cl.  
*E01F 15/00 (2006.01)*  
*E01F 15/04 (2006.01)*  
*E01F 15/14 (2006.01)*  
*E01C 11/22 (2006.01)*

(54)

**Profil dystansowy do oddalenia koła autobusu od krawężnika**

(43) Zgłoszenie ogłoszono:

**09.03.2020 BUP 06/20**

(45) O udzieleniu prawa ochronnego ogłoszono:

**06.04.2021 WUP 07/21**

(73) Uprawniony z prawa ochronnego:

**PŁUCIENNIK ANDRZEJ, Kołobrzeg, PL**

(72) Twórca(y) wzoru użytkowego:

**ANDRZEJ PŁUCIENNIK, Kołobrzeg, PL**

**PL 71879 Y1**

## Opis wzoru

Przedmiotem zgłoszenia wzoru użytkowego jest Profil dystansowy do oddalenia koła autobusu od krawężnika.

Zgłoszenie dotyczy motoryzacji.

W obecnym stanie techniki znane są zatoki autobusowe, w które wjeżdżają autobusy po pasażerów.

Z chińskiego opisu wzoru użytkowego nr CN 207582225 znany jest model użytkowy do zapobiegania zużyciu i rozdarciu opon samochodowych, w tym korpusu krawężnika i elastomeru, korpus krawężnika z podążaniem po bocznej ścianie elastomerowej powierzchni kontaktowej z wypustkami i wypustkami został ustawiony w kierunku wysokości korpusu krawężnika, elastomer z podążaniem po bocznej ścianie tego fizycznego styku krawężnika z kierunkiem wysokości elementu elastycznego jest wyposażony w wiele czopów, elastomer przechodzi przez czop i jest połączony z korpusem za pomocą języka i bruzdy. Model użytkowy zapewnia lekki i odporny na zużycie opór i ścieranie opon samochodowych, sprawiając, że opona samochodowa na miękkim podłożu ma miękką, lekką emisję na powierzchni, dzięki czemu emituje światło w nocy, zapewniając pewną wskazówkę podczas jazdy nocnej.

Z koreańskiego opisu patentowego nr KR 20160088091 znane jest urządzenie pochłaniające wstrząsy, które może zawierać pewną liczbę jednostek mocujących trwale perforowanych na podłodze w równych odległościach i jednostkę obrotową umieszczoną pomiędzy zespołami mocującymi i absorbującą uderzenie opony, gdy zderza się opona pojazdu. Zgodne z niniejszym wynalazkiem, zapewnione jest urządzenie pochłaniające wstrząsy, które może absorbować energię zderzenia zanim pojazd zderzy się ze środkowym pasem.

Z polskiego zgłoszenia patentowego nr PL374609 znana jest Bariera pojazdu/system reklamowy zawierający barierę parkingową pojazdu, który ma przednią powierzchnię i tylną powierzchnię oraz górną powierzchnię pomiędzy nimi i parę końcowych powierzchni. Bariera ma zasadniczo poziomą dolną powierzchnię ustawioną na powierzchni parkingu. Elementem łączącym jest zamocowanie bariery parkingowej do powierzchni parkingowej. Cienka osłona bariery ma przednią powierzchnię i tylną powierzchnię oraz górną powierzchnię pomiędzy nimi. Pokrywa ma zasadniczo poziomy dolny otwór z dolnymi krawędziami ustawionymi w sąsiedztwie powierzchni parkingowej, przy czym pokrywa jest zwymiarowana i ukształtowana tak, aby była pewnie umieszczona nad barierą parkingową pojazdu. Arkusz reklamowy ma wewnętrzną powierzchnię umieszczoną względem jednej strony pokrywy, przy czym arkusz ma również zewnętrzną powierzchnię z oznaczeniami reklamowymi na niej. Dodatkowo środki łączące mocują osłonę do bariery.

Profil dystansowy do oddalenia koła autobusu od krawężnika charakteryzuje się tym, że wykonany z litego tworzywa sztucznego profil dystansowy ma kształt podłużny, obły z przodu, przy czym w przekroju profil dystansowy ma kształt nieregularny, ma spód płaski, ściankę czołową płaską lub lekko wypukłą, ściankę górną wypukłą, ściankę tylną płaską, przy czym ścianki boczne profilu dystansowego łączą się ze sobą pod różnymi kątami, spód łączy się ze ścianką tylną pod kątem rozwartym, a ze ścianką czołową pod kątem ostrym, ścianka górna łączy się ze ścianką czołową pod kątem rozwartym oraz ze ścianką tylną pod kątem ostrym, przy czym ścianka tylna jest pochylona pod kątem, takim jaki jest w przybliżeniu kąt pochylenia ścianki czołowej krawężnika, przy czym ścianka czołowa jest pochylona pod kątem, takim jaki jest w przybliżeniu kąt pochylenia krawędzi boku bieżnika opony, przy czym w profilu dystansowym są nawiercone otwory, na kołki mocujące, na całej długości profilu dystansowego, przy czym otwory są przelotowe i mają dwie różne średnice, średnica otworu w ściance czołowej jest większa jak średnica otworu w ściance tylnej, przy czym otwory są zaczopowane za pomocą czopów, których główki są zlicowane z powierzchnią ścianki czołowej profilu dystansowego tak, żeby bok bieżnika opony autobusu nie natrafiał na krawędzie ostre w żadnym punkcie ścianki czołowej profilu dystansowego, przy czym profil dystansowy może być zespolony trwale z krawężnikiem, za pomocą kleju na całej długości ścianki tylnej.

Zaletą profilu dystansowego do oddalenia koła autobusu od krawężnika jest to, że utrzymuje on boczną ściankę opony autobusowej w dystansie, z dala od krawężnika, co pozwala na ochronę opony i jej dłuższy czas eksploatacji.

Zaletą jest też to, że w momencie kiedy kierowca zbliża się do krawężnika boczna ścianka bieżnika trafia na ściankę czołową profilu co wymusza ułożenie opony według biegu tej ścianki.

Przedmiot wzoru użytkowego uwidoczniony jest na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia widok na oponę autobusową przy profilu dystansowym z przodu, fig. 2 – widok na profil dystansowy z przodu,

fig. 2a – widok na profil dystansowy z tyłu, fig. 3 – widok, na profil dystansowy z boku, fig. 4 – widok na zatokę autobusową z profilem dystansowym z góry.

Profil dystansowy 1 wykonany jest z litego tworzywa sztucznego, ma kształt podłużny, obły. Profil dystansowy 1 ma spód 1a płaski, ściankę czołową 1b płaską lub lekko wypukłą, ściankę górną 1c wypukłą, ściankę tylną 1d płaską.

Profil dystansowy 1 w przekroju posiada kształt nieregularny, ścianka spodnia jest płaska i łączy się ze ścianką tylną 1d pod kątem rozwartym, a ze ścianką czołową 1b płaską lub lekko wypukłą pod kątem ostrym, ścianka górna 1c jest wypukła i łączy się ze ścianką czołową 1b pod kątem rozwartym, a z płaską ścianką tylną 1d pod kątem ostrym. Profil dystansowy 1 może mieć otwory 1e do mocowania na całej swojej długości, otwory 1e mają dwie średnice, tak aby główki kotków mocujących 2 chowały się w profilu dystansowym 1 nie wystając na zewnątrz.

Otwory 1e są zaczopowane za pomocą czopów 1f, których główki są zlicowane z powierzchnią ścianki czołowej 1b profilu dystansowego 1 tak, żeby bok 4a bieżnika opony 4 autobusu 5 nie natrafiał na krawędzie ostre w żadnym punkcie ścianki czołowej 1b profilu dystansowego 1. Jeśli czopowanie otworów 1e sprawi trudności profil dystansowy 1 będzie wyłącznie klejony klejem na całej swojej długości na ściance tylnej 1d, która przylega do ścianki czołowej 3a krawężnika 3.

Ścianka tylna 1d jest pochylona pod kątem, takim jaki ma w przybliżeniu kąt pochylenia ścianki czołowej 3a krawężnika 3, dzięki czemu profil dystansowy 1 stabilnie przylega do krawężnika 3 oraz jezdni w zatoce autobusowej 6.

Ścianka czołowa 1b jest pochylona pod kątem, takim jaki jest w przybliżeniu kąt pochylenia krawędzi boku 4a bieżnika opony 4, dzięki czemu opona 4 tocząc się w zatoce autobusowej 6 „układa się” wzdłuż linii krawężnika 3 nie dotykając ścianki czołowej 3a krawężnika 3 i nie niszcząc przy tym ścianki bocznej 4b opony 4.

Profil dystansowy 1 jest właśnie po to mocowany do krawężnika 3, aby autobus 5 wjeżdżając do zatoki autobusowej 6 nie tarł ścianką boczną 4b opony 4 o krawężnik 3. Profil dystansowy 1 do oddalenia opony 4 autobusu 5 od krawężnika 3 zapobiega niszczeniu opon 4, co zwiększa zyskowność i zmniejsza straty przewoźnika.

Oznaczenia odsyłające do rysunków:

1. Profil dystansowy
- 1a. Spód profilu dystansowego 1
- 1b. Ścianka czołowa profilu dystansowego 1
- 1c. Ścianka górna profilu dystansowego 1
- 1d. Ścianka tylna profilu dystansowego 1
- 1e. Otwory na kołki mocujące 2 w profilu dystansowym 1
- 1f. Czopy
2. Kołki mocujące
3. Krawężnik
- 3a. Ścianka czołowa krawężnika 3
4. Opona autobusu 5
- 4a. Bok bieżnika opony 4
- 4b. Ścianka boczna opony 4
5. Autobus
6. Zatoka autobusowa

### Zastrzeżenia ochronne

1. Profil dystansowy do oddalenia koła autobusu, od krawężnika **znamienny tym**, że wykonany z litego tworzywa sztucznego profil dystansowy (1) ma kształt podłużny, przy czym w przekroju poprzecznym profil dystansowy (1) ma kształt nieregularny, przy czym ścianki boczne profilu dystansowego (1) łączą się ze sobą pod różnymi kątami, przy czym ścianka tylna (1d) jest pochylona pod kątem, przy czym ścianka czołowa (1b) jest pochylona pod kątem, przy czym w profilu dystansowym (1) są nawiercone otwory (1e) na kołki mocujące (2), przy czym otwory (1e) są przelotowe i mają dwie średnice, przy czym otwory (1e) są zaczopowane za pomocą czopów (1f), przy czym profil dystansowy (1) może być zespolony trwale z krawężnikiem (3).

2. Profil dystansowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że wykonany z litego tworzywa sztucznego profil dystansowy (1) ma kształt podłużny, obły z przodu.
3. Profil dystansowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że w przekroju poprzecznym, profil dystansowy (1) ma kształt nieregularny, ma spód (1a) płaski, ściankę czołową (1b) płaską lub lekko wypukłą, ściankę górną (1c) wypukłą, ściankę tylną (1d) płaską.
4. Profil dystansowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że ścianki boczne profilu dystansowego (1) są połączone ze sobą pod różnymi kątami, spód (1a) jest połączony ze ścianką tylną (1d) pod kątem rozwartym, a ze ścianką czołową (1b) pod kątem ostrym, ścianka górna (1c) jest połączona ze ścianką czołową (1b) pod kątem rozwartym oraz ze ścianką tylną (1d) pod kątem ostrym.
5. Profil dystansowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że ścianka tylna (1d) jest pochylona pod kątem, takim jaki jest w przybliżeniu kąt pochylecia ścianki czołowej (3a) krawężnika (3).
6. Profil dystansowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że ścianka czołowa (1b) jest pochylona pod kątem, takim jaki jest w przybliżeniu kąt pochylecia krawędzi boku (4a) bieżnika opony (4).
7. Profil dystansowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że w profilu dystansowym (1) są nawiercone otwory (1e), na kołki mocujące (2), na całej długości profilu dystansowego (1).
8. Profil dystansowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że otwory (1e) są przelotowe i mają dwie różne średnice, średnica otworu (1e) w ściance czołowej (1b) jest większa jak średnica otworu (1e) w ściance tylnej (1d).
9. Profil dystansowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że otwory (1e) są zaczopowane za pomocą czopów (1f), których główki są zlicowane z powierzchnią ścianki czołowej (1b) profilu dystansowego (1) tak, żeby bok (4a) bieżnika opony (4) autobusu (5) nie natrafiał na krawędzie ostre w żadnym punkcie ścianki czołowej (1b) profilu dystansowego (1).
10. Profil dystansowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że profil dystansowy (1) może być zespolony trwale z krawężnikiem (3), za pomocą kleju na całej długości ścianki tylnej (1d).

Rysunki

