

RZECZPOSPOLITA
POLSKA



Urząd Patentowy
Rzeczypospolitej Polskiej

(12)

OPIS OCHRONNY WZORU PRZEMYSŁOWEGO

(19) **PL** (11) **9973**

(21) Numer zgłoszenia: **8546**

(22) Data zgłoszenia: **21.09.2005**

(51) Klasyfikacja:
12-16

(54)

Ściana przednia autobusu

(45) O udzieleniu prawa z rejestracji ogłoszono:
30.06.2006 WUP 06/2006

(73) Uprawniony z rejestracji wzoru przemysłowego:

**Zakłady Samochodowe JELCZ S.A.,
Jelcz - Laskowice, (PL)**

(72) Twórca(y) wzoru przemysłowego:

**Dębowski Zdzisław, Wrocław, (PL);
Trońskiak Zbigniew, Jelcz-Laskowice, (PL);
Zajas Rafał, Oświęcim, (PL)**

PL 9973

Nr Rp. 9973.....

Klasa 12-16.....

**Zakłady Samochodowe
JELCZ S.A.
Jelcz - Laskowice, Polska**

Twórcy wzoru przemysłowego: Zdzisław Dębowski
Zbigniew Trośniak
Rafał Zajas

Ściana przednia autobusu

Prawo z rejestracji wzoru przemysłowego trwa od dnia: 21.09.2005r.

Przedmiotem wzoru przemysłowego jest ściana przednia autobusu przeznaczonego do obsługi komunikacji miejskiej jako środek transportu do przewozu niewielkich grup pasażerów.

Przedmiot wzoru przemysłowego jest uwidoczniony na załączonych fotografiach, na których Fig.1 przedstawia widok na ścianę przednią autobusu, Fig. 2 przedstawia perspektywiczny widok na ścianę przednią autobusu od strony prawej, Fig. 3 perspektywiczny widok na ścianę przednią autobusu od strony lewej, Fig. 4 fragment czaszy zwieńczenia szyby przedniej z szybą boczną i dachem,

Fig.5 perspektywiczny widok prawego boku z reflektorami ściany przedniej, Fig.6 widok ścianki bocznej z reflektorami w rzucie bocznym, Fig.7 widok ścianki bocznej z reflektorami rzucie czołowym, Fig.8 perspektywiczny widok ścianki bocznej pasa dolnego, Fig.9 widok ścianki bocznej pasa dolnego w rzucie bocznym, Fig.10 widok ścianki bocznej pasa dolnego w rzucie czołowym.

Istotę wzoru stanowi nowa postać ściany przedniej autobusu przejawiająca się w kształcie i układzie linii. Nadająca przedmiotowi charakterystyczny wygląd elegancji i lekkości

Przednia ściana autobusu swym kształtem zbliżona jest do trapezu. Posiada ona na ponad połowie powierzchni ściany przedniej, szybę przednią nachyloną pod kątem do płaszczyzny pionowej, której boki lekko zaokrąglają się ku tyłowi, a która przy krawędzi górnej zwieńczona jest czaszą łączącą łagodnymi łukami płaszczyzny poziomą i pionową bryły autobusu, a więc łączącą ją z poszyciem dachu stanowiącego płaszczyznę poziomą i szybami bocznymi ścian bocznych usytuowanych w płaszczyźnie zbliżonej do pionu a przylegających do szyby przedniej. Na płaszczyźnie czołowej czaszy umieszczone są symetrycznie występy w kształcie prostokąta z usytuowanym na nich otworem, których powierzchnia czołowa licuje z płaszczyzną pionową bryły autobusu. Dolna część ściany przedniej autobusu ma atrapę usytuowaną centralnie w kształcie łagodnej litery " V " zamkniętej krawędzią w kształcie łuku z wybraniem w kształcie trójkąta usytuowanym w części środkowej. Atrapa posiada centrycznie umieszczony otwór w kształcie trapezu skierowanego ku dołowi, w którym usytuowany jest w części środkowej element o powierzchni koła, w celu umieszczania na nim logo firmy. Po obu stronach atrapy do jej krawędzi bocznych przylegają pasy boczne swym kształtem zbliżone do prostokąta, których boki przylegające do atrapy mają kształt: dla pasa bocznego usytuowanego po lewej stronie atrapy bok ma wycięcie, którego krawędź zbliżona swym kształtem do odwróconej litery L przebiega od górnej krawędzi atrapy po linię poziomą wyznaczoną przez szybę przednią, a dla pasa bocznego usytuowanego po prawej stronie atrapy bok ma krawędź przechodzącą łagodnym łukiem od górnej krawędzi atrapy po linię poziomą

wyznaczoną przez szybę przednią. Przy czym pasy boczne przechodzą dużymi łukami na zewnątrz licując z bocznymi płaszczyznami ścian nadwozia autobusu. Na płaszczyźnie czołowej widocznej od ściany przedniej autobusu pasy boczne mają rozmieszczone okrągłe otwory wokół których są przetłoczenia w kształcie elipsy. Dwa otwory umieszczone równolegle do krawędzi bocznych atrapy mają na obwodzie umieszczone dwa otworki rozmieszczone symetrycznie wzdłuż osi otworu otoczonego przetłoczeniem w kształcie elipsy, a dwa otwory w osi pionowej. Powyżej nich usytuowany jest otwór okrągły o znacznie mniejszej średnicy od poprzednich otworów. Na płaszczyźnie bocznej widocznej od ściany bocznej autobusu pasy boczne mają trzy prostokątne otwory usytuowane równolegle względem siebie i krawędzi wspomnianej szyby bocznej oraz wytłoczenie w kształcie łuku.

Do dolnej części atrapy przylega pas dolny wysunięty do przodu względem atrapy, który podzielony jest na trzy części, gdzie w centralnej części usytuowane jest prostokątne przetłoczenie. W obu częściach bocznych umieszczone są w dolnym rogu przetłoczenia zbliżone swym kształtem do prostokąta, którego bok od strony centralnej części pasa dolnego łagodnym łukiem łączy się z dolną krawędzią poziomą pasa dolnego., usytuowanego poniżej dolnej krawędzi przetłoczenia. Przy czym części boczne pasa dolnego przechodzą dużymi łukami na zewnątrz licując z bocznymi płaszczyznami ścian nadwozia autobusu. Na płaszczyźnie czołowej widocznej od ściany przedniej autobusu części boczne pasa dolnego mają umieszczone we wspomnianym przetłoczeniu okrągły otwór a nad nim usytuowany w osi mały otworek.

Tuż nad atrapą po prawej stronie usytuowane są równolegle, we wspomnianym wycięciu trójkątnym atrapy i wycięciu w prawym pasie bocznym przylegającym do boku atrapy, dwie wycieraczki. Przedmiot uwidoczniony jest na fotografiach Fig. 1 - Fig. 10.

Cechą istotną wzoru przemysłowego jest to, że na płaszczyźnie czołowej czaszy umieszczone są symetrycznie występy w kształcie prostokąta z usytuowanym na nich otworem, których powierzchnia czołowa licuje z płaszczyzną pionową co uwidoczniono na Fig. 1 – Fig.4.

Cechą istotną wzoru przemysłowego jest to, że atrapa w kształcie łagodnej litery " V " zamkniętej krawędzią w kształcie łuku ma przy nim usytuowane wybranie w kształcie trójkąta umieszczone w części środkowej, co uwidoczniono na Fig.1 – Fig.3

Cechą istotną wzoru przemysłowego jest to, że pasy boczne, na płaszczyźnie czołowej widocznej od ściany przedniej autobusu, mają rozmieszczone okrągłe otwory wokół których są przetłoczenia w kształcie elipsy. Dwa otwory umieszczone równoległe do krawędzi bocznych atrapy mają na obwodzie umieszczone dwa otworki rozmieszczone symetrycznie wzdłuż osi otworu otoczonego przetłoczeniem w kształcie elipsy, a dwa otwory w osi pionowej. Powyżej nich usytuowany jest otwór okrągły o znacznie mniejszej średnicy od poprzednich otworów, co uwidoczniono na Fig. 1 – Fig.3, Fig. 5 – Fig.7.

Cechą istotną wzoru przemysłowego jest to, że w obu częściach bocznych pasa dolnego umieszczone są w dolnym rogu przetłoczenia zbliżone swym kształtem do prostokąta, którego bok od strony centralnej części pasa dolnego łagodnym łukiem łączy się z dolną krawędzią poziomą pasa dolnego, usytuowanego poniżej dolnej krawędzi przetłoczenia, gdzie części boczne pasa dolnego przechodzą dużymi łukami na zewnątrz licując z bocznymi płaszczyznami ścian nadwozia autobusu a na płaszczyźnie czołowej widocznej od ściany przedniej autobusu części boczne pasa dolnego mają umieszczone we wspomnianym przetłoczeniu okrągły otwór a nad nim usytuowany w osi mały otworek, co uwidoczniono na Fig. 1 – Fig.3, Fig. 8 – Fig.10.

Cechą istotną wzoru przemysłowego jest to, że nad atrapą po prawej stronie usytuowane są równoległe, we wspomnianym wycięciu trójkątnym atrapy i wycięciu w prawym pasie bocznym przylegającym do boku atrapy, dwie wycieraczki, co uwidoczniono na Fig. 1 – Fig.3.

Pełnomocnik

RZECZNIK PATENTOWY
mgr inż. Bogusława Rzepecka-Reder



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3

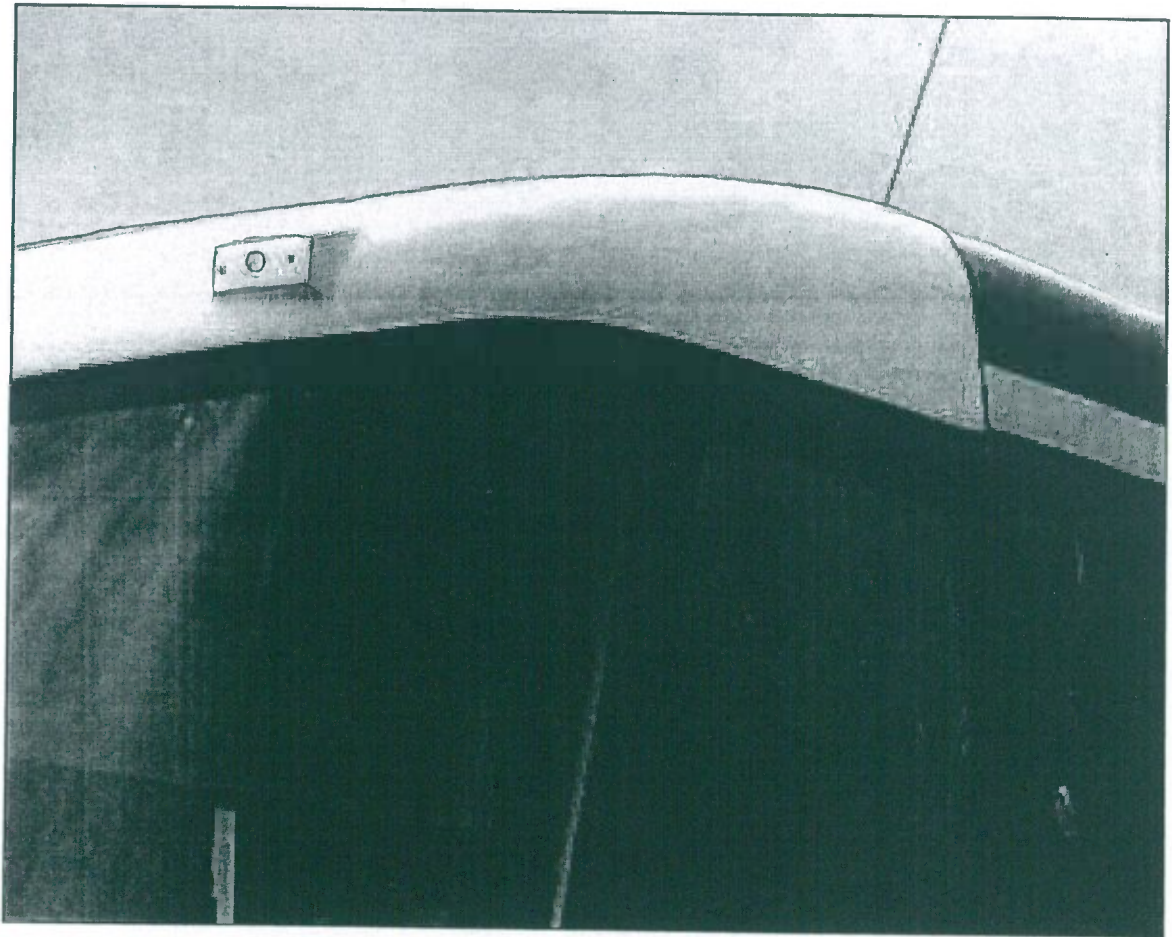


Fig 4

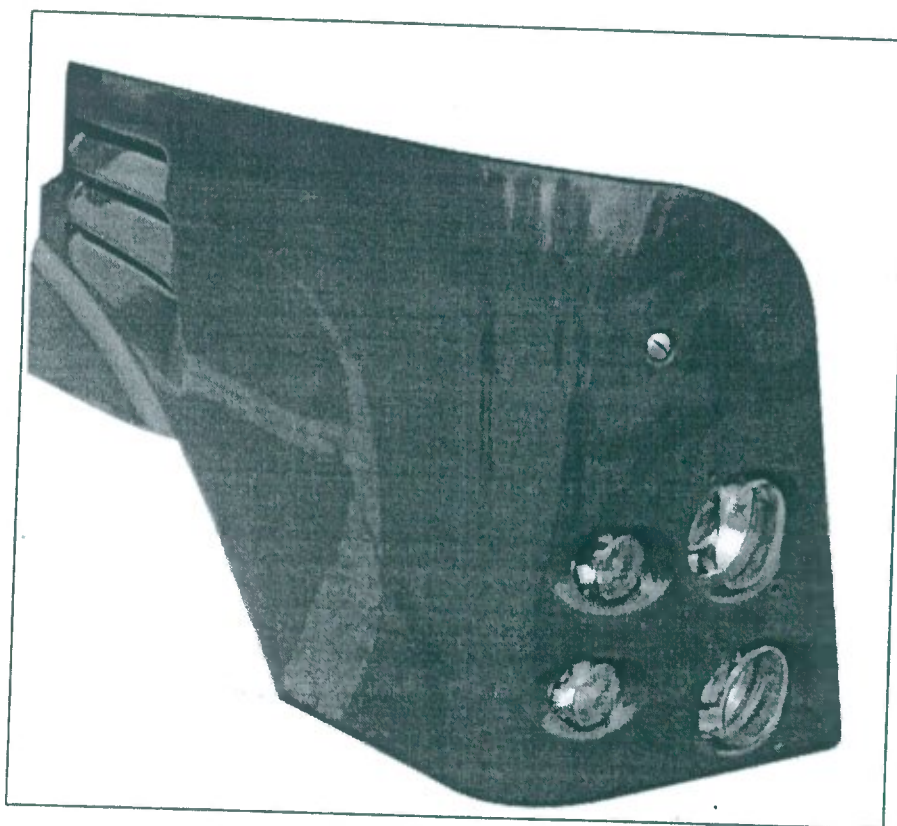


Fig. 5

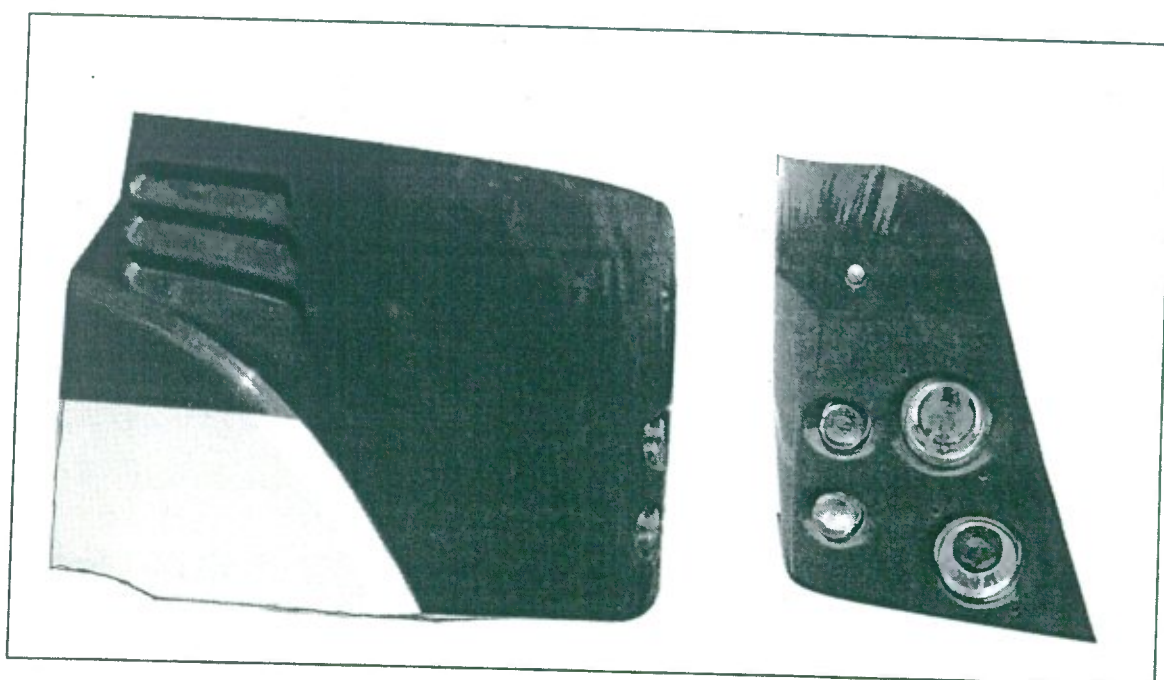


Fig. 6

Fig. 7

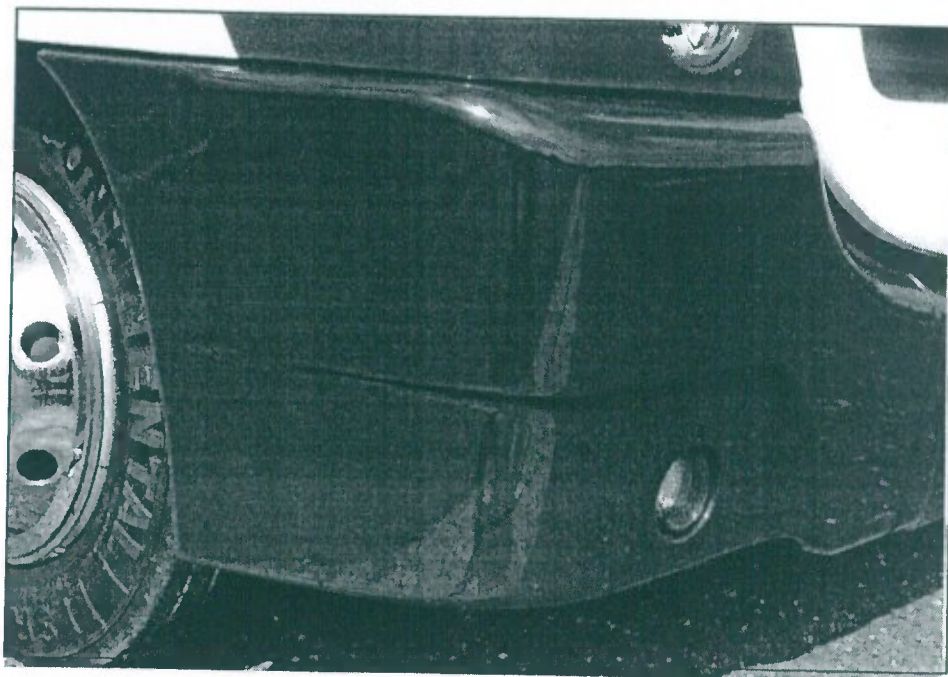


Fig. 8

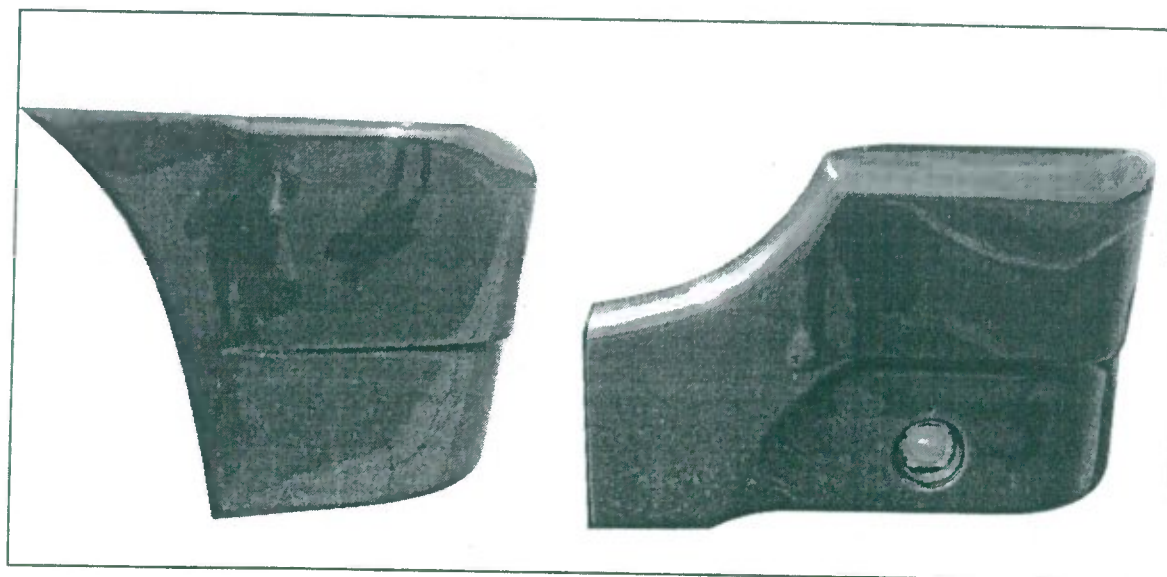


Fig. 9

Fig. 10