

RZECZPOSPOLITA
POLSKA



Urząd Patentowy
Rzeczypospolitej Polskiej

(12) **OPIS OCHRONNY**
WZORU UŻYTKOWEGO (19) **PL** (11) **71290**

(21) Numer zgłoszenia: **123766**

(13) **Y1**

(51) Int.Cl.
B62H 3/08 (2006.01)

(22) Data zgłoszenia: **04.02.2015**

(54)

Urządzenie do parkowania motocykla

(43) Zgłoszenie ogłoszono:

16.08.2016 BUP 17/16

(45) O udzieleniu prawa ochronnego ogłoszono:

31.03.2020 WUP 03/20

(73) Uprawniony z prawa ochronnego:

FOTEK WALDEMAR ART-BRO WALDEMAR
FOTEK, Dziekanów Leśny, PL

(72) Twórca(y) wzoru użytkowego:

LESZEK KOMOROWSKI, Warszawa, PL
WALDEMAR FOTEK, Dziekanów Leśny, PL

PL 71290 Y1

Opis wzoru

Przedmiotem wzoru użytkowego jest urządzenie do parkowania motocykla.

Znane są stojaki, podnośniki i platformy do parkowania pojazdów jednośladowych, pozwalające zaparkować pojazd i utrzymać go stabilnie w pozycji pionowej.

Powszechnie znany jest stojak będący konstrukcją stalową tworzoną przez parę zespawanych do siebie pod kątem prostym dwóch profili, połączonych między sobą poprzeczkami. W przekroju stojak ma kształt odwróconej litery L, złożonej z dwóch ramion. Istnieje możliwość dopasowania szerokości stojaka do szerokości koła motocykla. W celu umieszczenia motocykla należy najechać jednym kołem na jedno ramię stojaka, a następnie podnieść koło na zasadzie dźwigni, naciskając drugie ramię stojaka. Korzystnie stojak taki posiada kółka.

Znana jest także platforma służąca do podniesienia całego motocykla. W tym celu należy umiejscowić platformę pomiędzy oboma kołami motocykla i za pomocą ramienia podnośnika podnieść cały pojazd do góry.

Z polskiego opisu patentowego nr 189469 znane jest także urządzenie do składowania i transportu motocykla, zawierające zasadniczo prostokątną podstawę posiadającą bieżnię, pionowe elementy konstrukcyjne połączone z podstawą i środki blokowania przedniego koła motocykla, charakteryzujące się tym, że środki blokowania stanowi imadło zawierające ruchomą szczękę i nieruchomą szczękę, znajdującą się naprzeciw ruchomej szczęki, przy czym ta ostatnia przemieszcza się poprzecznie do bieżni, umożliwiając boczne unieruchomienie przedniego koła między pierwszą oporową ścianką nieruchomej szczęki, a drugą oporową ścianką ruchomej szczęki, zaś urządzenie hamujące zapewnia unieruchomienie przemieszczonej ruchomej szczęki.

Znany jest także wynalazek nr 344352 pod nazwą stojak dla motocykla żużlowego. Stojak zawiera ruchomy zestaw podporowy o dwóch położeniach stabilnych oraz nieruchomą podstawę, na której są umocowane dwa pierścienie oporowe wraz z trzpieniami. Na trzpień są nałożone tuleje, połączone poprzeczką i zakończone u góry gniazdami pod ramę motocykla. Do poprzeczki jest przymocowany zaczep sprężyny, połączonej z podstawą oraz połączenie przegubowe z ramieniem dźwigni kątowej, zakończonej przyciskiem nożnym. W ramieniu dźwigni jest otwór dla trzpienia mechanizmu, blokującego położenie dźwigni wraz z gniazdami w górnej pozycji. Odblokowanie i osiągnięcie przez zespół podporowy dolnego położenia następuje za pośrednictwem dźwigni i przycisku nożnego.

Znany jest także patent amerykański nr US 5623855 pod nazwą stoisko parkingowe dla motocykla, które stanowi konstrukcją spawaną, obejmującą dwie nogi, które są połączone ze sobą za pomocą cylindrycznej obudowy.

W dotychczas stosowanych rozwiązaniach utrudnione jest zaparkowanie motocykla w małych pomieszczeniach, na przykład w małych boksach garażowych o szerokości do 70 cm, bowiem osoba, która ma zamiar zaparkować motocykl, zmuszona jest wykonać czynność parkowania pojazdu jednośladowego wewnątrz garażu.

Ponadto w stosowanych dotychczas rozwiązaniach konieczne jest użycie znacznej siły fizycznej, aby motocykl został prawidłowo umieszczony na stojaku, platformie lub innym urządzeniu do parkowania.

Rozwiązanie według wzoru użytkowego umożliwia zaparkowanie motocykla w małym boksie garażowym, którego szerokość jest niewiele większa niż szerokość motocykla, bez konieczności wchodzenia wraz z pojazdem do wnętrza pomieszczenia.

Ponadto rozwiązanie według wzoru użytkowego pozwala na użycie znacznie mniejszej siły niż w znanych rozwiązaniach, aby stabilnie zaparkować motocykl.

Istotą wzoru użytkowego jest urządzenie do parkowania motocykla posiadające stelaż konstrukcyjny tworzony przez poziomą podstawę jezdnią połączoną z pionową ścianą stabilizującą charakteryzujące się tym, że pozioma podstawa jezdna połączona jest z dwiema szynami, przy czym połączenie z pierwszą szyną następuje za pośrednictwem śruby umiejscowionej w otworze regulującym rozstaw, a połączenie z drugą szyną następuje za pośrednictwem śrub, z tym że pomiędzy pierwszą szyną a drugą szyną umiejscowione są elementy rozporowe ze sprężynami, a podstawa jezdna zaopatrzona jest w osie z kółkami, gdzie na jednej osi umiejscowiony jest zatrzask blokujący, natomiast pionowa ściana stabilizująca połączona jest z drugą szyną za pośrednictwem śrub.

Przedmiot wzoru użytkowego w przykładzie wykonania został uwidoczniony na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia urządzenie do parkowania motocykla w widoku poglądowym.

Urządzenie do parkowania motocykla posiada stelaż konstrukcyjny tworzony przez poziomą podstawę jezdnią połączoną z pionową ścianą stabilizującą. Pozioma podstawa jezdna 1 połączona jest

z szyną 2 oraz szyną 3, przy czym połączenie z szyną 2 jest za pośrednictwem śruby 4, która została umiejscowiona w otworze regulującym rozstaw 5. Podstawa jezdna 1 połączona jest także z szyną 3 za pośrednictwem śrub 6. Pomiedzy szyną 2 a szyną 3 umiejscowione są elementy rozporowe ze sprężynami 7, a podstawa jezdna 1 zaopatrzona jest w osie 8 z kółkami 9. Na osi 8 umiejscowiony jest zatrzask blokujący 10. Pionowa ściana stabilizująca 11 połączona jest z szyną 3 za pośrednictwem śrub 12. Zatrzask blokujący 10 stanowi stalowy wyprofilowany element, posiadający zawias, który samoistnie zatrzaskuje się na progu.

Zwolnienie zatrzasku blokującego 10 odbywa się jednym ruchem stopy, gdy motocykl jest już położony na urządzeniu do parkowania motocykla, umożliwia to ruch wózka i przemieszczenie motocykla do wnętrza garażu.

W celu zaparkowania motocykla należy umiejscowić przednie koła motocykla pomiędzy szyną 2 oraz szyną 3 i przesunąć pojazd ruchem posuwistym do przodu w taki sposób, aby przednie koło znalazło się pomiędzy dwoma elementami rozporowy ze sprężynami 7. Takie umiejscowienie pojazdu powoduje stabilne trzymanie się motocykla w pozycji pionowej.

Umiejscowienie podstawy jezdnej 1 na osiach 8 z kółkami 9 umożliwia przesunięcie całego urządzenia do parkowania motocykla wraz z motocyklem do wnętrza pomieszczenia bez użycia znacznej siły.

Obecność śruby 4, która została umiejscowiona w otworze regulującym rozstaw 5, umożliwia ustawienie odpowiedniego rozstawu szyn 2 i 3 w taki sposób, aby dopasować szerokość szyn 2 i 3 do szerokości kół pojazdu.

Przyleganie szyn 2 i 3 do kół motocykla skutkuje trzymaniem się pojazdu w pozycji pionowej i zapobiega przechylaniu się motocykla na boki.

Podobnie zaopatrzenie urządzenia do parkowania motocykla w trzy elementy rozporowe ze sprężynami 7 pozwala na stabilne podtrzymywanie koła motocykla pomiędzy szynami 2 i 3, tak aby pojazd utrzymywał się w pozycji pionowej, bez konieczności dodatkowego podparcia i przesuwania się w przód i w tył.

Fig. 2 przedstawia urządzenie do parkowania motocykla w innym widoku poglądowym, gdzie uwidoczniono śrubę 4, umiejscowioną w otworze regulującym rozstaw 5.

Rozwiązanie według wzoru użytkowego znajdzie swoje szerokie zastosowanie do parkowania motocykli, zwłaszcza w boksach garażowych i garażach o małych gabarytach.

Zastrzeżenie ochronne

1. Urządzenie do parkowania motocykla posiadające stelaż konstrukcyjny tworzony przez poziomą podstawę jezdnią połączoną z pionową ścianą stabilizującą, **znamienne tym**, że pozioma podstawa jezdna (1) połączona jest z szyną (2) oraz szyną (3), przy czym połączenie z szyną (2) następuje za pośrednictwem śruby (4) umiejscowionej w otworze regulującym rozstaw (5), a połączenie z szyną (3) następuje za pośrednictwem śrub (6), z tym że pomiędzy szyną (2) a szyną (3) umiejscowione są elementy rozporowe ze sprężynami (7), a podstawa jezdna (1) zaopatrzona jest w osie (8) z kółkami (9), gdzie na jednej osi (8) umiejscowiony jest zatrzask blokujący (10), natomiast pionowa ściana stabilizująca (11) połączona jest z szyną (3) za pośrednictwem śrub (12).

Rysunki

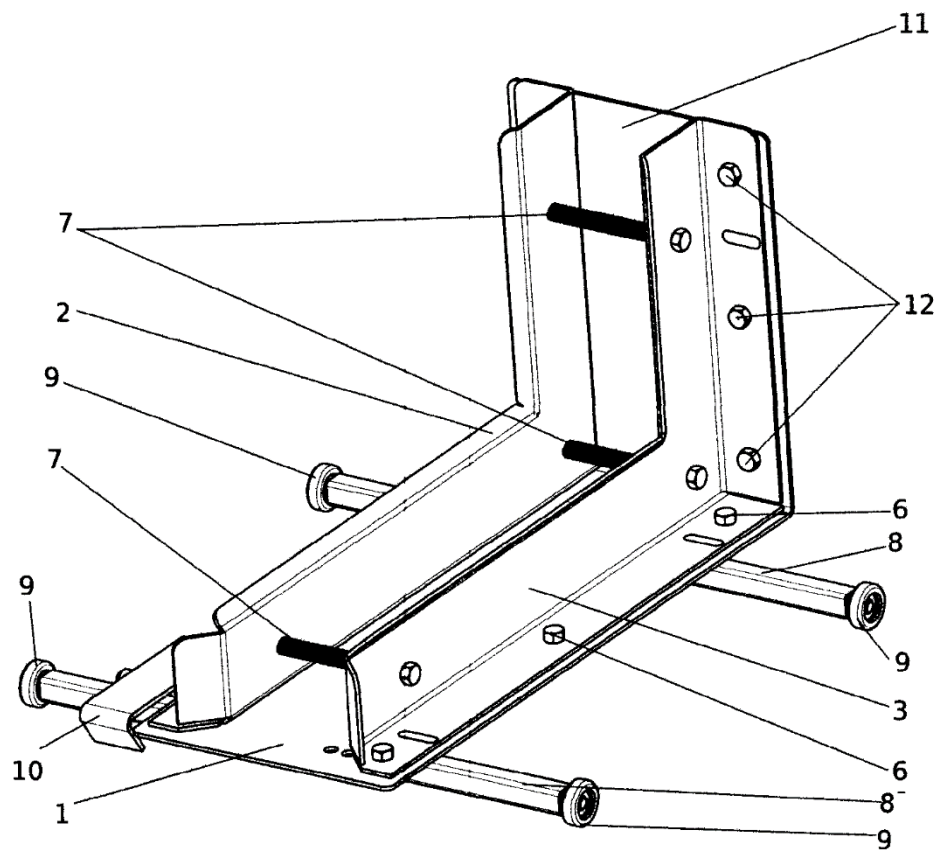


fig. 1

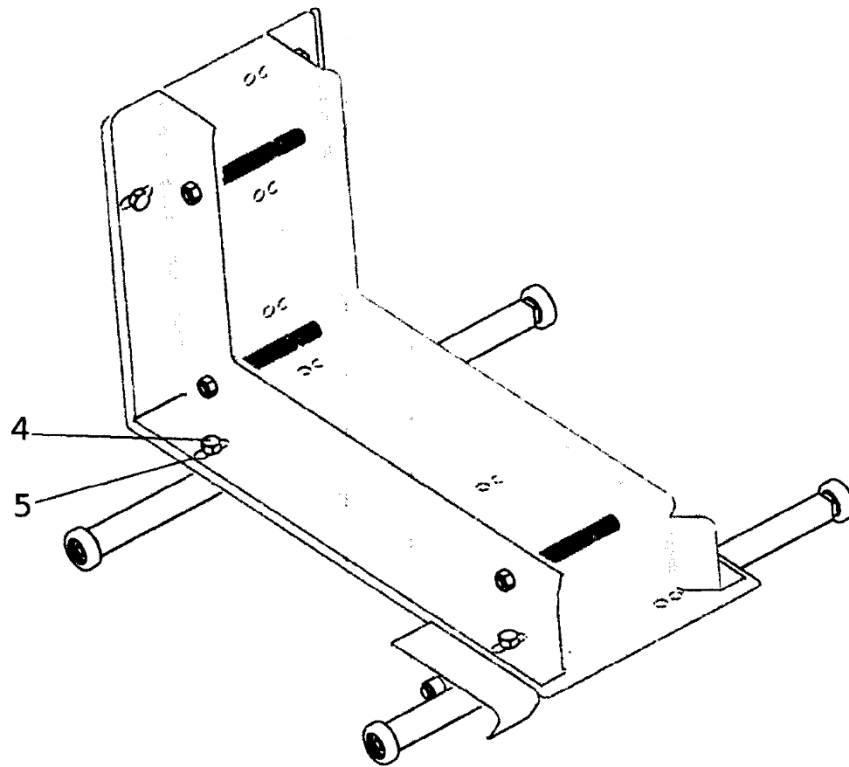


fig. 2