



Patent dodatkowy  
do patentu nr \_\_\_\_\_

Zgłoszono: 31.12.73 (P. 167832)

Pierwszeństwo: \_\_\_\_\_

Zgłoszenie ogłoszono: 01.07.75

Opis patentowy opublikowano: 30.08.1977

MKP B62d 25/16

Int. Cl.<sup>2</sup> B62D 25/16

**Twórcy wynalazku:** Zygmunt Spytek, Kazimierz Bzymek, Maciej Latała

**Uprawniony z patentu:** Fabryka Samochodów Ciężarowych „POLMO”  
im. Feliksa Dzierżyńskiego, Starachowice (Polska)

## Fartuch błotnika zwłaszcza do samochodów terenowych

1

**Dziedzina techniki.** Przedmiotem wynalazku jest fartuch błotnika zwłaszcza do samochodów eksploatowanych w różnych warunkach drogowych, zarówno w terenie jak też po drogach utwardzonych.

**Stan techniki.** Stosowane obecnie w samochodach ciężarowych fartuchy do elastycznego przedłużenia błotnika kół posiadają stałą długość, dobraną do warunków drogowych w jakich samochód ma być eksploatowany. Jedynymi względami decydującymi przy ustalaniu długości fartucha jest dążenie do maksymalnego osłonięcia koła w celu zabezpieczenia przed rozrzucaaniem przez niego błota podczas jazdy, oraz jego trwałość zmniejszająca się przy wydłużeniu, na skutek narażenia go na urwanie przez najechanie kołem przy zmianie kierunku jazdy.

Niebezpieczeństwo urwania fartucha przy eksploatacji samochodu w warunkach terenowych jest dużo większa niż przy jeździe po utwardzonych drogach.

Wynika to z wielkości zagłębiania się koła w nawierzchnie drogi. Z tego też względu w samochodach terenowych fartuchy posiadają bardzo małą długość, zupełnie nie wystarczającą do eksploatacji ich w warunkach szosowych, dla których ze względu na bezpieczeństwo ruchu osłonięcie koła musi spełniać wymagania normy określonej kodeksem drogowym.

Ze względu na to, że samochody przystosowane do jazdy w terenie w zależności od potrzeb eksplo-

2

atowane są także w warunkach szosowych, takie wykonanie fartuchów stwarza kolizję z odpowiednimi przepisami, gdyż powoduje niedopuszczalne zanieczyszczenie innych pojazdów.

**Zagadnienie techniczne, istota i techniczno-użytkowe skutki wynalazku.** Wynalazek polega na opracowaniu fartucha, który przy zachowaniu trwałego połączenia z błotnikiem, mógłby być szybko i dogodnie dopasowany do warunków szosowych lub terenowych przez zmianę jego długości.

Zgodnie z wynalazkiem fartuch błotnika o długości odpowiedniej do eksploatacji samochodu w warunkach szosowych posiada w dolnej części w pobliżu obrzeża otwory na wprost których w miejscu zamocowania go lub powyżej na błotniku umieszczone są zaczepy w postaci haczyków względnie czopów kulistych, umożliwiające czasowe łączenie dołu fartucha z błotnikiem. Otwory te posiadają wzmocnione obrzeże w postaci przelotek w nich umieszczonych wykonanych z metalu lub tworzywa syntetycznego, względnie zgrubienia z kordem.

Zaletą tego rozwiązania jest pełna uniwersalność fartucha błotnika umożliwiająca stosowanie go w samochodach przewidzianych do eksploatacji w zmiennych warunkach zarówno na drogach utwardzonych jak i w terenie. Uniwersalność ta wynika z dogodnej regulacji jego długości, spowodowanej się do zawieszenia wolnego końca na zaczepach umieszczonych na błotniku, względnie zdjęcia go z nich, uzyskując przez to zmianę długości far-

tucha o połowę. Zmiana ta jest w zupełności wystarczająca do zabezpieczenia fartucha przed urwaniem na skutek najechania kołem przy jeździe w terenie a także przez opuszczenia — przeistoczenie go w fartuch całkowicie odpowiadający wymogom określonym dla samochodów szosowych.

**Objaśnienie figur rysunku.** Przedmiot wynalazku pokazany jest w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia fartuch wraz z błotnikiem w widoku od strony zewnętrznej koła jednego samochodu, fig. 2 fartuch z błotnikiem w widoku z boku w przekroju z zaznaczeniem linią przerywaną pozycji fartucha po podwieszeniu go na zaczepach.

**Opis konstrukcji przykładu wykonania fartucha błotnika.** Przedstawiony na fig. 1,2 fartuch 1 ma długość odpowiednią do eksploatacji samochodu w warunkach szosowych. Fartuch ten w dolnej części najkorzystniej w narożach posiada otwory 2 na wprost których na błotniku 3 do którego jest zamocowany umieszczone są zaczepy w postaci haczyków 4 służące do zawieszania dołu fartucha.

W zależności od długości błotnika 3 dla osiągnięcia wymaganego skrócenia fartucha, haczyki te osadzone są w miejscu połączenia fartucha z błotnikiem, względnie powyżej przy czym wielkość haczyków 4 a także ich kształt są odpowiednio dobrane do wymiarów otworów 2 z którymi współpracują. Celem zwiększenia trwałości fartucha, otwory 2 posiadają wzmocnione obrzeże wykonane w postaci przelotek 5 metalowych lub z tworzywa

syntetycznego zabezpieczających je przed przerwaniem.

Zamiast przelotek wzmocnione obrzeża otworów może być wykonane przez odpowiedni układ kordu fartucha wokół nich oraz pokrycie go gumą przez zwulkanizowanie całości. Przy takim wykonaniu wzmocnienie otworów zamiast haczyków 4 zaczepy mogą mieć postać czopów kulistych utworzonych na przykład przez odpowiednie ukształtowanie łbów śrub łączących fartuch z błotnikiem.

Stosowanie tego rozwiązania mimo pewnych zalet ograniczone jest jednak trudniejszym wykonaniem fartucha. Przy wytwarzaniu fartucha metodą wulkanizowania w formie, korzystnym jest także wykonanie na jego krawędzi dolnej zgrubienia usztywniającego, zapobiegającego fałdowaniu się w pozycji gdy jest on podwieszony na błotniku.

#### Zastrzeżenia patentowe

1. Fartuch błotnika zwłaszcza do samochodów terenowych, **znamienny tym**, że w dolnej części w pobliżu obrzeża ma otwory (2) na wprost których w miejscu zamocowania go lub powyżej na błotniku (3) umieszczone są zaczepy w postaci haczyków (4) względnie czopów kulistych służące do zawieszania dołu fartucha na błotniku.

2. Fartuch według zastrz. 1, **znamienny tym**, że otwory (2) posiadają wzmocnione obrzeże w postaci orzelotek (5) w nich umieszczonych wykonanych z metalu lub tworzywa syntetycznego, względnie odpowiednio ułożonego kordu zwulkanizowanego z fartuchem.

