

R U 2 3 8 1 1 3 0 C 2

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

(19) RU⁽¹¹⁾ **2 381 130**⁽¹³⁾ C2

(51) МПК
B62J 1/08 (2006.01)



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ,
ПАТЕНТАМ И ТОВАРНЫМ ЗНАКАМ

(12) ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К ПАТЕНТУ

(21), (22) Заявка: 2007108302/11, 28.07.2005

(24) Дата начала отсчета срока действия патента:
28.07.2005

(30) Конвенционный приоритет:
06.08.2004 IT VI2004A000202

(43) Дата публикации заявки: 20.09.2008

(45) Опубликовано: 10.02.2010 Бюл. № 4

(56) Список документов, цитированных в отчете о поиске: WO 0210008 A1, 07.02.2002. US 6402234 B1, 11.06.2002. US 6666507 B1, 23.12.2003. US 544625 A, 13.08.1895. SU 1162666 A, 23.06.1985.

(85) Дата перевода заявки РСТ на национальную фазу: 06.03.2007

(86) Заявка РСТ:
EP 2005/008211 (28.07.2005)

(87) Публикация РСТ:
WO 2006/013063 (09.02.2006)

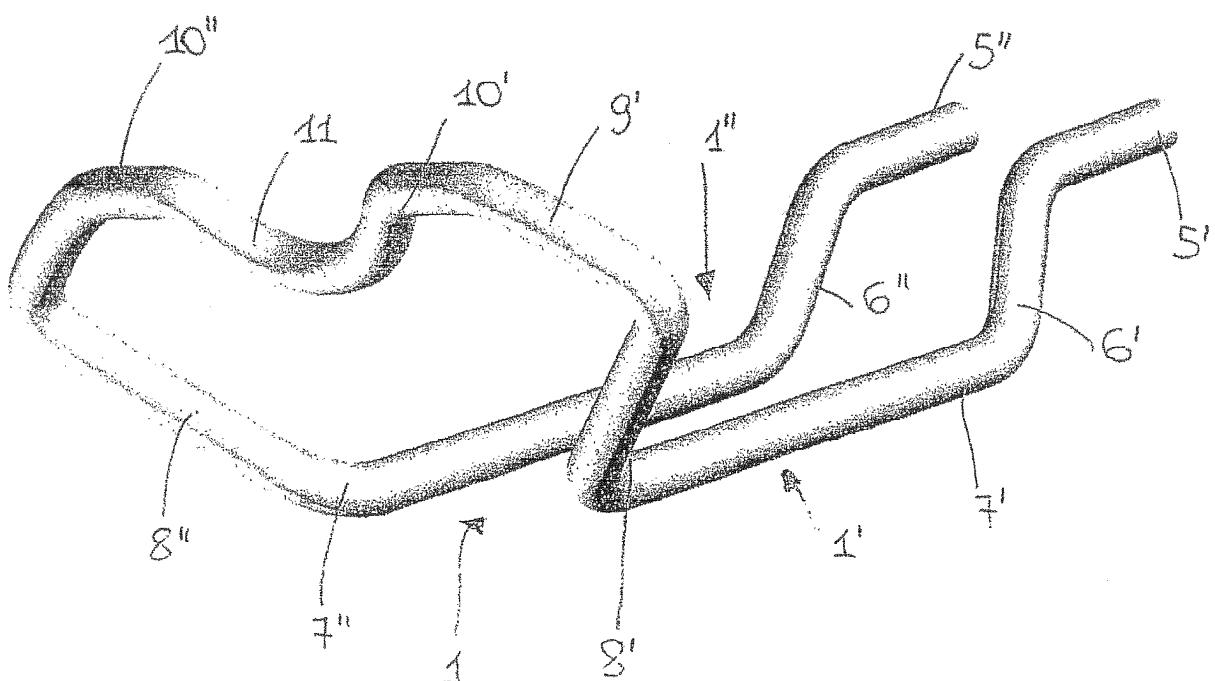
Адрес для переписки:
129090, Москва, ул. Б.Спасская, 25, стр.3,
ООО "Юридическая фирма Городисский и
Партнеры", пат.пov. С.А.Дорофееву,
рег.№ 146

(54) ОПОРНАЯ ТРАВЕРСА ДЛЯ КАРКАСА СЕДЛА ВЕЛОСИПЕДА

(57) Реферат:

Изобретение относится к опорной траверсе для каркаса седла велосипеда. Траверса имеет две полностью симметричные части (1', 1''), в которых передние участки (5', 6', 7', 5'', 6'', 7'') формируют в основном S-образную конструкцию, а задние участки (8', 9', 8'', 9'') формируют в основном L-образную конструкцию. Передние прямолинейные участки (5', 5'') предназначены для установки в карманы передней поверхности каркаса. Задние участки (9', 10', 9'', 10'') повернуты во внутреннем направлении и предназначены для установки в пазы призматических конструкций задней поверхности каркаса. Задние короткие прямые участки (10', 10'') объединены отдельной полукруглой конструкцией (11), чья более низкая вершина размещена точно на продольной геометрической оси устройства. Решение направлено на предотвращение отделения каркаса седла от фиксирующих элементов, которые соединяют его с траверсой. 2 н. и 4 з.п. ф-лы, 9 ил.

R U 2 3 8 1 1 3 0 C 2



ФИГ. 7

R U 2 3 8 1 1 3 0 C 2

R U 2 3 0 1 3 0 C 2

RUSSIAN FEDERATION



(19) RU (11) 2 381 130⁽¹³⁾ C2

(51) Int. Cl.
B62J 1/08 (2006.01)

FEDERAL SERVICE
FOR INTELLECTUAL PROPERTY,
PATENTS AND TRADEMARKS

(12) ABSTRACT OF INVENTION

(21), (22) Application: 2007108302/11, 28.07.2005

(24) Effective date for property rights:
28.07.2005

(30) Priority:
06.08.2004 IT VI2004A000202

(43) Application published: 20.09.2008

(45) Date of publication: 10.02.2010 Bull. 4

(85) Commencement of national phase: 06.03.2007

(86) PCT application:
EP 2005/008211 (28.07.2005)

(87) PCT publication:
WO 2006/013063 (09.02.2006)

Mail address:
129090, Moskva, ul. B.Spasskaja, 25, str.3, OOO
"Juridicheskaja firma Gorodisskij i Partnery",
pat.pov. S.A.Dorofeevu, reg.№ 146

(72) Inventor(s):
R'ONDATO Franchesko (IT)

(73) Proprietor(s):
M.D'.A. FRANCHESKO R'ONDATO (IT)

R U 2 3 8 1 1 3 0 C 2

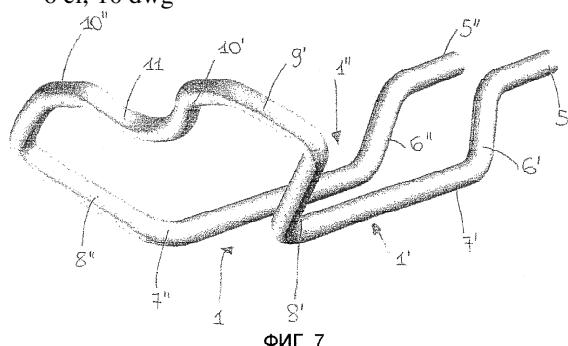
(54) BEARING CROSSARM FOR BICYCLE SEAT FRAME

(57) Abstract:
FIELD: mechanics.

SUBSTANCE: proposed crossarm features two completely symmetric parts (1', 1'') with their front sections (5', 6', 7', 5'', 6'', 7'') make mainly S-like structure and rear sections (8', 9', 8'', 9'') form mainly L-like structure. Front straight sections (5', 5'') are inserted into frame front surface pocket. Rear sections (9', 10', 9'', 10'') are turned inward to fit in frame rear surface prism structure slots. Rear short straight sections (10', 10'') are integrated by separate semi-circular structure (11) with its lower apex located accurately on lengthwise axis of proposed bearing crossarm.

EFFECT: ruling out seat frame separation from locking elements.

6 cl, 10 dwg



Настоящее изобретение относится к опорной траверсе для каркаса для седла велосипеда согласно ограничительной части п. 1 формулы изобретения.

Известно, что велосипедные седла и, в частности, используемые для дорожных гонок как для профессиональных атлетов, так и для велосипедистов-любителей, а также используемые для езды на горном велосипеде имеют траверсу как опорный элемент для каркаса указанных седел.

Указанные траверсы выполняют двойную функцию - обеспечивают конструкционную прочность каркаса и дают возможность фиксировать седло к опорной стойке, размещенной на вершине трубы, расположенной в центральной части рамы велосипеда.

Фактически на практике, особенно когда седла используются для профессиональных гонок, или в условиях, где осевая нагрузка достаточно велика, и особенно в случае более тяжелых атлетов, может произойти так, что каркас седла отделяется частично от фиксирующих элементов, которые соединяют его с траверсой, и таким образом он немного сдвигается от правильного положения для езды, в которое он был тщательно установлен перед тем, как седло было использовано.

На практике пользователь обнаруживает, что его седло не расположено в безупречной симметрии с продольной осью велосипеда и/или несмотря на это не занимает определенного положения, в которое пользователь намеревался установить его перед началом гонки.

Основной задачей настоящего изобретения является создание опорной траверсы вышеупомянутого типа, лишенной вышеописанных недостатков, в которой должно гарантированно обеспечиваться устойчивое расположение каркаса седла даже после напряженного и интенсивного использования рассматриваемого седла. Кроме того, указанная траверса должна иметь особенно простую конструкцию и не должна представлять, в частности, никаких сложностей ни для ее производства, ни для использования.

Это достигнуто конфигурацией траверсы настоящего изобретения согласно признакам, описанным в отличительной части п. 1 формулы изобретения.

Настоящее изобретение будет иллюстрировано подробно и описано со ссылкой на отдельный вариант конструкции, приведенный как пример, который никоим образом не может быть рассмотрен как ограничивающий, с помощью прилагаемых чертежей, на которых:

фиг. 1 изображает вид в перспективе передней части седла, включающей траверсу согласно изобретению;

фиг. 2 и 3 изображают перспективу и вид сверху плоскости седла, использующего траверсу согласно изобретению;

фиг. 4 и 5 изображают виды снизу плоскости каркаса седла типа, приспособленного для использования с траверсой согласно изобретению, соответственно с указанной траверсой и без нее;

фиг. 6 изображает вид сзади каркаса седла, использующего траверсу согласно изобретению;

фиг. 7 изображает общий вид траверсы согласно изобретению;

фиг. 7а изображает общий вид альтернативного исполнения траверсы согласно изобретению;

фиг. 8 изображает вид приспособления, которое дает возможность прикреплять траверсу согласно изобретению к соответствующему каркасу седла;

фиг. 9 изображает вид вертикального сечения мужского человеческого тела в

положении сидя на седле согласно изобретению, разделенному на четыре квадранта, традиционно используемых для обозначения человеческого тела.

Фиг. 1 изображает траверсу согласно изобретению, установленную по существу известным способом под седлом 2 для велосипеда, типа, обычно применяемого для 5 дорожного использования или для гонок или туризма, а также для горных велосипедов.

Наличие этой траверсы обеспечивает конструкционную прочность седлу, а также 10 позволяет осуществлять прикрепление посредством зажима 3, по существу, известного типа к опорной стойке 4, которая в свою очередь вставлена в центральную трубу, обычно присутствующую на раме велосипеда.

В частности, как изображено на фиг. 2 и 3, траверса согласно изобретению может 15 использоваться в комбинации с каркасом седла типа, описанного в патентной заявке № VI2003A000020 того же самого заявителя.

Как можно увидеть подробно на фиг. 7, траверса 1 представляет собой отдельный 20 элемент, изготовленный из материала, который должен быть в то же самое время прочным и упругим, в частности, из нержавеющей стали, алюминиевого сплава, специального сплава и т.д.

Фиг. 7а показывает возможную альтернативную конфигурацию траверсы согласно 25 изобретению, которая особенно подходит для седел туристических велосипедов.

Конфигурация указанной траверсы состоит из двух частей (1' и 1" соответственно), которые являются полностью симметричными относительно продольной и вертикальной плоскости симметрии седла.

Поскольку описана определенная конфигурация, обе части 1' и 1" траверсы 30 содержат первые концевые участки 5' и 5", выполненные в основном горизонтально относительно их нормального положения после того, как они будут установлены на седле. Указанные участки затем продолжаются для образования участков 6' и 6", которые имеют небольшой наклон, для того чтобы продолжить образование 35 участков 7' и 7", выполненных в основном горизонтальными или наклонными под максимальным углом 5°.

Совокупный участок, образованный участками 5', 6', 7' (и естественно также 5", 6", 7"), сконфигурирован для создания конструкции в основном с S-образным 35 контуром со значительно удлиненным участком.

На конце этих участков траверса продолжается двумя более отдаленными прямыми участками 8', 8", которые имеют наклон наружу, а затем взаимно сходятся к геометрической оси устройства.

Конструкция затем продолжается до самой верхней части двух предыдущих 40 участков двумя более отдаленными участками 9', 9", на сей раз повернутыми во внутреннем направлении, таким образом формируя с двумя предыдущими участками в основном L-образную конфигурацию. На концах двух предыдущих участков конструкция продолжается двумя короткими прямыми участками 10', 10", которые 45 взаимно объединены одной полукруглой конструкцией 11, чья более низкая вершина размещена точно на продольной геометрической оси устройства.

При внимательном рассмотрении фиг. 4 можно увидеть, что концевые 50 прямолинейные участки 5' и 5" траверсы вставлены, по существу, известным способом в два соответствующих кармана 12, имеющихся в более низкой поверхности каркаса 13 седла.

Наоборот, задняя часть устройства прикреплена к каркасу принципиально новым способом и будет теперь описана подробно также со ссылками на фиг. 5.

Фактически при внимательном рассмотрении этих фигур можно увидеть, что на задней части более низкой поверхности каркаса 13 имеются две призматические конструкции 14', 14", в основном с трапециевидным периметром. Стороны этих трапеций имеют длину приблизительно от 1,5 до 2 см.

⁵ Фактически говоря, как показано на фиг. 4, большая часть участков 9' и 10' (так же, как 9" и 10") траверсы установлена на указанных призматических конструкциях в пазах 15', 15", имеющихся на их поверхности.

¹⁰ Для удержания соответствующих участков траверсы прочно закрепленными в положении предназначены два стыковых накладных элемента 16', 16" (фиг. 8), которые устанавливают сверху этих участков траверсы, заключая их между этими стыковыми накладками и призматическими конструкциями.

¹⁵ Каждая из указанных стыковых накладок содержит ряд отверстий 17', 17" (например, по четыре для каждой стыковой накладки, как показано на фигурах) для вставления самонарезных винтов 19', 19", которые могут быть ввинчены в каркас, таким образом прочно фиксируя стыковые накладки и траверсу внизу на каркасе.

²⁰ Фиг. 6 и 8 показывают, что две стыковые накладки 16, 16" могут быть взаимно связаны посредством небольшой соединительной пластины 18, которая, после того как стыковые накладки установлены в их соответствующих местах, может быть присоединена к задней части каркаса подобно маркировочной или номерной пластине. Эта небольшая соединительная пластина может быть отштампovана с эмблемой изготовителя седла или с другой отличительной маркировкой, рисунками и т.д.

²⁵ Целесообразно, чтобы поперечное сечение траверсы имело круглую форму с диаметром приблизительно 7 мм.

Общая длина указанной траверсы составляет приблизительно 16-20 см.

³⁰ Испытания, проведенные на седле, продемонстрировали, что при выборе вышеуказанной траверсы и ее особых устройств крепления к каркасу велосипедисты во время профессионального использования или во время использования для туристических поездок всегда находят седло в том же самом положении, которое было заранее установлено перед использованием, даже в случае значительной нагрузки, вызванной интенсивным и длительным использованием.

³⁵ Кроме того, благодаря использованию траверсы согласно изобретению четыре квадранта человеческого тела, правого и левого, верхнего и нижнего (фиг. 9), всегда остаются устойчивыми и в положении правильной оси с седлом во время любого типа движения педалирования, даже интенсивного или чрезмерного, таким образом, давая возможность всем мускулам и жизненным функциям взаимодействовать однородным способом. В частности, на фиг. 9 показана ось К седла, воображаемая линия х-у, параллельная дорожной плоскости, которая соответствует устойчивой поддержке человеческого тела седлом; ссылки v, z, j и w указывают соответственно пенис, яички, лонный симфиз и копчик. Наконец, у', у" и х', х" указывают четыре квадранта, которые традиционно делят человеческое тело.

Формула изобретения

1. Опорная траверса для каркаса седла велосипеда, которая содержит две полностью симметричные части (1', 1") относительно продольной плоскости симметрии седла, отличающаяся тем, что каждая из указанных частей содержит первый концевой участок (5', 5"), выполненный в основном горизонтально относительно его нормального положения, которое он занимает после его установки

на седле, указанный участок продолжается образованием слегка наклоненного участка (6', 6''), который, продолжаясь, образовывает участок (7', 7''), выполненный в основном горизонтальным или наклонным под максимальным углом 5°, при этом совместно указанные участки формируют в основном S-образную конструкцию со значительной удлиненным участком, при этом концы этих участков обеих симметричных частей продолжаются более отдаленными прямыми участками (8', 8''), которые наклонены наружу, а затем взаимно сходятся к геометрической оси устройства, конструкция затем продолжается к самой верхней части от двух предыдущих участков двумя более отдаленными участками (9', 9''), поворачивая во внутреннем направлении, таким образом формируя двумя предыдущими участками в основном L-образную конструкцию, при этом концы двух предыдущих участков конструкции продолжены двумя короткими прямыми участками (10', 10''), которые взаимно объединены отдельной полукруглой конструкцией (11), чья более низкая 15 вершина размещена точно на продольной геометрической оси устройства.

2. Каркас седла велосипеда для совместного использования с опорной траверсой согласно п.1, отличающийся тем, что на задней части его более низкой поверхности имеются две призматические конструкции (14', 14''), имеющие в основном 20 трапециевидный периметр, каждая из которых содержит паз (15', 15'') на своей поверхности, внутри которого размещена большая часть участков (9', 10', 9'', 10'') траверсы, и кроме того, каждая из двух призматических конструкций (14', 14'') снабжена стыковой накладкой (16', 16''), предназначеннной для размещения сверху вышеуказанных участков траверсы, заключая их между собой и призматической 25 конструкцией, при этом каждая из указанных стыковых накладок содержит ряд отверстий (17', 17''), в которые могут быть вставлены самонарезные винты, ввинчиваемые в каркас, таким образом обуславливая прочное закрепление стыковых накладок и, следовательно, траверсы к каркасу снизу.

30 3. Траверса по п.1, отличающаяся тем, что ее полная длина равна приблизительно 16-20 см.

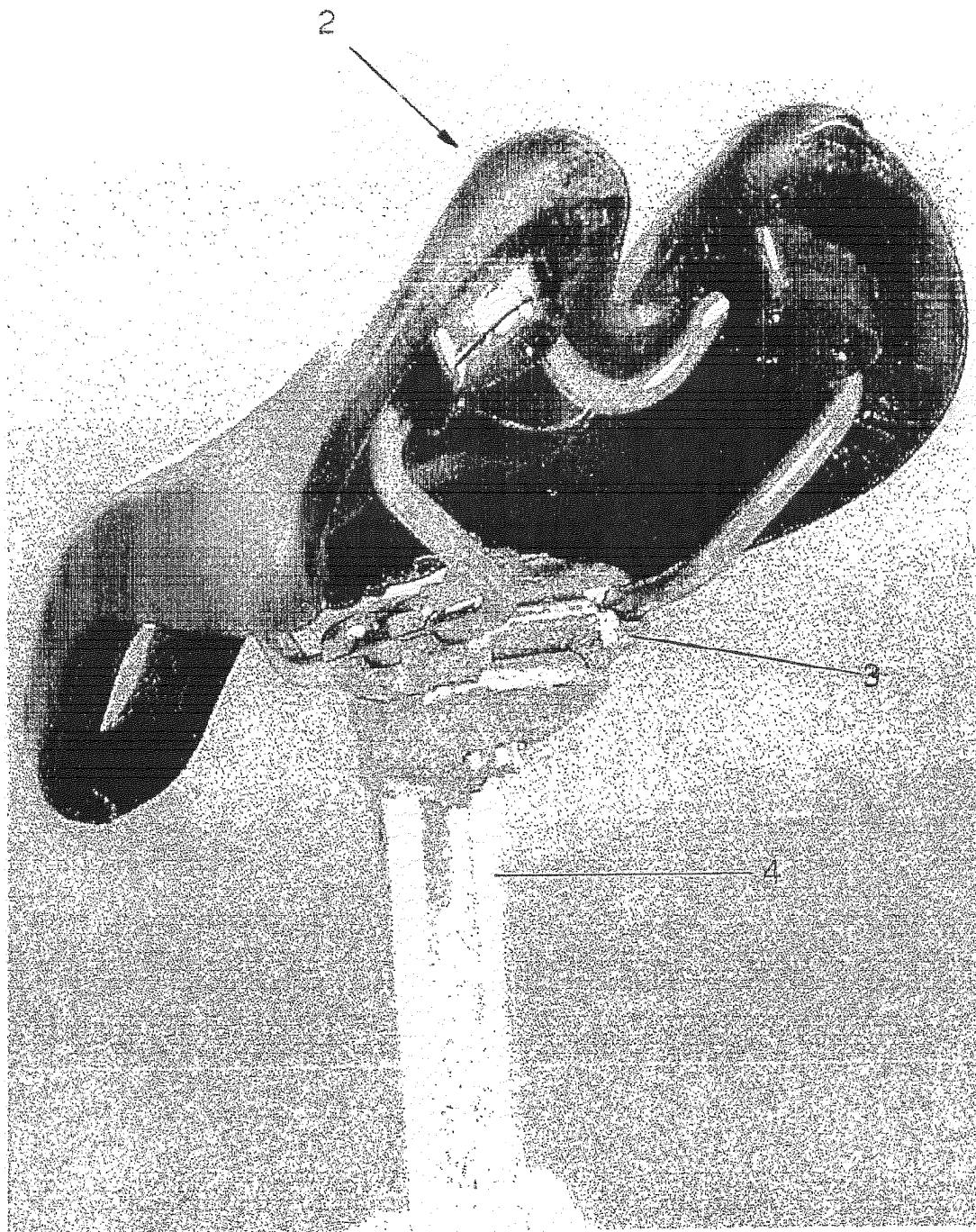
4. Каркас седла по п.2, отличающийся тем, что длина сторон призматических устройств (14', 14'') равна приблизительно 1,5-2 см.

5. Траверса по п.1 или 3, отличающаяся тем, что она имеет круглое поперечное 35 сечение с диаметром приблизительно 7 мм.

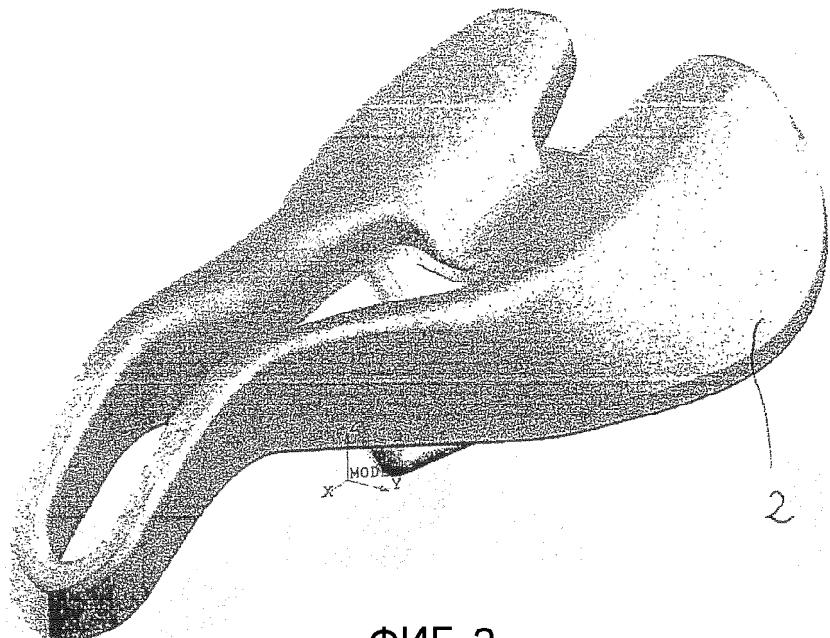
6. Каркас седла велосипеда по п.2 или 4, отличающийся тем, что две стыковые накладки (16', 16'') взаимно связаны небольшой соединительной пластиной (18), которая, после того, как стыковые накладки установлены в их соответствующих 40 местах, расположена на задней стороне каркаса подобно маркировочной или номерной пластине.

45

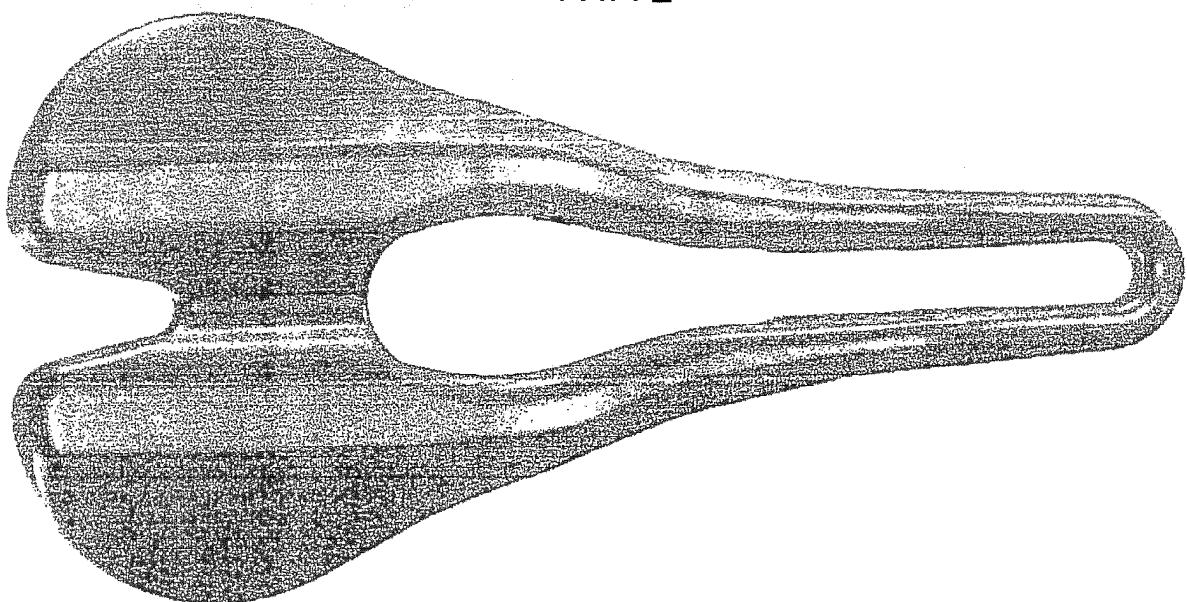
50



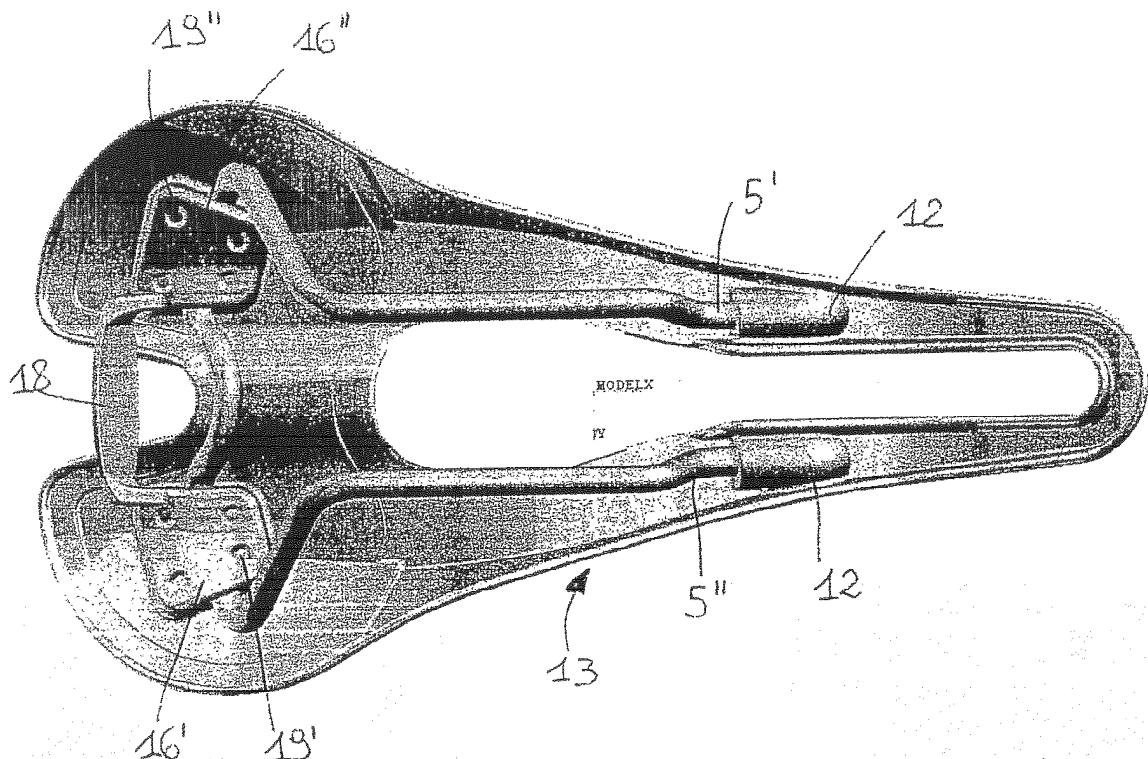
ФИГ. 1



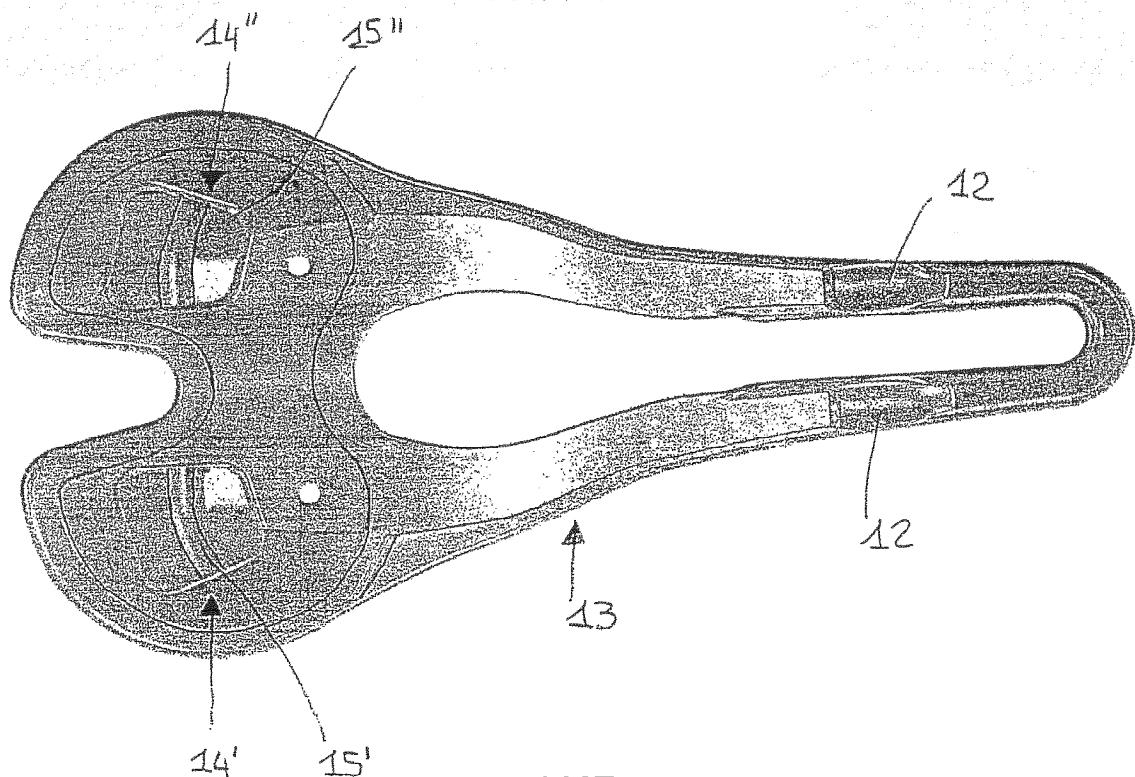
ФИГ. 2



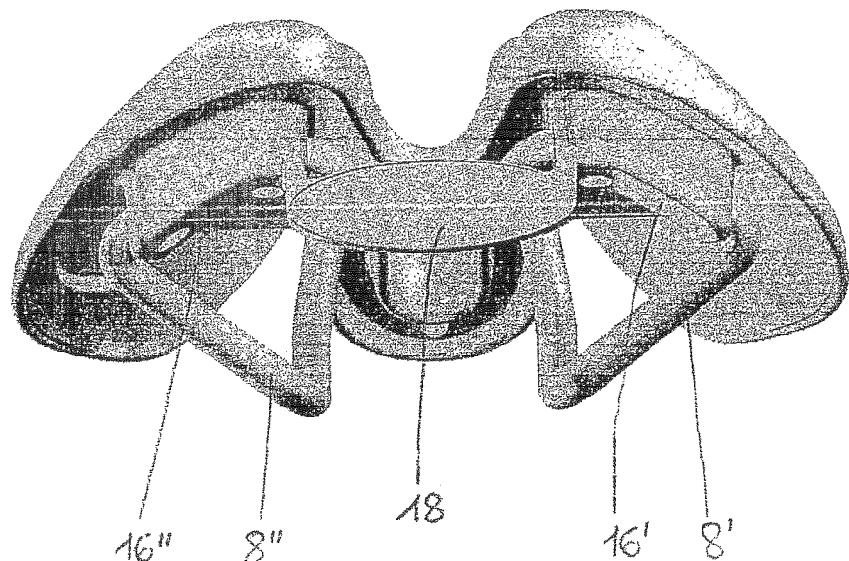
ФИГ. 3



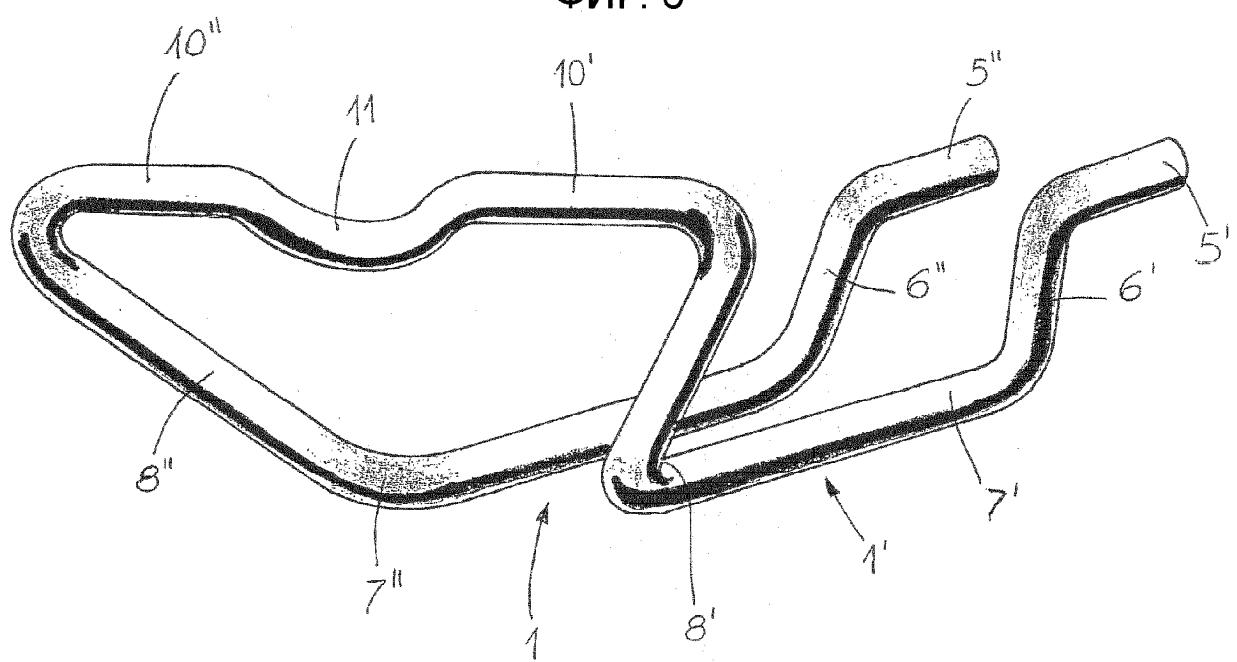
ФИГ. 4



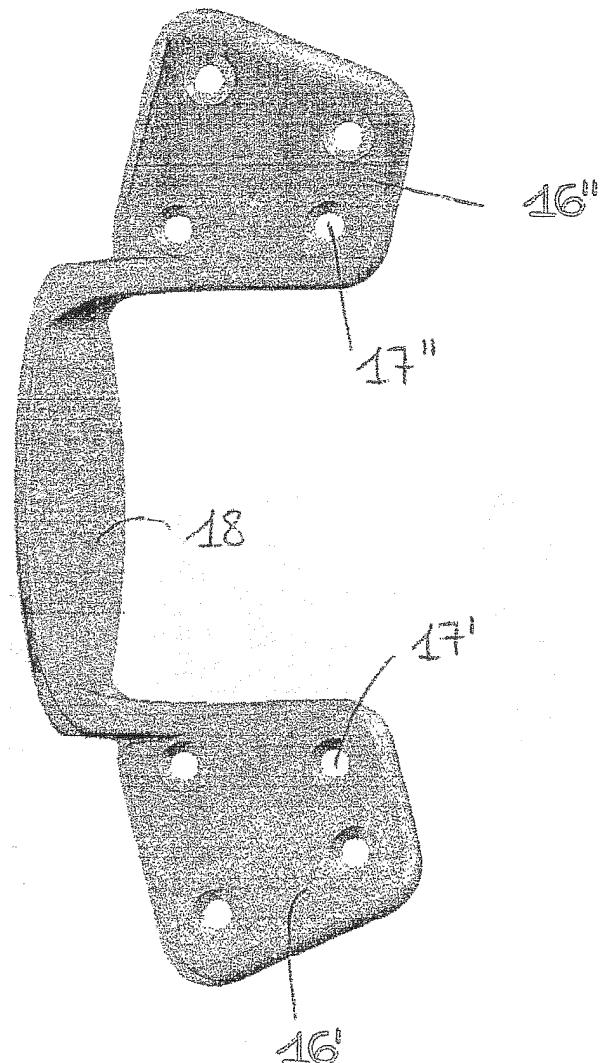
ФИГ. 5



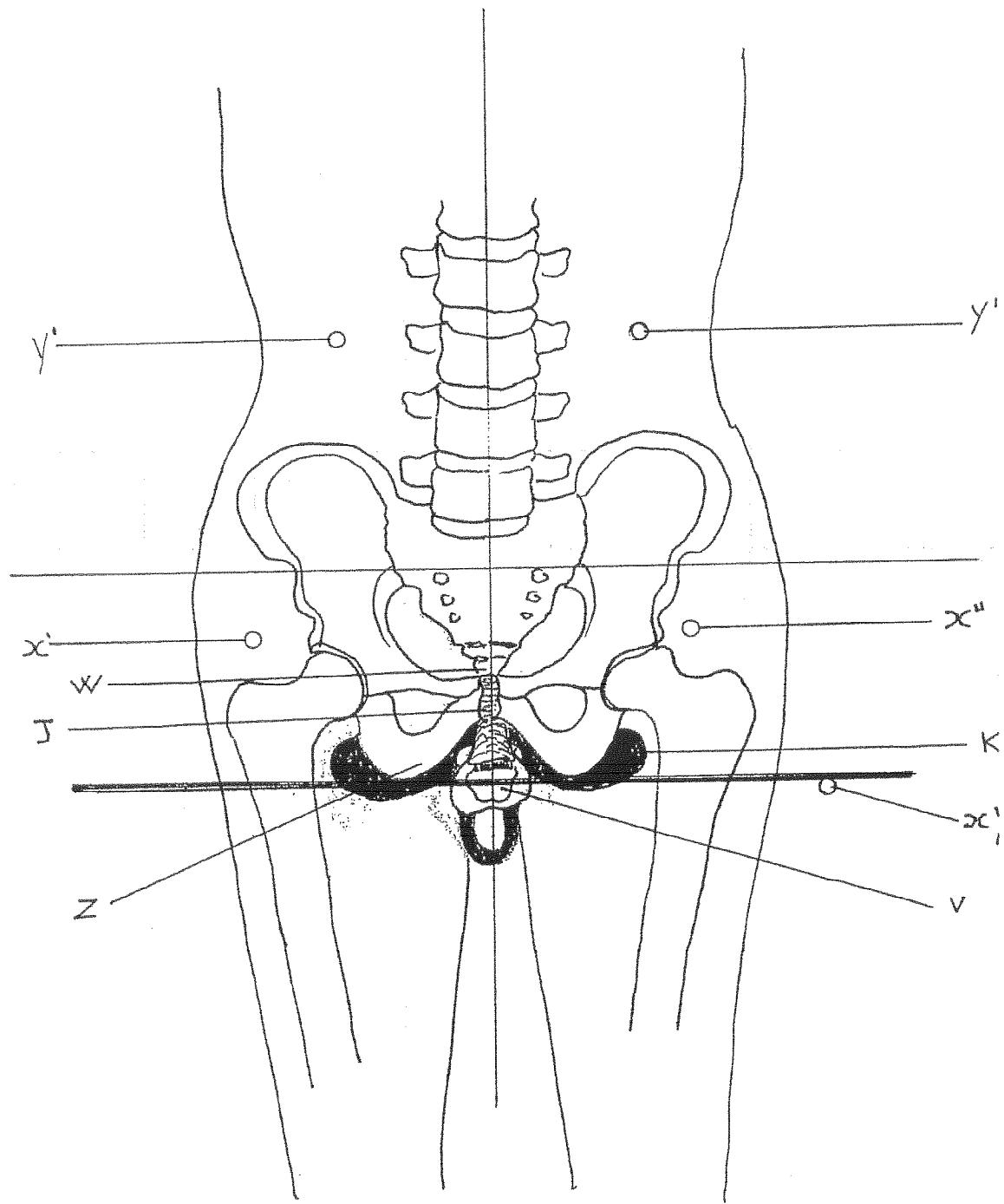
ФИГ. 6



ФИГ. 7А



ФИГ. 8



ФИГ. 9