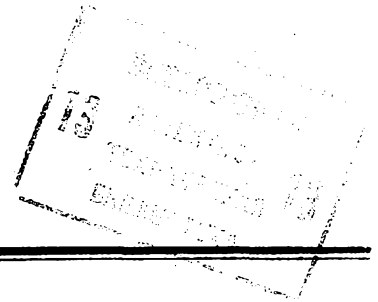




ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ



(21) 3615723/27-11

(22) 13.05.83

(46) 23.10.84. Бюл. № 39

(72) Ю. Г. Кутергин

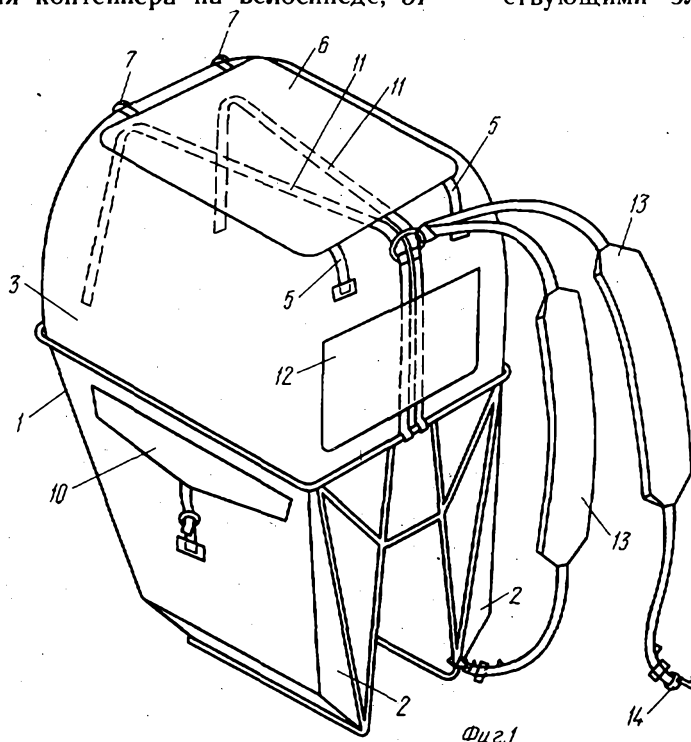
(53) 629.118.31:629.113.044(088.8)

(56) 1. Патент Франции № 2250333,
кл. В 62 J 9/00, 1975.

2. Патент Франции № 2203346,
кл. В 62 J 9/00, 1974 (прототип).

(54) (57) 1. КОНТЕЙНЕР БАГАЖНИКА ВЕЛОСИПЕДА, содержащий обтянутый материалом жесткий каркас, образующий верхний и боковые отсеки, последние из которых расположены по обе стороны колеса велосипеда, причем контейнер имеет ремни для его переноски и фиксирующий элемент для закрепления контейнера на велосипеде, отличающийся тем, что, с целью повышения универсальности контейнера при одновременном увеличении жесткости последнего, его каркас выполнен в виде платформы, разделяющей верхний и боковые отсеки, а каркас последних выполнен в виде двух треугольных призм, связанных между собой перемычками, составляющими элементы упомянутой платформы, причем со стороны, обращенной к колесу, боковые отсеки имеют диагонально расположенные силовые элементы, а верхний отсек выполнен с возможностью складывания в боковые.

2. Контейнер по п. 11, отличающийся тем, что фиксирующий элемент выполнен в виде А-образного кронштейна, связанного своими концами с упомянутой платформой, а своей вершиной и перемычкой — с соответствующими элементами рамы велосипеда



Изобретение относится к велостроению, а именно к вспомогательному оборудованию велосипедов, например к контейнерам для перевозки грузов на багажнике велосипеда.

Известен жесткий контейнер багажника велосипеда, содержащий элементы его крепления на багажнике и имеющий ручку для переноски контейнера при его съеме с багажника [1].

Недостатком указанной конструкции является ее сложность вследствие выполнения контейнера ступенчатым и получение нескольких элементов его фиксации на багажнике сложной и металлоемкой конструкции.

Наиболее близким к изобретению техническим решением является контейнер багажника велосипеда, содержащий обтянутый материалом жесткий каркас, образующий верхний и боковые отсеки, последние из которых расположены по обе стороны колеса велосипеда, причем контейнер имеет ремни для его переноски и фиксирующий элемент для закрепления контейнера на велосипеде. Контейнер устанавливается на багажнике, смонтированном, например, над передним колесом велосипеда, и фиксируется при помощи трубчатых элементов, закрепленных на нем и взаимодействующих с ответными трубчатыми элементами платформы багажника. Снятый с багажника контейнер может переноситься как рюкзак благодаря наличию ремней [2].

Однако известный контейнер не обладает достаточной жесткостью и надежностью его крепления к багажнику велосипеда. При отсутствии груза контейнер нельзя сложить и тем самым уменьшить его габариты.

Целью изобретения является повышение универсальности контейнера при одновременном увеличении прочности последнего.

Указанная цель достигается тем, что в контейнере багажника велосипеда, содержащем обтянутый материалом жесткий каркас, образующий верхний и боковые отсеки, последние из которых расположены по обе стороны колеса велосипеда, причем контейнер имеет ремни для его переноски и фиксирующий элемент для закрепления контейнера на велосипеде, каркас выполнен в виде платформы, разделяющей верхний и боковые отсеки, а каркас последних выполнен в виде двух треугольных призм, связанных между собой перемычками, составляющими элементы упомянутой платформы, причем со стороны, обращенной к колесу, боковые отсеки имеют диагонально расположенные силовые элементы, а верхний отсек выполнен с возможностью складывания в боковые.

Кроме того, фиксирующий элемент выполнен в виде А-образного кронштейна,

связанного своими концами с упомянутой платформой, а своей вершиной и перемычкой — с соответствующими элементами рамы велосипеда.

На фиг. 1 схематично изображен предлагаемый контейнер, общий вид; на фиг. 2 — каркас контейнера; на фиг. 3 — контейнер, закрепленный на велосипеде; на фиг. 4 — фиксирующий элемент.

Контейнер 1 состоит из жесткого каркаса, обтянутого гибким материалом, и разделен на боковые 2 и верхний 3 отсеки платформой 4, устанавливаемой на багажнике велосипеда.

Верхний отсек имеет откидной на петлях 5 клапан 6 с фиксирующими пряжками 7. В случае необходимости клапан может быть переведен в вертикальное положение и использован в качестве прокладки между каркасом контейнера и шиной велосипедиста. Клапан 6 может быть выполнен в виде конверта и иметь замкомолнию.

Каждый каркас боковых отсеков 2 выполнен в виде треугольных призм (фиг. 2), имеющих крюки 8 для крепления болтами-барашками 9 к вилке заднего колеса. Боковые отсеки имеют карманы 10, поскольку верхний отсек составляет одно целое с боковыми, то доступ к багажу боковых отсеков возможен как через верхний отсек, так и через карманы 10 боковых отсеков. Горловина верхнего отсека стянута шнуром и расположена под откидным клапаном 6. При необходимости верхний отсек можно уложить в боковые отсеки и прикрыть платформу багажника клапаном 6. Ремни 11, проходящие со стороны кармана 12, прикреплены к элементу каркаса контейнера и обеспечивают плотное прилегание багажа верхнего отсека к платформе 4. На ремнях 11 закреплены дополнительные ремни 13 для переноски контейнера за плечами велосипедиста. Ремни 13 также прикреплены карабинами 4 к элементам боковых каркасов.

Каркас контейнера выполнен сварным и состоит из прутковых элементов. Платформа 4 каркаса (фиг. 3) выполнена в виде прямоугольной рамки, внутри которой закреплены две перекладины 5, имеющих зигзагообразную вставку 16, для повышения жесткости конструкции. Боковые отсеки связаны между собой поперечинами, которые являются также силовыми элементами платформы 4. Боковые отсеки имеют диагонально расположенные силовые элементы 17, размещенные со стороны, обращенной к колесу, и служащие для повышения жесткости каркаса и исключения попадания ткани в спицы колеса. Каркас имеет и другие дополнительные силовые элементы жесткости, которые одними концами объединены в зоне расположения крю-

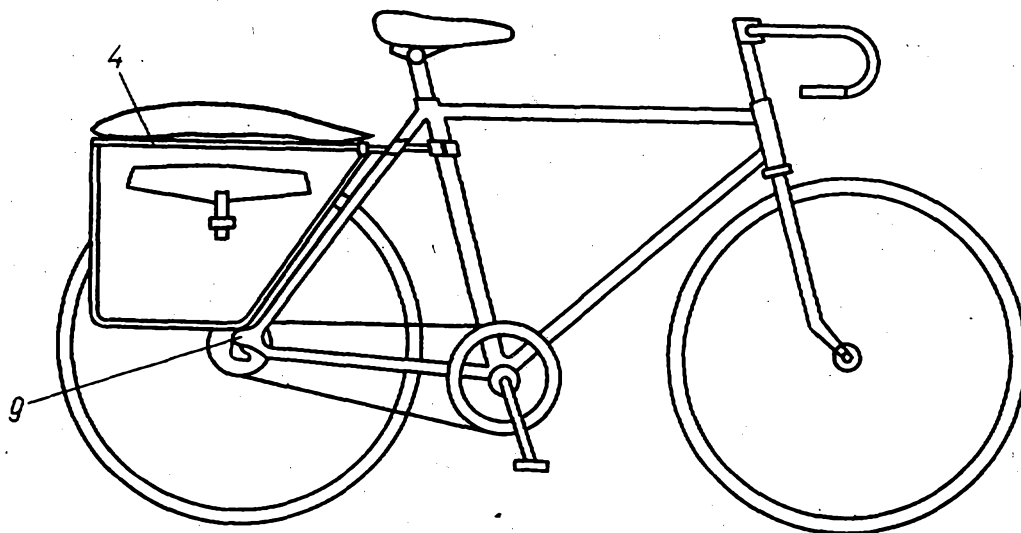
ков, а другими жестко связаны с платформой 4.

Каркас контейнера закрепляется на велосипеде за края платформы через крепежные элементы 18, например гайки, и нижние вершины основания призм, в которых смонтированы крюки 8. Все четыре точки крепления лежат в плоскости скошенного основания призм, что позволяет при соответствующем выборе жесткости ребер каркаса обеспечить демпфирование ударных нагрузок при движении велосипеда за счет упругой деформации ребер каркаса.

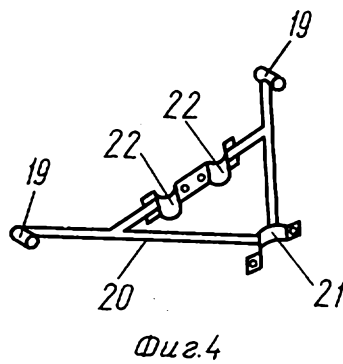
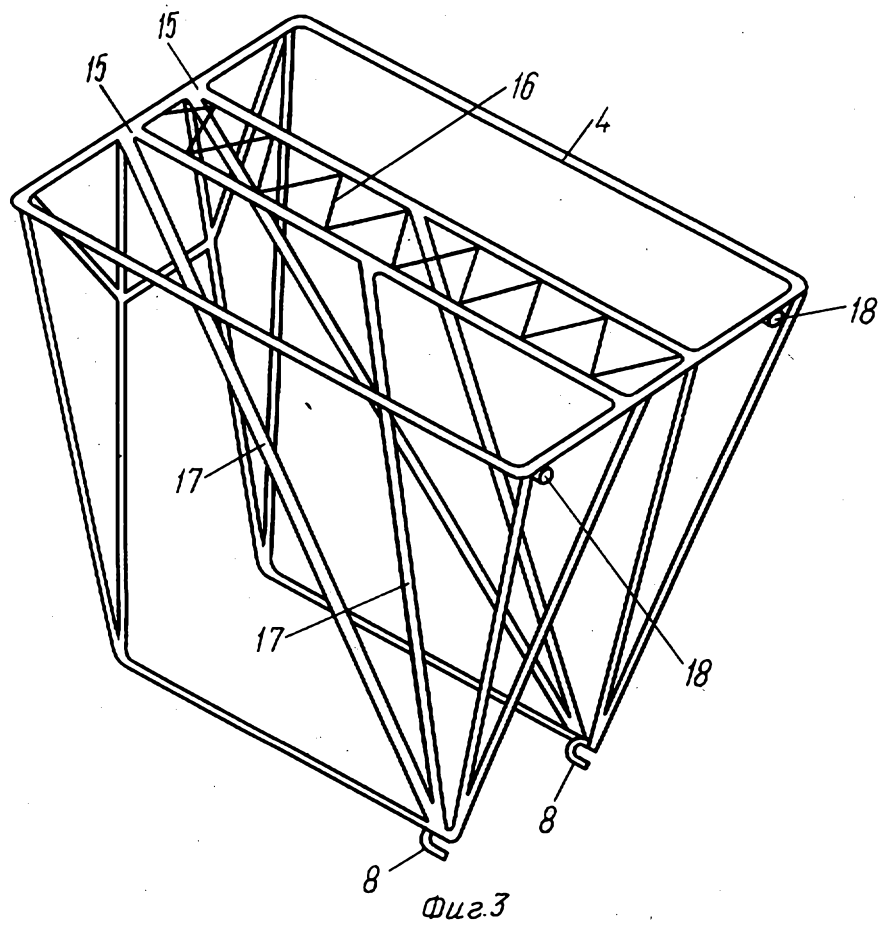
Крепежные элементы 18 при креплении контейнера взаимодействуют с втулками 19 фиксирующего элемента (фиг. 4), выполненного в виде А-образного кронштейна 20, который проушиной 21 закреплен на подседельной трубе рамы велосипеда, а проушинами 22 — на трубах задней вилки (фиг. 2), тем самым обеспечивая рав-

номерное распределение нагрузок на элементы рамы велосипеда. Целесообразно расстояние между концами кронштейна сделать максимально равным ширине платформы 4, что обеспечивает необходимую жесткость конструкции.

Предлагаемый контейнер багажника прост в изготовлении. При складывании верхнего отсека в боковые возможно размещение на багажнике груза, габариты которого превышают емкость упомянутого отсека. В случае необходимости возможно использование платформы каркаса в качестве багажника велосипеда при сложенном верхнем отсеке. Наличие быстроразъемных фиксирующих элементов обеспечивает отсоединение от велосипеда контейнера и возможность использования последнего в качестве рюкзака. Кроме того, предлагаемый контейнер обладает достаточной жесткостью и обеспечивает необходимую устойчивость велосипеда при его движении.



Фиг. 2



Редактор И. Шулла
Заказ 7539/15

Составитель И. Антропова
Техред И. Верес
Тираж 625

Корректор В. Бутяга
Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета СССР
по делам изобретений и открытий
113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5
Филиал ППП «Патент», г. Ужгород, ул. Проектная, 4