



B62D 63/06 (2006.01).  
B62K 27/00 (2006.01).  
B62D 61/06 (2006.01).  
B62J 7/04 (2006.01).  
B62K 7/04 (2006.01).  
B62K 13/04 (2006.01)

(12)

## MODEL DE UTILITATE ÎNREGISTRAT

(21) Nr. cerere: **u 2012 00069**

(22) Data de depozit: **28.11.2012**

(45) Data publicării înregistrării și eliberării modelului de utilitate: **30.01.2014** BOPI nr. **1/2014**

(73) Titular:

• BODOMOI  
OTILIA-FLORENTINA, STR.APELE VII  
NR.21-23, SECTOR 6, BUCUREȘTI, B, RO

(72) Inventatori:

• BODOMOI  
OTILIA-FLORENTINA, STR.APELE VII  
NR.21-23, SECTOR 6, BUCUREȘTI, B, RO

Data publicării raportului de documentare întocmit  
conform art.18 : 30.01.2014

## (54) DISPOZITIV DE TRANSPORT PERSOANE ACCIDENTATE CU MOTOCICLETA

(57) Rezumat:

Invenția se referă la un dispozitiv de transport persoane accidentate cu motocicletă, pe porțiuni unde accesul vehiculelor pe patru roți nu este posibil, prin atașarea la o motocicletă a dispozitivului care, în stare pliată, a fost transportat pe motocicletă. Dispozitivul conform invenției este dispus la o motocicletă (1) având un șasiu (2), și este format dintr-o ureche (3) față, la care, prin intermediul unui bolț (4) față, este prins un element (5) elastic de tensionare, la al cărui capăt superior se află un bolț (6) superior, dispus într-un montanț (7) care este prins articulat, folosind un bolț (8) spate, la o ureche (9) spate; la bolțul (6) superior este prins un ochet (10) superior al unui element (11) elastic de suspendare, ce are, la partea inferioară, un ochet (12) inferior, la care, prin intermediul unui bolț (13) inferior, sunt prinse niște brațe (14) verticale, iar la acestea, prin intermediul unor zăvoare (15), sunt prinse niște elemente (16) tubulare, între brațele verticale aflându-se o bară (17) de rigidizare prinsă cu zăvoare (15); ultimele elemente (16) tubulare sunt înconjurate de niște manșoane (18) având un șurub (19) de fixare și o ureche (20), la care, prin intermediul unui bolț (21) spate, sunt dispuse niște balansiere (22) care susțin o roată (23), între balansiere (22) și elementele (16) tubulare sunt dispuse niște elemente (24) elastice și niște tiranți (25) care au niște elemente de reglare (26), la capătul posterior al

dispozitivului aflându-se o rigidizare (27); brațele (14) verticale și elementele (16) tubulare sunt acoperite cu o pânză (28) de susținere a accidentatului, având bretele (29), iar fixarea manșoanelor (18) se poate face cu un șurub (30).

Revendicări: 1  
Figuri: 4

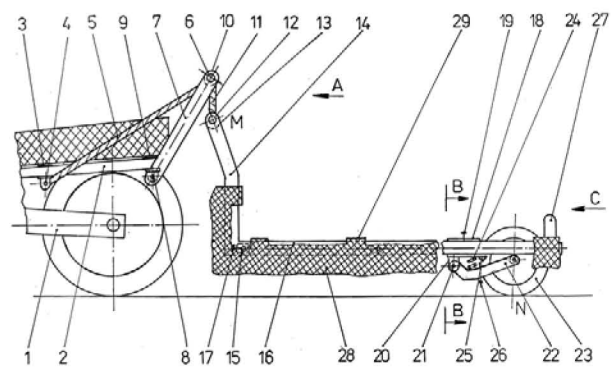


Fig. 1



## Dispozitiv de transport persoane accidentate cu motocicletă

Invenția se referă la un dispozitiv de transport persoane accidentate cu motocicletă pe porțiuni unde accesul vehiculelor pe patru roți nu este posibil prin atașarea la o motocicletă a dispozitivului care în stare pliată a fost transportat pe motocicletă.

Sunt cunoscute dispozitive de transport persoane accidentate cu motocicletă care au prevăzut un ataș dispus de maniera clasică lateral față de motocicletă. Sunt de asemenea cunoscute dispozitive de transport persoane accidentate cu motocicletă constituite din o remorcă cu două roți tractată de motocicletă. Aceste soluții prezintă dezavantajul că necesită drumuri sau căi de rulare cu lațime mare, utilizate de către vehiculele pe patru roți, dar nu permit accesul în bune condițiuni pe drumuri înguste, poteci sau similare.

Dispozitivul de transport persoane accidentate cu motocicletă conform invenției înlătură aceste dezavantaje prin aceea că este dispus la o motocicletă având un șasiu și este format din o ureche față la care prin intermediul unui bolț față este prins un element elastic de tensionare la al cărui capăt superior se află un bolț superior, dispus în un montant care este prins articulat folosind un bolț spate la o ureche spate.

La bolțul superior este prins un ochet superior al unui element elastic de suspendare care are la partea inferioară un ochet inferior la care prin intermediul unui bolț inferior sunt prinse niște brațe verticale. La acestea, prin intermediul unor zăvoare sunt prinse niște elementele tubulare, între brațele verticale aflându-se o bară de rigidizare prinsă de asemenea cu niște zăvoare. Ultimele elemente tubulare sunt înconjurată de niște manșoane având un șurub de fixare și o ureche la care prin intermediul unui bolț spate sunt dispuse niște balansiere care susțin o roată, între balansiere și elementele tubulare fiind dispuse niște elemente elastice iar între elementele tubulare și balansiere fiind dispuși niște tiranți având elemente de reglare. La capatul posterior al dispozitivului se află o rigidizare.

Brațele verticale și elementele tubulare sunt acoperite cu o pânză de susținere a accidentatului având bretele. Pentru fixarea manșoanelor se poate folosi un șurub. Distanța între bolțul superior și bolțul inferior reprezintă lungimea elementului elastic de suspendare, lungime care determină cinematica corectă a ansamblului la rulare pe denivelari și la deplasarea în curbă.

Sarcina de transportat, respectiv persoana accidentată de așează pe pânza de susținere accidentat astfel ca centrul de masă să se afle sub linia ce unește bolțul inferior, cu punctul de contact al roții cu terenul.

Elementele constitutive ale dispozitivului de transport persoane accidentate cu motocicletă se desfac din zăvoare și având dimensiuni reduse în comparație cu dimensiunile motocicletei se transportă împachetate pe aceasta.

Dispozitivul de transport persoane accidentate cu motocicletă conform invenției prezintă avantajul folosirii în zone unde accesul vehiculelor pe patru roți nu este posibil. De asemenea, poate fi transportat pliat pe motocicletă.

Se da mai jos un exemplu de realizare în legătură și cu figurile care reprezintă:

Fig. 1, vedere laterală a dispozitivului de transport persoane accidentate cu motocicletă

Fig. 2, vedere din A

Fig. 3, secțiune după B-B

Fig. 4, vedere din C

Dispozitivul de transport persoane accidentate cu motocicletă conform invenției este dispus la motocicletă 1 având șasiul 2 și este format din urechea față 3 la care prin intermediul bolțului față 4 este prins elementul elastic de tensionare 5 la al cărui capăt superior se află bolțul superior 6, dispus în montantul 7 care este prins articulată folosind bolțul spate 8 la urechea spate 9.

La bolțul superior 6 este prins ochetul superior 10 al elementului elastic de suspendare 11 care are la partea inferioară ochetul inferior 12 la care prin intermediul bolțului inferior 13 sunt prinse brațele verticale 14. La acestea, prin intermediul unor zăvoare 15 sunt prinse elementele tubulare 16, între brațele verticale aflându-se bara de rigidizare 17 prinsă de asemenea cu zăvoarele 15. Ultimele elemente tubulare 16 sunt înconjurate de manșoanele 18 având șurubul de fixare 19 și urechea 20 la care prin intermediul bolțului spate 21 sunt dispuse balansierele 22 care susțin roata 23, între balansierele 22 și elementele tubulare 16 fiind dispuse niște elemente elastice 24 iar între elementele tubulare 16 și balansierele 22 fiind dispuși tiranții 25 având elementele de reglare 26. La capatul posterior al dispozitivului se află o rigidizare 27.

Brațele verticale 14 și elementele tubulare 16 sunt acoperite cu pânza de susținere accidentat 28 având bretelele 29. Pentru fixarea manșoanelor 18 se poate folosi șurubul 30. Distanța între bolțul superior 6 și bolțul inferior 13, cota 1 în Fig.1, reprezintă lungimea elementului elastic de suspendare 11. Această lungime are valori de preferat de 20 la 50 mm.

Sarcina de transportat, respectiv accidentatul de așează pe pânza de susținere accidentat 28 astfel ca centrul de masă al ansamblului persoană accidentată – dispozitiv să se afle sub linia MN ce unește bolțul inferior 13, punctul M, cu punctul de contact al roții 23 cu terenul, punctul N.

Elementele constitutive ale dispozitivului de transport persoane accidentate cu motocicletă se desfac din zăvoarele 15 și având dimensiuni reduse în comparație cu dimensiunile motocicletei se transportă împachetate pe aceasta.

Elementul elastic de suspendare 11 permite cinematica corectă a ansamblului la rularea pe denivelari și la deplasarea în curbă.

## REVENDICARI

1. Dispozitiv de transport persoane accidentate cu motocicletă dispus la o motocicletă (1) având un șasiu (2) **caracterizat prin aceea** că este format din o ureche față (3) la care prin intermediul unui bolț față (4) este prins un element elastic de tensionare (5) la al cărui capăt superior se află un bolț superior (6), dispus în un montant (7) care este prins articulat folosind un bolț spate (8) la o ureche spate (9).

La bolțul superior (6) este prins un ochet superior (10) al unui element elastic de suspendare (11) care are la partea inferioara un ochet inferior (12) la care prin intermediul unui bolț inferior (13) sunt prinse niște brațe verticale (14). La acestea, prin intermediul unor zăvoare (15) sunt prinse niște elementele tubulare (16), între brațele verticale aflându-se o bară de rigidizare (17) prinsă de asemenea cu zăvoarele (15). Ultimele elemente tubulare (16) sunt înconjurate de niște manșoane (18) având un șurub de fixare (19) și o ureche (20) la care prin intermediul unui bolț spate (21) sunt dispuse niște balansiere (22) care susțin o roată (23), între balansierele (22) și elementele tubulare (16) fiind dispuse niște elemente elastice (24) iar între elementele tubulare 16 și balansierele (22) sunt dispuși niște tiranți (25) având niște elementele de reglare (26). La capatul posterior al dispozitivului se află o rigidizare (27).

Brațele verticale (14) și elementele tubulare (16) sunt acoperite cu pânza de susținere accidentat (28) având bretelele (29). Pentru fixarea manșoanelor (18) se poate folosi un șurub (30). Distanța între bolțul superior (6) și bolțul inferior (13), cota (l) în Fig.1, reprezintă lungimea elementului elastic de suspendare (11).

Sarcina de transportat, respectiv persoana accidentată se așează pe pânza de susținere accidentat (28) astfel ca centrul de masă al ansamblului persoană accidentată – dispozitiv să se afle sub linia ce unește bolțul inferior cu punctul de contact al roții cu terenul. Elementele constitutive ale dispozitivului de transport persoane accidentate cu motocicletă se desfac din zavoare (15) și având dimensiuni reduse în comparație cu dimensiunile motocicletei se transportă împachetate pe aceasta.

Elementul elastic de suspendare permite cinematica corectă a ansamblului la rulara pe denivelari și la deplasarea în curbă, lungimea sa alegându-se funcție de condițiile concrete ale cuplării dispozitivului de transport persoane accidentate cu motocicletă la aceasta, pentru a permite mersul pe denivelări și în curbă al ansamblului.

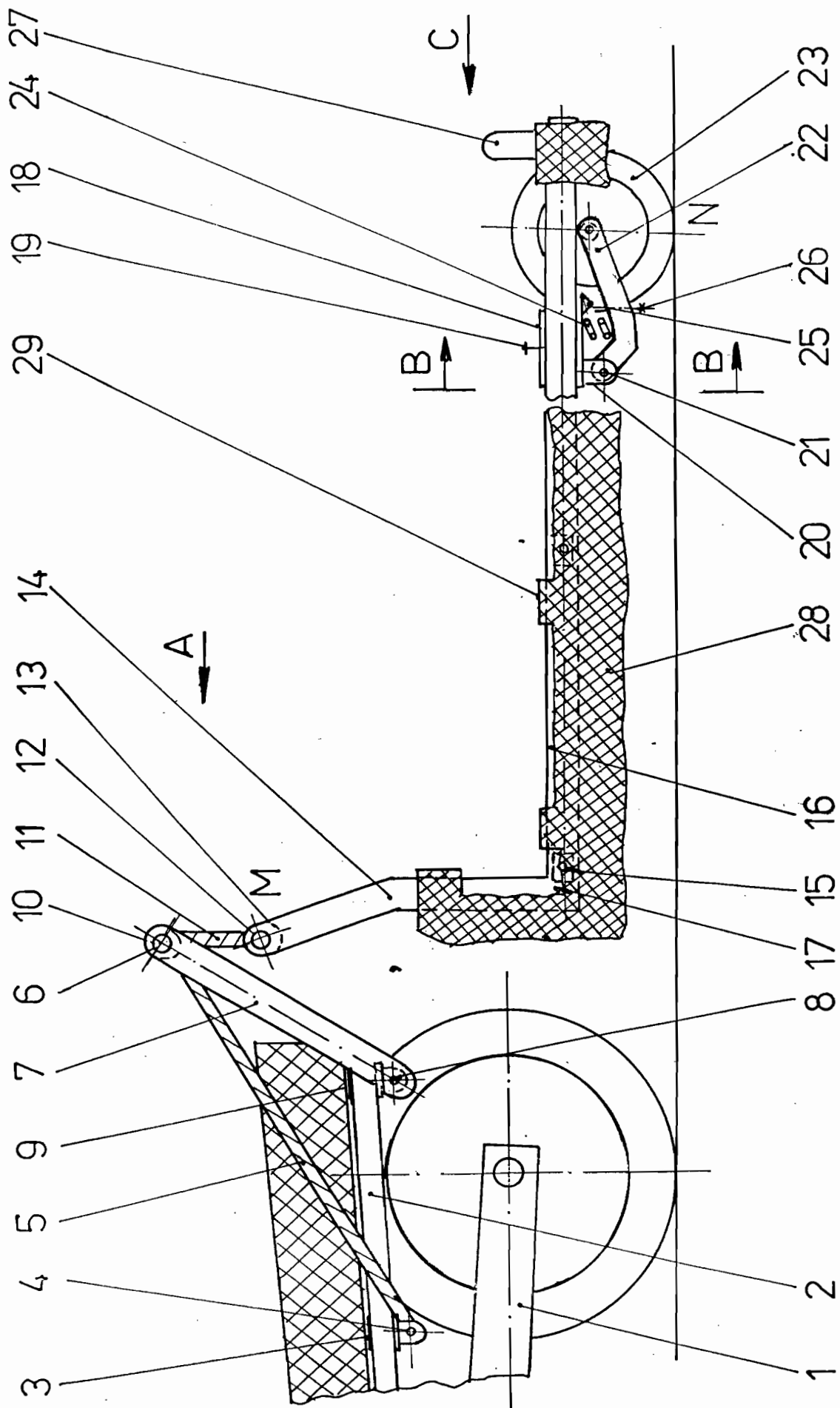


Fig. 1

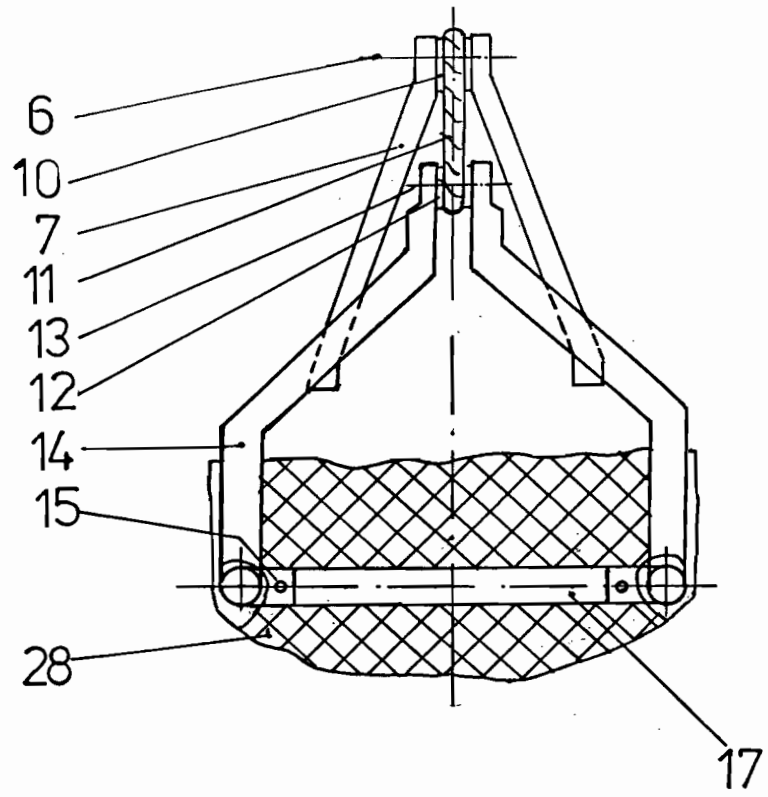


Fig. 2

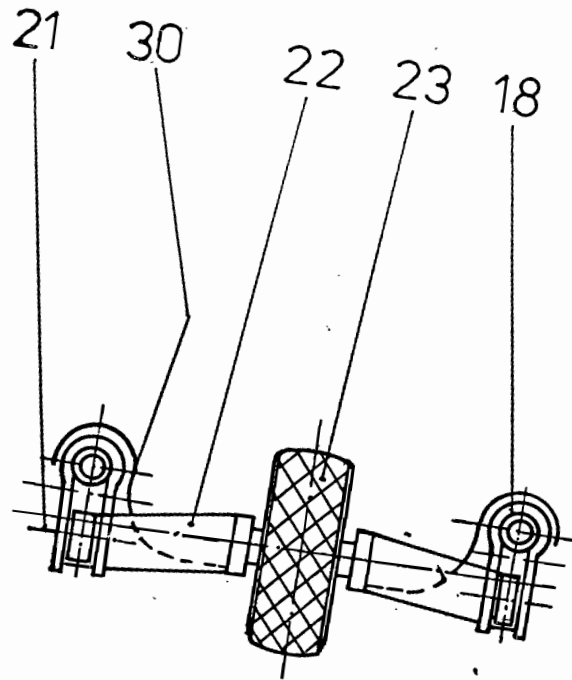


Fig.3

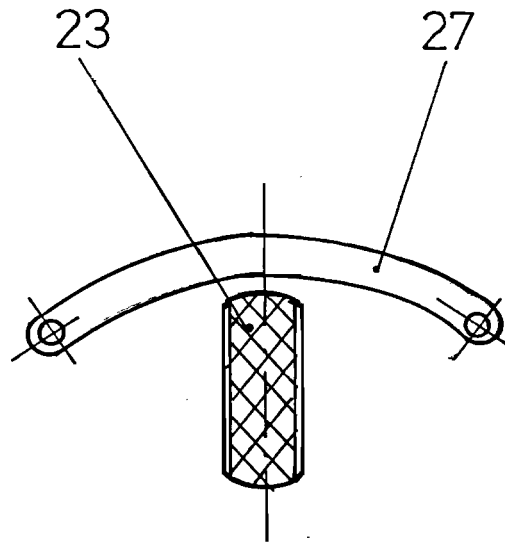


Fig. 4

**DIRECȚIA BREVETE DE INVENȚIE**  
**Serviciul Examinare de Fond: IV Mecanică**
**RAPORT DE DOCUMENTARE**

Încadrarea documentelor relevante în categorii de documente citate este orientativă asupra stadiului tehnicii și nu reprezintă o concluzie asupra îndeplinirii condițiilor prevăzute la art.1 alin.(1) din Legea nr.350/2007 privind modelele de utilitate.

CMU nr.: u 2012 00069	Data de depozit: 28.11.2012	Data de prioritate:
-----------------------	-----------------------------	---------------------

Titlul invenției	DISPOZITIV DE TRANSPORT PERSOANE ACCIDENTATE CU MOTOCICLETA
------------------	---

Solicitant	BODOMOI OTILIA FLORENTINA, STR.APELE VII NR.21-23, SECTOR 6, BUCUREȘTI, RO
------------	--

Clasificarea cererii (Int.Cl.)	<b>B62D 63/06</b> <sup>(2006.01)</sup> , <b>B62K 27/00</b> <sup>(2006.01)</sup> , <b>B62D 61/06</b> <sup>(2006.01)</sup> , <b>B62J 7/04</b> <sup>(2006.01)</sup> , <b>B62K 7/04</b> <sup>(2006.01)</sup> , <b>B62K 13/04</b> <sup>(2006.01)</sup>
--------------------------------	---

Domenii tehnice cercetate (Int.Cl.)	B62D, B62K, B62J
-------------------------------------	------------------

Colecții de documente de modele de utilitate cercetate	ROPatentSearch, EPODOC, TXTE
Baze de date electronice cercetate	
Literatură non-brevet cercetată	

**Documente considerate a fi relevante**

Categoria	Date de identificare a documentelor citate și, unde este cazul, indicarea pasajelor relevante	Relevant față de revendicarea nr.
X	US 5171034 (Scott, 15.12.1992) (col. 1, rd. 37 - col. 2, rd. 59; fig. 1- 6)	1
X	US 3387859 (McClellan, 11.06.1968) (întreg documentul)	1
X	US 7552933 B1 (Beckman, 30.06.2009) (întreg documentul)	1
X	FR 2760715 A3 (Barbe, 18.09.1998) (întreg documentul)	1
X	US 2009/0151137 A1 (Darling, 18.06.2009) (paragraf 17, 20, 23 - 27, 306, 344, 350 - 353, 396; fig. 20, 40, 43, 43A, 43D, 72)	1

Documente considerate a fi relevante - continuare		
Categoria	Date de identificare a documentelor și, unde este cazul, indicarea pasajelor relevante	Relevant față de revendicarea nr.
Condiția existenței unei singure invenții [art.10alin.(6)]		
<b>Observații:</b>		
<b>Notă:</b>	<b>O.S.I.M. nu a luat în considerare, din punctul de vedere al relevanței, cererile de brevet sau de model de utilitate având data de depozit anterioară datei de depozit a C.M.U. pentru care s-a întocmit prezentul, și care nu au fost publicate de O.S.I.M. până la data întocmirii prezentului.</b>	

Data redactării: 20.05.2013

Examinator,

**NIȚĂ DIANA**



Litere sau semne, conform ST.14, asociate categoriilor de documente citate	
<p><b>A</b> - Document care definește stadiul general al tehnicii și care nu este considerat de relevanță particulară;</p> <p><b>D</b> - Document menționat deja în descrierea cererii de model de utilitate pentru care este efectuată cercetarea documentară;</p> <p><b>E</b> - Document de brevet sau de model de utilitate având o dată de depozit sau de prioritate anterioară datei de depozit a cererii în curs de documentare, dar care a fost publicat la sau după data de depozit a acestei cereri, document al cărui conținut ar constitui un stadiu al tehnicii relevant;</p> <p><b>L</b> - Document care poate pune în discuție data priorității/lor invocată/e sau care este citat pentru stabilirea datei de publicare a altui document citat sau pentru un motiv special (se va indica motivul);</p> <p><b>O</b> - Document care se referă la o dezvăluire orală, utilizare, expunere, etc;</p>	<p><b>P</b> - Document publicat la o dată aflată între data de depozit a cererii și data de prioritate invocată;</p> <p><b>T</b> - Document publicat ulterior datei de depozit sau datei de prioritate a cererii și care nu este în contradicție cu aceasta. citat pentru mai buna înțelegere a principiului sau teoriei care fundamentează invenția;</p> <p><b>X</b> - document de relevanță particulară; invenția revendicată nu poate fi considerată nouă sau nu poate fi considerată ca implicând o activitate inventivă, când documentul este luat în considerare singur;</p> <p><b>Y</b> - document de relevanță particulară; invenția revendicată nu poate fi considerată ca implicând o activitate inventivă, când documentul este combinat cu unul sau mai multe alte documente de aceeași categorie, o astfel de combinație fiind evidentă unei persoane de specialitate;</p> <p><b>&amp;</b> - document care face parte din aceeași familie de modele de utilitate.</p>