

ОПИСАНИЕ ПОЛЕЗНОЙ МОДЕЛИ К ПАТЕНТУ

(12)

РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ
СОБСТВЕННОСТИ

(19) ВУ (11) 1522

(13) U

(51)⁷ В 60Р 3/32

(54)

ПЕРЕДВИЖНОЙ ФУРГОН

(21) Номер заявки: u 20040006

(22) 2004.01.08

(46) 2004.09.30

(71) Заявитель: Учреждение образования
"Брестский государственный техни-
ческий университет" (ВУ)

(72) Авторы: Чернюк Владимир Петрович;
Ивасюк Петр Петрович; Ивасюк Юрий
Петрович; Чернюк Михаил Владими-
рович (ВУ)

(73) Патентообладатель: Учреждение обра-
зования "Брестский государственный
технический университет" (ВУ)

(57)

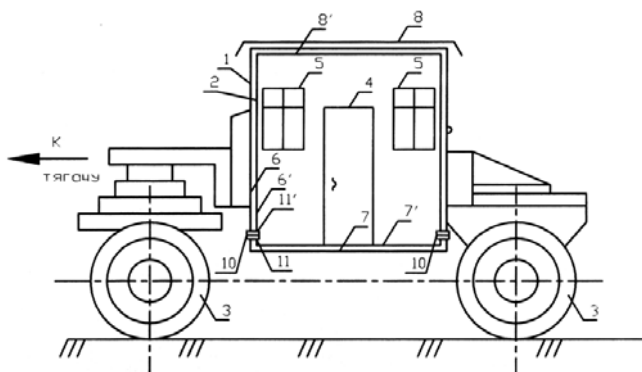
1. Передвижной фургон, содержащий тягач с двумя и более прицепами на колесах к нему, каждый из которых предназначен для выполнения разнообразных функций и оборудован отдельными стенами, дверями, окнами, полами, крышей, **отличающийся** тем, что второй и последующие прицепы выполнены выдвжными из первого, снабжены откидными стойками в хвостовых частях, соосными в транспортном состоянии дверями, окнами, отдельными стенами, полами, крышей.

2. Передвижной фургон по п. 1, **отличающийся** тем, что все прицепы в уровне пола снабжены соосными отверстиями для пропуска стяжных болтов в передних и хвостовых частях.

(56)

1. Ганичев И.А. Технология строительного производства. - М.: Стройиздат, 1972. - С. 45-47, рис. II-14 (аналог).

2. Технология строительного производства / Под редакцией Н.А. Смирнова. Издание второе, дополнительное и переработанное. - Л.: Стройиздат, 1976. - С. 58, 59 (прототип).



Фиг. 1

ВУ 1522 U

Полезная модель относится к строительству и касается выполнения устройств для обустройства объектов функционального назначения, в том числе жилья, транспортных средств, а также помещений для размещения и транспортировки грузов, людей и в других целях.

Известен передвижной фургон, выполненный в виде тягача с прицепом на колесах к нему, для выполнения разнообразных функций и оборудован стенами, дверями, окнами, полом, крышей [1].

Недостатками известного фургона являются небольшой полезный объем и площадь в процессе эксплуатации фургона, обусловленные наличием только одного прицепа.

Наиболее близким устройством к заявляемой полезной модели является передвижной фургон, содержащий тягач с двумя и более прицепами на колесах к нему, каждый из которых предназначен для выполнения разнообразных функций и оборудован отдельными стенами, дверями, окнами, полами, крышей [2].

Недостатками известного фургона являются большие габариты, малая удельная площадь и объем на 1 м^2 пола в процессе транспортирования фургона, плохая маневренность, сложность движения из-за наличия двух и более прицепов к тягачу.

Задачи, на решение которых направлена полезная модель, состоят в увеличении площади и объема в процессе эксплуатации, уменьшении площади и объема в процессе транспортирования и, соответственно, упрощении транспортирования, движения, маневрирования из-за наличия одного (а не двух) прицепов к тягачу в процессе транспортировки и двух и более в период эксплуатации.

Следовательно, технический результат заключается в увеличении площади и объема в процессе эксплуатации фургона и уменьшении площади и объема в процессе транспортирования и, соответственно, упрощении транспортирования, движения, маневрирования за счет наличия только одного прицепа.

Поставленный технический результат достигается тем, что в известном передвижном фургоне, содержащем тягач с двумя и более прицепами на колесах к нему, каждый из которых предназначен для выполнения разнообразных функций и оборудован отдельными стенами, дверями, окнами, полами, крышей, второй и последующий прицепы выполнены выдвижными из первого, снабжены откидными стойками в хвостовых частях, соосными в транспортном состоянии дверями, окнами, отдельными стенами, полами, крышей. Кроме того, все прицепы в уровне пола снабжены соосными отверстиями для пропуска стяжных болтов в передних и хвостовых частях.

Выполнение фургона двух- и многоблочным в процессе эксплуатации и одноблочным - в процессе транспортирования позволяет уменьшить полезный объем и площадь при транспортировке и увеличить полезный объем и площадь в процессе эксплуатации. Выполнение второго и последующих прицепов выдвижными из первого, снабжение их откидными стойками в хвостовых частях, соосными в транспортном состоянии дверями и окнами, отдельными стенами, полами, крышей, соосными отверстиями в уровне пола для пропуска стяжных болтов в передних и хвостовых частях позволяют решать поставленные задачи.

Таким образом, указанные отличительные признаки являются новыми и достаточными для решения поставленных задач.

Сопоставительный анализ с прототипом показывает их существенность, что не позволяет дискредитировать новизну заявленной полезной модели.

Сущность заявленного устройства поясняется чертежами, где на фиг. 1 изображена полезная модель одноблочной, в процессе транспортирования, разрез; на фиг. 2 - то же, двухблочный, в период приведения в эксплуатационное состояние, разрез.

Обозначения: 1 - первый блок прицепа; 2 - второй блок прицепа; 3 - колеса; 4, 4¹ - двери первого и второго блоков 1, 2; 5, 5¹ - то же, окна; 6, 6¹ - то же, стены; 7, 7¹ - то же, полы; 8, 8¹ - то же, крыши; 9 - откидная стойка; 10 - стяжные болты; 11, 11¹ - соосные отверстия в блоках 1, 2.

ВУ 1522 U

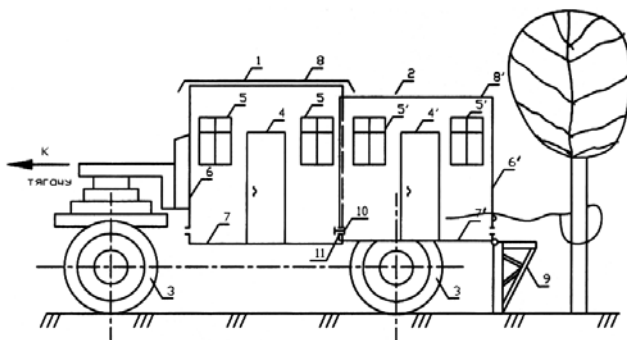
Передвижной фургон содержит одноблочный в транспортном состоянии и двухблочный в эксплуатационном состоянии прицепы 1, 2 (фиг. 1, 2) на колесах к тягачу (на чертежах не показан). При транспортировке второй блок 2 задвинут в первый блок 1. Двери 4, 4' и окна 5, 5¹ при транспортировке выполнены соосными, но раздельными. На фиг. 1 показаны прицепы 1, 2, втянутыми друг в друга, в транспортном состоянии. При этом откидная стойка 9 прикреплена к заднему борту блока 2, а стяжные болты 10 пропущены через соосные отверстия 11, в уровне полов 7, 7¹ блоков 1, 2.

Для приведения фургона в эксплуатационное положение (фиг. 2) тягач подъезжает задним ходом к дереву, водитель забрасывает один конец троса за дерево, а второй конец троса прикрепляет к задней стенке блока 2, откидывает стойку 9 назад.

Медленно фургон трогается с места, выдвигая второй блок 2 из первого блока 1, а откинутая стойка 9 в конце выдвигения опирается в грунт. Таким образом, из одноблочного фургон превращается в двухблочный, увеличивается полезный объем и площадь. Так как стены, окна, двери, крыши, полы - раздельные, то каждый блок превращается в самостоятельный для выполнения разнообразных функций - мастерская, жилье, кухня или другое. Эти же операции можно выполнить вручную, путем выдвигания блоков друг из друга людьми. При этом блоки соединяются между собой посредством стяжных болтов 10 по соосным отверстиям 11, 11¹.

Обратную задвижку блока 2 в блок 1 осуществляет водитель, перемещая фургон задним ходом до упора о дерево или вручную при помощи рабочих.

Аналогично спичечному коробку блоки выдвигаются и вдвигаются друг в друга. Конструкция весьма проста и надежна как в транспортном, так и в эксплуатационном состояниях.



Фиг. 2