



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **84268** (13) **C2**
(51) **МПК (2006)**
B60P 3/40
B62D 53/00

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ

ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА ВІНАХІД

(54) ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОШТУЧНИХ ДОВГОМІРІВ

1

(21) 20041008282
(22) 13.10.2004
(24) 10.10.2008
(46) 10.10.2008, Бюл.№ 19, 2008 р.
(72) ХОМ'ЯК РОМАН ІЛЛІЧ, UA, ШВІДЛЕР ОЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ, UA, КОВАЛЕНКО ВОЛОДИМИР ІЛЛІЧ, UA
(73) ХОМ'ЯК РОМАН ІЛЛІЧ, UA, ШВІДЛЕР ОЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ, UA, КОВАЛЕНКО ВОЛОДИМИР ІЛЛІЧ, UA
(56) UA 4702, B60P3/022, 28.12.94
SU 1136984, B60P3/40, 30.01.85
DE 10045169, B60P3/40, 04.04.2002
EP 0366577, B60P3/40, 02.05.90
JP 5058212, B60P3/022, 09.03.93
US 3977691, B60P3/40, 31.08.75

2

(57) 1. Транспортний засіб для перевезення поштових довгомірів, що містить автомобільний сидельний тягач і причіпний ходовий візок, зв'язані між собою рамою, яка має передню і задню секції з приєднувальними зустрічними торцями, і розташовану між ними основу рами, який відрізняється тим, що основа рами поділена на ряд окремих знімних секцій з приєднувальними торцями, а всі секції рами виконані з однаковим поперечним перерізом П-подібної конфігурації.
2. Засіб, за п. 1, який відрізняється тим, що вертикальні ребра зібраної рами розташовані з проміжком від їхньої нижньої кромки до полотна дороги, який за висотою відповідає боковому захисному пристрою багатовісного автомобіля.

Винахід відноситься до транспортного машинобудування.

Відомий, як аналог, автомобільний тягач з причіпом-розпуском, з'єднаним з сидлом тягача дишлом, яке складається і розкладається, трансформуючись за довжиною з меншого габариту в більший і навпаки [див. опис винаходу СРСР до а.с. №982944, кл.В60Р3/40, 1960].

В процесі використання аналога дишло причіпа-розпуску розкладають паралельно до поздовжньої вісі транспортного засобу, фіксують і завантажують транспортний засіб довгомірами з опираючим їх у двох точках - спереду на сидло тягача і позаду на причіп-розпуск, а для переміщення транспортного засобу "порожняком" дишло складають і завантажують причіп-розпуск на тягач для скорочення поздовжнього габариту і безпечнішого руху на більшій швидкості.

Однак, аналог з двоточковим опираючим довгоміра має обмежену застосовність, оскільки придатний лише для перевезення довгомірів, руйнуванню яких від власного прогину запобігає або їх пружність, наприклад, пакету металопрокату чи хлистового лісу, або власна міцність на згин.

Відомий також, вибраний як прототип за більшістю співпадаючих суттєвих ознак, транспортний

засіб для перевезення довгомірних вантажів, що містить автомобільний сидельний тягач і причіпний ходовий візок, зв'язані між собою рамою, виконаною з передньої і задньої секцій, прикріплених зустрічними торцями до основної секції з іншою поперечною конфігурацією, при цьому довжина суцільної основної секції рами більша за сумарну довжину передньої і задньої секцій, а нижня кромка рами розташована на висоті, більшій за діаметр коліс тягача і причіпного ходового візка [див. ОВ до а.с. №1136984. кл.В60Р3/40, 1983р.].

Довгомір, завантажений з контактом в багатьох точках по довжині на жорстку раму прототипа, наприклад, залізобетонна опора лінії електропередач, не руйнується від власного прогину, тобто, прототип, в порівнянні з аналогом, створює кращому збереженню довгоміра під час транспортування.

Недоліком прототипа є неможливість трансформації рами в короткий габарит для переміщення "порожняком" при довгій суцільній основній секції і надто високий просвіт між нижньою кромкою рами і полотном дороги, що знижує безпеку руху в цілому.

Технічним завданням винаходу є підвищення безпеки руху транспортного засобу для переве-

(13) **C2**

(11) **84268**

(19) **UA**

зення поштучних довгомірів за рахунок трансформації рами для руху "порожняком" і зниження рівня її розташування від полотна дороги.

Для вирішення поставленого завдання запропонована конструкція транспортного засобу для перевезення поштучних довгомірів поряд з суттєвими ознаками, властивими для прототипа, такими як автомобільний сидельний тягач і причіпний ходовий візок, зв'язані між собою рамою, виконаною з передньої і задньої секцій з приєднувальними зустрічними торцями, і проміжна між ними основа рами, містить нові, відмінні від прототипа суттєві ознаки, а саме - основа рами поділена на ряд окремих знімних секцій з приєднувальними торцями, всі секції рами виконані з ідентичним поперечним розрізом П-подібної конфігурації, при цьому вертикальні ребра зібраної рами розташовані з проясом від нижньої кромки рами до полотна дороги, який за висотою відповідає боковому захисному пристрою багатовісного автомобіля.

Завантажений на зібрану з окремих секцій жорстку раму з опиранням в багатьох точках довгомір, наприклад, та ж залізобетонна опора лінії електропередач, транспортується в умовах, запобігаючи її руйнуванню від прогину, до того ж вертикальні ребра рами окрім сприймання навантажень на згин виконують ще роль бокового захисного пристрою багатовісного автомобіля, що сприяє безпеці руху. Для переміщення "порожняком" основу рами від'єднують від передньої і задньої секцій, роз'єднують окремі секції основи, з'єднують зустрічні торці передньої і задньої секцій рами і на отриманий таким чином міст складають і закріплюють окремі секції основи в межах допустимого вертикального габариту автомобіля, після чого здійснюють переміщення вкороченого транспортного засобу з безпечнішим рухом на більшій швидкості.

Отже, нова сукупність суттєвих ознак, в порівнянні з прототипом, підвищує безпеку руху транспортного засобу для перевезення поштучних довгомірів у відповідності до завдання винаходу.

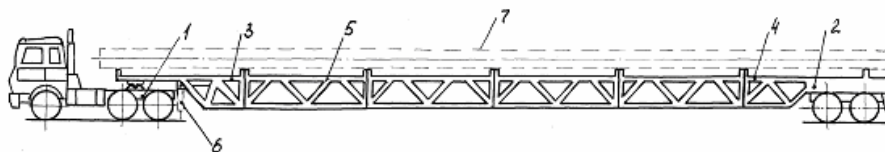
Суть винаходу пояснюється кресленнями, де: на Фіг.1 зображений загальний вид транспортного засобу для перевезення поштучних довгомірів;

на Фіг.2 - те ж саме, але у вкороченому для переміщення "порожняком" стані.

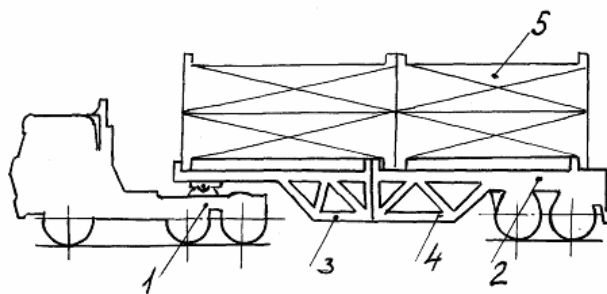
Автомобільний сидельний тягач 1 (Фіг.1) і причіпний ходовий візок 2 зв'язані між собою жорсткою рамою, виконаною з передньою 3 і задньою 4 секціями з приєднувальними зустрічними торцями. Основа рами поділена на ряд окремих знімних секцій 5 з приєднувальними торцями. Всі секції рами виконані за ідентичним поперечним розрізом П-подібної конфігурації, вертикальні ребра якої розташовані в проясом від нижньої кромки до полотна дороги, що відповідає боковому захисному пристрою багатовісного автомобіля. Передня секція 3 обладнана парою опорних стійок 6 з можливістю підтримання горизонтального положення жорсткої рами, від'єднаної від сидельного тягача в опущеному стані стійок 6 і з можливістю фіксації стійок 6 в піднятому стані. Зібрана жорстка рама завантажена поштучними довгомірами 7 з опиранням їх в багатьох точках для запобігання руйнуванню довгоміру від прогину за межами пружних деформацій.

Транспортний засіб для перевезення поштучних довгомірів використовують наступним чином:

Під час перевезення довгомірів вертикальні ребра секцій 3, 4 і 5 рами окрім сприймання навантажень на згин виконують ще роль бокового захисного пристрою багатовісного автомобіля, що сприяє безпеці руху. Для переміщення "порожняком" спочатку опускають опорні стійки 6. потім від'єднують всі секції 5 від секцій 3 і 4 і роз'єднують секції 5 між собою. Далі з'єднують секції 3 і 4 (Фіг.2), складають на них і закріплюють всі секції 5. Піднімають і фіксують стійки 6 і здійснюють переміщення вкороченого таким чином транспортного засобу з безпечнішим рухом на більшій швидкості.



Фіг. 1



Фіг. 2

