



ДЕРЖАВНА СЛУЖБА
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ
УКРАЇНИ

УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **91528** (13) **U**
(51) МПК
B61D 3/18 (2006.01)

(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

(21) Номер заявки: u 2014 00486	(72) Винахідник(и): Кравченко Олександр Петрович (UA), Кравченко Катерина Олександрівна (UA), Вовк Ірина Володимирівна (UA), Літвіненко Максим Михайлович (UA)
(22) Дата подання заявки: 20.01.2014	
(24) Дата, з якої є чинними права на корисну модель: 10.07.2014	(73) Власник(и): СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ, квартал Молодіжний, 20-а, м. Луганськ, 91034 (UA)
(46) Публікація відомостей про видачу патенту: 10.07.2014, Бюл.№ 13	

(54) ЗАЛІЗНИЧНА ПЛАТФОРМА ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НАПІВПРИЧЕПІВ

(57) Реферат:

Залізнична платформа для перевезення напівпричепів містить кузов з днищем для встановлювання напівпричепа, задню відбортку і дві бокові стінки, забезпечені засобами для утримання кузова і підйомними вушками для стропувальних тросів та поворотну опору для регулювання положення напівпричепа. Залізничну платформу забезпечено розбірним каркасом, який складено з вертикальних та горизонтальних ребер жорсткості, на які натягнуто тент.

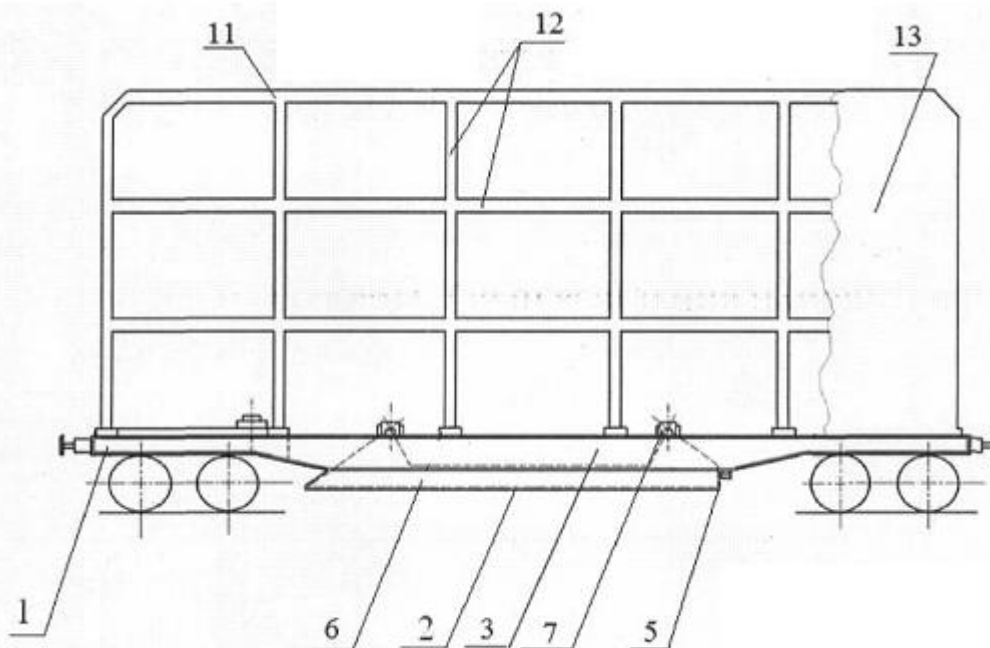


Fig. 1

UA 91528 U

Корисна модель належить до залізничного транспорту та може бути використана для перевезення напівпричепів в умовах комбінованого шосейно-залізничного транспорту.

Відомо залізничну платформу для перевезення напівпричепів, що містить кузов з днищем для встановлювання напівпричепа, задню відбортку і дві бокові стінки, які забезпечені засобами для утримування кузова і підйомними вушками для стропувальних тросів та поворотну опору для регулювання положення напівпричепа [див. патент РФ № 2126337 кл. B61D 3/18, 1992 р.]. Даний пристрій вибрано за прототип.

Недоліком відомої конструкції є підвищений аеродинамічний опір руху залізничного рухомого складу.

В основу корисної моделі поставлено задачу вдосконалення залізничної платформи шляхом того, що її забезпечено розбірним каркасом. Це дозволить знизити аеродинамічний опір руху і призведе до зменшення витрат паливних ресурсів.

Поставлена задача вирішується тим, що залізничну платформу для перевезення напівпричепів, яка містить кузов з днищем для встановлювання напівпричепа, задню відбортку і дві бокові стінки, забезпечені засобами для утримування кузова та підйомними вушками для стропувальних тросів, поворотну опору для регулювання положення напівпричепа, відповідно до корисної моделі, забезпечено розбірним каркасом, складеним з вертикальних та горизонтальних ребер жорсткості, на які натягнуто тент.

Таке рішення дозволить знизити аеродинамічний опір руху залізничного рухомого складу, що призведе до зменшення витрат паливних ресурсів. Суть корисної моделі пояснюється кресленнями, де зображено:

фіг. 1 - залізнична платформа для перевезення напівпричепів;

фіг. 2 - схема підготовки елементів залізничної платформи до встановлення напівпричепа;

фіг. 3 - схема від'єднання напівпричепа від автомобільного тягача;

фіг. 4 - схема підйому кузова за допомогою стропувальних тросів;

фіг. 5 - схема встановлення кузова з напівпричепом на залізничну платформу.

Залізнична платформа 1 для перевезення напівпричепів містить кузов 2 (фіг. 1) з днищем 3 для встановлювання напівпричепа 4 (фіг. 2), задню відбортку 5 й дві бокові стінки 6, які забезпечені засобами для утримування кузова 2 і підйомними вушками 7 для стропувальних тросів 8. Напівпричіп 4 підклинюють опорою 9. Регулювання положення напівпричепа 4 можливе за допомогою поворотної опори 10 (фіг. 5) залізничної платформи 1, яку забезпечено розбірним каркасом 11, який складено з вертикальних та горизонтальних ребер жорсткості 12, на які натягнуто тент 13 (фіг. 1, 5).

Запропонована залізнична платформа працює наступним чином.

За допомогою підйомного крана кузов 2 знімається з залізничної платформи 1 і ставиться на землю, як показано на фіг. 2. Автомобільний тягач разом із підключеним до нього напівпричепом 4 подається заднім ходом, як показано на фіг. 2, до тих пір поки колеса напівпричепа 4 не торкнуться задньої відбортки 5 кузова 2.

У цьому положенні напівпричіп 4 підклинюється опорою 9 і від'єднується від автомобільного тягача, як показано на фіг. 3. Потім до вушок 7 гаками поєднуються стропувальні троси 8, після чого кузов 2 підіймається за допомогою підйомного крана разом з напівпричепом 4 (фіг. 4) і знову опускається на залізничну платформу 1 до надійного встановлення її у проріз останньої, як показано на фіг. 5.

Подальше регулювання положення напівпричепа 4 можливе за допомогою поворотної опори 10 залізничної платформи 1.

Після установки напівпричепа 4 на залізничну платформу 1 встановлюється розбірний каркас 11. Далі, для підвищення міцності конструкції, встановлюються вертикальні та горизонтальні ребра жорсткості 12 (фіг. 1). На розбірний каркас натягується тент 13 (фіг. 1). Після цього конструкція готова до експлуатації.

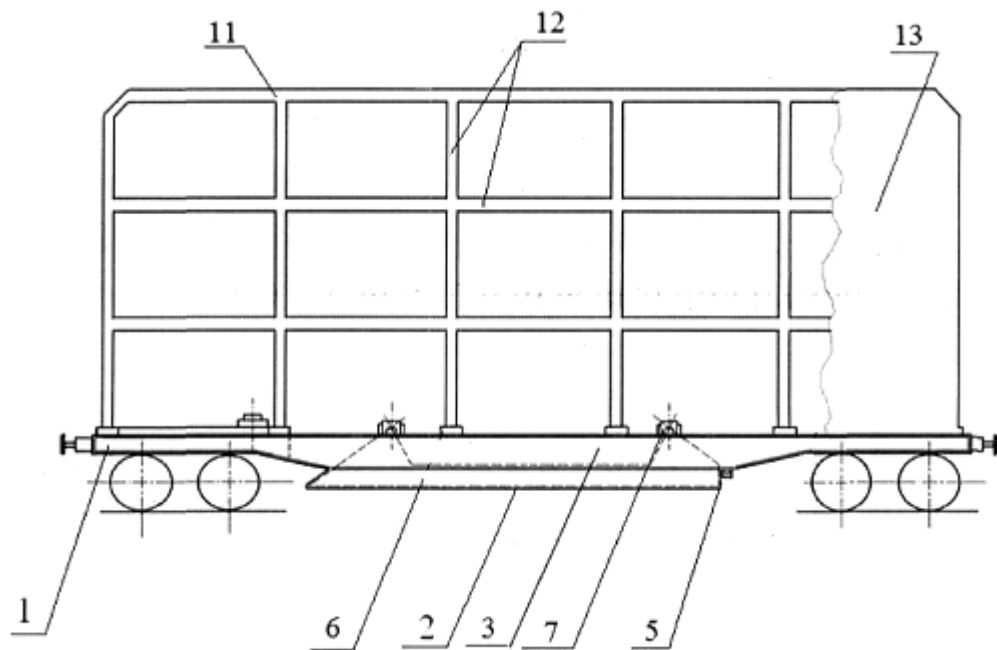
Слід зазначити, що вищенаведена конструкція знімного каркасу 11 з тентом 13 може використовуватися для будь-якої залізничної платформи.

Застосування запропонованої конструкції дозволить знизити аеродинамічний опір руху залізничного рухомого складу, що призведе до зменшення витрат паливних ресурсів.

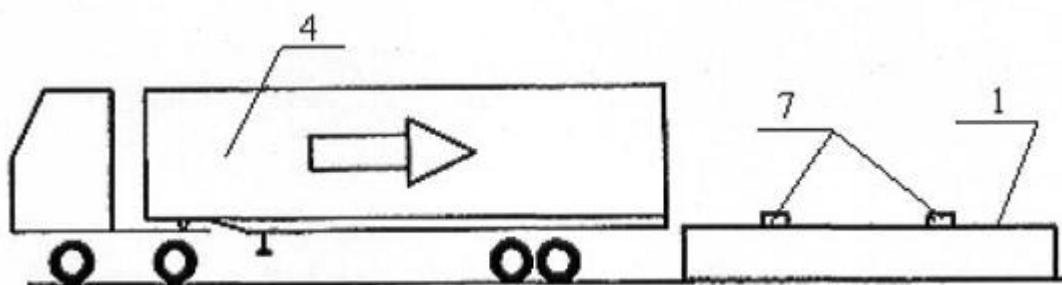
ФОРМУЛА КОРИСНОЇ МОДЕЛІ

Залізнична платформа для перевезення напівпричепів, яка містить кузов з днищем для встановлювання напівпричепа, задню відбортку і дві бокові стінки, забезпечені засобами для утримування кузова і підйомними вушками для стропувальних тросів та поворотну опору для регулювання положення напівпричепа, яка **відрізняється** тим, що залізничну платформу

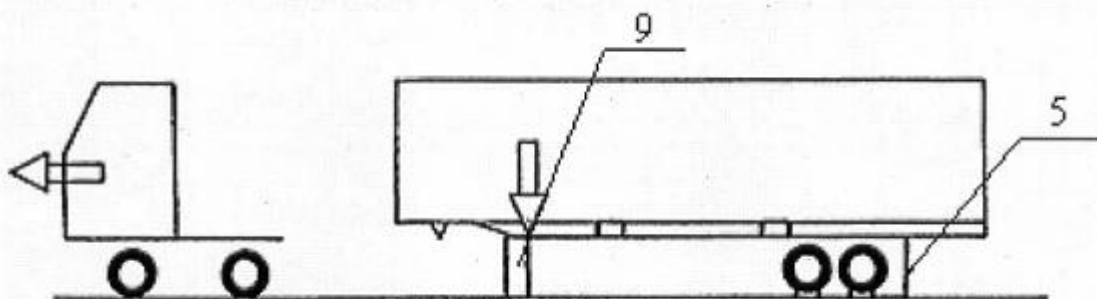
забезпечено розбірним каркасом, який складено з вертикальних та горизонтальних ребер жорсткості, на які натягнуто тент.



Фиг. 1



Фиг. 2



Фиг. 3

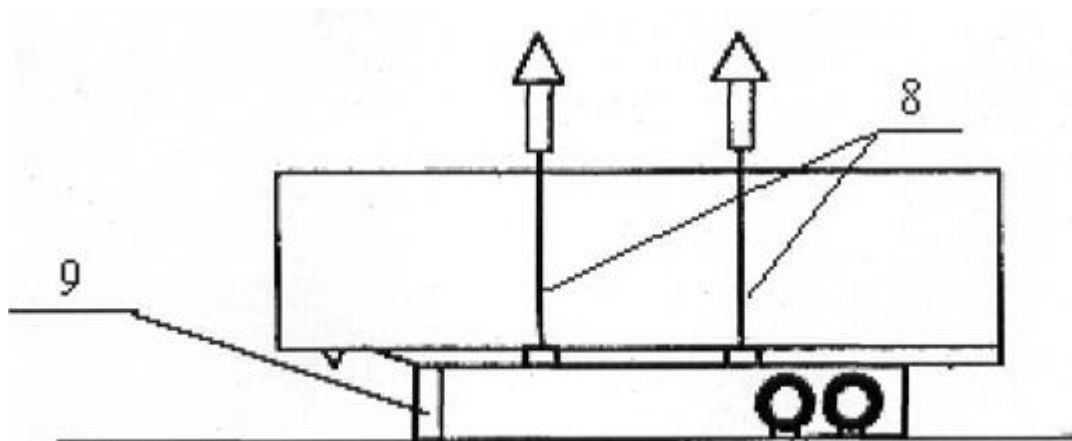


Fig. 4

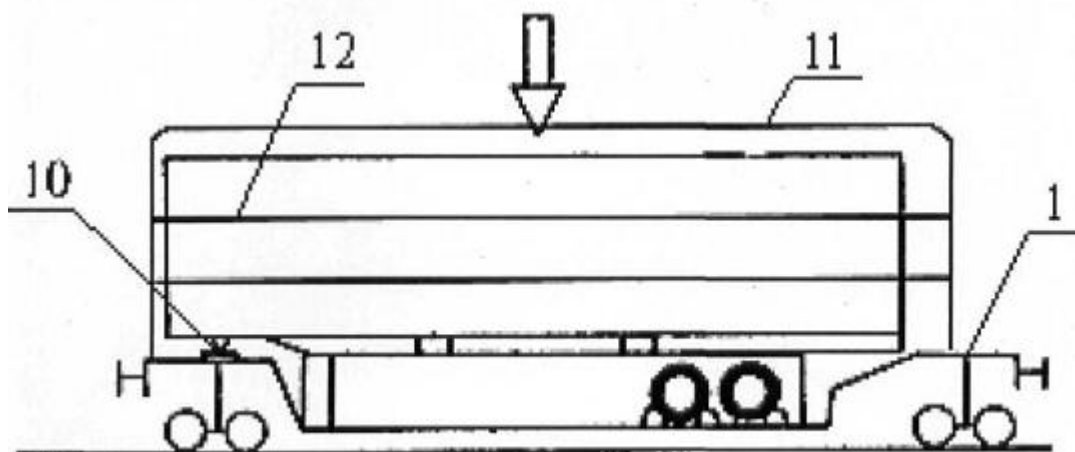


Fig. 5

Комп'ютерна верстка Л. Ціхановська

Державна служба інтелектуальної власності України, вул. Урицького, 45, м. Київ, МСП, 03680, Україна

ДП "Український інститут промислової власності", вул. Глазунова, 1, м. Київ – 42, 01601