



УКРАЇНА

(19) UA

(11) 1671

(13) U

(51) 7 B60R25/02

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ

ОПИС

ДО ДЕКЛАРАЦІЙНОГО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальність
власника
патенту

(54) ПРОТИУГІННИЙ БЛОКАТОР ПОДВІЙНОГО ЗАХИСТУ - 2

1

2

(21) 2002054152

(22) 21.05.2002

(24) 17.03.2003

(46) 17.03.2003, Бюл. № 3, 2003 р

(72) Драгін Віталій Леонідович

(73) Драгін Віталій Леонідович

(57) Протиугінний блокатор подвійного захисту, який відрізняється тим, що він містить в основі металеву трубу в захисному циліндрі, на яку з од-

ного кінця встановлений П-подібний важіль, з другого кінця її вмонтований замок, також стопорне кільце закріплене на рульовій тязі, знизу капота розміщений кронштейн-захоплювач, з можливістю взаємодії П-подібного важеля з стопорним кільцем тяги і з кронштейном-захоплювачем відповідно для одночасного фіксування рульового приводу та капота

Винахід належить до галузі транспортних засобів, зокрема до механічних протиугінних блокіраторів, які одночасно фіксують рульовий привод і капот. Найбільш близьким аналогом протиугінного, що заявляється та вибраним як прототип, є блокіратор „Акула”

(http://www.autoreview.ru/new_site/year2000/n11/akula/akula1.htm, http://www.autorev.ru/new_site/year2000/n11/pnm/su_b1.htm, <http://smirnoff.nncity.ru/smirnoff/auto/accessuar/es/blokirator/shark.htm>, <http://www.gaz.ru/Smirnoff/auto/access.htm>), який встановлюється „роззявленою лашею” на праву рульову тягу. Після того, як зацепив ригель в початкове положення і повернув ключ, блокіратор стає на зразок розпірної шайби між регулювочною гайкою релевої тяги і кожухом правого крила. Повернути руль стає неможливо. Зняття „кайданів” відбувається у зворотній послідовності відкриваємо капот, повертаємо ключ, вини маємо запірний елемент і знімаємо „Акулу” з тяги. Зберігається блокіратор між водійським сидінням та дверима.

Також першим аналогом може бути „Протиугінний пристрій для блокування рульового вала транспортного засоба” RU 2013245 C1 B6QR-25/Q2 A/C 1342786 1982р, який містить суміщений з рульовою колонкою кронштейн і закріпленням на ньому замком і ексцентричну відносно осі обертання рульового валу кільцеву муфту з прорізью для засова, в якому за допомогою сучалди і відбувається фіксація рульового валу відносно кузова авто. Наступним першим аналогом може бути зовсім новий CSL-MUL-LOCK „Гарант” замок (e-mail: info@sprv.com.ua (www.sprv.com.ua)) блокування рульового валу якого, здійснюється за допомо-

гою ексцентричної кільцевої муфти закріпленої на рульовому валі в проріз якої вставляється штир-сучалда, який опирається на кронштейн рульової колонки і не дає змоги повернути руль. Другим близьким аналогом може бути MUL-T-LOCK HOOD-LOCK(e-mail: info@sprv.com.ua (www.sprv.com.ua))

основним принципом роботи якого є фіксація капота відносно кузова авто, за допомогою гнкої струни в сорочці з'єднаної з запорним механізмом в вигляді штифта рухаючого в направляючій і закріпленому моторному відсіку та входячому в отвір скоби закріпленої на рамі капота.

Схожість відомих аналогів та протиугінного, що заявляється, обмежується тільки їх функціональним призначенням, тобто неможливістю повернути рульовий вал та відкрити капот.

При застосуванні відомого блокіратора „Акула” треба відзначити ряд недоліків:

- нестаціонарне устанавлювання;
- мала кількість функцій,
- низька надійність від угону,
- забруднення рук та одягу,
- незручність розміщення в салоні в неробочому стані,
- безперспективність,
- незручність у використанні,
- неможливість застосування в мобільних цифрових системах охорони.

В основу винаходу вперше поставлена задача створення вітчизняного конкурентноспроможного механічного блокіратора з більш високою ступінню захисту від угону, з новим принципом блокування в якому об'єднані функції двох окремих ме-

(13) U

(11) 1671

(19) UA

окремих механічних протиугінних замків "Акула" і MUL-T-LOCK HOOD LOCK, який за зручністю і швидкістю управління не поступається кращим аналогам.

Новий принцип блокування - це переміщення труби на яку закріплено ригельний замок і П-подібний важіль-блокиратор в середині захисного циліндра, результатом якого є одночасна фіксація рульового привода і капота відносно кузова авто.

Поставлена задача вирішується в заявленому протиугінному блокираторі тим, що установлювання є стаціонарне, а фіксація рульового привода і капота відбувається одночасно в середині моторного відсіку, а управління блокиратором здійснюється з салону авто.

Запропонований блокиратор забезпечує більшу надійність від угону, високу зручність та перспективність.

Надійність досягається тим, що основою конструкції є металева труба, відбудована в захисний циліндр, а блокування відбувається в тяжко доступних місцях та плюс фіксація капота.

Зручність досягається тим, що блокиратор є стаціонарним і в робочий стан приводиться за 1сек.

Перспективність досягається можливістю розміщення додаткових систем управління і охорони як в трубі, так і зовні її, і здатністю до застосування в мобільних цифрових системах охорони.

Суть запропонованого винаходу пояснюється кресленням на якому зображена схема протиугінного блокиратор подвійного захисту - 2 (фиг 1).

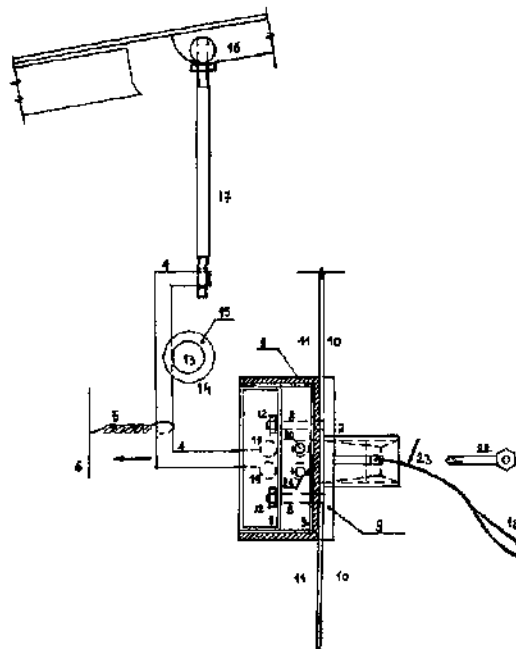
Протиугінний блокиратор подвійного захисту-2 складається з металевої труби(1), вбудованої в

захисний циліндр (2), з одного кінця на яку встановлений П-подібний важіль (4), з другого кінця вмонтований ригельний замок (3), а також зворотня пружина (5) закріплена до двигуна (6) авто і труби (1). Розташований блокиратор стаціонарно в отворі (7) і кріпиться гвинтами (8), які є частиною захисної накладки (9) і проходять з боку салону (10) крізь захисний циліндр (2) і фіксуються у моторному відсіку (11) гайками (12), які ховаються в конструкції. На тязі (13) рульового приводу (14) закріплюється стопорне кільце (15), яке є елементом блокування. Знизу капота до ребер жорсткості (16) кріпиться кронштейн - захоплювач (17), в якому фіксується П-подібний важіль (4) труби (1) блокиратора.

При переміщенні блокиратора в крайнє положення в напрям до водія за допомогою ручки(18) управління, спрацьовує заскочка (19) та із замка (3) виходять стопорні стержні (20), які фіксуються в посадочних місцях (21), результатом чого є подвійна блокування.

Одночасно подвійна блокування здійснюється шляхом суміщення П-подібного важеля (4) зі стопорним кільцем (15) рульової тяги і з кронштейном-захоплювачем(17), що відповідає робочему положенню блокиратора.

При вдавлюванні ключа (22) в замочний отвір (23) утеплюються стопорні стержні (20) та під впливом зворотньої пружини (5) блокиратор переміщується в крайнє положення в напрям від водія. При цьому відбувається вихід стопорних стержнів (20), які фіксуються в посадочних місцях (21), що відповідає транспортному положенню блокиратора.



Фиг.1