



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **53399** (13) **U**
(51) МПК (2009)
B60R 25/00МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ**ОПИС**
ДО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальність
власника
патенту**(54) ЗАХИСНИЙ ПРИСТРІЙ ДЛЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

1

2

(21) u201002755

(22) 11.03.2010

(24) 11.10.2010

(31) PUV 2009-20980

(32) 13.03.2009

(33) CZ

(46) 11.10.2010, Бюл.№ 19, 2010 р.

(72) АМБРОЗ ПЕТР, CZ

(73) АМБРОЗ ПЕТР, CZ

(57) 1. Захисний пристрій для транспортних засобів, що включає фіксуючий пристрій, який контролюється за допомогою циліндрового замка, який

відрізняється тим, що до циліндрового замка (3), встановленого у кожусі (1), приєднується кулачок (4), до якого прилягає, через пружину (7), важіль (5), з'єднаний за допомогою з'єднувального елемента (8) із фіксуючим елементом (6).2. Захисний пристрій для транспортних засобів за пунктом 1, який **відрізняється** тим, що пружина (7) встановлена на з'єднувальний елемент (8), та один із її кінців знаходиться напроти важеля (5), а інший кінець напроти низу розширеної частини отвору (10) у провідникові з'єднувального елемента (8).

Сфера технічного застосування стосується захисного пристрою для транспортних засобів, що включає фіксуючий пристрій, який контролюється за допомогою циліндрового замка.

Сучасний рівень техніки.

Захисний пристрій для транспортних засобів даного типу може бути класифікований, залежно від устрою циліндрового замка, як захисний пристрій з циліндровим замком, що обертається, та як захисний пристрій із циліндровим замком, який ковзається в осьовому напрямку.

Захисні пристрої з циліндровим замком, що обертається можуть легко контролюватися та регулюватися відповідно до наявних умов. Але вони стають непридатними у випадках, коли неможливо чи недоречно, з будь-яких причин, приєднати елементам та циліндровим замком, що обертається, до радіального циліндрового замка у радіальному напрямку. Такі випадки зазвичай виникають, коли необхідно розташувати циліндровий замок у такому місці, де доступ до нього буде ускладнений для обслуговуючого персоналу чи, де він потребуватиме виконання додаткових дій - наприклад, переміщення сидіння, тощо; у таких випадках застосовуються захисні пристрої із циліндровим замком, що ковзається в осьовому напрямку. Така існуюча конструкція має недоліки, оскільки циліндровий замок у незаблокованому положенні виступає назовні.

Враховуючи той факт, що захисний пристрій зазвичай розміщується в місцях, які можливо побачити ззовні транспортного засобу, є очевидним з

першого погляду, що транспортний засіб не заблоковано.

Предмет технічного рішення.

Завданням технічного рішення є створення захисного пристрою для транспортних засобів, який би дозволяв, зберігаючи конструктивну простоту, використання осьового з'єднувального елемента циліндрового замка, що обертається. Це завдання може бути досягнуте, значною мірою, на захисному пристрої для транспортних засобів, який складається з циліндрового замка, що обертається, приєднаного з'єднувальними елементом до фіксуючого пристрою відповідно до даного технічного рішення, яке ґрунтується, головним чином, на тому факті, що всередині кожуху, циліндровий замок з'єднаний з кулачком, до якого прилягає важіль за допомогою пружини, а сам важіль з'єднаний з фіксуючим елементом за допомогою з'єднувального елемента.

Краще, коли пружина встановлена на з'єднувальний елемент та один із її кінців знаходиться напроти важеля, а інший кінець напроти низу розширеної частини отвору у провідникові з'єднувального елемента.

Опис фігур на кресленнях.

Технічне рішення буде докладно пояснене з використанням креслень, на яких Фігура 1 зображує захисний пристрій для транспортних засобів у незаблокованому положенні та Фігура 2 зображує захисний пристрій для транспортних засобів у заблокованому положенні.

Опис прикладу.

Як видно на Фігурах 1 та 2, захисний пристрій

(13) **U**
(11) **53399**
(19) **UA**

для транспортних засобів складається з циліндрового замка 3, встановленого у кожусі 1, спроектованого таким чином, щоб бути стійким до різкого зусилля на розрив. Частина циліндрового замка 3, що обертається, всередині кожуху 1 з'єднана з кулачком 4.

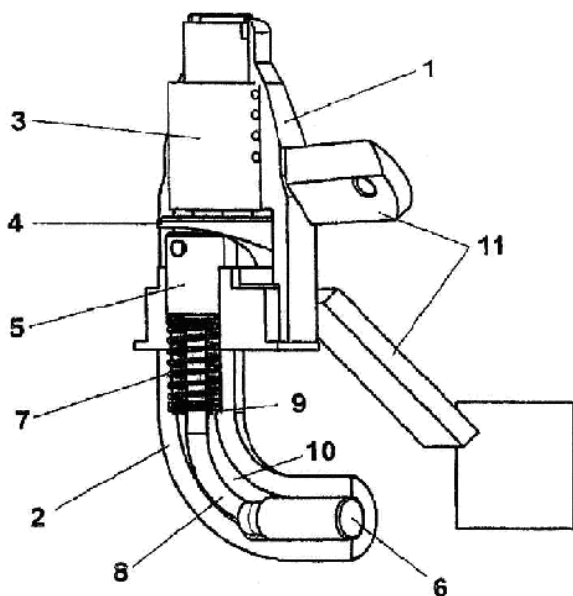
З іншого боку кулачка 4, кожух 1 з'єднаний з провідником 2, у якому розміщуються з'єднувальний елемент 8, наприклад, боуденівський трос, з'єднаний у кінцевій частині провідника 2 з фіксуючим пристроєм 6, та з боку кулачка 4 знаходиться важіль 5. З'єднаний зчепленням з кулачком 4 важіль 5 утримується пружиною 7, яка переважно встановлюється на з'єднувальний елемент 8, та один із її кінців знаходиться напроти важеля 5, а інший кінець напроти низу 9 розширеної частини отвору 10 у провідникові 2. Захисний пристрій встановлюється на транспортному засобі за допомогою "Н" фіксаторів, конструкція та розміщення яких на кожусі 1 залежить від виду транспортного засобу, зважаючи на що, вони докладно не опису-

ються.

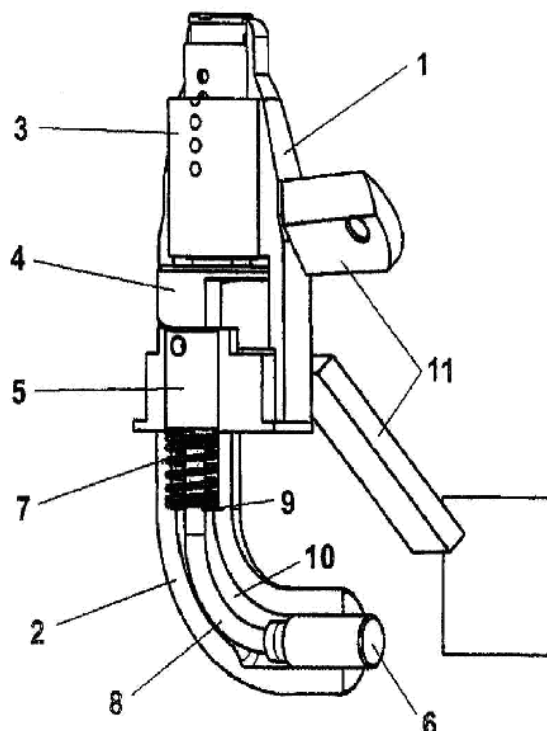
Захисний пристрій для транспортних засобів у незаблокованому положенні зображено на Фігурі 1, на якій показано, що взаємне положення кулачка 4 та важеля 5 є таким, що фіксуючий елемент 6 утримується пружиною 7 в положенні входження всередину провідника 2. Блокування здійснюється шляхом обертання циліндрового замка 3 та відповідно приєднаного кулачка 4. Обертаючи кулачок 4, важіль 5 виштовхується пружиною 7 до провідника 2, таким чином, що з'єднувальний елемент 8 виштовхує фіксуючий елемент 6 із провідника 2 у положення, яке можливо чітко побачити на Фігурі 2, що зображує заблокований захисний пристрій. Розблокування здійснюється у зворотному порядку.

Промислове застосування.

Технічне рішення розроблено для захисту транспортних засобів, головним чином, тих, що обладнані автоматичною трансмісією.



Фіг. 1



Фіг. 2