



УКРАЇНА

(19) UA (11) 34751 (13) U

(51) МПК (2006)

E04B 1/00

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІОПИС
ДО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальність
власника
патенту

(54) БУДИНОК

1

2

(21) u200802310

(22) 22.02.2008

(24) 26.08.2008

(46) 26.08.2008, Бюл.№ 16, 2008 р.

(72) СИРОТА АНАТОЛІЙ ВАСИЛЬОВИЧ, UA

(73) СИРОТА АНАТОЛІЙ ВАСИЛЬОВИЧ, UA

(57) Будинок, що включає вертикальні несучі конструкції з перекриттями і дах, який **відрізняється** тим, що над дахом утворена площадка, яка оперта на виступаючі над дахом вертикальні несучі конструкції і яка має ширину, що перевищує ширину даху будинку.

Корисна модель відноситься до будівництва. Відомий будинок, що включає вертикальні несучі конструкції з перекриттями та дах [див. кн. Ю.П.Волчек и др. Конструкции и формы в советской архитектуре. - М.: Стойиздат, 1980г.]. Однак в цих будинках не вирішена проблема утворення на них площадки для парковки автомобілів близьким до заявленої корисної моделі є будинок, в якому автостоянка утворюється безпосередньо на даху [див. кн. Г.Е. Голубев. Подземная урбанистика. - М.: Стройиздат, 1979, стр.162-163].

Однак суміщення даху будинку з площадкою для автостоянок створює ряд незручностей, що обмежують застосування такого рішення. Зокрема, в більшості випадків, як в жилих будинках, так і в будинках другого призначення, дах крім виконання головної функції (захист будинку від опадів) служить для розміщення на ньому і безпосередньо під ним значної кількості пристроїв, що забезпечують нормальну експлуатацію будинку - вентилятори, ліфтові шахти, елементи систем телефонного, телевізійного та радіозв'язку, дефлектори, різні системи та елементи опалення, тощо.

В основу корисної моделі поставлена задача удосконалення будинку, в якому завдяки утворення площадки для паркування автомобілів в вигляді окремого конструктивного елементу будинку, усуваються недоліки прототипу.

Поставлена задача вирішується тим, що в будинку, що включає вертикальні несучі конструкції з перекриттями та дах, згідно корисної моделі, над дахом утворена площадка, що спирається на виступаючі над дахом вертикальні несучі конструкції, а ширина площадки перевищує ширину даху будинку.

Причинно-наслідковий зв'язок між сукупністю суттєвих ознак корисної моделі та досягнутим технічним результатом виражається в наступному.

За рахунок нових ознак, а саме - створення над дахом площадки, що спирається на виступаючі над ним вертикальні несучі конструкції, стає можливим не тільки повністю зберегти функціональне призначення даху, але й підвищити надійність його експлуатації. Зокрема, наявність над дахом площадки підвищує його захищеність від впливу атмосферних опадів, збільшуючи внаслідок цього термін його безремонтної експлуатації та знижуючи відповідно витрати на ремонтні роботи і незручності експлуатації будинку, пов'язані з цими роботами. Крім того, в пропонуємому рішенні виконання необхідних робіт на даху, визваних реконструкцією або удосконаленням розташованих над ним або під ним комунікацій, що забезпечують життєдіяльність будинку, звільняється від обмежуючих обставин традиційних рішень, пов'язаних з сезонністю та несприятливими погодними умовами. Таким чином, за рахунок введення нових конструктивних ознак, будинок отримує нові позитивні якості.

Корисна модель будинку пояснюється кресленням, де на Фіг. 1 - вертикальний розріз будинку з двохскатним дахом, на Фіг. 2 - вертикальний розріз будинку з плоским дахом.

Будинок має вертикальні несучі конструкції в вигляді стін 1, перекриття 2, дах 3, площадку 5, виступаючі над дахом вертикальні несучі конструкції 4. Представлені варіанти будинку являються двома ілюстраціями з усієї різноманітності подібних будинків, в яких можливі різні рішення:

- вертикальних несучих конструкцій (стіни, колони та др.);
- матеріала несучих конструкцій (цегла, залізобетон та др.);

(13) U

(11) 34751

(19) UA

- перекрить (балки, ферми, плити, рами та др.);
- матеріала перекрить (дерево, метал, залізо-бетон, сталезалізобетон та др.);
- конструкції даху та його матеріала.

Запропонована корисна модель внаслідок утворення елементів 4 і 5, створює відмінність будинку, яка перетворює його в якісно нову споруду, що дозволяє вирішити найгострішу проблему міст, переважна кількість яких не пристосована для нормального масового паркування власного автотранспорту. Тому дана обставина являється головним позитивним фактором представленого рішення. Причому, важливою якістю в загальному комплексі позитивних ознак запропонованої споруди являється можливість застосовувати його як на існуючих будинках, так і при новому будівництві. Перше особливо важливе, бо стосується основної частини вже забудованих регіонів міста, які задихаються від скупчення авто, що в буквальному розумінні знищують любі куточки території, куди можна втиснутись. Це різко погіршує і без того халепську ситуацію міст, не пристосованих для масового проїзду автомобілів на вулицях та дорогах міста. Суттєве і те, що створення запропонованих площадок для паркування автомобілів може здійснюватись без якихось серйозних порушень життєдіяльності будинків, над дахом яких ці площадки утворюються. Хоч зрозуміло, що будуть виникати певні незручності на період виконання будівельних робіт. Однак ці тимчасові незручності надзвичайно мізерні в порівнянні з любими іншими відомими способами. Вирішення аналогічної проблеми, коли при традиційних методах - і по часу, і по об'єму капіталовкладень, і по міській території (де проводяться традиційні заходи) створюються не просто незручності, а практично повністю блокується любий нормальний вид життєдіяльності в зоні будівництва, що вимагає нерідко серйозної корекції життя міста в усіх прилеглих до зони будівництва районах міста, а то і в цілому в місті. Тимчасові незручності безпосередньо для мешканців будинку, на якому споруджується парковочна площадка, компенсуються не тільки розвантаженням прилеглих вулиць, але й рядом додаткових позитивних факторів. Зокрема, як вже відмічалось, недостатньо надійний дах будинків явище досить розповсюджене, яке є одним з найнеприємніших факторів для мешканців будинків або працівників в цьому будинку. Тому всі заходи, пов'язані з усуненням цих негараздів, створюють стільки незручностей (причому які періодично повторюються), що загальний об'єм цих прикростей неспівставимий з разовими незручностями запропонованого рішення. Але більш важливим позитивом є наступне.

Запропонована парковочна площадка може передбачатись не тільки (в ряді випадків навіть не стільки) для розвантаження вулиць і інших територій міста. Але й для автовласників, що мешкають в тому ж будинку або поруч, де така площадка утворюється. Тобто, забезпечується (в усякому разі наближається) нормальна і ефективна експлуатація автомобілів автовласниками, яким нема потреби витрачати час, пальне і нерви на всі страждан-

ня користування автомобілем. Це загалом поліпшує ситуацію з загрузкою міських доріг і зменшує всі негативні наслідки від цієї обставини, яка вже в більшості міст перетворилась на стихійне лихо.

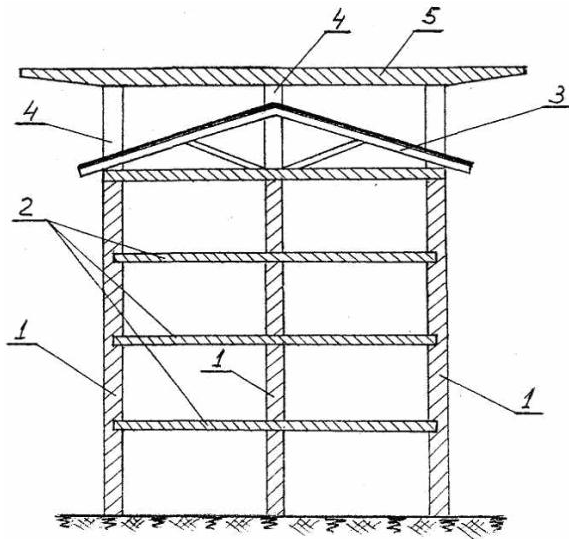
Таким чином, запропоноване рішення дозволяє в найкоротший термін і при відносно незначних капітальних витратах приступити до вирішення цієї найгострішої соціально-екологічної проблеми міст, які пожинають плоди містобудівельної політики попереднього сторіччя. Періодично констатуючи цей процес самозадушення, ні на державному, ні на регіональному рівні управління не вишукуються реальні шляхи для вирішення проблеми. Якщо не вважати окремі випадки, що по суті нічого не змінюють. Наприклад утворення парковок під новими будинками ще довго буде залишатись екзотикою, доступною лише для зверхбагатої частини соціуму, яке до речі далеко не скрізь може бути застосовано з геологічних причин. В масовому ж масштабі наші міста були спотворені убогою доктриною тоталітарної економиш, яку потрібно викоринювати розумом. А не примітивною жагою прожити сьогоднішній день, а там куди крива винесе. Якщо відійти від цього примітиву, стане ясно, що іменно запропоноване рішення дозволяє найбільш ефективно приступити до вирішення даної проблеми. Ясно, що цей підхід вимагає застосування відповідних підйомно-транспортних засобів для доставки автомобілів на площадки і обратно. Але ця техніка вже давно існує і сьогодні в нинішніх умовах не являється недоступним дивом. Розглянуте рішення не виключає утворення автостоянки на декілька ярусів, що забезпечує відповідне збільшення її ємкості. В цьому випадку, також як і в однокорпусному варіанті, але більш вимогливо, виникає питання про несучу спроможність фундаментів та ґрунтової-основи будинків, на яких будуть споруджуватись автостоянки. Однак існуючий рівень технології посилення фундаментів та ґрунтових основ дозволяє стверджувати, що по-перше - ця задача розрішима практично в любых конкретних умовах. А по-друге, виконання робіт по укріпленню фундаментів та ґрунтових основ будинків не може знизити доцільність запропонованого підходу, бо, як вже сказано, вітчизняна специфіка забудівлі міст така, що просто не існує розумної альтернативи в вирішенні цієї самої больної (в буквальному розумінні) проблеми містобудування. Тому, необхідність виконання в ряді випадків посилення фундаментів, це мінімальна дань за безрассудне марнотратство містобудівної політики попередньої епохи, яка найгіршою своєю стороною не тільки продовжується, але ж значно посилилась через лавинообразне збільшення автомобілів. Але навіть ця данина не виводить запропонований підхід за рамки реальної фінансової спроможності спільноти автомобілістів.

На заключення необхідно відмітити можливо один з найважливіших позитивів, з точки зору розумної містобудівельної політики.

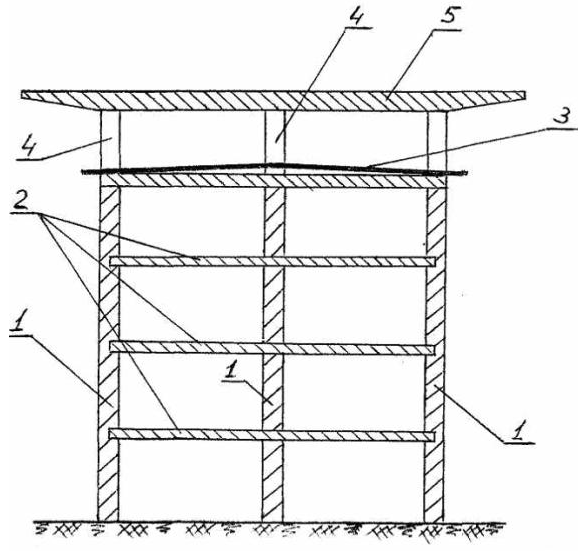
Запропоноване рішення дозволяє, крім всього вищевикладеного, звільнити місто від масового абсурда, яким являються гаражні кооперативи, що

з'їдають величезні міські земельні ресурси. Ці міські язви не тільки поглинули величезні території, але й отруюють їх далеко за межами свого розташування.

На сам кінець - запропоноване рішення не виключає можливість перекриття площадки паркування автомобілів легкою конструкцією покриття, що підвищує цінність цього рішення, з точки зору умов експлуатації такої площадки.



Фіг. 1



Фіг. 2