



УКРАЇНА

(19) UA (11) 60935 (13) A
(51) 7 E05B65/00МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІОПИС
ДО ДЕКЛАРАЦІЙНОГО ПАТЕНТУ
НА ВИНАХІДВидається під
відповідальність
власника
патенту

(54) ПРИСТРІЙ ДЛЯ ЗАПИРАННЯ ДВЕРЕЙ КУЗОВА ВАНТАЖНОГО АВТОМОБІЛЯ

1

2

(21) 2003065669

(22) 19 06 2003

(24) 15 10 2003

(46) 15 10 2003, Бюл. № 10, 2003 р.

(72) Байраченко Олена Іванівна, Головко Олександр Вікторович, Демченко Олег Вікторович

(73) Байраченко Олена Іванівна

(57) Пристрій для запирання дверей кузова вантажного автомобіля або кузовів причіпних транспортних засобів при транспортуванні опломбованих вантажів, який містить встановлену на дверях по-

воротну штангу, що має на кожному кінці горизонтальні фіксатори у вигляді запиірних кулачків та скоб, розташованих у прорізі кузова для взаємодії з кулачками, який відрізняється тим, що пристрій для запирання має пристрій, в основу якого входить розташований у верхній частині дверей кузова гвинтовий запор, виконаний у вигляді вертикального гвинтового замка, розташованого гвинтовою щілиною донизу для зручності його використання, який фіксує додаткову скобу, розташовану у верхній частині дверей кузова

Винахід стосується до запиірних пристроїв кулачкового типу, а саме до штангового запору для дверей кузова вантажного автомобіля або кузовів причіпних транспортних засобів при транспортуванні опломбованих вантажів. Винахід може бути використаний для запирання дверей вантажного транспорту або вантажних контейнерів, призначених для перевезення та зберігання цінних вантажів, які підлягають опломбуванню.

Відомий пристрій для запирання дверей [1], який містить корпус із силовим циліндром, на шток якого закріплена напрямна з віссю, на який встановлений коромисловий ригель. При цьому пристрій має закріплену на ступці скобу з віссю, встановлений на осі підпружинений фіксатор і змонтований на ступці упор для взаємодії з ригелем.

Недоліком описаного пристрою є відсутність універсальності застосування. Пристрій прекрасно пристосований для запирання кришок люків, але при запиранні дверей транспортних засобів він недостатньо ефективний.

Відомий пристрій для запирання та опечатування дверей [2] вантажного транспортного засобу, який містить шарнірно закріплену на дверях закидку із зубом, жорстко закріплений на стояку дверного прорізу корпус, в якому вільно встановлений на вісі балансир з виступом для взаємодії із зубом закидки. При цьому пристрій містить встановлений в корпусі з можливістю повороту кулачковий запиір з фіксуючими виступами

Недоліком описаного пристрою є, те, що він не забезпечує надійності запирання дверей, можливе довільне відкриття дверей при співдарах, зпкненнях та вібраці, виникаючих в путі прямування вантажу, а також велика можливість розкрадання вантажу через двері методом, наприклад, зміщення виступу балансира. Фактично описаний пристрій може ефективно використовуватися в залізничному та морському вантажному транспорті, але не при автомобільних вантажних перевезеннях.

Відомий пристрій для запирання та опечатування дверей [3] вантажного транспортного засобу, який містить шарнірно закріплену на дверях закидку із зубом, жорстко закріплений на стояку дверного прорізу корпус з кільцевим проточуванням на передній стінці, в якому вільно встановлений на осі балансир з виступом для взаємодії із зубом закидки, при цьому виступ балансира має форму зрізаного конуса.

Недоліком описаного пристрою для запирання є низька можливість опору злочинним діям в силу власної легкодоступності.

Відомий запиірний пристрій [4] для ступок, який включає встановлені відповідно на рамі та ступці опору для ригеля та кінематично зв'язаний зі штоком пневмоциліндра за допомогою важільних ланок ригель, причому пневмоциліндр виконаний двосторонньої дії та розміщений на ступці, а кожний з його штоків з'єднаний з ригелями за допомогою важільних ланок.

(13) A
(11) 60935
(19) UA

Недоліком описаного запірної пристрою є громіздкість конструкції та низька надійність в роботі.

Відомий пристрій [5] для запирання дверей, який містить порожнистий циліндричний корпус із співано розташованим в ньому циліндричним ригелем та напрямним пазом, силовий циліндр зі штоком, прикріплений до порожнистого циліндричного корпусу з одного з його кінців перпендикулярно осі корпусу, та встановлену на осі з можливістю повороту запірну скобу, яка оснащена отвором для взаємодії з вільним кінцем та з ригелем.

Недоліком описаного пристрою для запирання дверей є його низька придатність для відчиняючись дверей, так як пристрій призначений, в першу чергу, для запирання розсувних дверей у залізничному, морському вантажному транспорті, а також у виробничо-складських приміщеннях.

Відомий запір для дверей кузова вантажного автомобіля [6], обраний як прототип, що містить встановлену на дверях поворотну штангу, яка має на кожному кінці запірний кулачок та скобу, розташовану в прорізі кузова для взаємодії з кулачком, причому скоба має упор з похилою внутрішньою поверхнею під кулачок.

Недоліком описаного запору є недостатня в сучасних умовах здатність опиратися розкраданню вантажів з опломбованих транспортних засобів або вантажних контейнерів під час транспортування вантажів.

В основу винаходу поставлена задача підвищення надійності запирання дверей кузовів вантажних автомобільних транспортних засобів або вантажних контейнерів, щоб виключити можливість розкрадання вантажів під час транспортування.

Тут і далі під терміном "розкрадання вантажів під час транспортування" розуміються протиправні дії третіх осіб, які заключаються в тому, що будь-якого виду забори та запірні пристрої, розташовані у нижній та середній частинах дверей кузовів вантажних автомобільних транспортних засобів або вантажних контейнерів, на сьогоднішній день можуть бути легко розкриті нескладним чином під час тривалого уповільнення руху транспортного засобу (гальмування, підйому та ін.). Ціль винаходу полягає в тому, щоб зробити пристрій для запирання недоступним для розкриття під час руху транспортного засобу в силу його розташування та

конструктивних особливостей.

Заявляється пристрій для запирання дверей кузова вантажного автомобіля, який містить встановлену на дверях поворотну штангу 1 (див. Фіг. 1), яка має на кожному кінці горизонтальні фіксатори у вигляді запірних кулачків 2 та скоб 3, (див. Фіг. 2) розташованих у прорізі кузова для взаємодії з кулачками, при цьому пристрій для запирання має пристрій, в основу якого входить розташований у верхній частині дверей 4 кузова гвинтовий запір, виконаний у вигляді вертикального гвинтового замка 5, розташованого гвинтовою щільною донизу для зручності його використання, який фіксує додаткову скобу 6, розташовану у верхній частині дверей кузова.

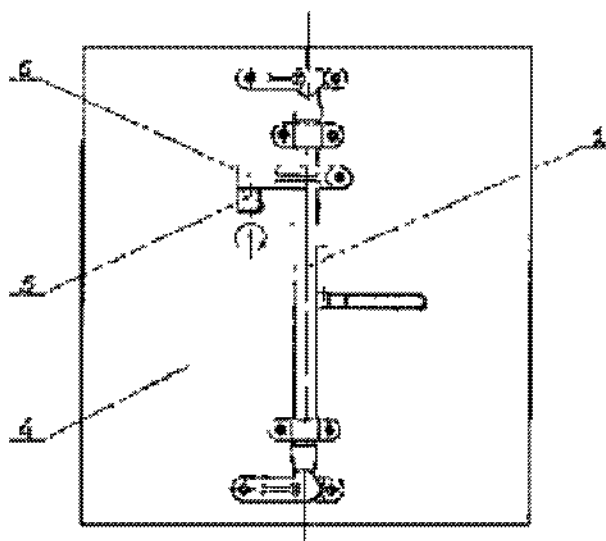
Можливо уявити пристрій для запирання дверей кузова вантажного автомобіля, в якому заявлений пристрій для запирання має пристрій, в основу якого також входить розташований у верхній частині дверей кузова гвинтовий запір, також фіксуючий додаткову скобу, але виконаний у вигляді горизонтального гвинтового замка, розташованого гвинтовою щільною перпендикулярно дверям кузова. Таку конструкцію пристрою можна вважати альтернативною. Однак, вказане розташування гвинтової щільності має той недолік, що вкрай ускладнюється використання запірної пристрою за призначенням.

Таким чином, пристрій, що заявляється, для запирання дверей кузова вантажного автомобіля, усуваючи вказані в аналогах та прототипі недоліки заборів та запірних пристроїв, дозволяє значно підвищити безпеку опломбованих вантажів, що транспортуються, практично виключаючи можливість розкрадання вантажів під час їх транспортування.

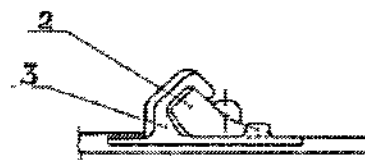
Наведені поліпшення надійності зберігання вантажів при транспортуванні їх автотранспортом підтверджують досягнення технічного результату при впровадженні пристрою для запирання дверей кузова, що заявляється.

Джерела інформації

- 1 А с СРСР №855167, МКВ³ E05B65/38, 1981
- 2 А с СРСР №960409, МКВ³ E05B65/14, 1982
- 3 А с СРСР №994863, МКВ³ E05B65/14, 1983
- 4 А с СРСР №982565, МКВ³ E05B65/38, 1982
- 5 А с СРСР, SU №1227791 A1, МКВ⁴ E05B65/38, 1983
- 6 А с СРСР №579397, МКВ² E05B65/16, 1977



Фиг. 1



Фиг. 2