



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **53486** (13) **U**
(51) МПК (2009)
E04H 6/00МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ**ОПИС**
ДО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальність
власника
патенту**(54) ГАРАЖ**

1

2

(21) u201003757**(22)** 01.04.2010**(24)** 11.10.2010**(46)** 11.10.2010, Бюл.№ 19, 2010 р.**(72)** ВОЛОХ БОРИС ФЕДОТОВИЧ**(73)** ВОЛОХ БОРИС ФЕДОТОВИЧ

(57) Гараж, що містить прямокутну в плані будівлю, з фундаментом, стінами і певною кількістю поверхів, на підлозі яких розміщені машино-місця і загальний внутрішній проїзд, а для в'їзду автомобілів з землі на верхній або будь-який проміжний поверх будівлі і з'їзду їх з верхнього або будь-якого проміжного поверху на землю, на зовнішніх поверхнях протилежних стін будівлі, відповідно: з землі до верхнього поверху будівлі і на другій (протилежній) стіні - навпаки: з верхнього поверху до землі, жорстко прибудовані одноколіїні (ізолювані) рампи, а всі приміщення; машино-місця; проїзди і в тому числі і рампи, оснащені відповідним інженерним обладнанням і мережами - ВК (водопровід, каналізація); ОВ (опалення, вентиляція); ЕО (електрозабезпечення); ЗС (зв'язок, сигналізація); А (автоматизація); БУ (благоустрій) і іншим, який **відрізняється** тим, що будівля гаража оснащена

одноколіїною ізолюваною рампою, яка в профілі має форму стопки (ярусу) прямокутних витків одного двоходового - з припуском - гвинта, кожний виток якого по спіралі жорстко закріплений (з відповідним схилом) на зовнішніх поверхнях всіх (4-х) стін будівлі (від землі до верхнього поверху), і має в'їзд на кожний поверх і виїзд на рампу протилежного призначення (що дуже важливо в разі надзвичайних ситуацій); на площі машино-місць закріплені упори: передній - нерухомий, і задній, споряджений механізмом качання і фіксації його (упора) в положеннях: "утоплений" і "піднятий"; на цій же площі, паралельно її подовжній осі 0-0, на кожному машино-місті закріплено по дві колесовідбійні рейки висотою 0,12 м, з внутрішніми гладенькими щоками і загнутими кінцями з сторони в'їзду автомобіля на машино-місце, ці рейки можуть бути закріплені з можливістю переміщення їх на певну величину поперек машино-місця; процес уштовхування автомобіля на машино-місце і витягування його на площу загального внутрішнього проїзду здійснюється з використанням автономного (з електричним приводом) буксира Б

Корисна модель відноситься до споруд транспорту і стосується сфери виробництва, торгівлі і експлуатації легкових автомобілів, як об'єкт призначений для накопичення, зберігання і охорони останніх.

Відомі пристрої для зазначених або близьких цілей, наприклад:

1-й пристрій. Карусельна паркувальна система; патент України 38961, МПК (2009), E04 H6/08. Система включає енергоємну механізацію для переміщення автомобілів, які і самостійно здатні переміщатися по площі гаража. Пристрій не відповідає задуманим автором цілям, які орієнтовані на його простоту, надійність і невелику вартість послуг, що надаються замовникам, тому не обирається (автором) прототипом і віднесений до числа аналогів.

Із більш простих і надійних пристроїв відомі такі:

2-й пристрій. Служить для накопичення, тимчасового зберігання і охорони, наприклад, легкових або вантажних автомобілів, тракторів і інших машин (колісних або гусеничних). Він містить огорожений майдан (!Просто неба!) з проїздами (з смугами для проїзду). Поверхню землі на його площі покривають асфальтом, бетоном або камінням. Майдан оснащують мережами для відведення води (при марніні снігу), дощової води і води, яку використовують для змивання з його площі бруду і сміття. Пристрій забезпечений спеціальними машинами, для: змивання бруду, збирання і вивозу сміття і снігу. На його площі споруджені невеликих розмірів будівлі, оснащені засобами зв'язку і опалення; ними охоронці можуть користуватися короткий термін, в разі потреби в телефонному зв'язку, захисту від проміння сонця, ключу, завірюхи, тощо.

(13) **U**(11) **53486**(19) **UA**

Описаний пристрій експлуатується на багатьох машинобудівних заводах країн світу. Він потребує велику площу землі; не відповідає вимогам автора; не обирається прототипом.

3-й пристрій. Служить для накопичення, постійного зберігання і охорони автомобілів. Його здебільшого утворюють в підвальній частині житлових будинків або виробничих будівель в процесі будівництва цих споруд. Він містить: частину підвір'я і будівлі з фундаментом, стінами, підлогою, в'їздами-виїздами і оснащений спеціальним інженерним обладнанням і мережами (водопровід, каналізація - ВК; опалення, вентиляція - ОВ; електрозабезпечення - ЭО; зв'язок і сигналізація - ЗС; автоматизація - А; благоустрій - БУ...) і іншим.

Ббудувати цей пристрій в підвальну частину уже існуючих будинків (в сучасному місті) - достатньо складно. До цього варто додати, що його функціонування під житловими будинками суперечить санітарним і протипожежним нормам в розумінні, особистих оцінках і особистих переконаннях великої кількості людей. Але норми є, і його будують, хоч він і створює навколо дому метушню, шум, призводить до загазовування атмосфери безпосередньо біля житлового будинку. А головним є те, що він таїть (як міна) надзвичайно велику пожежну безпеку для всіх мешканців будинку. Він не відповідає задуманим (автором) цілям; не обирається прототипом.

4-й пристрій. Служить для накопичення, постійного зберігання і охорони невеликої кількості (~ до 8) автомобілів. Його будують здебільшого окремою, одноповерховою спорудою наземного типу, на виділеній ділянці землі і містить: ділянку землі, будівлю з фундаментами і приміщеннями, які оснащені спеціальним інженерним обладнанням і мережами (ВК; ОВ; ЭО; А; ЗС; БУ...) і іншим. Для будівництва цього пристрою необхідно мати відносно велику ділянку землі, а її в сучасних (особливо в старих) містах - майже нема.

Цей об'єкт може відрізнитись від інших багатим благоустроєм. Він не відповідає задуманим автором цілям; не обирається прототипом.

5-й пристрій. Служить для накопичення, зберігання, охорони і обліку предметів - продукції підприємств: блоків або двигунів; мостів автомобілів або інших об'єктів.

Використовують його на багатьох заводах світу і розміщують здебільшого в багатоповерхових будівлях, або - просто неба, в основному - під навісом.

Пристрій містить: будівлю з фундаментами, стінами, певною кількістю поверхів, з підлогою, на якій, або на стелажах, розміщують і зберігають вищеназвані предмети виробництва. Він оснащений інженерним обладнанням і мережами - ВК; ОВ; ЭО; ЗС; А; БУ... і іншим, як наприклад: стелажми; самопересувними підйомачами; спец піддонами і т.п.

Для переміщення людей і транспорту в будівлі такого пристрою виділені і відокремлені на підлозі його приміщень транспортні смуги (проїзди); для в'їзду і виїзду із приміщень, утворені ворота, а для переміщення з поверху на поверх - шахти, оснащені вантажними і пасажирськими ліфтами.

Цей пристрій складний в технологічному відношенні, так як містить дорогі в виготовленні і експлуатації шахти з ліфтами і самопересувні підйомачі. Автор розглядає його тільки як аналог.

В Государственных строительных нормах Украины (Сооружения транспорта. Автостоянки и гаражи для легковых автомобилей ДБН В.2.3-15:2007. Минстрой Украины. Киев, 2002) на с. 36 ДБН В.2.3-15:2007-иное СПО-Приведены наиболее часто применяемые ramпы (см. раздел: Использование информация при составлении настоящей заявки на гараж).

Проаналізувавши розкриті в цих нормах конструкції, габарити і призначення: будівель, рам, машино-місць, внутрішніх проїздів, воріт, дверей, інженерних мереж, інвентарю і іншого, автор прийшов до висновку, що в цій інформації є багато фрагментів і рішень, потрібних (автору) для створення гаражу - аналогу, взявши за основу ескіз по п. "а" (с. 36 ДБН В.2.3-15:2007).

6-й пристрій. Цей аналог створений і описаний по ескізу "а" (с. 36 ДБН В.2.3-15:2007), містить: прямокутну в плані будівлю з фундаментом, стінами і певною кількістю поверхів, на підлозі яких розміщені - на визначеній нормами площі, — машино-місця і загальний внутрішній проїзд, при цьому, для в'їзду автомобілів з землі на верхній або усякий проміжний поверх будівель і з'їзду їх з верхнього або усякого проміжного поверху на землю, на зовнішніх поверхнях довгих протилежних стін, відповідно: з землі до верхнього поверху (будівлі) і з верхнього поверху до землі, жорстко пристроєні прямолінійні однопутні (ізолювані) ramпи, машино-місця; приміщення; проїзди і самі ramпи, оснащені потрібним інженерним обладнанням і мережами - ВК; ОВ; ЭО; ЗС; А; БУ і іншим, що забезпечує надійність об'єкту в технологічному відношенні; в плані безпеки праці і безпеки від пожеж, вибухів та іншого.

Найбільш близьким аналогом об'єкту, що заявляється вибраним, як прототип, є цей 6-ий Пристрій, який містить: прямокутну в плані будівлю, з фундаментом, стінами і певною кількістю поверхів, на підлозі яких розміщені

- на визначеній нормами площі, машино-місця і загальний внутрішній проїзд, при цьому, для в'їзду автомобілів з землі на верхній або усякий проміжний поверх будівлі і з'їзду їх з верхнього або усякого проміжного поверху на землю, на зовнішніх поверхнях (довгих) протилежних стін, відповідно: з землі до верхнього поверху (будівлі) і з верхнього поверху до землі, жорстко пристроєні прямолінійні однокутні (ізолювані) ramпи, а машино-місця приміщення, проїзди і самі ramпи, оснащені потрібним інженерним обладнанням і мережами - ВК; ОВ; ЭО; ЗС; А; БУ і іншим, що забезпечує надійність об'єкту в технологічному відношенні; в плані безпеки праці і безпеки від пожеж, вибухів та іншого.

Загальними суттєвими ознаками прототипу (6-й Пристрій) та запропонованого гаража є те, що вони містять: прямокутну в плані будівлю з фундаментом; стінами і певною кількістю поверхів, на підлозі яких розміщені -на визначеній нормами площі, - машино-місця і загальний внутрішній про-

їзд, при цьому, для в'їзду автомобілів з землі на верхній або усякий проміжний поверх будівлі і з'їзду їх з верхнього або усякого проміжного поверху на землю, на зовнішніх поверхнях протилежних стін будівлі, відповідно: з землі до верхнього поверху будівель і з верхнього поверху до землі, жорстко пристроєні однопутні (ізолювані) рампи, а машино-місця, приміщення, проїзди і самі рампи, оснащені потрібними інженерним обладнанням і мережами - ВК; ОБ; ЭО; ЗС; А; БУ і іншим, що забезпечує надійність об'єкту і технологічному відношенні; в плані безпеки праці і безпеки від пожеж, вибухів та іншого.

Причинами, які перешкоджають одержанню необхідного технічного результату є ті, що в прототипі:

- торцеві стіни будівлі гаража не використовують для закріплення рамп на їх зовнішніх поверхнях, а це призводить до збільшення довжини будівлі, отже, і до потреби мати будівельний майдан більшої довжини, що збільшує грошові витрати і ускладнює пошук таких майданів в старих містах;

- підлога на площі машино-місць не обладнана пристосуваннями для здійснення руху автомобіля (на цій площі) в запрограмованому напрямку і закріплення його (автомобіля) на цій же площі, що не дає можливості установлювати автомобілі (на колесах) упритул один до одного (з невеликою відстанню між їх подовжніми сторонами) і закріплювати нерухомо, щоб унеможливити зміщення автомобіля, як вздовж так і поперек машино-місця;

- машино-місця не обладнані пристосуваннями для перетягування (для буксирування) виключених автомобілів "вперед - назад", на довжині в'їзду або виїзду з машино-місця ($L_{bv} \sim 5,5$ м).

Все приведене вище, знижує К.К.Д. гаража і, отже, його продуктивність та економічність.

В основу корисної моделі поставлена задача вдосконалення гаража - прототипу. Шляхом модифікації конструкції самої будівлі, рампи і машино-місць, забезпечення можливості зменшити довжину будівлі і збільшити кількість машино-місць \sim на > 15 %, без переробки в процесі експлуатації конструкції; будівлі, машино-місць і розміщуваних в гаражі автомобілів. За рахунок цього збільшується К.К.Д. гаража, його продуктивність та економічність.

Поставлена задача вирішується тим, що в гаражі, що містить прямокутну в плані будівлю, з фундаментом, стінами і певною кількістю поверхів, на підлозі яких розміщені машино-місця і загальний внутрішній проїзд, а для в'їзду автомобілів з землі на верхній або усякий проміжний поверх будівлі і з'їзду їх з верхнього або усякого проміжного поверху на землю, на зовнішніх поверхнях протилежних стін будівлі, відповідно: з землі до верхнього поверху будівлі, а на другій (протилежній) стіні - навпаки: з верхнього поверху до землі, жорстко пристроєні однопутні (ізолювані) рампи, а всі приміщення, машино-місця, проїзди і в тому числі і рампи, оснащені відповідним інженерним обладнанням і мережами - ВК; ОБ; ЭО; ЗС; А; БУ і іншим, що забезпечує надійність об'єкту в технологічному відношенні і в плані безпеки від пожеж, вибухів та іншого. Відповідно до винаходу:

- будівля гаража оснащена однопутною ізолюваною рампою, яка в профілі має форму стопки (ярусу) прямокутних витків одного двоходового - з припущенням - гвинта, кожний виток якого по спіралі жорстко закріплений (з відповідним схилом) на зовнішніх поверхнях всіх (4-х) стін будівлі (від землі до верхнього поверху), і має в'їзд на кожний поверх і виїзд на рампу протилежного призначення (що дуже важливо в разі надзвичайних ситуацій);

- на площі машино-місць закріплені упори: - передній - нерухомий і задній, споряджений механізмом качання і фіксації його (упора) в положеннях: "Утоплений" і "Піднятий"; на цій же площі, паралельно її подовжньої осі (0-0), на кожному машино-місці закріплено по дві колесоодбійні рейки висотою 0,12 м, з внутрішніми гладенькими щокками і загнутими кінцями з сторони в'їзду автомобіля на машино-місце. Як варіант, указані рейки можуть бути закріплені з можливістю переміщення їх на певну величину поперек машино-місця;

- процес уштовхування автомобіля на машино-місце і витягування його на площу загального внутрішнього проїзду здійснюється використанням автономного (з електричним приводом) буксиру (Б), опис якого приведений нижче.

Запропонована конструкція забезпечує можливість:

- зменшити витрати коштів на будівництво і експлуатацію гаража, так як, наприклад, його будівля і інженерні мережі мають меншу довжину, отже, і меншу матеріаломісткість;

- будувати гараж на майданах відносно менших розмірів (їх до того ж значно легше знаходити, особливо в старих містах);

- здавати в оренду більшу кількість машино-місць, так як в запропонованому гаражі можна розмістити їх більшу кількість (\sim на > 15 %) на однаковій величині площі підлоги поверхів;

- створити гараж, який буде зберігати свою нормальну працездатність навіть тоді, коли він буде відключений від основної мережі силового, електропостачання.

Вкрай необхідні електроспоживачі гаража передбачається переключати на автономний електрогенератор невеликої потужності, в декілька кВт.

Пристрій - буксир, який передбачено використовувати для уштовхування "виключених" автомобілів на площу машино-місць і витягування їх на площу загального внутрішнього проїзду, буде надійно працювати і на електрострум основної капітальної мережі і на струмі автономного запасного електрогенератора, а то і від ручного приводу, якими і буде оснащений цей буксир.

Застосування запропонованих рішень дає можливість:

- збільшити К.К.Д. гаража за рахунок більш ефективного використання:

- виділеної під гараж ділянки землі, тобто за рахунок збільшення кількості машино-місць в запропонованому гаражі;

- підвищити культуру експлуатації автомобілів за рахунок узаконеного їх зберігання на місці постійного проживання або тимчасового перебування водія в потрібному йому місці;

- значно зменшити площі майданів для накопичення і зберігання автомобілів, які сьогодні відомі як відкриті автостоянки;

- серйозно запобігти перенасиченню вулиць міст автомобілями (45 % автомобілів "бігає" в місті тільки тому, що їх нема де "притулити" з надійним збереженням. Тому водій "воде" свого "коня" по місту, щоб не вкрали, або не розібрали на частини;

- значно зменшити кількість фактів: порушення правил стоянок в місці; викрадення або механічного (умисного або не умисного) пошкодження автомобілів;

- значно зменшити загазованість і метушню в містах; значно зменшити кількість ДТП з важкими травмами, які оставляють слід на все життя багатьох сімей і конкретних потерпілих.

Суть запропонованого винаходу пояснюється кресленням.

На фіг. 1. зображена схема компонування фрагментів гаража в плані, що відповідає розрізу горизонтальною плоскістю по 1-1, який показаний на фіг. 2, з допущеннями.

На фіг. 2 зображена схема компонування фрагментів гаража в розрізі вертикальною плоскістю по 2-2, який показаний на фіг. 1, з допущеннями.

На фіг. 3 зображена схема однопутної рампи гаража, рампи яка має вигляд декілька витягнутого прямокутника (один двоходовий гвинт), що щільно і жорстко опоясує будівлю гаража зовні, від землі і до верхнього поверху.

На фіг. 4 зображена схема розміщення автомобіля на площі машино-місця в розрізі вертикальною плоскістю по 3-3 на фіг. 1 (або по 3¹-3¹ на фіг. 5).

На фіг. 5 зображена схема розміщення автомобіля на площі машино-місця в плані, який відповідає розрізу горизонтальною плоскістю по 4-4 на фіг. 4.

На фіг. 6 зображена схема розміщення автомобіля на площі машино-місця в розрізі вертикальною плоскістю по 5-5 на фіг. 4.

На фіг. 7 зображена схема буксира Б (в плані); фігура розкриває (в даному випадку) розміщення балки заднього моста автомобіля в буксирі.

На фіг. 8, теж, але - в розрізі вертикальною плоскістю 6-6 на фіг. 7.

Запропонований гараж (фіг. 1) містить прямокутну в плані будівлю довжиною Z, шириною I і висотою 1÷9 поверхів, з фундаментом 1 (фіг. 2), стінами 2 і 2п (фіг. 1), поверхами 3 і 3в (фіг. 2) з підлогою 4, на якій розміщені машино-місця 5 і загальний внутрішній проїзд 6 (фіг. 1); на зовнішній стороні стіни 2 (фіг. 1) від землі 7 до верхнього поверху 3в і на другій (протилежній) стіні 2п (фіг. 1 і 3), навпаки: з верхнього поверху 3в до землі 7з, змонтована однопутна (ізольована) рампа 8-8з (фіг. 3) так, що кожен виток кожного ходу (одного двоходового гвинта) має вихід на кожен поверх, а з останнього - на виток рампи протилежного призначення.

На площі кожного машино-місця 5 (фіг. 1) закріплено (фіг. 4; 5; 6) по дві колесоодбійні рейки 9, довжиною I₂ (фіг. 4), кожна із яких, як другий варі-

ант: має можливість перезакріплюватись, тобто - міняти відстань I₁ одна до одної.

На фіг. 4, 5, 6 показані:

- варіант закріплення автомобіля на машино-місці з допомогою упорів 10; 10¹ і рейок 9;

- ширина машино-місця - I₄;

- ширина автомобіля - I₅;

- захисна зона між подовжніми сторонами автомобіля - I₆;

На фіг. 7 і 8, як сказано вище, зображена схема буксира (Б), який в даному випадку підведений під автомобіль так, що балка 11 заднього моста "посажена" поміж упорами 12 і 13, з яких: периферійні 13 оснащені електроприводом 14 для зміни їх положення (з позицій: 13 на 13¹ і навпаки).

Для переміщення буксира (Б) по підлозі поверхів гаража - без автомобіля (звичайне переміщення буксира), останній оснащений електроприводом, який містить: електромотор 15 з редуктором і електропристроями пуску, роботи і зупинки (власне буксира) через пульт 16; електрострум постачає - в цьому разі - автономна акумуляторна батарея 15¹, привідними колесами буксира (завжди) являються колеса 15¹¹.

Для переміщення буксира по підлозі поверхів гаража - в момент уштовхування "виключених" автомобілів на площу машино-місць або витягування їх (автомобілів) на площу загального внутрішнього проїзду 6, - передбачається використовувати згаданий буксир, попередньо виконавши наступне:

- буксир з любого кінця поверху гаража подають до автомобіля, який підготовлений для уштовхування, на машино-місце або витягування його з останнього, використовуючи енергію, накопичену в автомобільній акумуляторній батареї;

- через пульт 16 відключають автономну акумуляторну батарею 15¹, від електромережі власне буксира Б;

- витягують з котушки 17 назовні довжину (~ 8 м) кабелю і електровилку 18 вмикають в найближчу електророзетку 21, яких змонтовано на довжині кабелю 20, розраховану кількість (фіг. 1). Кабель (20) прокладають в трубах, які монтують в товщі підлоги кожного поверху гаража, наприклад, по осі 0¹-0¹; він може бути використаний і в системі електропостачання гаража від автономного електрогенератора, про що уже сказано вище.

Гараж працює таким чином. (Цей розділ по гаражу може бути описаний окремо. В матеріалах заявки доцільно викласти наступне).

Після того, як автомобіль (Ав.) на в'їзді в гараж пройде необхідну перевірку, обсяг якої визначений інструкцією, і буде заповнена облікова картка даних про водія і автомобіль, водій одержить у оператора 1 цю картку і особисто "подасть" автомобіль до точки "а" (див. стрілку 7 (фіг. 1). Там водій пред'явить одержану картку оператору 2, який при першому приїзді водія в цей гараж, залишивши на своєму посту свого дублера, займе в автомобілі місце водія, а останнього усадить на пасажирське місце і, розказав водію основні дії, які він (водій) повинен навчитись і виконати при подачі свого автомобіля на потрібний поверх (вказаний в згаданій картці), почне особисто рух, автомобіля з

поруч сидячим водієм, розказуючи йому (в процесі руху) те, на що він (водій) мусить звернути увагу і запам'ятати для наступної самостійної подачі свого автомобіля на місце стоянки, указане оператором 1.

Піднявши автомобіль на потрібний поверх, наприклад, на 2-й, оператор 2 в'їде автомобілем на загальний внутрішній проїзд 6 (фіг. 1) так, щоб задня стінка корпусу автомобіля находилась в створі осі (1). (Це буде в районі точки f^1 , (фіг. 1), і зупинить автомобіль, запропонував водію вийти із автомобіля і вийде сам. На місці зупинки автомобіля (Ав) водія і оператора 2 зустріне оператор 3, який віддячив оператора 2 за послугу, відпустить оператора 2 і одержав картку (у водія) займеться установкою автомобіля замовника.

Необхідно знати, що оператор 1 заздалегідь (по радіо) інформує операторів 2 і 3 (мається на увазі і всіх, хто причетний до цієї справи), й повинен знати, що наприклад, на 2-й поверх підготовлений автомобіль (Ав). Це дає можливість операторам 2 і 3 підготуватись до прийому цього автомобіля. Так, оператор 3 підтягнув до вільного машино-місця "Х" (фіг. 1) буксир (Б) фіг. 7 і 8 і чекав автомобіль (Ав) на в'їзді на 2-й поверх гаража (див. точку f^1 , фіг. 1).

Оператор 3, взявши автомобіль (Ав) в роботу:

- по-перше, перегоне автомобіль з точки f^1 до машино-місця "Х" і виставить його як показано на фіг. 1;

- по-друге, зобов'яже водія забрати із салону все те, що не повинно оставатись в автомобілі (по міркуванням пожежної безпеки);

- по-третє, зобов'яже водія, або виключить сам, акумуляторну батарею від електромережі автомобіля;

- по-четверте, зобов'яже водія оставити в замку запалення ключ запалення в положенні, яке не блокує руль автомобіля.

Проконтролював виконання перелічених вимог, оператор 3 підключить буксир (Б) до кабелю 20 (за рахунок того, що вставить вилку 18 в розетку 21; див. Фіг. 1 і 7); підведе буксир (Б) під балку заднього моста 11 автомобіля (Ав); закріпить буксир (Б) під балкою 11; "зніме" автомобіль з ручного гальма; переведе важіль переключення передач в нейтральне положення, і вштовхне автомобіль

(Ав) на машино-місце "Х" (фіг. 1). Як тільки передні колеса упруться в передній упор 10^1 , за задніми колесами піднімуться упори 10, що повинно підтвердитись загоранням сигнальної лампочки.

Установив автомобіль на місце, оператор 3 і водій розпишуться в обліковій картці (також і в відривному талоні), відповідно: автомобіль здав під охорону:

Водій-----оператор № гаража-----

Автомобіль прийняв для охорони:

Оператор № гаража-----водій-----

Дата: число, година і хвилини прийому автомобіля, будуть пробиті на картці в конторі оператора 1, під час оформлення облікової картки.

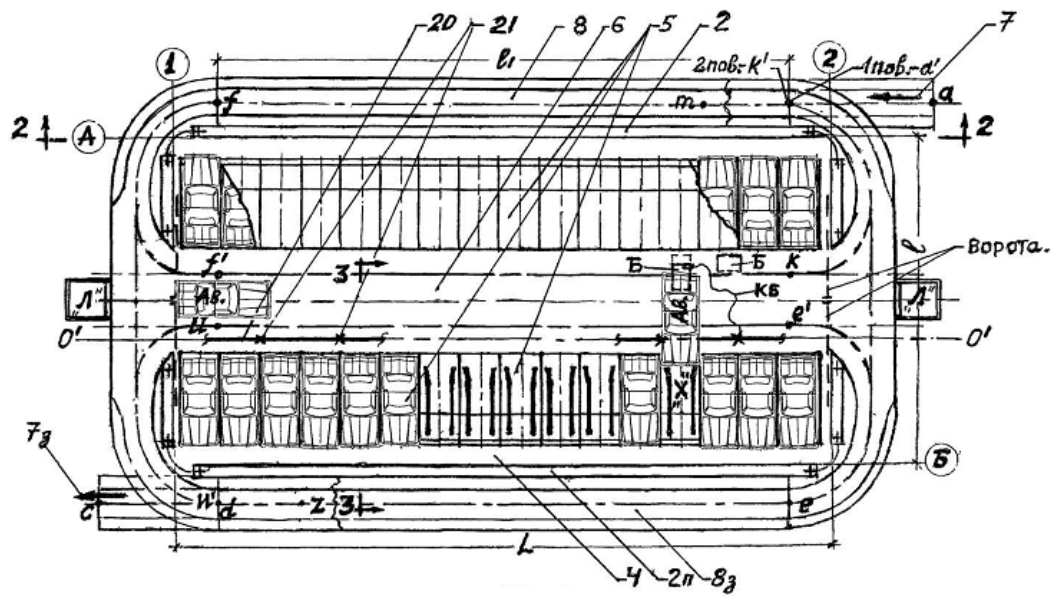
Оператор відірве від облікової картки талон і видасть його водію, проінформував, що автомобіль, після любого терміну зберігання (менше доби або «Х» діб) буде повернений водію по пред'явленню: талону і паспорту або посвідчення водія, а другій особі - по пред'явленню: талону, паспорту і її заяви, засвідченої органом України, який контролює процес розшуку украдених або зниклих без вісті автомобілів.

Одержав талон облікової картки про здачу автомобіля, водій вийде з території гаража не через в'їзді, а через виїзді ворота (№ "Х"), пред'явивши там оператору "Х" талон облікової картки і "засвітив" його (талон) в спеціальному приборі.

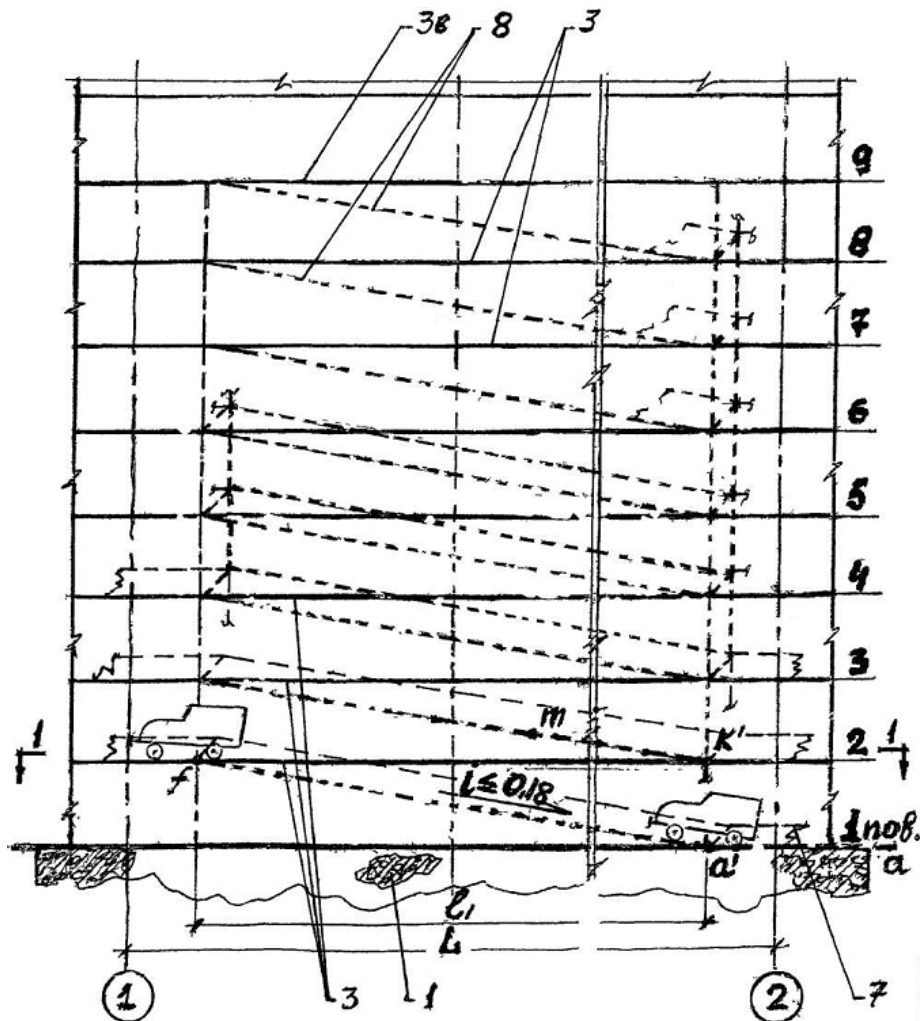
Ліфт водію, який щойно здав під охорону автомобіль, вкаже оператор 3, прийнявши автомобіль. Розміщення пасажирських ліфтів "Л" в будівлі гаража (див. фіг. 1).

Процес одержання автомобіля водієм (в гаражі) автор заяви не описує, так як він (процес) буде регламентований інструкцією, яка охопить і ряд інших положень роботи і відповідальності замовників і працівників гаража.

Процес роботи гаража необхідно описати окремим розділом, так як річ іде про об'єкт великої матеріальної цінності і відповідальності керівництва гаража при пожежі; річ іде про долю людей, які знаходяться на території гаража, долю сусідів гаража; людей, які випадково опинились в місці надзвичайної ситуації (вибухи, пожежа...).



Фиг. 1



Фиг. 2

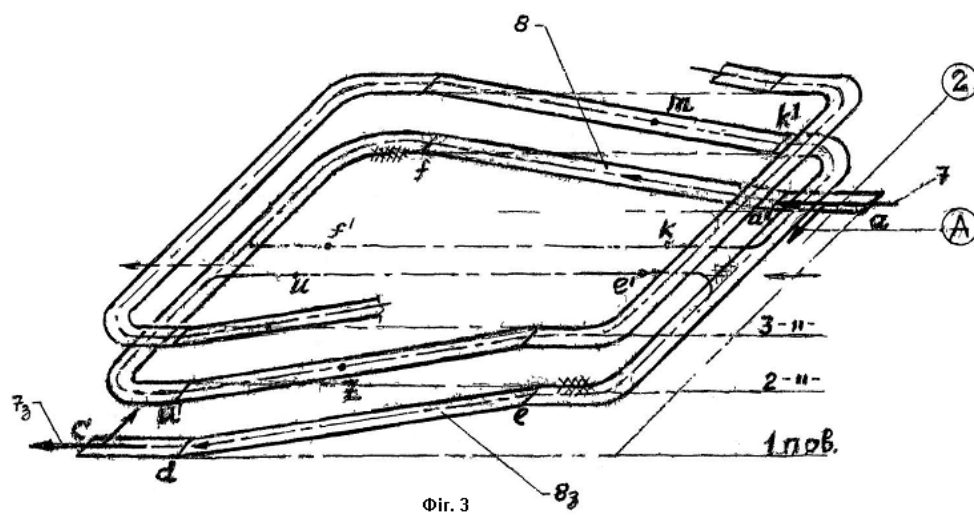


Fig. 3

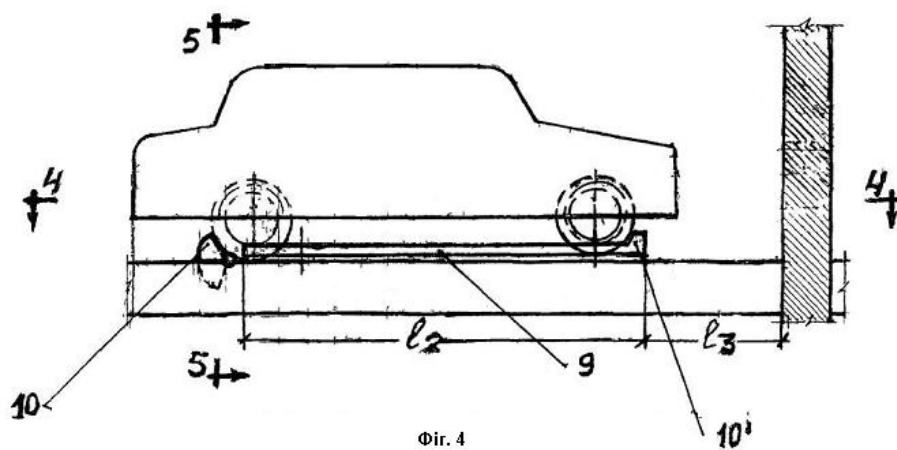


Fig. 4

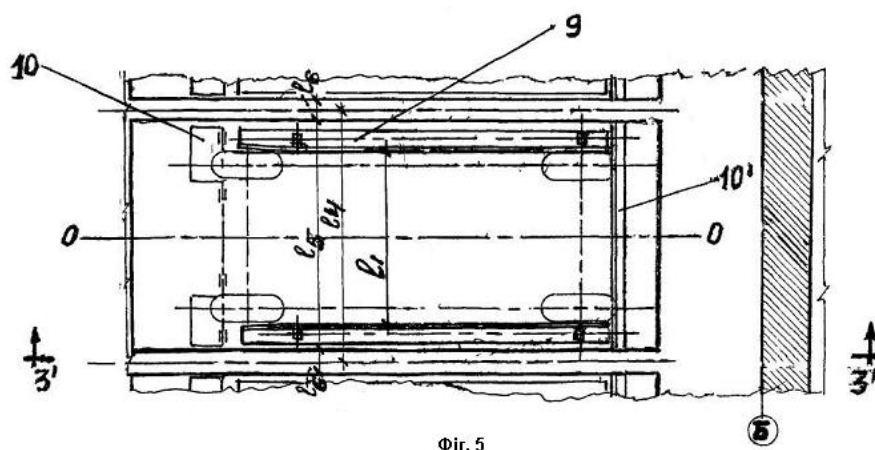


Fig. 5

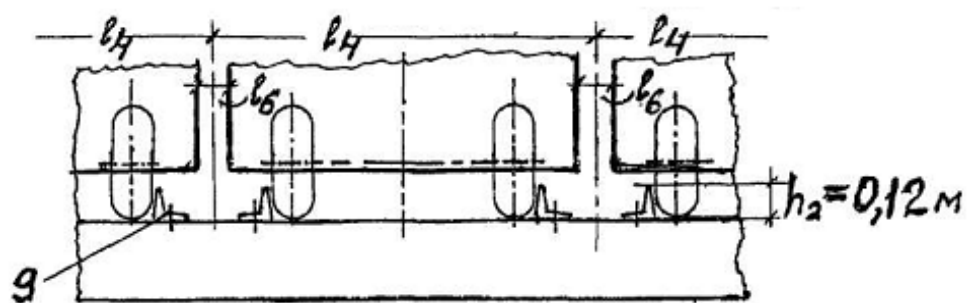


Fig. 6

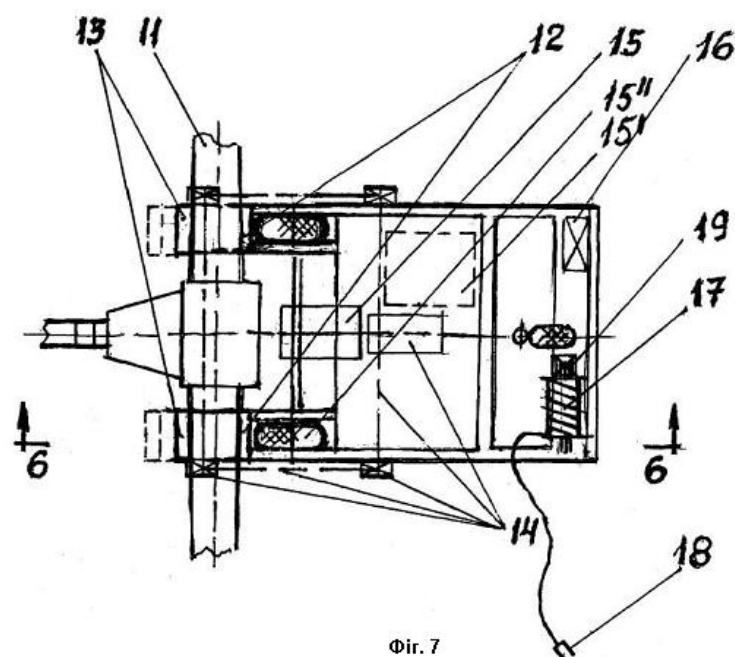


Fig. 7

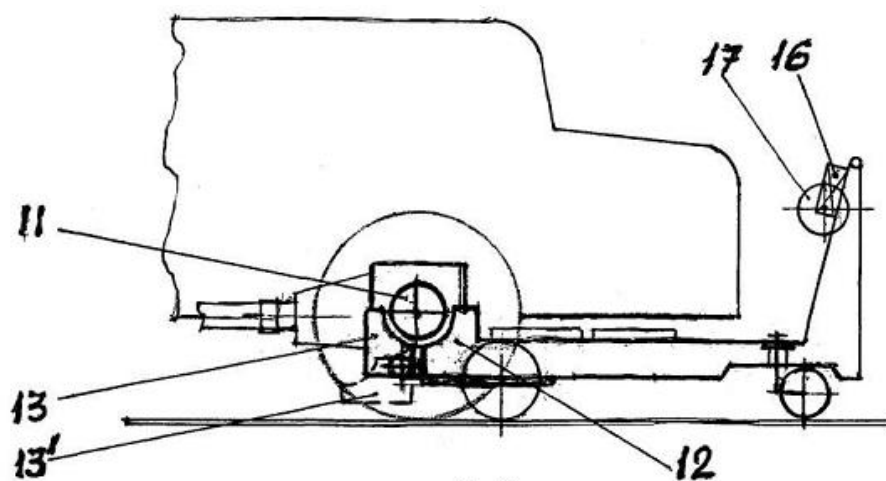


Fig. 8