



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПАТЕНТНОЕ
ВЕДОМСТВО СССР
(ГОСПАТЕНТ СССР)

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

1

2

(21) 4845583/11

(22) 02.07.90

(46) 23.01.93.Бюл.№ 3

(71) Белорусский политехнический институт

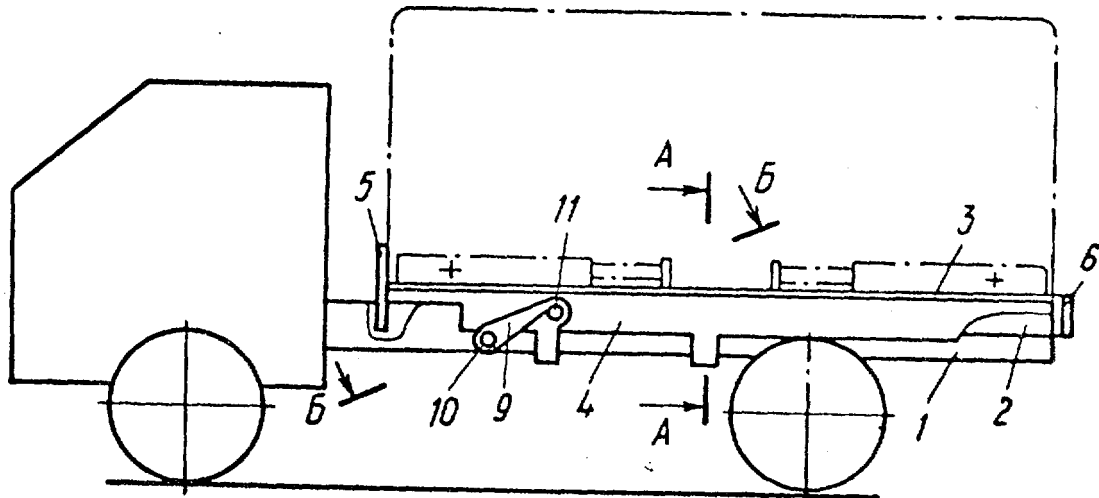
(72) М.С.Теленченко и В.В.Теленченко

(56) Патент США № 3752345, кл. В 60 Р 1/52,
кл. 414-498, 1973.

(54) ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО СО
СЪЕМНЫМ КУЗОВОМ

(57) Использование: на специализированном подвижном составе при перевозках гру-

зов в съемных кузовах. Сущность изобретения: транспортное средство содержит подвижную раму 2, имеющую в продольном направлении клиновидную форму. На задней части подвижной рамы смонтирован убираемый упор 6 для взаимодействия с передней частью снятого кузова при установке подвижной рамы в транспортное положение во время движения транспортного средства задним ходом. 1 п.ф-лы, 8 ил.



Фиг.1

Изобретение относится к специализированному подвижному составу автомобильного транспорта и может найти применение при перевозках грузов в съемных кузовах.

Известно транспортное средство со съемным кузовом, содержащее раму шасси, имеющую продольные наклонные направляющие с уклоном вниз в сторону выгрузки и подвижную раму (1).

Недостатком известного транспортного средства является сложность снятия и установки съемного кузова, что снижает эксплуатационные возможности транспортного средства.

Целью настоящего изобретения является расширение эксплуатационных возможностей.

Указанная цель достигается тем, что в известном транспортном средстве, содержащем раму шасси, имеющую продольные наклонные направляющие с уклоном вниз в сторону выгрузки, на которых с возможностью продольного перемещения смонтирована несущая съемный кузов подвижная рама с передним упором для взаимодействия с передней торцевой стенкой съемного кузова, на котором установлены опорные стойки и фиксаторы для закрепления подвижной рамы на раме шасси транспортного средства в транспортном положении, упомянутая подвижная рама в продольном направлении выполнена клиновидной формы, а верхняя часть этой рамы параллельна горизонтальному участку рамы транспортного средства, при этом на задней торцевой части подвижной рамы смонтирован убираемый упор для взаимодействия с передней торцевой частью снятого кузова при установке подвижной рамы в транспортное положение во время движения транспортного средства задним ходом.

На фиг.1 показан общий вид транспортного средства (штрих-пунктирными линиями условно показан съемный кузов); на фиг.2 - сечение А-А на фиг.1; на фиг.3 - сечение Б-Б на фиг.1; на фиг.4 - вид по стрелке В на фиг.2; на фиг.5 - подготовка к съему с транспортного средства съемного кузова; на фиг.6 - процесс съема с транспортного средства кузова; на фиг.7 - вид по стрелке Г на фиг.5; на фиг.8 - процесс установки подвижной рамы в транспортное положение.

Рама шасси транспортного средства имеет продольные наклонные направляющие 1 с уклоном вниз в сторону выгрузки. На раме шасси транспортного средства смонтирована подвижная рама 2, которая в продольном направлении выполнена кли-

новидной формы, а ее верхняя часть параллельна горизонтальному участку рамы транспортного средства. Подвижная рама имеет настил 3. Для исключения смещения подвижной рамы относительно рамы шасси в поперечном направлении подвижная рама оснащена боковинами 4, Г-образные выступы которых предотвращают опрокидывание последней.

В передней части подвижной рамы имеются передние неподвижные упоры 5, а на ее задней торцевой части смонтированы убираемые упоры 6.

С внутренней стороны продольных наклонных направляющих 1 рамы шасси смонтированы ограничители 7 (фиг.2,4), которые благодаря наличию дополнительных отверстий 8 могут передвигаться вдоль наклонных направляющих.

Для фиксации подвижной рамы 2 относительно рамы шасси в транспортном положении на направляющих 1 имеются крюки 9 с осями 10, взаимодействующие с пальцами 11 подвижной рамы 2 (фиг.3).

Транспортное средство работает следующим образом (фиг.5).

Для съема кузова 12 его стойки 13, оснащенные, к примеру, винтовыми упорами 14, ставятся в вертикальное положение. Винтовые упоры вывинчиваются до плотного соприкосновения с опорной поверхностью. Крюки 9 разъединяются с пальцами 11.

После этого транспортное средство начинает двигаться передним ходом (фиг.6). За счет сил трения между днищем съемного кузова и настилом 3 подвижная рама будет сдвигаться относительно рамы шасси транспортного средства. При этом между днищем съемного кузова 12 и настилом 3 образуется зазор. Подвижная рама будет сдвигаться до тех пор пока ее передние неподвижные упоры 5 не войдут в соприкосновение с ограничителями 7.

Величина зазора h (фиг.6) будет зависеть от угла наклона α (фиг.4) и расположения ограничителей 7.

Если после съема кузова транспортное средство должно совершить холостой пробег за следующим съемным кузовом то его подвижная рама должна быть установлена в транспортное положение. Для этого убираемые упоры 6 (фиг.1,7) устанавливаются в вертикальное положение.

Транспортное средство с вертикально расположенными упорами 6 задним ходом приближаются к съемному кузову (фиг.8). Упоры 6 войдут в соприкосновение с торцевой стенкой кузова и подвижная рама начнет двигаться в сторону кабины транспортного средства. После чего она

фиксируется в транспортном положении в помощью крюков 9.

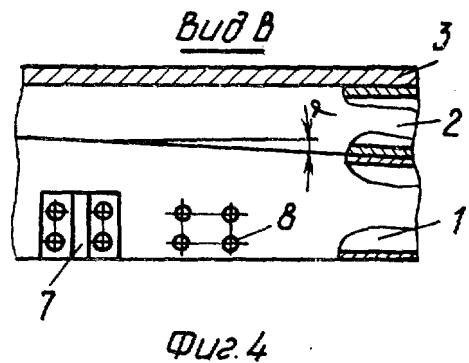
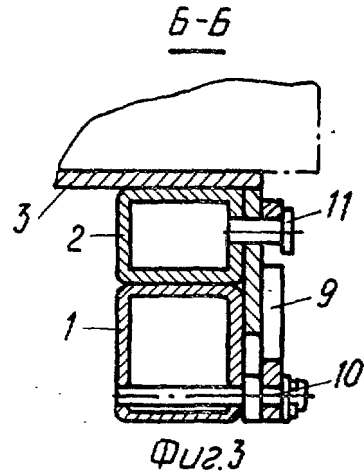
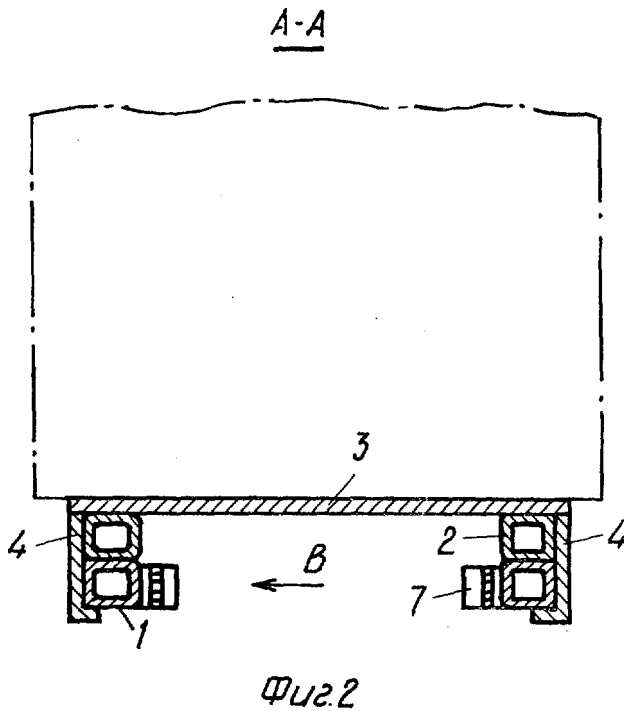
Если после съема кузова транспортному средству необходимо перевозить другой кузов, то транспортное средство со сдвинутой подвижной рамой задним ходом подъезжает под съемный кузов. При этом неподвижные упоры 5 начинают взаимодействовать с торцевой стенкой кузова и подвижная рама начинает сдвигаться в сторону кабины. Размер h будет при этом

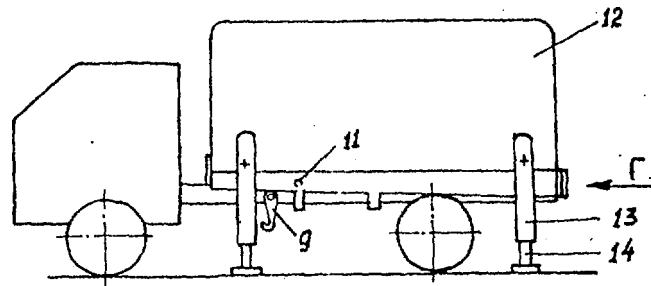
Формула изобретения

Транспортное средство со съемным кузовом, содержащее раму шасси, имеющую продольные наклонные направляющие с уклоном вниз в сторону выгрузки, на которых с возможностью продольного перемещения смонтирована несущая съемный кузов подвижная рама с передним упором для взаимодействия с передней торцевой стенкой съемного кузова, на котором установлены опорные стойки, и фиксаторы для закрепления подвижной рамы на раме шасси транспортного средства в транспортном

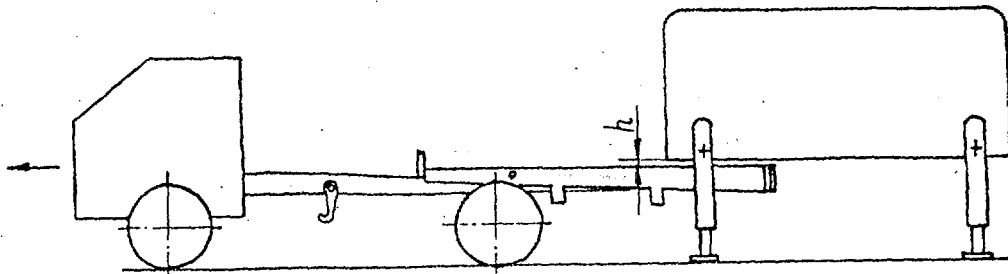
положении, отличающееся тем, что, с целью расширения эксплуатационных возможностей, упомянутая подвижная рама в продольном направлении выполнена клиновидной формы, а верхняя часть этой рамы параллельна горизонтальному участку рамы транспортного средства, при этом на задней торцевой части подвижной рамы смонтирован убираемый упор для взаимодействия с передней торцевой частью снятого кузова при установке подвижной рамы в транспортное положение во время движения транспортного средства задним ходом.

Выполнение подвижной рамы в продольном направлении клиновидной формы, наличие убираемых упоров для взаимодействия со съемным кузовом позволяют расширить эксплуатационные возможности транспортного средства.

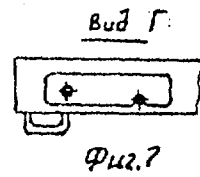




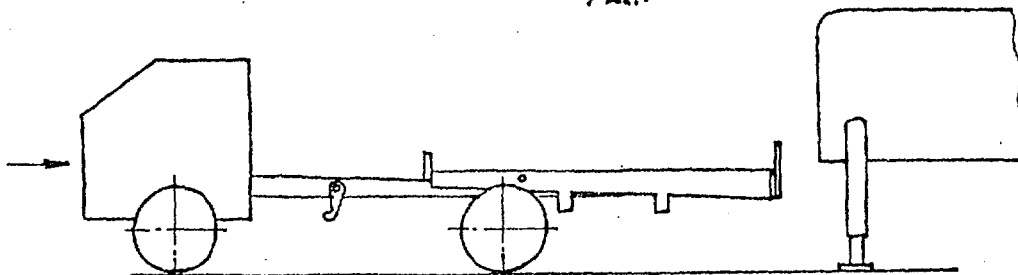
Фиг. 5.



Фиг. 6



Фиг. 7



Фиг. 8

Редактор
 Составитель М.Телеченко
 Техред М.Моргентал
 Корректор Н.Ретская

Заказ 320
 Тираж
 Подписное
 ВНИИПИ Государственного комитета по изобретениям и открытиям при ГКНТ СССР
 113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., 4/5

Производственно-издательский комбинат "Патент", г. Ужгород, ул. Гагарина, 101