



УКРАЇНА

(19) UA

(11) 142264

(13) U

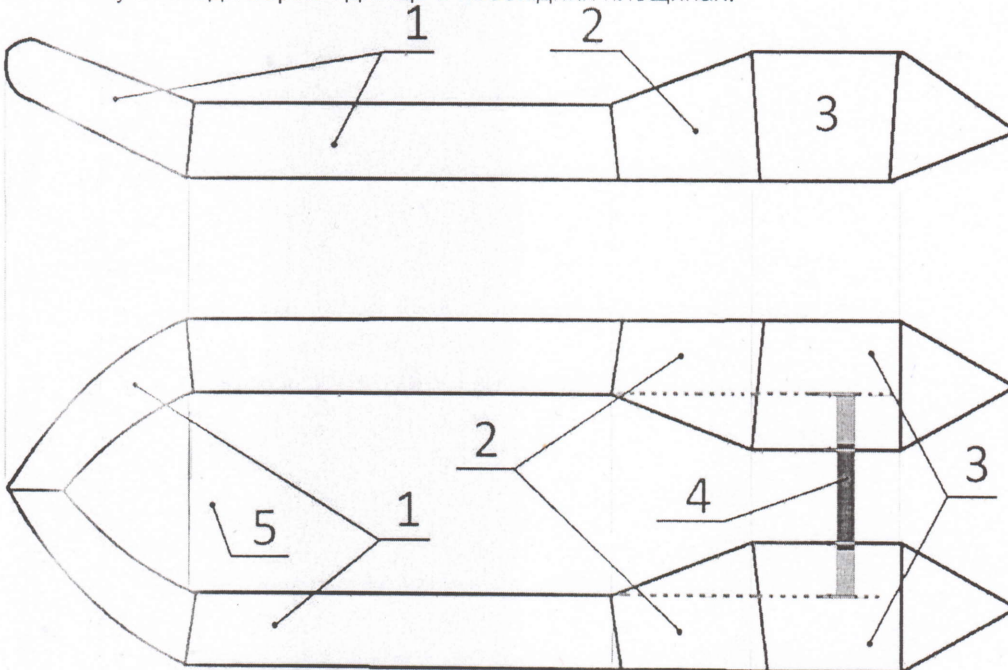
(51) МПК

B63B 7/08 (2020.01)

МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ
ЕКОНОМІКИ, ТОРГІВЛІ ТА
СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА
УКРАЇНИ

(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ**(21)** Номер заявки: **u 2019 11567****(22)** Дата подання заявки: **02.12.2019****(24)** Дата, з якої є чинними
права на корисну
модель: **25.05.2020****(46)** Публікація відомостей **25.05.2020, Бюл.№ 10**
про видачу патенту:**(72)** Винахідник(и):**Семенець Валерій Васильович (UA),
Копоть Михайло Андрійович (UA),
Бобнєв Роман Олександрович (UA),
Работягов Андрій Валентинович (UA)****(73)** Власник(и):**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ РАДІОЕЛЕКТРОНІКИ,
пр. Науки, 14, м. Харків, 61166 (UA)****(54) НАДУВНИЙ МОТОРНИЙ ЧОВЕН****(57)** Реферат:

Надувний моторний човен складається з балонів А-подібної форми, причому балони мають конусоподібну форму з розширенням до корми, транця в кормовій частині, еластичного днища, яке приєднане до бортів і транця в їх нижній частини. На балонах борту поблизу кормової частини є перехід на балони більшого радіуса, причому вісь конічних переходів має нахил, що забезпечує обводи бортів і днища в необхідних площинах.



Фіг. 1

UA 142264 U

Корисна модель належить до галузі суднобудування, зокрема стосується моторних надувних човнів переважно великої вантажопідйомності, і може бути використана як для прогулянок на воді, спортивних змагань, полювання, так і в надзвичайних ситуаціях, де в більшій мірі потрібне швидке приведення в готовність моточовна, надійність, жорсткість, малі габарити (в зібраному стані, що забезпечує зручне транспортування).

Як відомо, при використанні надувних човнів з підвісними моторами човен повинен мати місце кріплення цього мотора. Залежно від потужності двигуна з'являються і вимоги до транця (місце кріплення мотора) - чим потужніший мотор, тим жорсткіше повинен бути транець, тобто в першому наближенні - просто товще. Відповідно, при однаковій довжині, чим товще транець, тим більше його вага. Велика довжина транця збільшує загальний розмір і не дозволяє згорнути човен більш компактно, так як він жорстко вклеєний в конструкцію.

Відома конструкція човна зі стаціонарним транцем (Патент СССР № 647171. Надувная лодка, МПК В63В7/08 (1979), Лебедев Л.С., Лыков Д.И., Гильманов И.Т., Федотова Л.П., заявл. 06.07.1977, опубл. 18.02.1979), яка складається з надувних балонів А-подібної форми, в кормовій частині жорстко закріплений транець (причому закінчення бічних балонів поширюються за місце кріплення транця на деяку величину), а також еластичного днища, приєднаного до бортів і транця в їх нижній частині.

Недоліком даної конструкції є її великі габарити в складеному стані і загальна вага нерознімних частин, так як транець не дозволяє згорнути човен в більш компактний стан і власна вага транця невіддільна від балонів.

Найбільш близькою конструкцією за сукупністю ознак є конструкція човна з жорстко прикріпленим транцем ("Ротан"- ателье для надувнушек", журнал "Катера и яхты", № 2 (200). - 2006. - С. 60), яка складається із незамкнутого контуру бортів А-подібної форми в плані, причому балони бортів мають конусоподібну форму, тобто з розширенням до корми, транець в кормовій частині, еластичне днище, приєднане до бортів і транця в їх нижній частині.

Недоліком даної конструкції є те, що розмір транця від борта до борта (тобто його довжина) практично не набагато менше в порівнянні з циліндричними бічними балонами, так як різниця діаметрів балонів носової і кормової частини складає близько 10 см (тобто та довжина, на яку коротішає транець, в порівнянні з човном, що містить як борти циліндричні балони).

В основу корисної моделі поставлена задача забезпечення меншої ваги самого човна і більш компактного його укладання в транспортному положенні за рахунок нової форми кормових балонів, що дозволяє зменшити розмір між ними, а відповідно і розмір встановленого транця.

Поставлена задача вирішується тим, що в надувному моторному човні, який складається з балонів А-подібної форми, причому балони мають конусоподібну форму з розширенням до корми, транця в кормовій частині, еластичного днища, яке приєднане до бортів і транця в їх нижній частині, згідно з корисною моделлю, на балонах борту поблизу кормової частини є перехід на балони більшого радіуса, причому вільні конічних переходів має нахил, що забезпечує обводи бортів і днища в необхідних площинах.

На фіг. 1 приведена конструкція човна з різними по діаметру бортовими балонами, яка складається з балонів А-подібної форми 1, конічних переходів 2, кормових балонів 3, транця 4 і днища 5.

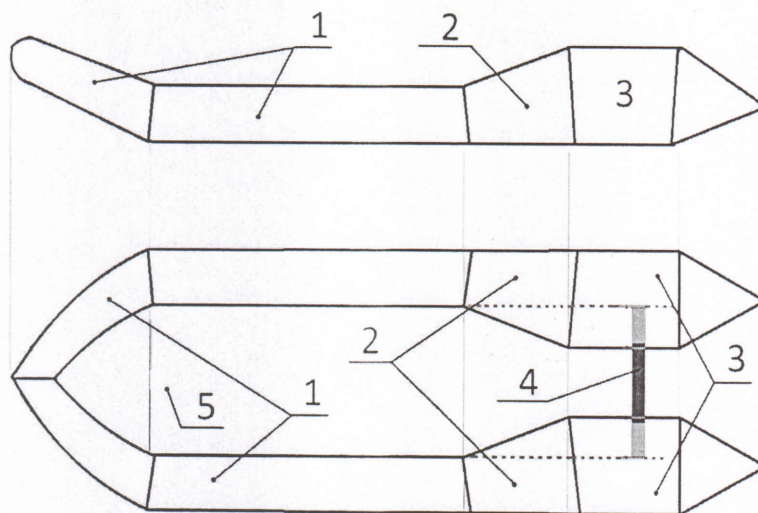
На фіг. 2 показаний фрагмент човна в ізометрії.

Надувний човен використовується наступним чином. Після вилучення з транспортної упаковки "балон" човна розкладається і відбувається накачування (побалонно) до робочого тиску. Алгоритм установки днища залежить від його конструкції. Далі човен спускають на воду і використовують за призначенням.

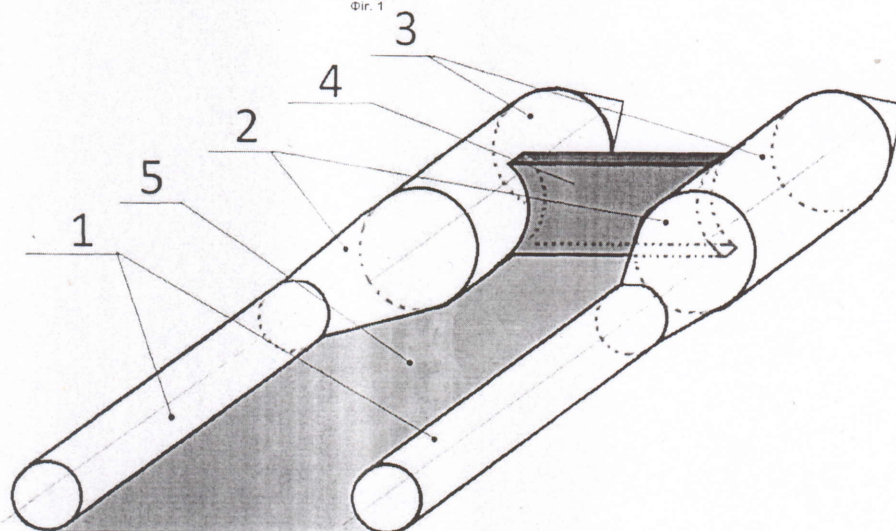
Використання запропонованої конструкції дозволить зменшити загальну вагу човна, а також габарити в згорнутому стані, що полегшить переміщення човна від водойми до водойми і підвищить надійність транця за рахунок використання більш товстого матеріалу, що, в свою чергу, забезпечить зручне і надійне використання човна з мінімальними витратами на переміщення в цілому.

ФОРМУЛА КОРИСНОЇ МОДЕЛІ

Надувний моторний човен, який складається з балонів А-подібної форми, причому балони мають конусоподібну форму з розширенням до корми, транця в кормовій частині, еластичного днища, яке приєднане до бортів і транця в їх нижній частині, який відрізняється тим, що на балонах борту поблизу кормової частини є перехід на балони більшого радіуса, причому вільні конічних переходів має нахил, що забезпечує обводи бортів і днища в необхідних площинах.



Фиг. 1



Фиг. 2

Комп'ютерна верстка В. Мацело

Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України,
вул. М. Грушевського, 12/2, м. Київ, 01008, Україна

ДП "Український інститут інтелектуальної власності", вул. Глазунова, 1, м. Київ – 42, 01601