



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **142217** (13) **U**
(51) МПК (2020.01)
B63B 7/00
B63B 7/08 (2020.01)

МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ
ЕКОНОМІКИ, ТОРГІВЛІ ТА
СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА
УКРАЇНИ

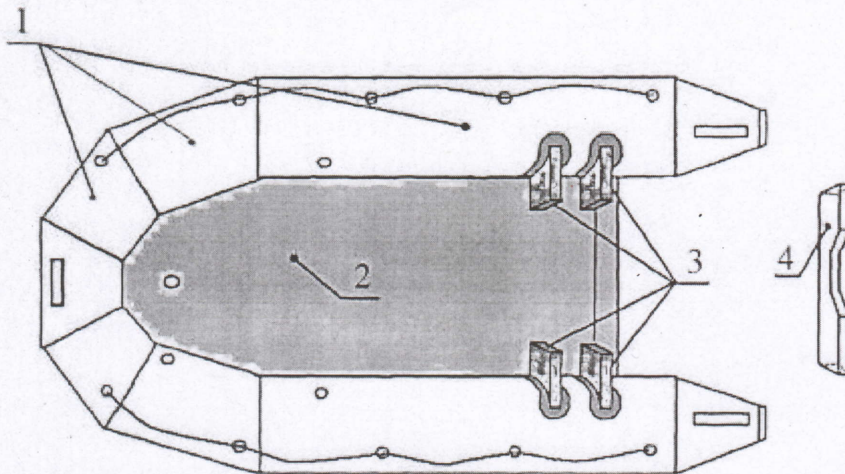
(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

(21) Номер заявки: u 2019 10743	(72) Винахідник(и): Семенець Валерій Васильович (UA), Копоть Михайло Андрійович (UA), Кобзев Ігор Володимирович (UA), Косенко Віктор Вікторович (UA)
(22) Дата подання заявки: 30.10.2019	
(24) Дата, з якої є чинними права на корисну модель: 25.05.2020	(73) Власник(и): ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ РАДІОЕЛЕКТРОНІКИ, просп. Науки, 14, м. Харків, 61166 (UA)
(46) Публікація відомостей про видачу патенту: 25.05.2020, Бюл.№ 10	

(54) НАДУВНИЙ ЧОВЕН ЗІ ЗНІМНИМ ТРАНЦЕМ

(57) Реферат:

Надувний човен зі знімним транцем, який складається з О-подібних балонів, приклеєних до днища, а в кормовій частині є місця для приєднання підвісного транця, який відрізняється тим, що балони мають А-подібну форму і на них в кормовій частині жорстко закріплюються пази, в які встановлюється сам транець, герметичність досягається за рахунок приклеювання матеріалу днища до пазів кріплення транця знизу і з зовнішньої сторони пазів по обидва боки балонів.



Фіг. 1

UA 142217 U

Винахід належить до суднобудування, зокрема до моторних надувних човнів переважно великої вантажопідйомності і може бути використаний як для риболовлі, полювання, прогулянок на воді, так і для експедицій і рятувальних операцій у надзвичайних ситуаціях, де в більшій мірі потрібне швидке приведення в готовність моторовну, надійність, жорсткість, малі габарити (компактне укладання човна при транспортуванні).

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 транцю (місце кріплення мотора) - чим потужніший мотор, тим жорсткіше повинен бути транець, тобто в першому наближенні - просто товщі. Можливі два види транцю: стаціонарні (вклеєні в борти човна в кормовій її частині) та навісні, які встановлюються після надування човна. Історично склалося використання навісних транців на човнах мінімального розміру, а з використанням більш потужного мотора, транець вже повинен бути жорстко закріплений до бортів (як правило це клейка або зварювання).

Відома конструкція човна зі стаціонарним транцем (див. патент РФ № 2287449 моторная надувная лодка МПК В63В 7/08 (2005) Чесноков С.В., Зиков С.В., Лосев М.В., Кулик А.П. Заявл. 24.03.2005 Опубл. 20.11.2006), який складається з надувних балонів по периметру човна, за винятком кормової частини, в якій жорстко приєднується транець (причому закінчення балонів, які виконують роль бортів, поширюються за місце кріплення транця на деяку величину), а також еластичного днища, яке приєднано до бортів і транцю в їх нижній частині.

Недоліком цієї конструкції є її великі габарити в складеному стані і загальна вага нероз'ємних частин, так як транець не дозволяє згорнути човен в більш компактний стан і власна вага транця не від'єднується від балонів.

Найбільш близькою конструкцією за сукупністю ознак є конструкція човна зі знімним транцем (див. лодка LIMAN FISHING 320 приложение "Кия" № 72014 стр. 56), яка складається з О-подібного балону, приклеєного до днища по всьому периметру, а в кормовій частині має місце приєднання підвісного транця.

Недоліком даної конструкції є те, що вона має всього три місця кріплення скоби, невелику його товщину, що веде до низької механічної міцності пристрою в цілому, так як кріплення здійснюється тільки до надувних частин човна. Крім того, навісний транець в даній конструкції вносить свої обмеження і на потужність використовуваних моторів. Як правило, їх потужність не повинна бути вище 3,5 к. с. Обумовлено це не тільки навантаженнями на човен, які надає мотор під час руху, але і з безпекою людей.

В основу винаходу поставлена задача забезпечення достатньої механічної міцності транця за рахунок його нового приєднання, більш компактної укладки човна і зменшення ваги "тіла" човна.

Такий технічний результат досягається тим, що в надувному човні зі знімним транцем, який складається з О-подібних балонів, приклеєних до днища, а в кормовій частині є місця для приєднання підвісного транцю, згідно з винаходом, балони мають А-подібну форму і на них в кормовій частині жорстко закріплюються пази, в які встановлюється сам транець, герметичність досягається за рахунок приклеювання матеріалу днища до пазів кріплення транця знизу і з зовнішньої сторони пазів по обидва боки балонів.

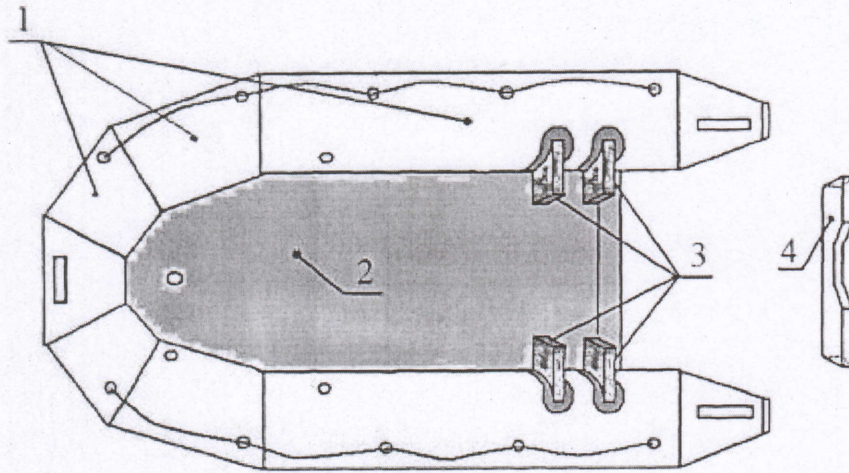
На фіг. 1 наведена конструкція човна зі знімним транцем в плані, який складається з А-подібних балонів 1, днища 2, кріплення транця 3, транця 4. На фіг. 2 детально показано місце і спосіб кріплення транця до конструкції човна. Внаслідок того, що транець є знімним елементом, він може мати будь-яку конфігурацію, наприклад одна з конфігурацій 5 на фіг. 2, так само зображені елементи кріплення 6. Поверхні кріплення транця, які приклеєні до балонів 1 та до днища 2, виділені темним кольором.

Човен приводиться у робочий стан наступним чином. Після витягання з транспортної упаковки, "тіло" човна розкладається, виймається необхідний транець (так як їх може бути кілька), вставляється в пази 3, кріпильні елементи входять в отвори і затягуються, після цього відбувається накачування. Установка днища залежить від її конструкції.

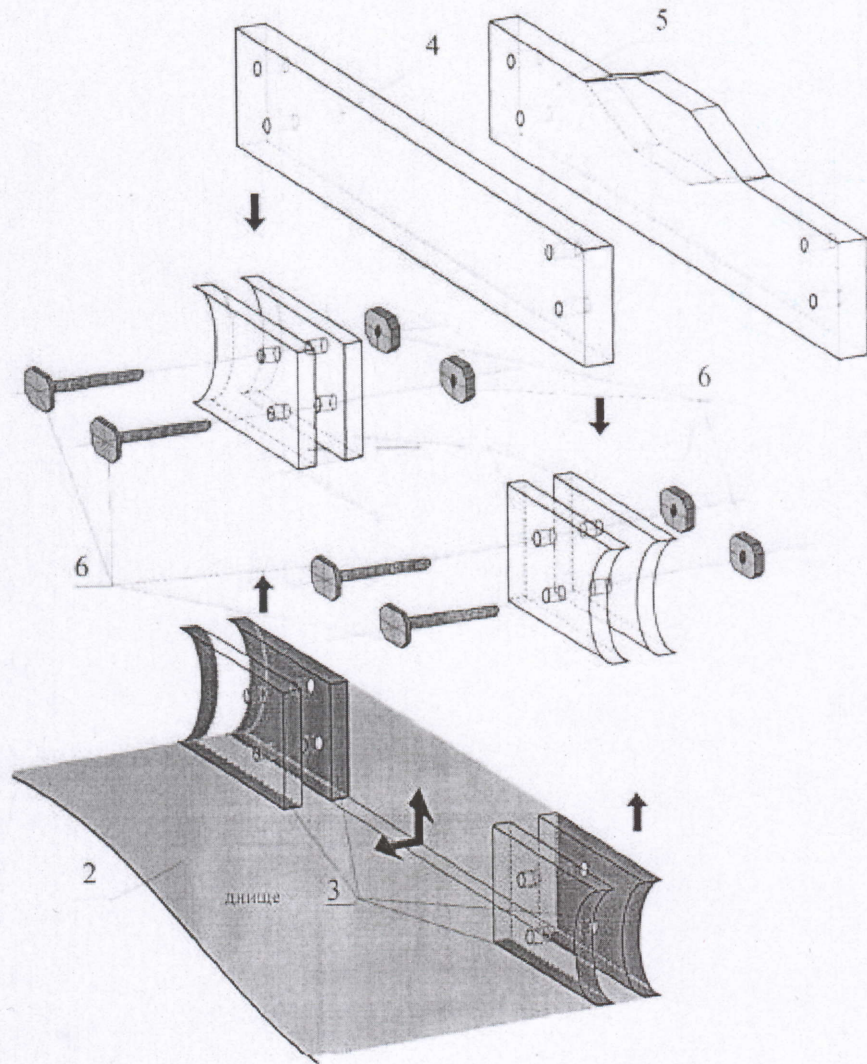
Використання запропонованої конструкції дозволить зменшити габарити човна в згорнутому стані, що полегшить його переміщення від водойми до водойми та підвищить надійність транця (оскільки місць кріплення до балонів у два рази більше, ніж у прототипі) за рахунок використання більш товстого матеріалу, що в свою чергу забезпечить зручне і надійне використання човна з мінімальними витратами на переміщення в цілому. Також, така конструкція дозволяє більш гнучкіше підійти до питання використовуваного підвісного мотора, а саме до розміру дейдвуда.

ФОРМУЛА КОРИСНОЇ МОДЕЛІ

- 5 Надувний човен зі знімним транцем, який складається з О-подібних балонів, приклеєних до днища, а в кормовій частині є місця для приєднання підвісного транця, який відрізняється тим, що балони мають А-подібну форму і на них в кормовій частині жорстко закріплюються пази, в які встановлюється сам транець, герметичність досягається за рахунок приклеювання матеріалу днища до пазів кріплення транця знизу і з зовнішньої сторони пазів по обидва боки балонів.



Фіг. 1



Фіг. 2

Комп'ютерна верстка О. Гергіль

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