



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ**

**(12) ОПИСАНИЕ ПОЛЕЗНОЙ МОДЕЛИ К ПАТЕНТУ**

(21)(22) Заявка: **2016127822, 28.10.2014**

(24) Дата начала отсчета срока действия патента:  
**28.10.2014**

Дата регистрации:  
**05.09.2017**

Приоритет(ы):

(30) Конвенционный приоритет:  
**11.12.2013 DE 10 2013 225 639.6**

(45) Опубликовано: **05.09.2017** Бюл. № 25

(85) Дата начала рассмотрения заявки РСТ на  
национальной фазе: **11.07.2016**

(86) Заявка РСТ:  
**EP 2014/073102 (28.10.2014)**

(87) Публикация заявки РСТ:  
**WO 2015/086220 (18.06.2015)**

Адрес для переписки:  
**109012, Москва, ул. Ильинка, 5/2, ООО  
"Союзпатент"**

(72) Автор(ы):

**ЯКУБОВСКИ Яцек (DE),  
ЛОМАН Томас (DE)**

(73) Патентообладатель(и):

**СИМЕНС АКЦИЕНГЕЗЕЛЛЬШАФТ (DE)**

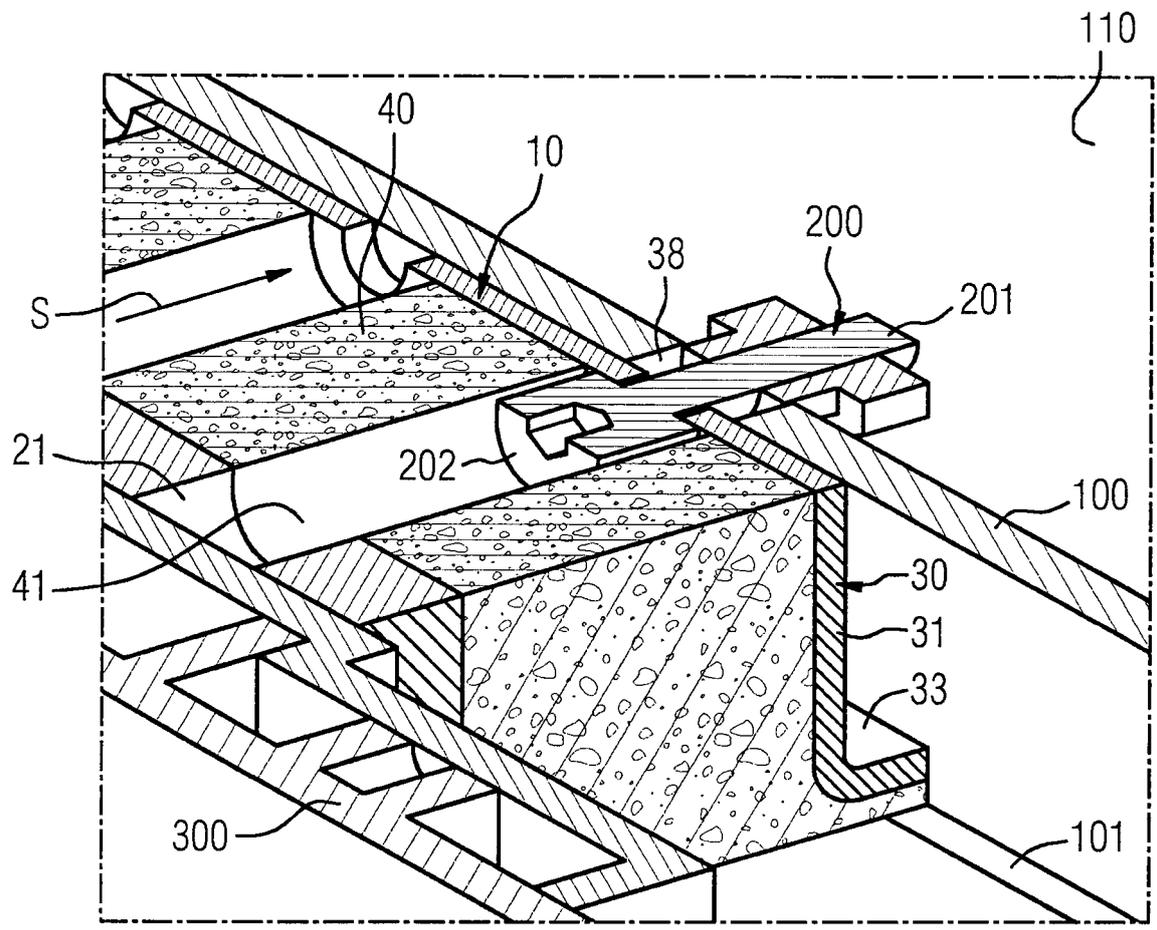
(56) Список документов, цитированных в отчете  
о поиске: **EP 0768225 A1, 16.04.1997. EP  
0146706 A1, 03.07.1985. DE 719496 C,  
03.07.1985. RU 2201356 C2, 27.03.2003.**

**(54) ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО С НЕОТДЕЛАННОЙ СТЕНКОЙ КУЗОВА ВАГОНА И С  
ОБЛИЦОВОЧНОЙ СТЕНКОЙ**

(57) Реферат:

Полезная модель относится к транспортному средству, в частности рельсовому транспортному средству (110), с неотделанной стенкой (100) кузова вагона и с установленной на внутренней стороне неотделанной стенки (100) кузова вагона и закрывающей неотделанную стенку (100) кузова вагона облицовочной стенкой (300), причем между неотделанной стенкой (100) кузова вагона и облицовочной стенкой (300) расположен, по меньшей мере, один держатель (10), посредством которого облицовочная стенка (300) удерживается на неотделанной стенке (100) кузова вагона. В соответствии с полезной моделью предусмотрено, что держатель (10) включает в себя соединенную

с облицовочной стенкой (300) - смотря от внутреннего пространства транспортного средства - переднюю крепежную деталь (20) и соединенную с неотделанной стенкой (100) кузова вагона - смотря от внутреннего пространства транспортного средства - заднюю крепежную деталь (30), и передняя крепежная деталь (20), а также задняя крепежная деталь (30) механически соединены друг с другом посредством термоизолирующего разделительного элемента (40), материал которого имеет меньшую теплопроводность, чем материал передней крепежной детали (20) и материал задней крепежной детали (30).



Фиг. 2

Полезная модель относится к транспортному средству, в частности рельсовому транспортному средству, с неотделанной стенкой кузова вагона и с установленной на внутренней стороне неотделанной стенки кузова вагона и закрывающей неотделанную стенку кузова вагона облицовочной стенкой, причем между неотделанной стенкой  
5 кузова вагона и облицовочной стенкой расположен, по меньшей мере, один держатель, посредством которого облицовочная стенка удерживается на неотделанной стенке кузова вагона. Возможность дополнительной облицовки неотделанных стенок кузова вагона известна, к примеру, из области транспортного машиностроения.

Наиболее близким аналогом заявленной полезной модели является известное из ЕР  
10 0768225 А1 (опубл. 16.04.1997) транспортное средство с неотделанной стенкой кузова вагона и с установленной на внутренней стороне неотделанной стенки кузова вагона и закрывающей неотделанную стенку кузова вагона облицовочной стенкой, причем между неотделанной стенкой кузова вагона и облицовочной стенкой расположен один держатель, посредством которого облицовочная стенка удерживается на неотделанной  
15 стенке кузова вагона, причем держатель включает в себя соединенную с облицовочной стенкой - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - переднюю крепежную деталь и соединенную с неотделанной стенкой кузова вагона - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - заднюю крепежную деталь, передняя крепежная деталь и задняя крепежная деталь механически  
20 соединены друг с другом посредством термоизолирующего разделительного элемента, материал которого имеет меньшую теплопроводность, чем материал передней крепежной детали и материал задней крепежной детали.

Однако одним из недостатков известного транспортного средства является неудовлетворительная термоизоляция между неотделанной стенки кузова вагона и  
25 облицовочной стенкой.

В основе полезной модели лежит задача создания транспортного средства, в частности рельсового транспортного средства, у которого достигается особенно хорошая термоизоляция между неотделанной стенки кузова вагона и облицовочной стенкой.

30 Эта задача решается в соответствии с полезной моделью посредством транспортного средства, охарактеризованного признаками п. 1 формулы полезной модели.

Предпочтительные варианты осуществления транспортного средства в соответствии с полезной моделью представлены в зависимых пунктах формулы полезной модели.

Затем в соответствии с полезной моделью предусмотрено, что держатель включает  
35 в себя соединенную с облицовочной стенкой - рассматривая от внутреннего пространства транспортного средства - переднюю крепежную деталь и соединенную с неотделанной стенкой кузова вагона - рассматривая от внутреннего пространства транспортного средства - заднюю крепежную деталь, и передняя крепежная деталь, а также задняя крепежная деталь механически соединены друг с другом посредством  
40 термоизолирующего разделительного элемента, материал которого имеет меньшую теплопроводность, чем материал передней крепежной детали и материал задней крепежной детали.

Существенное преимущество транспортного средства в соответствии с полезной моделью заключается в том, что посредством предусмотренного в соответствии с  
45 полезной моделью держателя можно добиться закрепления облицовочной стенки на неотделанной стенке кузова вагона без теплового моста. Пособием предусмотренного термоизолирующего разделительного элемента крепежные детали, которые находятся в соединении с неотделанной стенкой кузова вагона и с облицовочной стенкой, именно

механически соединяются друг с другом, однако, термически изолируются друг от друга, так что термически неблагоприятный эффект возникновения теплового моста может быть предотвращен. Иными словами, у транспортного средства в соответствии с полезной моделью достигается термически более благоприятное, чем у традиционных транспортных средств, закрепление облицовочной стенки на неотделанной стенке кузова вагона.

С точки зрения прочного и надежного монтажа держателя на неотделанной стенке кузова вагона в качестве предпочтительного рассматривается вариант, когда задняя крепежная деталь посредством крепежного элемента смонтирована на неотделанной стенке кузова вагона, причем - смотря от внутреннего пространства транспортного средства - задний участок крепежного элемента проходит через крепежное отверстие в задней крепежной детали и соединен с неотделанной стенкой кузова вагона, а - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - передний участок крепежного элемента располагается между задней крепежной деталью и передней крепежной деталью и тем самым внутри разделительного элемента.

Для обеспечения возможности простой установки держателя со стороны внутреннего пространства транспортного средства в качестве предпочтительного рассматривается вариант, когда передняя крепежная деталь и разделительный элемент имеют, соответственно, соосное друг с другом и с крепежным отверстием задней крепежной детали сквозное отверстие, величина которого, в частности диаметр, по меньшей мере, равна величине, в частности диаметру, переднего участка и заднего участка крепежного элемента и которые позволяют через них сместить крепежный элемент от внутреннего пространства транспортного средства через переднюю крепежную деталь в разделительный элемент и в направлении к задней крепежной детали.

Особо предпочтительно, если крепежное отверстие меньше, чем соответствующие сквозные отверстия в передней крепежной детали и в разделительном элементе, и передний участок крепежного элемента образует упор, который при смещении крепежного элемента через разделительный элемент упирается в обращенную к разделительному элементу внутреннюю сторону задней крепежной детали и затем прилегает к ней.

В предпочтительном варианте задняя крепежная деталь образуется посредством U-образного профиля.

В случае U-образного в поперечном сечении варианта осуществления задней крепежной детали в качестве предпочтительного рассматривается вариант, когда U-образный профиль имеет основание или две отходящие от основания в направлении неотделанной стенки кузова вагона боковины, которые опираются на неотделанную стенку кузова вагона и пространственно отделяют основание от неотделанной стенки кузова вагона, а термоизолирующий разделительный элемент прилегает к обращенной от неотделанной стенки кузова вагона стороне основания.

В предпочтительном варианте одна из двух боковин U-образного профиля прилегает к позиционирующей кромке, которая установлена или сформирована на обращенной к внутреннему пространству транспортного средства стороне неотделанной стенки кузова вагона. Позиционирующая кромка в предпочтительном варианте проходит горизонтально.

Для монтажа облицовочной стенки в предпочтительном варианте предусмотрено, что задний участок крепежного элемента имеет резьбу и крепежный элемент свинчен с неотделанной стенкой кузова вагона.

В предпочтительном варианте передняя крепежная деталь имеет резьбовое отверстие,

в которое опосредованно или непосредственно ввинчен удерживающий облицовочную стенку крепежный элемент облицовочной стенки (к примеру, в форме винта, резьбового стержня или проч.).

5 С точки зрения оптимальной термоизоляции держателя в качестве предпочтительного рассматривается вариант, когда разделительный элемент состоит из резины или полимерного материала, а передняя крепежная деталь и задняя крепежная деталь механически соединены друг с другом лишь посредством разделительного элемента и, таким образом, посредством разделительного элемента термически изолированы друг от друга.

10 Полезная модель относится, кроме того, к держателю для закрепления облицовочной стенки на неотделанной стенке кузова вагона, причем держатель включает в себя выполненную с возможностью соединения с облицовочной стенкой - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - переднюю крепежную деталь и выполненную с возможностью соединения с неотделанной стенкой кузова вагона -  
15 смотря от внутреннего пространства транспортного средства - заднюю крепежную деталь, а передняя крепежная деталь и задняя крепежная деталь механически соединены друг с другом посредством термоизолирующего разделительного элемента, материал которого имеет меньшую теплопроводность, чем материал передней крепежной детали и материал задней крепежной детали.

20 Касательно преимуществ держателя в соответствии с полезной моделью, то следует сослаться на вышеприведенные варианты осуществления в связи с транспортным средством в соответствии с полезной моделью.

Полезная модель относится, кроме того, к способу монтажа облицовочной стенки на неотделанной стенке кузова вагона транспортного средства, в частности рельсового  
25 транспортного средства.

Касательно такого способа, в соответствии с полезной моделью предусмотрено, что - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - задняя крепежная деталь держателя соединяется с неотделанной стенкой кузова вагона, а - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - на передней  
30 крепежной детали держателя закрепляется облицовочная стенка, причем передняя крепежная деталь и задняя крепежная деталь механически соединены друг с другом посредством термоизолирующего разделительного элемента, материал которого имеет меньшую теплопроводность, чем материал передней крепежной детали и материал задней крепежной детали.

35 Касательно преимуществ способа в соответствии с полезной моделью следует сослаться на вышеприведенные варианты осуществления.

В качестве особо предпочтительного рассматривается вариант, когда передняя крепежная деталь имеет, по меньшей мере, одно сквозное отверстие, а разделительный элемент соосное с ним сквозное отверстие, и через эти два соосных сквозных отверстия  
40 крепежный элемент от внутреннего пространства транспортного средства через переднюю крепежную деталь смещается в направлении к задней крепежной детали, пока - смотря от внутреннего пространства транспортного средства - задний участок крепежного элемента не пройдет через крепежное отверстие задней крепежной детали, а - смотря от внутреннего пространства транспортного средства - передний участок  
45 крепежного элемента не соприкоснется с задней крепежной деталью, задний участок крепежного элемента не соединится с неотделанной стенкой кузова вагона и затем облицовочная стенка не установится на передней крепежной детали держателя.

Полезная модель поясняется далее более детально на основании примеров

осуществления, которые поясняются чертежами. На чертежах представлено следующее:  
фиг. 1 вариант осуществления держателя, посредством которого облицовочную стенку можно закрепить на неотделанной стенке кузова вагона транспортного средства, в частности рельсового транспортного средства,

5      фиг. 2 - держатель в соответствии с фиг. 1, в разрезе, в трехмерном изображении, с наклоном, после закрепления на неотделанной стенке кузова вагона и после закрепления на держателе облицовочной стенки.

На фигурах, с целью улучшения обзора, для идентичных или сравнимых элементов всегда используются одинаковые ссылочные позиции.

10      Фиг. 1 демонстрирует пример осуществления держателя 10, посредством которого облицовочная стенка может закрепляться на неотделанной стенке кузова вагона. Держатель 10 имеет переднюю на фигуре 1 крепежную деталь 20, под которой может пониматься, к примеру, металлическая пластина.

Задняя на фиг. 1 крепежная деталь 30 держателя 10 механически соединена с передней  
15      крепежной деталью 20 посредством термоизолирующего разделительного элемента 40. Функция разделительного элемента 40 состоит в том, чтобы механически соединять переднюю крепежную деталь 20 с задней крепежной деталью 30 и одновременно термически изолировать от нее. Для достижения термоизолирующего действия разделительного элемента 40 материал разделительного элемента 40 выбран таким  
20      образом, что он имеет меньшую теплопроводность, чем материалы передней крепежной детали 20 и задней крепежной детали 30. Разделительный элемент 40 состоит в предпочтительном варианте из резины или полимерного материала, в частности, из пенопласта; обе крепежные детали 20 и 30 состоят в предпочтительном варианте из металла, в частности из стали или алюминия.

25      Задняя крепежная деталь 30 образуется посредством U-профиля, под которым понимается, к примеру, деталь из прессованного профиля. U-профиль или задняя крепежная деталь 30 имеет основание 31, а также две боковины 32 и 33, которые проходят от основания 31, и притом вовне, или от разделительного элемента 40. Разделительный элемент 40 граничит, таким образом, с обращенной от обеих боковин  
30      32 и 33 стороной основания 31.

Фиг. 1 демонстрирует, кроме того, сквозные отверстия 21 в передней крепежной детали 20, которые соосны со сквозными отверстиями 41 в термоизолирующем разделительном элементе 40, а также с крепежными отверстиями 38 в задней крепежной детали 30. Как будет пояснено далее более детально, величина крепежных отверстий  
35      38 выбрана меньше, чем величина сквозных отверстий 41 в разделительном элементе 40, а также меньше, чем величина сквозных отверстий 21 в передней крепежной детали 20.

На фиг. 1 можно видеть, кроме того, резьбовое отверстие 22 в передней крепежной детали 20, посредством которого после монтажа задней крепежной детали 30 на  
40      неотделанной стенке кузова вагона облицовочная стенка может закрепляться на передней крепежной детали 20.

Фиг. 2 демонстрирует держатель 10 в разрезе, в трехмерном изображении, с наклоном, после того, как держатель 10 смонтирован на неотделанной стенке 100 кузова вагона не изображенного рельсового транспортного средства 110. Для монтажа держателя  
45      10 на неотделанной стенке 100 кузова вагона служат крепежные элементы, из которых на фиг. 2, из соображений наглядности, изображен лишь один, который обозначен ссылочной позицией 200. Под крепежным элементом 200 может пониматься, к примеру, винт.

Для обеспечения возможности позиционирования крепежного элемента 200 в представленном на фиг. 2 положении на границе между задней крепежной деталью 30 и неотделанной стенкой 100 кузова вагона особенно простым способом, в разделительном элементе 40 имеются сквозное отверстие 21 в передней крепежной детали 20, а также сквозное отверстие 41 в разделительном элементе 40, причем расположенные соосно относительно друг друга. Таким образом, возможно смещать крепежный элемент 200 от внутреннего пространства транспортного средства или от передней крепежной детали 20 вдоль направления S смещения через сквозное отверстие 21 в передней крепежной детали 20 во внутреннее пространство разделительного элемента 40 до тех пор, пока - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - задний участок 201 крепежного элемента 200 не достигнет задней крепежной детали 30 и не пройдет крепежное отверстие 38 в задней крепежной детали 30.

Смещение вдоль направления S смещения ограничивается или блокируется посредством - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - переднего на фиг. 2 участка 202 крепежного элемента 200, как только передний участок 202 соприкасается с обращенной к разделительному элементу 40 внутренней стороной крепежной детали 30. Для обеспечения упора переднего участка 202 на задней крепежной детали 30 и, соответственно, для предотвращения прохождения и переднего участка 202 через крепежное отверстие 38, крепежное отверстие 38 делается меньше, чем сквозное отверстие 41 в разделительном элементе 40, меньше, чем сквозное отверстие 21 в передней крепежной детали 20, а также меньше, чем поперечное сечение переднего участка 202. Иными словами, крепежное отверстие 38 в предпочтительном варианте имеет такой размер, чтобы лишь обеспечить возможность смещения заднего участка 201 крепежного элемента 200 в направлении неотделанной стенки 100 кузова вагона.

Для обеспечения возможности описанного смещения крепежного элемента 200 через переднюю крепежную деталь 20 и разделительный элемент 40, сквозное отверстие 21 и сквозное отверстие 41 имеют, по меньшей мере, такую же величину, что и наибольшее поперечное сечение крепежного элемента 200, то есть в примере осуществления в соответствии с фиг. 2, по меньшей мере, такую же величину, что и поперечное сечение переднего участка 202.

После того как крепежный элемент 200 описанным способом проведен через держатель 10, задний участок 201 крепежного элемента 200 соединяется с неотделанной стенкой 100 кузова вагона, к примеру, посредством свинчивания.

Соответствующим образом, все остальные сквозные отверстия 21 и 41 держателя 10 (см. фиг. 1) могут быть укомплектованы крепежными элементами 200 для закрепления держателя 10 на неотделанной стенке 100 кузова вагона.

Для обеспечения возможности простой юстировки держателя 10 относительно неотделанной стенки 100 кузова вагона, он в предпочтительном варианте оснащен позиционирующей кромкой 101. Позиционирующая кромка 101 проходит в предпочтительном варианте горизонтально. Наличие позиционирующей кромки 101 приводит - в вертикальном направлении - к автоматической юстировке держателя 10 на неотделанной стенке 100 кузова вагона, когда нижняя на фиг. 2 боковина 33 задней крепежной детали 30 или U-профиля попадает на позиционирующую кромку 101 или при монтаже сдвигается на нее.

Наряду с горизонтальной позиционирующей кромкой 101 на неотделанной стенке 100 кузова вагона могут быть предусмотрены и другие позиционирующие кромки, в частности вертикальные позиционирующие кромки, посредством которых

обеспечивается возможность, наряду с вертикальным позиционированием держателя 10 на неотделанной стенке 100 кузова вагона, также и горизонтального позиционирования.

После того как держатель 10 описанным способом посредством одного или нескольких крепежных элементов 20 оказывается закреплен, в частности привинчен, зажат или посредством защелкивающего соединения защелкнут на неотделанной стенке 100 кузова вагона, на передней крепежной детали 20 держателя 10 затем может быть смонтирована облицовочная стенка 300. Для монтажа облицовочной стенки 300 может быть использовано, к примеру, резьбовое отверстие 22 в передней крепежной детали 20, когда крепежный винт ввинчивается в резьбовое отверстие 22.

Несмотря на то что полезная модель более детально была проиллюстрирована и описана посредством предпочтительных примеров осуществления, полезная модель не ограничивается представленными примерами и специалист, на основании этого, может выявить другие варианты осуществления, не нарушая пределы правовой охраны полезной модели.

#### (57) Формула полезной модели

1. Транспортное средство с неотделанной стенкой (100) кузова вагона и с установленной на внутренней стороне неотделанной стенки (100) кузова вагона и закрывающей неотделанную стенку (100) кузова вагона облицовочной стенкой (300), причем между неотделанной стенкой (100) кузова вагона и облицовочной стенкой (300) расположен один держатель (10), посредством которого облицовочная стенка (300) удерживается на неотделанной стенке (100) кузова вагона, причем

- держатель (10) включает в себя соединенную с облицовочной стенкой (300) - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - переднюю крепежную деталь (20) и соединенную с неотделанной стенкой (100) кузова вагона - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - заднюю крепежную деталь (30),

- передняя крепежная деталь (20) и задняя крепежная деталь (30) механически соединены друг с другом посредством термоизолирующего разделительного элемента (40), материал которого имеет меньшую теплопроводность, чем материал передней крепежной детали (20) и материал задней крепежной детали (30), отличающееся тем, что задняя крепежная деталь (30) образована посредством U-образного профиля.

2. Транспортное средство по п. 1, отличающееся тем, что

- задняя крепежная деталь (30) посредством крепежного элемента (200) смонтирована на неотделанной стенке (100) кузова вагона,

- причем - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - задний участок (201) крепежного элемента (200) проходит через крепежное отверстие (38) задней крепежной детали (30) и соединен с неотделанной стенкой (100) кузова вагона, а - при рассмотрении от внутреннего пространства транспортного средства - передний участок (202) крепежного элемента (200) расположен между задней крепежной деталью (30) и передней крепежной деталью (20) и внутри разделительного элемента (40).

3. Транспортное средство по п. 2, отличающееся тем, что передняя крепежная деталь (20) и разделительный элемент (40) имеют соответственно соосное друг с другом и с крепежным отверстием (38) задней крепежной детали (30) сквозное отверстие (21, 41), величина которого, в частности диаметр, по меньшей мере, равна величине, в частности диаметру, переднего участка (202) и заднего участка (201) крепежного элемента (200),

и которые позволяют через них сместить крепежный элемент (200) из внутреннего пространства транспортного средства через переднюю крепежную деталь (20) в разделительный элемент (40) и в направлении к задней крепежной детали (30).

4. Транспортное средство по п. 2 или 3, отличающееся тем, что

- 5 - крепежное отверстие (38) меньше, чем соответствующие сквозные отверстия (21, 41) в передней крепежной детали (20) и в разделительном элементе (40), и  
- передний участок (202) крепежного элемента (200) образует упор, который при смещении крепежного элемента (200) через разделительный элемент (40) упирается в обращенную к разделительному элементу (40) внутреннюю сторону задней крепежной  
10 детали (30) и затем прилегает к ней.

5. Транспортное средство по п. 1, отличающееся тем, что

- U-образный профиль имеет основание или две отходящие от основания в направлении неотделанной стенки (100) кузова вагона боковины (32, 33), которые опираются на неотделанную стенку (100) кузова вагона и пространственно отделяют  
15 основание от неотделанной стенки (100) кузова вагона,  
- термоизолирующий разделительный элемент (40) прилегает к обращенной от неотделанной стенки (100) кузова вагона стороне основания.

6. Транспортное средство по п. 1, отличающееся тем, что одна из двух боковин (32, 33) U-профиля прилегает к позиционирующей кромке (101), которая установлена или  
20 сформирована на обращенной к внутреннему пространству транспортного средства стороне неотделанной стенки (100) кузова вагона.

7. Транспортное средство по п. 6, отличающееся тем, что позиционирующая кромка (101) проходит горизонтально.

8. Транспортное средство по п. 2 или 3, отличающееся тем, что

- 25 - задний участок (201) крепежного элемента (200) имеет резьбу и  
- крепежный элемент (200) свинчен с неотделанной стенкой (100) кузова вагона.

9. Транспортное средство по любому из пп. 1-3, отличающееся тем, что передняя крепежная деталь (20) имеет резьбовое отверстие (22), в которое опосредованно или  
30 непосредственно ввинчен удерживающий облицовочную стенку (300) крепежный элемент облицовочной стенки.

10. Транспортное средство по любому из пп. 1-3, отличающееся тем, что

- разделительный элемент (40) состоит из резины или полимерного материала и  
- передняя крепежная деталь (20) и задняя крепежная деталь (30) механически  
35 соединены друг с другом лишь посредством разделительного элемента (40) и, таким образом, посредством разделительного элемента (40) термически изолированы друг от друга.

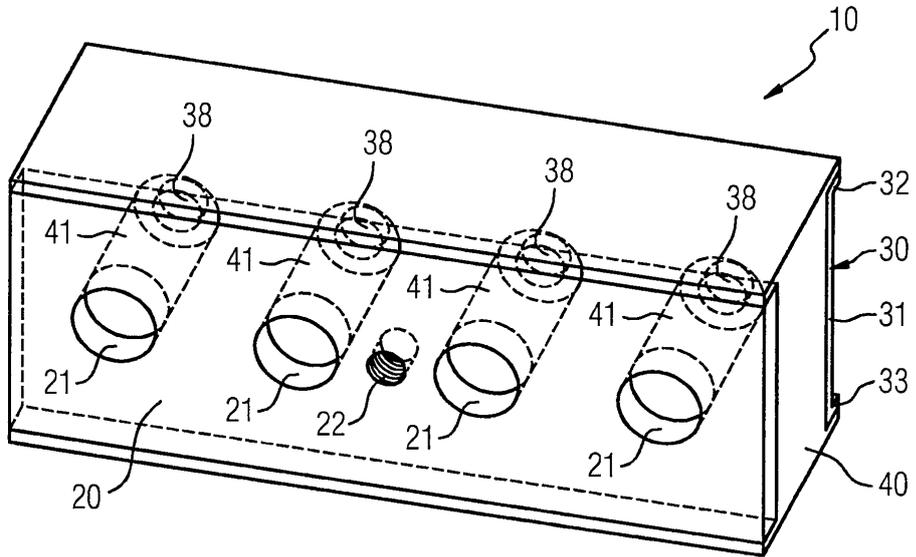
11. Транспортное средство по любому из пп. 1-3, 5-7, отличающееся тем, что оно выполнено в виде рельсового транспортного средства.

- 40 12. Транспортное средство по п. 4, отличающееся тем, что оно выполнено в виде рельсового транспортного средства.

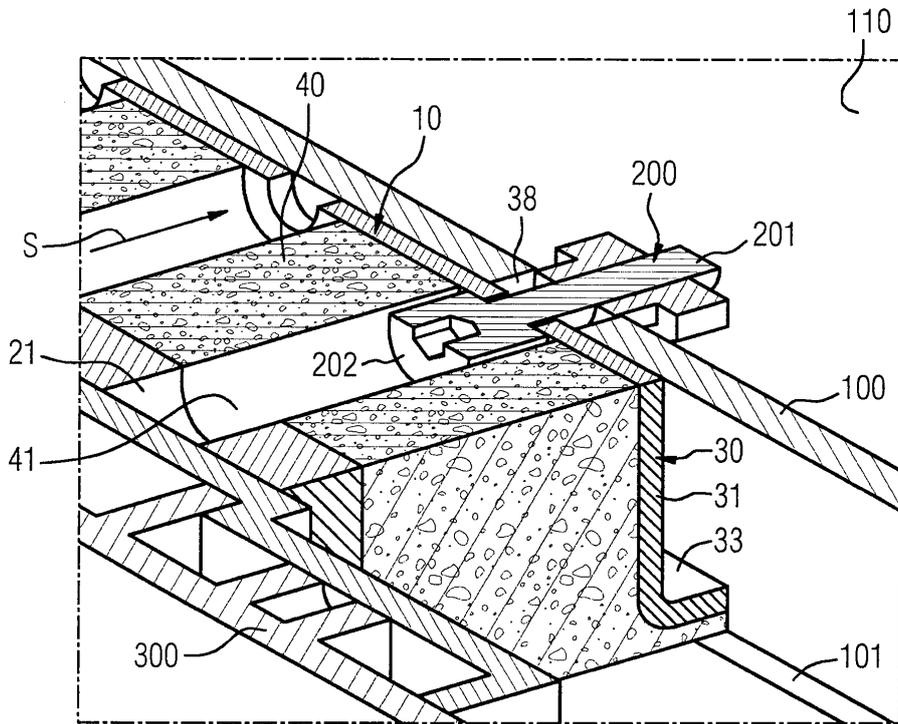
13. Транспортное средство по п. 8, отличающееся тем, что оно выполнено в виде рельсового транспортного средства.

14. Транспортное средство по п. 9, отличающееся тем, что оно выполнено в виде рельсового транспортного средства.

- 45 15. Транспортное средство по п. 10, отличающееся тем, что оно выполнено в виде рельсового транспортного средства.



Фиг. 1



Фиг. 2