



РОССИЙСКОЕ АГЕНТСТВО
ПО ПАТЕНТАМ И ТОВАРНЫМ ЗНАКАМ

(19) **RU** (11) **29 509** (13) **U1**
(51) МПК
B60R 9/04 (2000.01)

(12) ОПИСАНИЕ ПОЛЕЗНОЙ МОДЕЛИ К СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21), (22) Заявка: **2002128295/20**, **28.10.2002**

(24) Дата начала отсчета срока действия патента:
28.10.2002

(46) Опубликовано: **20.05.2003**

Адрес для переписки:
**423810, г. Набережные Челны, а/я 29, ООО
"ШЕРП"**

(71) Заявитель(и):

**Общество с ограниченной
ответственностью "ШЕРП"**

(72) Автор(ы):

**Могильницкий А.Т.,
Ушаков С.В.**

(73) Патентообладатель(и):

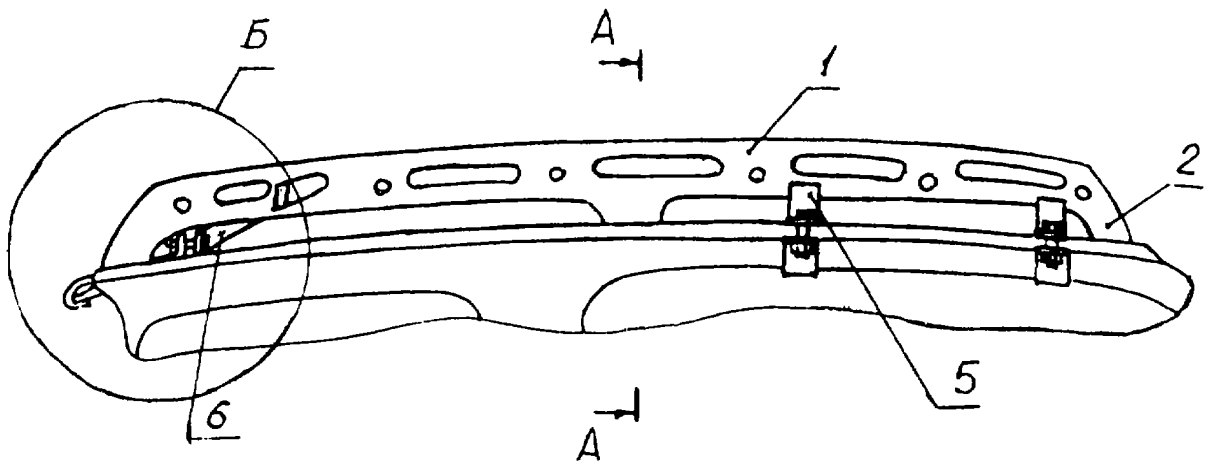
**Общество с ограниченной
ответственностью "ШЕРП"**

(54) **Съемный багажник**

(57) **Формула полезной модели**

1. Съемный багажник, состоящий из боковин, опор, стяжек-перекладин, боковых и задних тяг, отличающийся тем, что каждая боковина выполнена за одно целое с не менее чем двумя опорами, снабженными наконечниками, повторяющими профиль водосточного желоба крыши автомобиля, боковые тяги выполнены в виде двух расположенных в одной плоскости и скрепленных стяжным резьбовым элементом крючков, один из которых повторяет профиль крыши, при этом задние тяги выполнены в виде двух крючков, расположенных во взаимно перпендикулярных плоскостях и скрепленных стяжным резьбовым элементом с возможностью изменения длины тяг.

2. Съемный багажник, состоящий из боковин, опор, стяжек-перекладин, боковых и задних тяг, отличающийся тем, что каждая боковина выполнена за одно целое с не менее чем двумя опорами, снабженными наконечниками, повторяющими профиль водосточного желоба крыши автомобиля, боковые тяги выполнены в виде двух расположенных в одной плоскости и скрепленных стяжным резьбовым элементом крючков, один из которых повторяет профиль крыши, задние тяги выполнены в виде одной пространственной детали, противоположные концы которой образуют взаимно перпендикулярные плоскости, при этом в боковине багажника выполнен паз, в котором закреплен резьбовым элементом с возможностью регулировки один из концов задней тяги.





Съемный багажник
(два варианта)

Полезная модель относится к автомобилестроению и может быть использована в конструкции съемного багажника легкового автомобиля.

Существует конструкция съемного багажника легкового автомобиля, содержащая раму с кронштейнами, концы которых снабжены разнесенными по длине лапами для опирания последних на водосточный желоб крыши легкового автомобиля и прижимными элементами. (См. а.с. СССР №799982 от 05.03.79)

Недостатки этой конструкции: сложность и высокая стоимость изготовления. Кроме этого – эта конструкция может быть использована только в том случае, когда водосточные желоба крыши выведены на края крыши и размещены непосредственно над дверными проемами.

За прототип по совокупности существенных признаков принята конструкция съемного багажника легкового автомобиля, содержащая: две боковины, опоры малые и опоры большие, стяжки перекладины, тяги боковые, тяги задние и планки регулировочные (См. паспорт 6234.458.90.00.000 ПС. Багажник БГУ-40-9, АОЗТ «Автомеханический завод»).

Недостатки этой конструкции: большое количество деталей, сложность и высокая трудоемкость изготовления и сборки.

Была поставлена задача: упростить конструкцию багажника, снизить трудоемкость изготовления и сборки изделия.

Поставленная задача решается за счет того, что каждая боковина съемного багажника выполнена за одно целое с не менее чем двумя опорами, а опоры снабжены наконечниками, профиль которых повторяет профиль водосточного желоба крыши автомобиля. Боковые тяги выполнены в виде двух крючков, расположенных в одной плоскости и скрепленных стяжным резьбовым элементом. Нижний крючок повторяет профиль крыши. Задние тяги, по первому варианту, выполнены в виде двух крючков, расположенных во взаимно перпендикулярных плоскостях и скрепленных стяжным резьбовым элементом. Предусмотрена возможность изменения длины как боковой, так и задней тяги путем откручивания

или закручивания резьбового элемента. Во втором варианте задняя тяга может быть выполнена в виде одной пространственной детали, противоположные концы которой образуют взаимно перпендикулярные плоскости с крючком на нижнем и отверстием на верхнем конце, и верхним концом крепится к выполненному в боковине отверстию в виде паза при помощи резьбового элемента, а нижним крючком за проем задней двери. При этом паз в боковине служит для регулировки длины (подтяжки) задней тяги после окончательной установки багажника.

В результате проведенного, по патентной и другой научно – технической литературе поиска, аналога, совпадающего с заявляемым техническим решением по всей совокупности существенных признаков, обнаружено не было. Следовательно - предложение соответствует критерию «новизна».

Заявляемое техническое решение поясняется чертежами:

Фиг.1 - съемный багажник

Фиг. 2 - разрез А-А на фиг.1 (1 вариант)

Фиг. 3 - фрагмент Б на фиг. 1 (2 вариант)

Фиг. 4 - вид В на фиг.3.

Предлагаемая конструкция багажника легкового автомобиля состоит из боковин 1 и опор 2, изготовленных как одно целое. На концы опор 2 устанавливаются наконечники 3, повторяющие профиль водосточного желоба крыши автомобиля. Боковины 1 закреплены между собой стяжками-перекладинами 4 разной длины. Багажник закреплен на крыше легкового автомобиля при помощи четырех боковых тяг 5 и двух задних тяг 6. Боковая тяга 5 состоит из двух крючков, причем нижний крючок повторяет профиль крыши над дверным проемом. Крючки скреплены стяжным резьбовым элементом, что обеспечивает регулирование длины тяги при закручивании или откручивании резьбового элемента. Задние тяги 6 в первом варианте также состоят из двух крючков, которые в рабочем состоянии расположены во взаимно перпендикулярных плоскостях и скреплены стяжным резьбовым элементом с возможностью регулирования длины. Тяги 5 и 6 цепляются за выполненные в боковине 1 багажника пазы-прорези (фиг. 1, 2).

Второй вариант выполнения задних тяг 6 - в виде пространственной детали, противоположные концы которой образуют взаимно перпендикулярные плоскости, с крючком на нижнем конце и отверстием на верхнем конце. Задняя тяга 6 верхним концом крепится к пазу 7 (фиг. 3, 4) в боковинах 1 багажника при

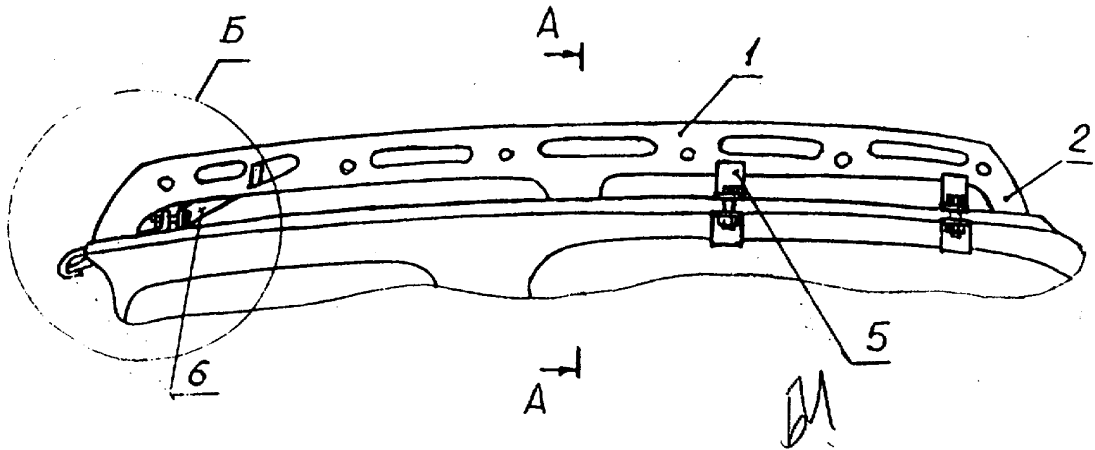
помощи резьбового элемента. При этом паз 7 в боковине 1 служит для регулирования (подтяжки) задних тяг при креплении багажника.

Сборку багажника производят в следующей последовательности: две боковины 1 скрепляют между собой стяжками-перекладинами 4, причем первой крепится самая длинная и далее – по мере уменьшения длины. На опоры 2 багажника устанавливаются наконечники 3, профиль которых, совпадает с профилем водосточного желоба крыши легкового автомобиля. В передней части боковин выполнены пазы-прорези, за которые цепляются боковые тяги 5. По первому варианту правая и левая задние тяги 6 верхними косоизогнутыми крючками цепляются за пазы-прорези в боковинах с внутренней стороны, а нижними - за проем задней двери (фиг. 1,2). Для второго варианта изготовления – задняя тяга 6 через отверстие в верхней части резьбовым элементом крепится за паз 7, который выполнен на боковине 1, а нижним крючком – за проем задней двери (фиг. 2,3). В этом случае регулирование крепления производится за счет перемещения резьбового элемента по пазу 7. Боковые тяги 5 верхними частями цепляются за пазы-прорези в боковинах 1 багажника, а нижними, изогнутыми по профилю крыши – за проемы боковых дверей. Далее затягивают резьбовые элементы боковых, а затем задних тяг для первого варианта. Для второго варианта задние тяги 6 регулируются за счет перемещения резьбового элемента по пазу 7.

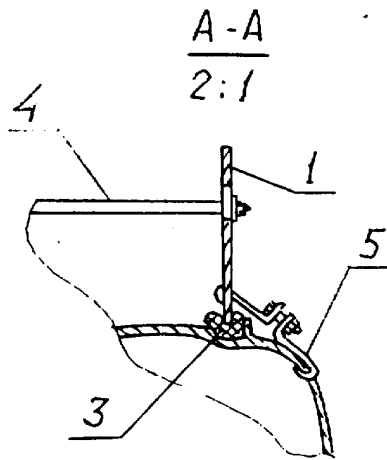
При необходимости багажник загружается перевозимым грузом, распределенным равномерно по поверхности багажника. Производится надежная строповка (обвязка) груза, для исключения перемещения во время движения автомобиля.

Полезная модель соответствует критерию «промышленная применимость», и может быть изготовлена на стандартном оборудовании по освоенным ранее технологиям.

Съемный багажник



Фиг.1

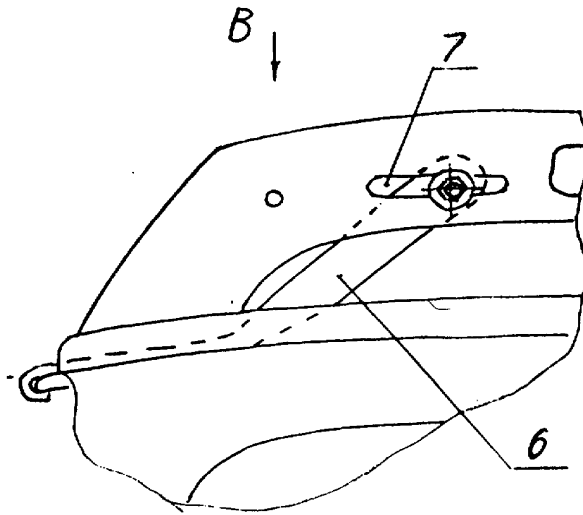


Фиг.2

2002128295

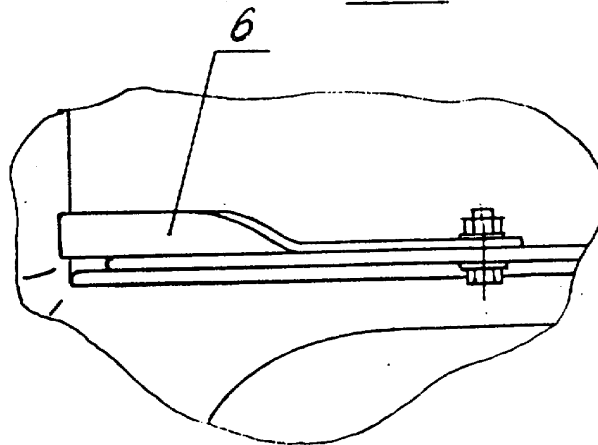
Съемный багажник

Вид Б



Фиг.3

Вид В



Фиг.4