

(19)



Евразийское
патентное
ведомство

(21) 202092352 (13) A1

(12) ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К ЕВРАЗИЙСКОЙ ЗАЯВКЕ

(43) Дата публикации заявки
2021.05.31

(22) Дата подачи заявки
2020.10.30

(51) Int. Cl. *B65D 19/26* (2006.01)
B60P 1/64 (2006.01)
B62D 33/02 (2006.01)
B65D 88/12 (2006.01)
B30B 9/30 (2006.01)

(54) МОБИЛЬНАЯ СКЛАДНАЯ РАМА ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И
МОБИЛЬНЫЙ ПРЕССОВЫЙ БЛОК СО СКЛАДНОЙ РАМОЙ ПОДОБНОГО ТИПА

(31) 10 2019 217 175.3

(32) 2019.11.07

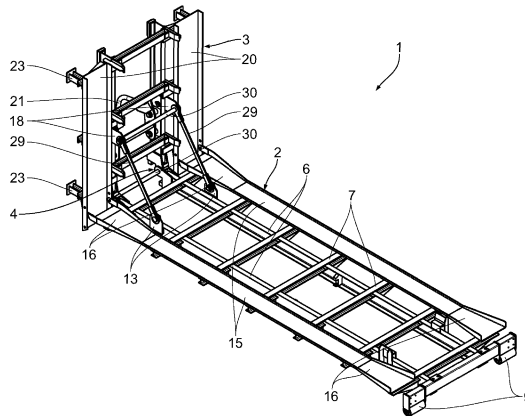
(33) DE

(71) Заявитель:
МАКС АЙХЕР ГМБХ УНД КО. КГ
(DE)

(72) Изобретатель:
Финке Олаф (DE)

(74) Представитель:
Вашина Г.М. (RU)

(57) Мобильная складная рама (1) для транспортного средства содержит первый элемент (2) рамы и второй элемент (3) рамы, который шарнирно соединен с первым элементом (2) рамы с возможностью поворота вокруг оси (4) рамы. Складная рама (1) может складываться между транспортировочным положением, в котором элементы рамы (2, 3) расположены перпендикулярно друг другу, и положением сборки, в котором элементы рамы (2, 3) расположены параллельно друг другу.



A1

202092352

202092352

A1

Мобильная складная рама для транспортного средства и мобильный прессовый блок со складной рамой подобного типа.

Содержание немецкой патентной заявки DE 10 2017 175.3 включено здесь в качестве ссылки.

- 5 Изобретение относится к мобильной складной раме для транспортного средства и мобильному прессовому блоку со складной рамой подобного типа.

В DE 20 2014 102 441 U1 раскрыта мобильная перегрузочная станция для прессуемых материалов. Пресс выполнен мобильным благодаря транспортному средству, и его можно соединить с мобильным контейнером.

- 10 Когда пресс установлен в определенном месте, транспортное средство остается на этом месте. Транспортное средство нельзя использовать для других целей.

- Из DE 10 2016 213 397 A1 известна транспортировочная рама, на которой можно разместить мобильный пресс и контейнер. Транспортировочную раму можно удобно перевозить с помощью транспортного средства и установить в месте эксплуатации пресса. Это означает, что транспортное средство остается доступным во время использования пресса.

В основе изобретения лежит задача усовершенствования использования мобильного пресса.

- 20 Эта задача решается за счет создания мобильной складной рамы с признаками, указанными в пункте 1 формулы изобретения, и мобильного прессового блока с признаками, указанными в пункте 11 формулы изобретения.

- Суть изобретения заключается в том, что между транспортным положением и положением сборки выполнена мобильная складная рама, выполненная с возможностью ее складывания-раскладывания. Для этого складная рама имеет первый элемент рамы и второй элемент рамы, которые соединены друг с другом таким образом, что могут поворачиваться относительно оси рамы. В частности, элементы рамы выполнены плоскими, в частности, прямоугольными. В транспортировочном положении складная рама сложена (собрана).
- 30 Элементы рамы имеют L-образную форму относительно друг друга в боковой

проекции. В транспортном положении элементы рамы расположены поперечно, а именно, перпендикулярно друг другу. В транспортировочном положении складную раму можно перевозить с помощью транспортного средства, в частности, с помощью грузовика. В частности, складная рама в
5 транспортировочном положении соответствует транспортной раме согласно DE 10 2016 213 397 A1.

В положении сборки складная рама раскрыта (распахнута), то есть расположена плоско. В положении сборки элементы рамы расположены параллельно друг другу. Элементы рамы образуют общую плоскую
10 поверхность в положении сборки. В положении сборки элементы рамы расположены соосно друг с другом (на одной прямой). В положении сборки складная рама имеет увеличенную общую площадь поверхности. Использование складной рамы для работы передвижной конструкции, в частности, передвижного пресса и / или передвижного контейнера, улучшается.
15 В частности, можно устанавливать и более крупные прессы и / или более крупные контейнеры вместе на складной раме в положении сборки. Складную раму можно использовать в качестве основания для размещения пресса и контейнера.

Под прессом подразумевается, в частности, уплотнитель мусора.

20 Складная рама по п. 2 обеспечивает несложную транспортировку. Складную раму можно транспортировать как скатывающийся (откатной) контейнер на транспортном средстве. В частности, складная рама предназначена для перевозки на автомобилях-самосвалах с разгрузочно-опрокидывающим приспособлением кузова в соответствии с DIN 30720 и / или DIN 30722.

25 Складная рама по п. 3 позволяет выполнить заданное размещение первой конструкции, предназначенной для транспортировки. Первая передвижная конструкция представляет собой, в частности, контейнер для приема спрессованных материалов из пресса. Передвижная конструкция, в частности, сконструирована в виде скатывающегося контейнера в соответствии с DIN
30 30722 и может иметь ролики. Когда установлен скатывающийся контейнер, ролики позволяют ему катиться по земле.

Складная рама по п. 4 упрощает размещение первой передвижной конструкции. В случае складной рамы каждый из роликов скатывающегося контейнера первой передвижной конструкции может катиться по первой направляющей. Это обеспечивает надежное выполнение заданного движения качения в осевом направлении.

Складная рама по п. 5 или 6 позволяет надежно и упрощенно устанавливать вторую передвижную конструкцию, в частности пресс, аналогично преимуществам по п.п. 3 и 4 для первой передвижной конструкции.

Складная рама по п. 7 упрощает обращение с ней, когда ее устанавливают и снимают с транспортного средства.

Складная рама по п. 8 обеспечивает надежное и устойчивое поворотное движение элементов рамы по отношению друг к другу.

Складная рама по п. 9 гарантирует ее надежное размещение в транспортировочном положении рамы. В частности, предусмотрено по меньшей мере одно средство блокировки, в частности, по меньшей мере, два средства блокировки и, в частности, более двух средств блокировки. Средство блокировки служит для поглощения растягивающей нагрузки, чтобы предотвратить непреднамеренное смещение элементов рамы из транспортировочного положения в положение сборки. В частности, в качестве средства блокировки используется стержень, цепь или трос. Предпочтительно, чтобы средства блокировки могли также поглощать сжимающие усилия, как, например, в случае стержня. В результате элементы рамы можно четко расположить относительно друг друга в желаемом порядке. Предотвращается непреднамеренное смещение элементов рамы друг относительно друга в транспортировочном положении.

Складная рама по п.10 обеспечивает надежное и четко определенное крепление прессы к складной раме, в частности, ко второму элементу рамы. Крепежные ремни, предусмотренные на элементах рамы, также можно использовать для закрепления средств блокировки.

Мобильный прессовый блок по п. 11 имеет преимущества складной рамы, на которые здесь делается ссылка. В частности, мобильный прессовый блок включает пресс в виде мусорного пресса в качестве второй переносной конструкции.

- 5 Прессовый блок по п. 12 обеспечивает четко определенное расположение пресса.

Прессовый блок по п. 13 имеет повышенную безопасность.

- 10 Прессовый блок по п. 14 дает возможность выгодного использования, заключающегося в том, что материал, спрессованный в прессе, может быть доставлен непосредственно в контейнер, служащий в качестве переносной конструкции.

Прессовый блок по п. 15 обеспечивает безопасную эксплуатацию. Непреднамеренное самоотделение контейнера от пресса невозможно.

- 15 Для развития предмета изобретения подходят как признаки, указанные в формуле изобретения, так и признаки, указанные в следующем варианте выполнения складной рамы в соответствии с изобретением, по отдельности или в комбинации друг с другом. Соответствующие комбинации признаков не представляют собой каких-либо ограничений в отношении дальнейшего развития предмета изобретения, но являются просто примерами по своей сути.

- 20 Дополнительные признаки, детали и преимущества изобретения более подробно поясняются ниже со ссылкой на описание предпочтительного варианта выполнения согласно чертежам. На чертежах изображено:

на Фиг. 1 - вид в перспективе мобильной складной рамы согласно изобретению, в транспортировочном положении;

- 25 на Фиг. 2 - боковая проекция складной рамы по фиг. 1;

на Фиг. 3 - вид складной рамы, соответствующий фиг. 1, в положении сборки;

на Фиг. 4 - вид в перспективе мобильного прессового блока со складной рамой в положении сборки по фиг. 1;

на Фиг.5 - увеличенное подробное изображение узла V на фиг.4;

на Фиг. 6 - боковая проекция прессового блока согласно фиг. 4;

на Фиг. 7 - увеличенный подробный вид узла VII на фиг. 6;

на Фиг.8 - сечение по линии VIII-VIII на фиг.7.

- 5 Мобильная складная рама 1, изображенная на фиг.1-3, имеет первый элемент 2 рамы и второй элемент 3 рамы. Два элемента 2, 3 рамы соединены друг с другом с возможностью поворота вокруг оси 4 поворота рамы. Мобильная складная рама 1 может складываться между транспортировочным положением, показанным на фиг.1 и 2, и положением сборки, показанным на фиг.3.
- 10 В транспортировочном положении элементы 2, 3 рамы расположены перпендикулярно друг к другу. Элементы 2, 3 рамы расположены L-образно друг относительно друга на боковой проекции на фиг. 2. В транспортировочном положении складная рама 1 выполнена в виде скатывающегося контейнера в соответствии с DIN 30722.
- 15 Складную раму 1 можно легко перевозить в транспортировочном положении с помощью транспортного средства, в частности, с помощью грузового автомобиля.

Первый элемент 2 рамы имеет первую длину L_1 , первую ширину B_1 и первую высоту H_1 . Первая длина L_1 и первая ширина B_1 соответствуют размерам скатываемого контейнера в соответствии с DIN 30722. Первая длина L_1 и первая ширина B_1 больше, в частности, значительно больше, чем первая высота H_1 . Первый элемент 2 рамы плоский, то есть выполнен как плоскостной элемент. Плоскостной элемент имеет прямоугольную форму благодаря первой длине L_1 и первой ширине B_1 . В частности: $H_1 < L_1, B_1$, в частности, H_1 меньше или равно $0,2 \cdot L_1, B_1$, в частности, H_1 меньше или равно $0,1 \cdot L_1, B_1$.

Первый элемент 2 рамы включает первую базовую рамную конструкцию 5 с двумя продольными балками (лонжеронами) 6 и несколькими поперечинами 7, прочно соединенными с обеими продольными балками 6. Продольные балки 6, в частности, приварены к поперечинам 7 в точках пересечения. Поперечины 7

ориентированы параллельно оси поворота 4 рамы. Продольные балки 6 ориентированы перпендикулярно оси 4 поворота рамы. Поперечины 7 ориентированы попарно параллельно друг другу. Продольные балки 6 ориентированы параллельно друг другу. Первая базовая рамная конструкция 5 образует открытую рамную конструкцию с продольными балками 6 и поперечинами 7, расположенными перпендикулярно друг другу.

Продольные балки 6 и поперечины 7 выполнены в виде двутавровых стальных профилей.

Направляющие кронштейны 8 расположены на внутренних сторонах продольных балок 6, обращенных друг к другу, что обеспечивает управляемое продольное перемещение складной рамы 1 на транспортном средстве.

На конце, обращенном от оси 4 поворота, первый элемент 2 рамы содержит два ролика 9, каждый из которых установлен с возможностью вращения вокруг оси 10 ролика. Ролики 9 размещены в роликовом держателе 11. Роликовые держатели 11 расположены на несущем элементе, который прикреплен к первой базовой рамной конструкции 5. С помощью роликов 9 складная рама 1 может перемещаться в транспортировочном положении как скатывающийся контейнер. Складная рама 1 выполняет функцию скатывающегося контейнера.

Первый элемент 2 рамы содержит две первые крепежные накладки 13, каждая из которых прикреплена к продольной балке 6. Каждая из первых крепежных накладок 13 имеет сквозное отверстие 14. Сквозные отверстия 14 вынесены над верхней стороной продольных балок 6. Первые крепежные накладки 13 прикреплены, в частности, к первому элементу 2 рамы таким образом, что сквозные отверстия 14 соосны друг другу. Виртуальная соединительная линия между соосными сквозными отверстиями 14 ориентирована, в частности, параллельно оси 4 поворота рамы и, в частности, горизонтально.

Первый элемент 2 рамы содержит две первые направляющие 15. Первые направляющие 15 образуют первую контактную поверхность для контейнера. Первые направляющие 15 проходят в продольном направлении первого элемента 2 рамы.

Первые направляющие 15 расположены параллельно друг другу и на расстоянии друг от друга. Первые направляющие 15 расположены на первой базовой рамной конструкции 5, в частности на поперечинах 7, и прикреплены к ней.

5 Каждая первая направляющая 15 имеет первую ширину направляющих $V_{L,1}$. Каждая из первых направляющих 15 содержит на конце приемную секцию 16, которая сужается, начиная от максимальной ширины направляющих до первой ширины направляющих $V_{L,1}$. Приемные секции 16 упрощают размещение передвижной конструкции, в частности контейнера, на первых направляющих
10 15.

Второй элемент 3 рамы имеет структуру, аналогичную первому элементу 2 рамы. Второй элемент 3 рамы включает вторую базовую рамную конструкцию 17, которая образована двумя продольными балками 6 и тремя поперечинами 7. Продольные балки 6 и поперечины 7 жестко соединены друг с другом
15 попарно, в частности, приварены.

Второй элемент 3 рамы содержит вторые крепежные накладки 18. Вторые крепежные накладки 18 выполнены, в частности, как первые крепежные накладки 13. Каждая вторая крепежная накладка 18 имеет сквозное отверстие 19. Вторые крепежные накладки 18 расположены и закреплены на втором
20 элементе рамы 3, в частности, на второй базовой рамной конструкции 17, и в частности, на продольных балках 6, таким образом, что сквозные отверстия 19 располагаются на одной прямой друг с другом. Виртуальная соединительная линия соосных сквозных отверстий 19 ориентирована параллельно оси поворота 4 рамы, в частности, параллельно виртуальной соединительной
25 линии сквозных отверстий 14 и, в частности, горизонтально.

Второй элемент 3 рамы включает две вторые направляющие 20. Две вторые направляющие 20 образуют вторую контактную поверхность для второй переносной конструкции, в частности, для прессы. Каждая вторая направляющая 20 имеет вторую ширину направляющих $V_{L,2}$. Вторая ширина
30 $V_{L,2}$ больше первой ширины $V_{L,1}$. Вторая ширина $V_{L,2}$ соответствует увеличенной ширине первой направляющей 15 на конце приемной секции 16. Приемная

секция 16 создает непрерывный переход между первой шириной направляющей $V_{L,1}$ и второй шириной $V_{L,2}$.

В каждом случае первая направляющая 15 и вторая направляющая 20 расположены соосно друг с другом в положении сборки согласно фиг. 3. Первая направляющая 15 и вторая направляющая 20 образуют общую направляющую. В частности, первая направляющая 15 и вторая направляющая 20 расположены в одной плоскости. В частности, две первые направляющие 15 и две вторые направляющей 20 расположены в общей плоскости.

На нижней стороне второго элемента рамы 3, обращенной от вторых направляющих 20, в частности, на нижней стороне второй базовой рамной конструкции 17, на втором элементе рамы 3 расположена подъемная накладка с крюком 21. В транспортировочном положении подъемная накладка с крюком 21 используется для захвата с помощью гака крана. Обращение с мобильной складной рамой 1 в транспортировочном положении упрощается. Подъемная накладка с крюком 21 выполнена, в частности, с возможностью ее складывания. Это гарантирует, что подъемная накладка с крюком 21 не будет мешать использованию складной рамы 1 в положении сборки.

В частности, подъемная накладка с крюком 21 не повреждается и не разрушается в положении сборки складной рамы 1.

Второй элемент 3 рамы включает несколько опорных элементов 23 на нижней стороне 22. Опорные элементы 23 выполнены в виде опорных ножек в соответствии с продемонстрированным вариантом исполнения. Возможны и другие конструкции опорных элементов 23, в частности, опорных роликов. В частности, опорные элементы 23 могут быть выполнены с возможностью индивидуальной регулировки высоты, чтобы компенсировать разницу в высоте от земли, на которой размещается складная рама 1.

Ось поворота 4 рамы фиксируется шарнирной накладкой 24. Вилкообразный первый элемент 25 накладки прикреплен к каждой из продольных балок 6 первой базовой рамной конструкции 5. Первый элемент 25 шарнирной накладки имеет два выступа, расположенных на расстоянии друг от друга и имеющих сквозные отверстия. Вторым элементом 26 шарнирной накладки расположен в

пространстве, образованном накладками первого элемента 25. Второй элемент 26 накладки имеет сквозное отверстие, которое соосно со сквозным отверстием накладки первого элемента 25. Поворотный штифт, расположенный концентрично оси поворота 4 рамы, вставлен в соосные сквозные отверстия.

- 5 В положении сборки элементы рамы 2, 3 расположены практически параллельно поверхности, на которой они размещены. В частности, элементы рамы 2, 3 ориентированы горизонтально.

В положении сборки согласно фиг. 3 первые направляющие 15 и вторые направляющие 20 прикреплены друг к другу на внешних боковых стенках 27 с
10 помощью фиксирующего штифта 28.

Чтобы перевести складную раму 1, начиная с положения сборки по фиг. 3, в транспортировочное положение, показанное на фиг. 1 и 2, сначала удаляют фиксирующие штифты 28. Затем второй элемент 3 рамы поворачивают из его горизонтального положения относительно первого элемента рамы 1 вокруг оси
15 поворота 4 рамы 1. В частности, угол поворота составляет 90°. В транспортировочном положении складной рамы 1 второй элемент 3 рамы находится в вертикальном положении.

Для транспортировки складной рамы 1 второй элемент 3 рамы можно заблокировать на первом элементе рамы 2 с помощью двух стопорных средств
20 29. В соответствии с продемонстрированным примерным вариантом выполнения стопорные стержни служат в качестве стопорных средств 29, каждое из которых прикручено на конце к сквозным отверстиям 14, 19 крепежных накладок 13, 18.

Для боковой стабилизации складной рамы 1 в транспортировочном положении
25 поперечный опорный стержень 30 может быть вставлен по оси поворота 4 рамы между шарнирными соединениями накладок 24. Еще один поперечный опорный стержень 30 может быть вставлен между двумя вторыми крепежными накладками 18 на втором элементе рамы 3.

Ниже со ссылкой на фиг. 4-8 приведено более подробное пояснение структуры
30 и функции мобильного пресса, т.е. мобильного прессового блока.

Мобильный прессовый блок 31 содержит складную раму 1, размещенный на ней пресс 32 и контейнер 33, соединенный с прессом 32. Пресс 32 установлен на втором элементе 3 рамы. Контейнер 33 размещен на первом элементе 2 рамы.

- 5 Пресс 32 представляет собой пресс для мусора, выполненный в виде мобильного пресса и установленный на мобильной транспортной раме 34 согласно DE 10 2016 213 397 A1. Для изготовления мобильного прессового блока 31 согласно фиг. 4 и 6 складную раму 1 сначала транспортируют с помощью транспортного средства в транспортировочном положении согласно
- 10 фиг. 1 и 2 и далее снимают с транспортного средства.

После снятия складной рамы 1, удаляются фиксирующие средства 29, и второй элемент 3 рамы поворачивается на 90 ° по отношению к первому элементу 2 рамы в положение сборки по фиг. 3. На складную раму 1 в положении сборки сначала помещается пресс 32. Поскольку пресс 32 расположен на

15 транспортной раме 34, пресс можно перевезти при помощи транспортного средства и разместить на складной раме 1, в частности, на втором элементе 3 рамы. Предпочтительно, чтобы ролики 35 транспортной рамы 34 могли катиться по вторым направляющим 20.

Поскольку пресс 32 расположен на транспортной раме 34, пресс 32 образует

20 компактный и устойчивый блок с транспортной рамой 34. Пресс 32 с транспортной рамой 34 может несколько выступать за края складной рамы 1 в продольном направлении. В результате это не нарушает устойчивость пресса 32, в частности компонентов и узлов, расположенных на транспортной раме 34.

После того, как пресс 32 установлен на складную раму 1 и прикреплен к ней,

25 помещают контейнер 33 с транспортной рамой 34, в частности, с роликами 35 транспортной рамы 34, на первые направляющие 15 первого элемента 2 рамы и перемещают в сторону пресса 32. Контейнер 33 соединен с прессом 32. Соединение пресса 32 с контейнером 33 более подробно показано на фиг. 5. На внешнем корпусе 37 контейнера 33 предусмотрены упоры 38, выступающие

30 наружу в боковом направлении. В частности, вдоль внешней окружности корпуса 37 предусмотрено несколько упоров 38.

Пресс 32 прикреплен ко вторым крепежным накладкам 18 с помощью поперечного болта 36 на складной раме 1, в частности, на втором элементе 3 рамы. Поперечный болт 36 проходит через соосные сквозные отверстия 19 вторых крепежных накладок 18 и выступает на конце вторых крепежных накладок 18. Поперечный болт 36 имеет поперечное отверстие в одной торцевой области, через которое проходит фиксирующий штифт 37 для предотвращения случайного высвобождения поперечного болта 36. Крепление прессы 32 к складной раме 1 является устойчивым.

Пресс 32 содержит несколько сцепных крюков 39, которые, в частности, подвижно прикреплены к прессу 32. В частности, сцепные крюки 39 могут быть выполнены с возможностью поворота вокруг горизонтальной оси поворота. Также возможно исполнение, когда сцепные крюки 39 смогут перемещаться вертикально. Сцепные крюки 39 проходят практически в продольном направлении прессы 32 и складной рамы 1. Сцепные крюки 39 содержат участок 40 крюка для зацепления за упоры 38. Для соединения контейнера 33 с прессом 32 сцепные крюки 39 перемещают в положение разъединения (не показано), то есть, в частности, поворачивают или смещают вниз.

Затем контейнер 33 перемещается к прессу 32 в продольном направлении. Когда контейнер 33 достигает своего осевого целевого положения, отдельные сцепные крюки 39 поворачиваются или смещаются вверх, так что сцепные крюки 39 с участком 40 крюка входят в зацепление за соответствующим упором 38. В этом устройстве, показанном, в частности, на фиг.5, контейнер 33 надежно, но с возможностью разъема соединен с прессом 32.

Также возможно, что смещение сцепного крюка 39 из положения соединения по фиг. 5 происходит в направлении против предварительного натяга пружины, при этом соединительный крюк 39 автоматически прижимается вниз против предварительного натяжения пружины упором 38, когда контейнер 33 приближается к прессу 32, и в результате предварительного натяжения пружины он снова автоматически толкается вверх, как только контейнер 33 оказывается в целевом осевом положении, и сцепной крюк 39 может зацепиться за упор 38. С этой целью соединительный крюк 39, в частности, участок 40 крюка, имеет фаску или закругленную часть 41 на внешней стороне,

отдаленной от пресса 32, чтобы упростить автоматическое смещение вниз, когда надвигается контейнер 33. На внутренней поверхности, обращенной к прессу 32, участок крюка 40 имеет, в частности, вертикально ориентированную контактную поверхность. Крюк 40 упирается в упор 38 контактной 5 поверхностью. Предотвращается непреднамеренное отсоединение контейнера 33 от пресса 32.

Формула изобретения

1. Мобильная складная рама для транспортного средства, содержащая

а) первый элемент (2) рамы,

5 б) второй элемент (3) рамы, шарнирно прикрепленный к первому элементу (2) рамы с возможностью поворота вокруг оси (4) поворота рамы,

при этом складная рама (1) выполнена с возможностью складываться между транспортировочным положением, в котором элементы (2, 3) рамы расположены перпендикулярно друг другу, и положением сборки, в
10 котором элементы (2, 3) рамы расположены параллельно друг другу.

2. Складная рама по п. 1, отличающаяся тем, что складная рама (1) в транспортном положении выполнена в виде скатывающегося контейнера в соответствии с DIN 30722.

3. Складная рама по п.п. 1 или 2, отличающаяся тем, что первый элемент (2) рамы имеет первую контактную поверхность, на которую может быть помещена
15 первая передвижная конструкция (33).

4. Складная рама по п. 3, отличающаяся тем, что первая контактная поверхность включает по меньшей мере одну первую направляющую (15) для первой передвижной конструкции (33).

20 5. Складная рама по любому из п.п. 1-4, отличающаяся тем, что второй элемент (3) рамы включает вторую контактную поверхность, на которую может быть помещена вторая передвижная конструкция (32).

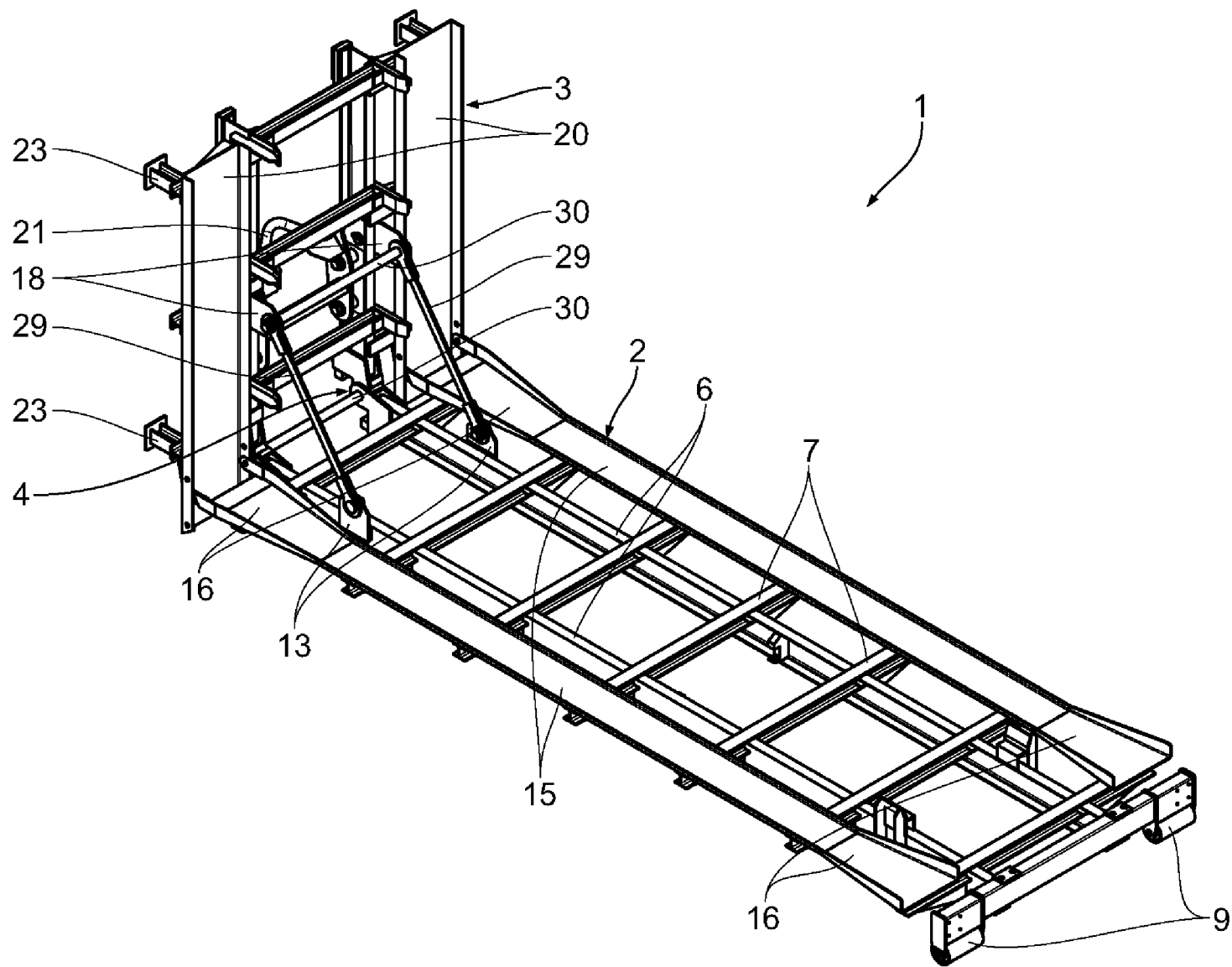
6. Складная рама по п. 5, отличающаяся тем, что вторая контактная поверхность включает по меньшей мере одну вторую направляющую (20) для
25 второй передвижной конструкции (32).

7. Складная рама по любому из п.п. 1-6, отличающаяся тем, что второй элемент (3) рамы содержит подъемную накладку с крюком 21, которая расположена, в частности, с нижней стороны (22) напротив второй контактной поверхности.

8. Складная рама по любому из п.п. 1-7, отличающаяся тем, что ось поворота (4) рамы закреплена шарнирной накладкой (24).
9. Складная рама по одному из п.п. 1-8, отличающаяся тем, что содержит стопорное средство (29), блокирующее элементы рамы (2, 3) в
5 транспортировочном положении.
10. Складная рама по любому из п.п. 1-9, отличающаяся тем, что содержит по меньшей мере одну первую крепежную накладку (13) на первом элементе рамы (2) и / или по меньшей мере одну вторую крепежную накладку (18) на втором элементе рамы (3).
- 10 11. Мобильный прессовый блок, содержащий складную раму (1) по любому из п.п. 1-10, и пресс (32) в качестве второй переносной конструкции.
12. Прессовый блок по п. 11, отличающийся тем, что складная рама (1) установлена в положении сборки, при этом пресс (32) размещен на втором элементе (3) рамы (1).
- 15 13. Прессовый блок по п.п.11 или 12, отличающийся тем, что пресс (32) закреплен на складной раме (1), по меньшей мере, на второй крепежной накладке (18).
14. Прессовый блок по любому из п.п. 11-13, отличающийся тем, что он снабжен контейнером (33), являющимся первой передвижной конструкцией, при
20 этом контейнер (33) размещен, в частности, на первом элементе рамы (2).
15. Прессовый блок по п.14, отличающееся тем, что контейнер (33) прикреплен к прессу (32) с возможностью разъема.

Мобильная складная рама для транспортного средства и мобильный прессовый блок со складной рамой подобного типа.

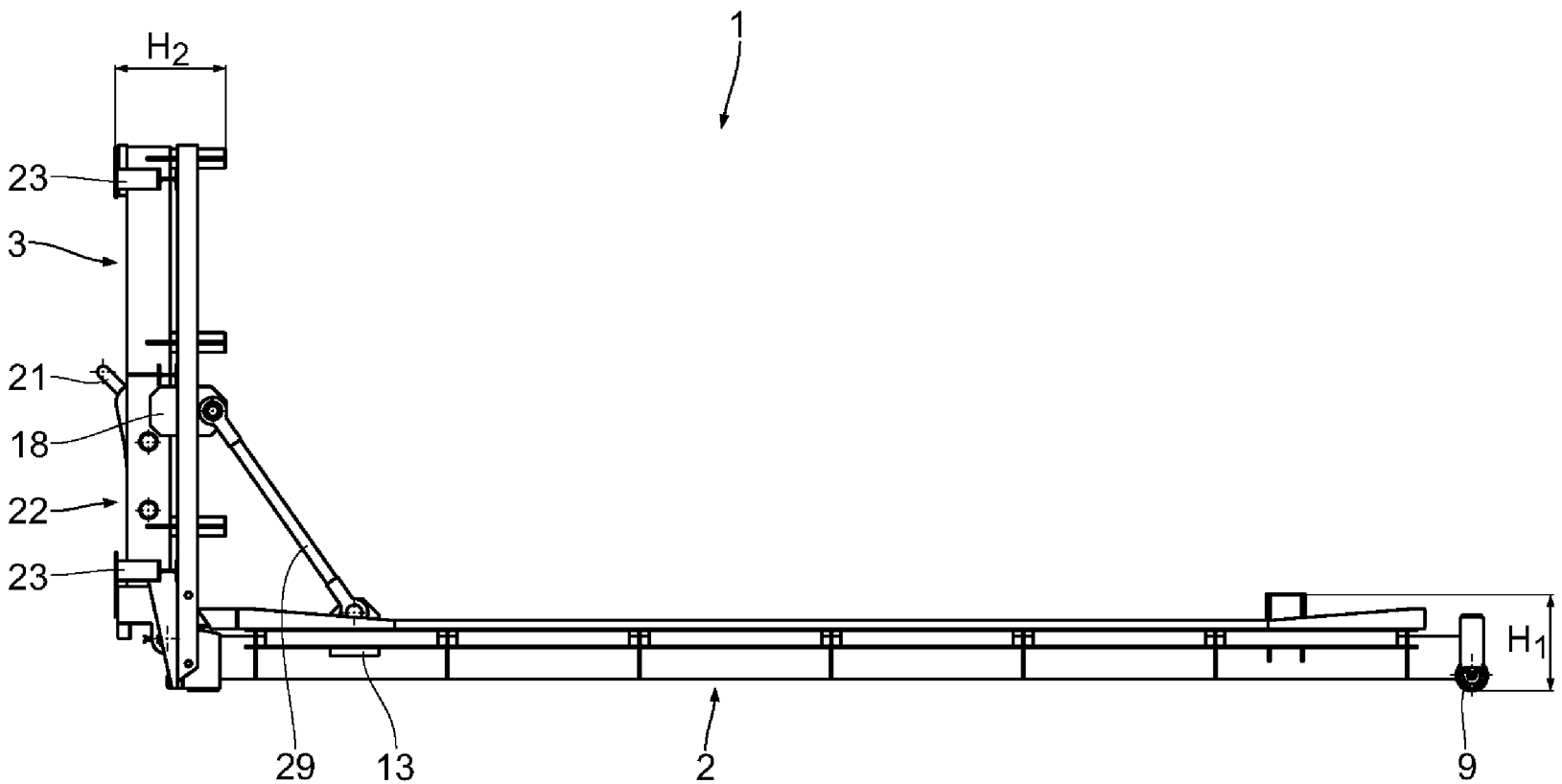
1/7



Фиг. 1

Мобильная складная рама для транспортного средства и мобильный прессовый блок со складной рамой подобного типа.

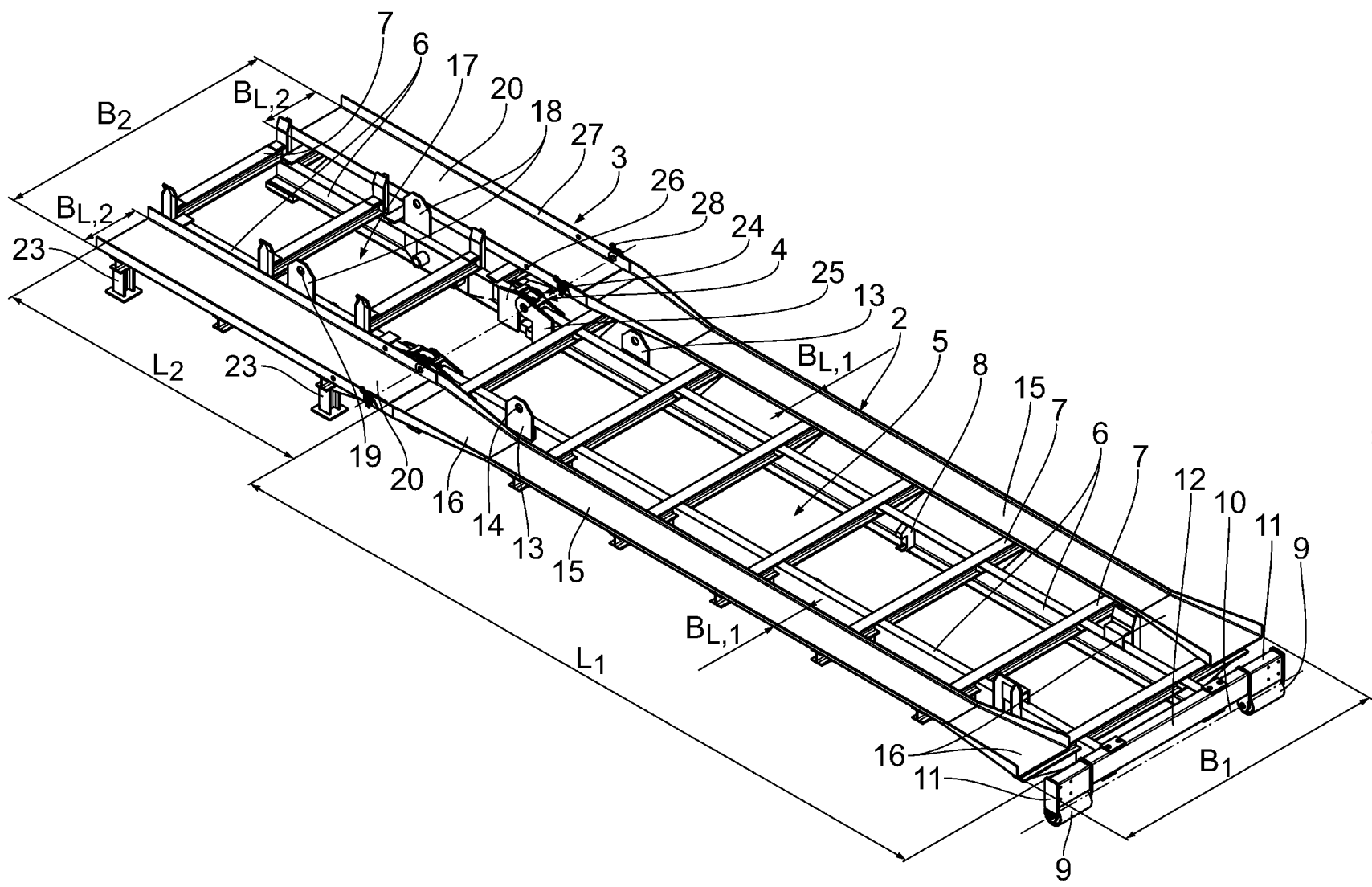
2/7



Фиг. 2

Мобильная складная рама для транспортного средства и мобильный прессовый блок со складной рамой подобного типа.

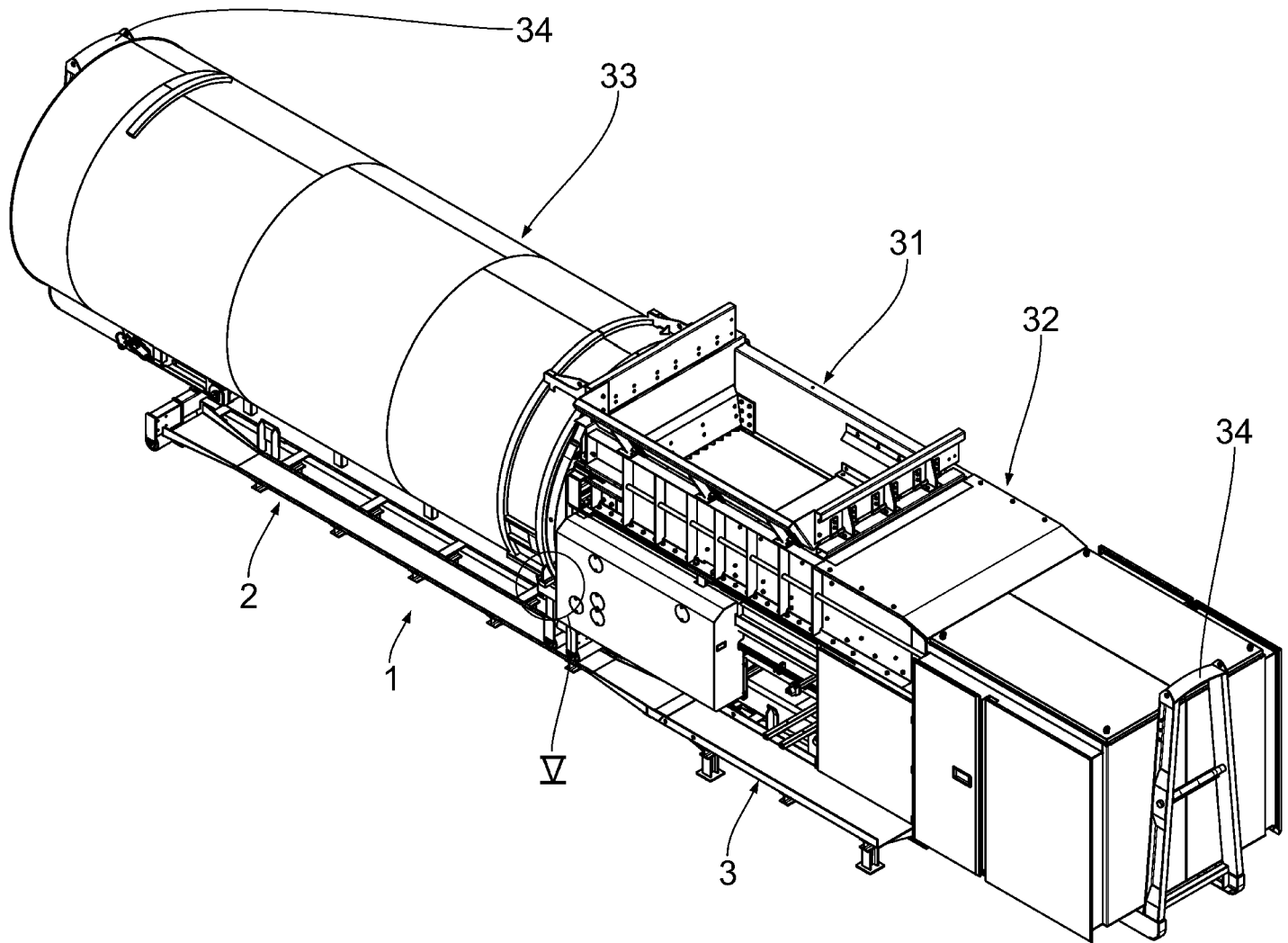
3/7



Фиг. 3

Мобильная складная рама для транспортного средства и мобильный прессовый блок со складной рамой подобного типа.

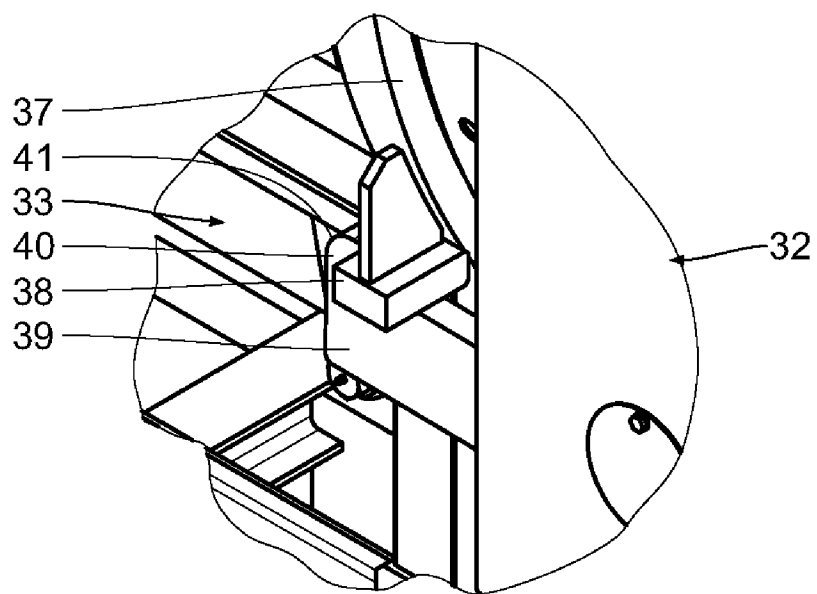
4/7



Фиг. 4

Мобильная складная рама для транспортного средства и мобильный прессовый блок со складной рамой подобного типа.

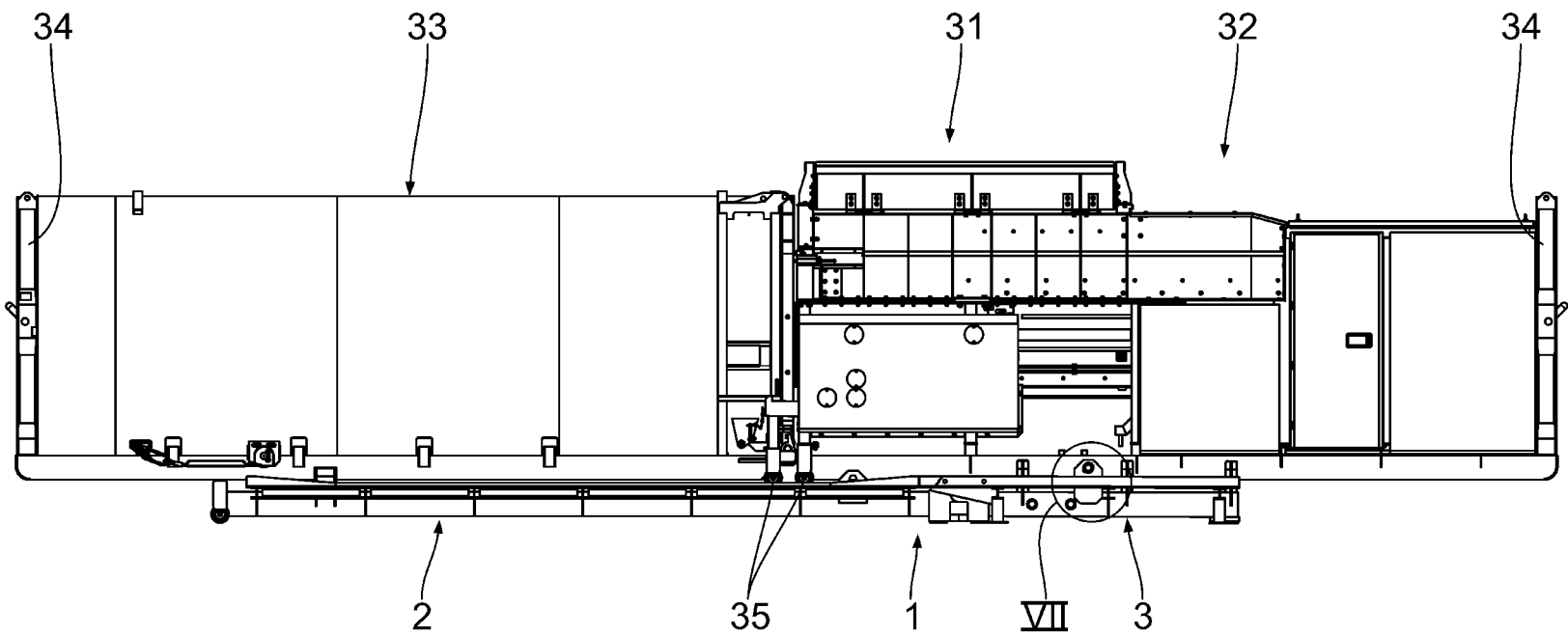
5/7



Фиг. 5

Мобильная складная рама для транспортного средства и мобильный прессовый блок со складной рамой подобного типа.

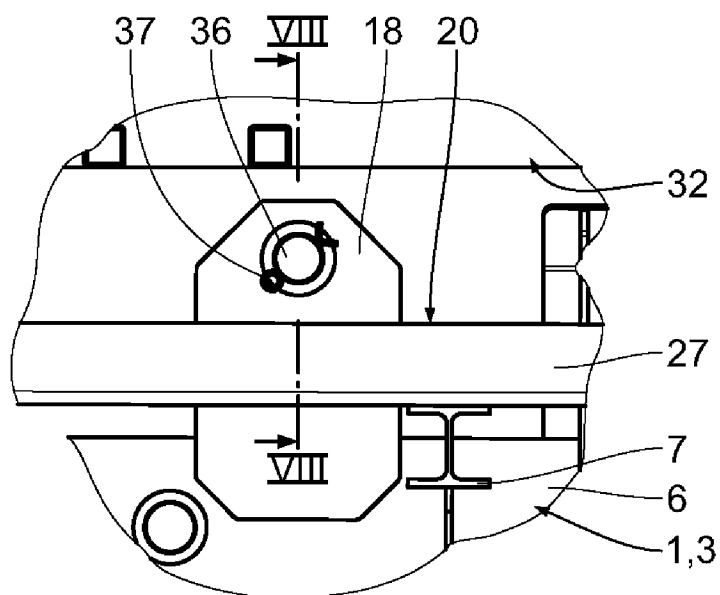
6/7



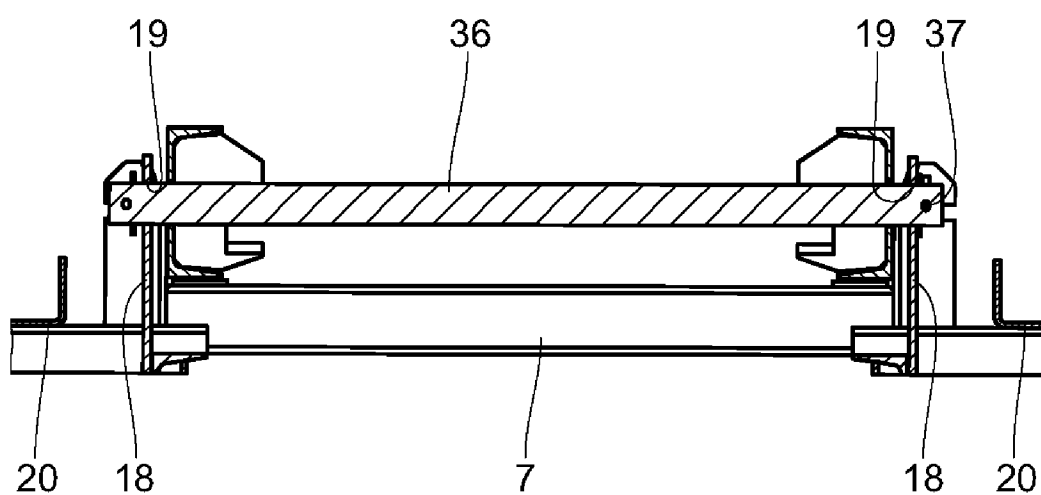
Фиг. 6

Мобильная складная рама для транспортного средства и мобильный прессовый блок со складной рамой подобного типа.

7/7



Фиг. 7



Фиг. 8

ОТЧЕТ О ПАТЕНТНОМ ПОИСКЕ
(статья 15(3) ЕАПК и правило 42 Патентной инструкции к ЕАПК)

Номер евразийской заявки:

202092352

А. КЛАССИФИКАЦИЯ ПРЕДМЕТА ИЗОБРЕТЕНИЯ:

B65D 19/26 (2006.01)
B60P 1/64 (2006.01)
B62D 33/02 (2006.01)
B65D 88/12 (2006.01)
B30B 9/30 (2006.01)

Согласно Международной патентной классификации (МПК)

Б. ОБЛАСТЬ ПОИСКА:

Просмотренная документация (система классификации и индексы МПК)

B62D, B65D, B60P, B30B

Электронная база данных, использовавшаяся при поиске (название базы и, если, возможно, используемые поисковые термины)

ЕРАТIS, ESPACENET, поисковые системы национальных патентных ведомств, открытые интернет-источники
Передвижной пресс, пресс-контейнер, пресс-компактор, мобильный компактор, рама, складной, шарнирный, mobile, press, container, frame, compactor, folding, articulated, platform

В. ДОКУМЕНТЫ, СЧИТАЮЩИЕСЯ РЕЛЕВАНТНЫМИ

Категория*	Ссылки на документы с указанием, где это возможно, релевантных частей	Относится к пункту №
X	RU 2584043 C2 (РЕЙЛДЕКС (2009) ИНК.), 20.05.2016 стр. 11-14, 16-19, 20-21, 24 описания, фиг. 3, 4, 6-9, 11-12, 17-19, 28-29	1, 8, 9
A		2-7, 10-15
A	KZ 1501 C (ПО «АКТЮБИНСКСЕЛЬМАШ»), 15.12.1994 описание, фиг. чертежей	1-15
A	SU 311776 (АЛМА-АТИНСКИЙ ЗООВЕТЕРИНАРНЫЙ ИНСТИТУТ), 29.10.1971 столбцы 3-4 описания, фиг. 1-4	1-15
A	UA 93643 C2 (НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «СЕЛТА» НАЦИОНАЛЬНОГО НАУЧНОГО ЦЕНТРА «ИНСТИТУТ МЕХАНИЗАЦИИ И ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА» УКРАИНСКОЙ АКАДЕМИИ АГРАРНЫХ НАУК), 25.02.2011 реферат, фиг. 1-3	1-15
A	RU 2700907 C2 (ФЛИГЛЬ АГРАРТЕХНИК ГМБХ), 23.09.2019 стр. 9-14 описания, фиг. 1-7	1-15
A	DE 1531809 A (ACKERMANN FAHRZEUGBAU), 15.01.1970 фиг. 1-5	1-15
A	EP 1059199 A2, (HRD MASCHINEN- UND ANLAGENBAU GMBH), 13.12.2000 реферат, фиг. 1-4	1-15
A	US 4470748 A (JOHN M. DICKSON-SIMPSON), 11.09.1984 реферат, фиг. 1-7	1-15

последующие документы указаны в продолжении

* Особые категории ссылочных документов:

«A» - документ, определяющий общий уровень техники
«D» - документ, приведенный в евразийской заявке
«E» - более ранний документ, но опубликованный на дату подачи евразийской заявки или после нее
«O» - документ, относящийся к устному раскрытию, экспонированию и т.д.
«P» - документ, опубликованный до даты подачи евразийской заявки, но после даты испрашиваемого приоритета"

«T» - более поздний документ, опубликованный после даты приоритета и приведенный для понимания изобретения
«X» - документ, имеющий наиболее близкое отношение к предмету поиска, порочащий новизну или изобретательский уровень, взятый в отдельности
«Y» - документ, имеющий наиболее близкое отношение к предмету поиска, порочащий изобретательский уровень в сочетании с другими документами той же категории
«&» - документ, являющийся патентом-аналогом
«L» - документ, приведенный в других целях

Дата проведения патентного поиска: **26/04/2021**

Уполномоченное лицо:
Зам. начальника отдела механики,
физики и электротехники


М.Н. Юсуфов