



(21) 申请号 202223559721.5

(22) 申请日 2022.12.30

(73) 专利权人 新乡市燎原嘉业机械科技有限公司

地址 453000 河南省新乡市红旗区新东大道166号二层F区08号(107以东)

专利权人 河南工学院

(72) 发明人 牛思越 司马振雷 张化成

(74) 专利代理机构 新乡市平原智汇知识产权代理事务所(普通合伙) 41139

专利代理师 洪胜

(51) Int. Cl.

B62D 33/04 (2006.01)

A62C 27/00 (2006.01)

E05F 15/53 (2015.01)

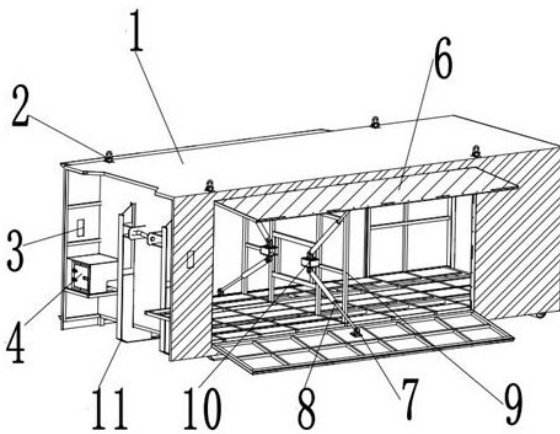
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54) 实用新型名称

一种通讯指挥消防车厢体结构

(57) 摘要

本实用新型公开了一种通讯指挥消防车厢体结构,包括厢体,所述厢体的内部设置有桁架,所述桁架的两侧设置有驱动组件,所述厢体的两侧设置有门板,所述门板与驱动组件活动连接,所述厢体的底部设置有支架,所述支架转动连接有滚轮,所述厢体的底部还设置有两个平行分布的加强筋,所述加强筋的一端延伸至厢体的一侧位置;通过设置的吊钩,改变传统技术中消防车厢必须依附于车体的弊端,采用吊钩可以将厢体吊装到最方便灭火观测的位置,提高厢体的灵活运用性。



1. 一种通讯指挥消防车厢体结构,其特征在于,包括厢体(1),所述厢体(1)的内部设置有桁架(9),所述桁架(9)的两侧设置有驱动组件,所述厢体(1)的两侧设置有门板(6),所述门板(6)与驱动组件活动连接,所述厢体(1)的底部设置有支架(12),所述支架(12)转动连接有滚轮(13),所述厢体(1)的底部还设置有两个平行分布的加强筋(11),所述加强筋(11)的一端延伸至厢体(1)的一侧位置。

2. 根据权利要求1所述的一种通讯指挥消防车厢体结构,其特征在于,所述桁架(9)的一侧设置有固定块(10),所述固定块(10)的顶部和底部与门板(6)的一侧均设置有角球座(7)。

3. 根据权利要求1所述的一种通讯指挥消防车厢体结构,其特征在于,所述驱动组件为液压缸(8),所述液压缸(8)的顶伸端与位于门板(6)的角球座(7)活动连接,所述液压缸(8)的底部端与固定块(10)设置的角球座(7)活动连接。

4. 根据权利要求1所述的一种通讯指挥消防车厢体结构,其特征在于,所述厢体(1)的两侧靠近一端的位置均设置有电子触摸屏(3)。

5. 根据权利要求1所述的一种通讯指挥消防车厢体结构,其特征在于,所述厢体(1)的一端设置有连接箱(4)。

6. 根据权利要求1所述的一种通讯指挥消防车厢体结构,其特征在于,延伸至一侧的两个所述的加强筋(11)的一侧均设置有垫块(14),所述垫块(14)与厢体(1)固接,两个所述垫块(14)之间设置有挂杆(5)。

7. 根据权利要求1所述的一种通讯指挥消防车厢体结构,其特征在于,所述厢体(1)的顶部设置有吊钩(2),所述吊钩(2)的数量为四个,四个所述吊钩(2)分别位于厢体(1)顶部外壁的四个拐角处。

一种通讯指挥消防车厢体结构

技术领域

[0001] 本实用新型涉及消防车结构技术,具体涉及一种通讯指挥消防车厢体结构。

背景技术

[0002] 消防指挥车是指装备有报警装置、扩音器材和通信联络设备,用于消防指挥的“消防车”。一般多由轿车、轻型越野车或小型客车改装。使用这种车可以方便消防指挥,及时进行消防工作,避免事故的进一步扩展,是消防必备的车辆。

[0003] 消防指挥车目前多采用轻型越野车或小型客车改装,如此在遇至高空火灾,森林火灾,此时车辆并不能开到高空,并且在森林中行进也是极为的不便,车辆无法行进到合适的位置时,不能直观的检测到火情,很容易造成指挥不当的问题出现,因此亟需一种通讯指挥消防车厢体结构来解决上述问题。

实用新型内容

[0004] 本实用新型的目的是提供一种通讯指挥消防车厢体结构,以解决现有技术中的上述不足之处。

[0005] 为了实现上述目的,本实用新型提供如下技术方案:

[0006] 一种通讯指挥消防车厢体结构,包括厢体,所述厢体的内部设置有桁架,所述桁架的两侧设置有驱动组件,所述厢体的两侧设置有门板,所述门板与驱动组件活动连接,所述厢体的底部设置有支架,所述支架转动连接有滚轮,所述厢体的底部还设置有两个平行分布的加强筋,所述加强筋的一端延伸至厢体的一侧位置。

[0007] 进一步的,所述桁架的一侧设置有固定块,所述固定块的顶部和底部与门板的一侧均设置有角球座。

[0008] 进一步的,所述驱动组件为液压缸,所述液压缸的顶伸端与位于门板的角球座活动连接,所述液压缸的底部端与固定块设置的角球座活动连接。

[0009] 进一步的,所述厢体的两侧靠近一端的位置均设置有电子触摸屏。

[0010] 进一步的,所述厢体的一端设置有连接箱。

[0011] 进一步的,延伸至一侧的两个所述的加强筋的一侧均设置有垫块,所述垫块与厢体固接,两个所述垫块之间设置有挂杆。

[0012] 进一步的,所述厢体的顶部设置有吊钩,所述吊钩的数量为四个,四个所述吊钩分别位于厢体顶部外壁四个拐角处。

[0013] 在上述技术方案中,本实用新型提供的一种通讯指挥消防车厢体结构,(1)通过设置的驱动组件;驱动组件可以很好的驱动门板打开,有效的提高工作效率,避免人为打开门板需要负重并且吃力的弊端,有效的提升工作效率;(2)通过设置的支架和滚轮,可以很好的使厢体移动位置,在使用时避免火情转移导致厢体移动不便的弊端,具有较好的灵活移动性;(3)通过设置的吊钩,改变传统技术中消防车箱必须依附于车体的弊端,采用吊钩可以将厢体吊装到最方便灭火观测的位置,提高厢体的灵活运用性。

附图说明

[0014] 为了更清楚地说明本申请实施例或现有技术中的技术方案,下面将对实施例中所需要使用的附图作简单地介绍,显而易见地,下面描述中的附图仅仅是本实用新型中记载的一些实施例,对于本领域普通技术人员来讲,还可以根据这些附图获得其他的附图。

[0015] 图1为本实用新型一种通讯指挥消防车厢体结构实施例提供的主视结构示意图。

[0016] 图2为本实用新型一种通讯指挥消防车厢体结构实施例提供的剖视结构示意图。

[0017] 图3为本实用新型一种通讯指挥消防车厢体结构实施例提供的侧视示意图。

[0018] 附图标记说明:

[0019] 1厢体、2吊钩、3电子触摸屏、4连接箱、5挂杆、6门板、7角球座、8液压缸、9桁架、10固定块、11加强筋、12支架、13滚轮、14垫块。

具体实施方式

[0020] 为了使本领域的技术人员更好地理解本实用新型的技术方案,下面将结合附图对本实用新型作进一步的详细介绍。

[0021] 如图1-3所示,本实用新型实施例提供一种通讯指挥消防车厢体结构,包括厢体1,厢体1的内部设置有桁架9,桁架9的两侧设置有驱动组件,厢体1的两侧设置有门板6,门板6与驱动组件活动连接,厢体1的底部设置有支架12,支架12转动连接有滚轮13,厢体1的底部还设置有两个平行分布的加强筋11,加强筋11的一端延伸至厢体1的一侧位置。

[0022] 具体的本实施例中,厢体1的内部设置有桁架9,桁架9的两侧设置有驱动组件,厢体1的两侧设置有门板6,位于每一侧的门板的数量为两个,两侧加一起一共四个,门板6采用铰链与厢体活动连接,位于同一侧的两个门板对开,门板6与驱动组件活动连接,厢体1的底部设置有支架12,支架12转动连接有滚轮13,所述支架12的数量为四个,四个所述支架12分别位于厢体1底部靠近拐角的位置,厢体1的底部还设置有两个平行分布的加强筋11,加强筋11可以很好的增加厢体的结构强度,加强筋11的一端延伸至厢体1的一侧位置;

[0023] 采用上述设置的驱动组件;驱动组件可以很好的驱动门板打开,有效的提高工作效率,避免人为打开门板需要负重并且吃力的弊端,有效的提升工作效率;通过设置的支架和滚轮,可以很好的使厢体移动位置,在使用时避免火情转移导致厢体移动不便的弊端,具有较好的灵活移动性。

[0024] 进一步的,桁架9的一侧设置有固定块10,固定块10的顶部和底部与门板6的一侧均设置有角球座7,所述固定块10的数量为两个,每个所述固定块10两侧设置的角球座7通过驱动组件控制同一侧的车门,如附图2所示的。

[0025] 进一步的,驱动组件为液压缸8,液压缸8的顶伸端与位于门板6的角球座7活动连接,液压缸8的底部端与固定块10设置的角球座7活动连接。

[0026] 进一步的,厢体1的两侧靠近一端的位置均设置有电子触摸屏3,通过电子触摸屏3控制驱动组件的驱动,从而控制门板的打开或关闭。

[0027] 进一步的,厢体1的一端设置有连接箱4,所述连接箱4为置物箱,置物箱内可防止消防用具以及机械工具。

[0028] 进一步的,延伸至一侧的两个的加强筋11的一侧均设置有垫块14,垫块14与厢体1固接,两个垫块14之间设置有挂杆5,通过设置的挂杆5,采用挂杆5与外接车体进行固定,从

而实现厢体依附于车体进行转运。

[0029] 进一步的,厢体1的顶部设置有吊钩2,吊钩2的数量为四个,四个吊钩2分别位于厢体1顶部外壁四个拐角处;通过设置的吊钩,改变传统技术中消防车箱必须依附于车体的弊端,采用吊钩可以将厢体吊装到最方便灭火的位置,提高厢体的灵活运用性。

实施例1

[0030] 一种通讯指挥消防厢体结构,厢体1的内部设置有桁架9,桁架9的两侧设置有驱动组件,厢体1的两侧设置有门板6,位于每一侧的门板的数量为两个,两侧加一起一共四个,门板6采用铰链与厢体活动连接,位于同一侧的两个门板对开,门板6与驱动组件活动连接,厢体1的底部设置有支架12,支架12转动连接有滚轮13,所述支架12的数量为四个,四个所述支架12分别位于厢体1底部靠近拐角的位置,厢体1的底部还设置有两个平行分布的加强筋11,加强筋11可以很好的增加厢体的结构强度,加强筋11的一端延伸至厢体1的一侧位置。

实施例2

[0031] 本实施例在实施例1的基础上作进一步限定,桁架9的一侧设置有固定块10,固定块10的顶部和底部与门板6的一侧均设置有角球座7,所述固定块10的数量为两个,每个所述固定块10两侧设置的角球座7通过驱动组件控制同一侧的车门,如附图2所示的;驱动组件为液压缸8,液压缸8的顶伸端与位于门板6的角球座7活动连接,液压缸8的底部端与固定块10设置的角球座7活动连接;厢体1的两侧靠近一端的位置均设置有电子触摸屏3,通过电子触摸屏3控制驱动组件的驱动,从而控制门板的打开或关闭;厢体1的一端设置有连接箱4,所述连接箱4为置物箱,置物箱内可防止消防用具以及机械工具;延伸至一侧的两个的加强筋11的一侧均设置有垫块14,垫块14与厢体1固接,两个垫块14之间设置有挂杆5,通过设置的挂杆5,采用挂杆5与外接车体进行固定,从而实现厢体依附于车体进行转运;厢体1的顶部设置有吊钩2,吊钩2的数量为四个,四个吊钩2分别位于厢体1顶部外壁四个拐角处;通过设置的吊钩,改变传统技术中消防车箱必须依附于车体的弊端,采用吊钩可以将厢体吊装到最方便灭火的位置,提高厢体的灵活运用性。

[0032] 以上只通过说明的方式描述了本实用新型的某些示范性实施例,毋庸置疑,对于本领域的普通技术人员,在不偏离本实用新型的精神和范围的情况下,可以用各种不同的方式对所描述的实施例进行修正。因此,上述附图和描述在本质上是说明性的,不应理解为对本实用新型权利要求保护范围的限制。

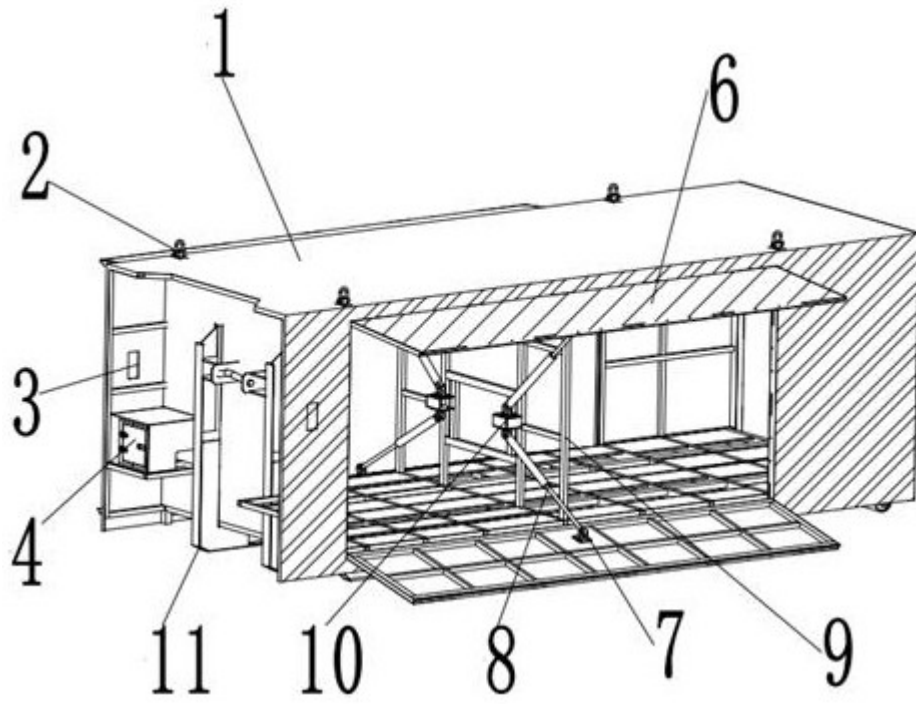


图1

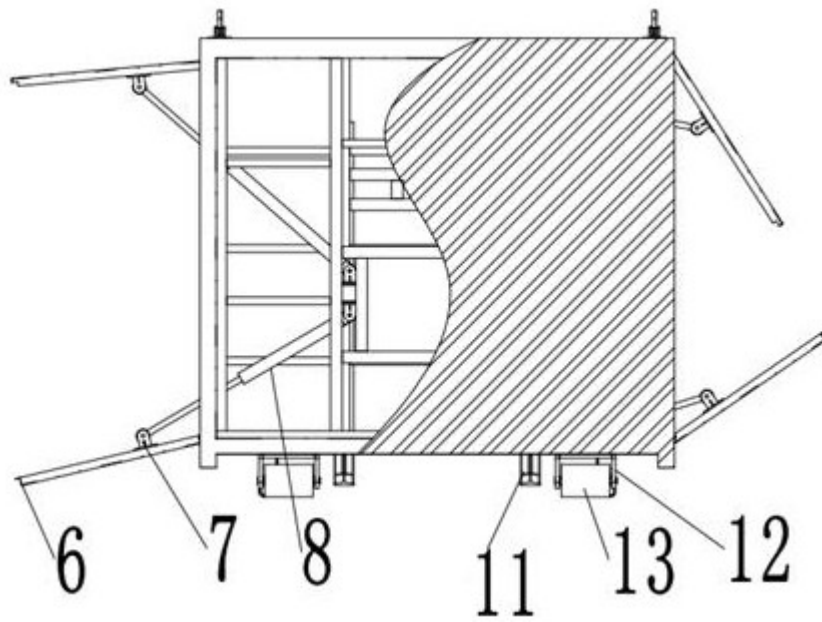


图2

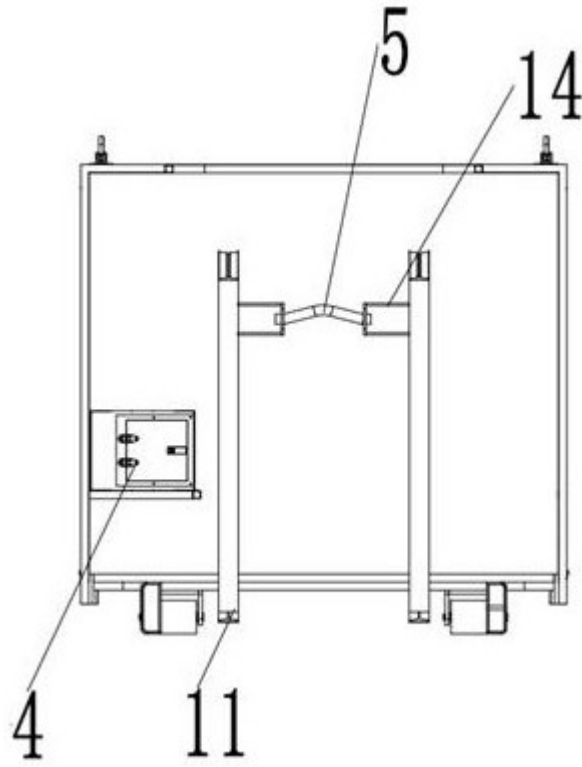


图3