



УКРАЇНА

(19) UA (11) 32533 (13) U
(51) МПК (2006)
B62D 53/00МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІОПИС
ДО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальність
власника
патенту

(54) СИЛЬФОН ЗЧЛЕНОВАНИХ АВТОБУСІВ І ТРОЛЕЙБУСІВ

1

2

(21) u200710743

(22) 28.09.2007

(24) 26.05.2008

(46) 26.05.2008, Бюл.№ 10, 2008 р.

(72) ЧУРКІН ІГОР АНАТОЛІЙОВИЧ, UA, ФАРБА-
ЗОВ САГІД МАГАСУМОВИЧ, UA, ПІДГАЙНИЙ
ЮРІЙ ОРЕСТОВИЧ, UA, ЦЮЦЮРА АДРІАН ОРЕ-
СТОВИЧ, UA(73) ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДА-
ЛЬНІСТЮ "ЛЬВІВСЬКІ АВТОБУСНІ ЗАВОДИ", UA(57) Сильфон для зчленованих автобусів і тролей-
бусів, що має розміщені впоперек до поздовжньої
осі сильфону гофри і елементи для приєднання до
порталу та кузовів передньої і задньої ланок авто-
буса (тролейбуса), який відрізняється тим, що
гофри сильфону утворені із двох боковинок, окре-
мо скроєних з тканого, покритого еластичним і
термопластичним покриттям, матеріалу, причому
вздовж внутрішніх своїх торців кожна пара бокови-

нок з'єднана між собою клеєм і облямівкою, що
обгортає внутрішні торці боковинок і з'єднана з
боковинками швом, а вздовж зовнішніх своїх тор-
ців кожна пара боковинок з'єднана між собою
клеєм і зверху скріплена металічним профілем, що
облягає зовнішні торці боковинок і утримується на
боковинках за рахунок обтискання профілю, при
цьому кожна із двох крайніх боковинок вздовж вну-
трішніх своїх торців обладнана тросом, який обго-
рнутий тканим матеріалом, пришитим вздовж вну-
трішнього торця крайньої боковинки, при цьому в
процесі приєднання сильфону до порталу та кузо-
вів передньої і задньої ланок автобуса (тролейбу-
са) троси вмонтовуються за допомогою еластич-
них профілів в пази порталу та металічних
профілів, закріплених на торцях кузовів еквідистан-
тно кривизні поперечного перерізу кузовів авто-
буса (тролейбуса).

Корисна модель відноситься до транспортного
машинобудування і стосується конструкції силь-
фонів шарнірно-зчленованих автобусів і тролейбу-
сів.

Відомі конструкції сильфонів для шарнірно-
зчленованих автобусів і тролейбусів, наприклад,
[по заявці №3920952 «Поворотное сочленение
автобуса с гармоникой межвагонного перехода»
(Германия DE), УДК 629.114.6.011.7]. Така кон-
струкція сильфону застосована на угорських зчле-
нованих автобусах Ikarus (Ксерокопія проспекту
прикладена до матеріалів заявки). Ці сильфони
мають розміщені впоперек до поздовжньої осі си-
льфону гофри та елементи для приєднання до
порталу та кузовів передньої і задньої ланок авто-
буса (тролейбуса). Такі сильфони виготовляються
з поліуретану RIM-методом, при якому гофри си-
льфону не є окремими деталями, що з'єднані ме-
ханічним способом, а є відформовані як єдине
ціле сильфону і не мають металічної і тканой арма-
тури.

Така конструкція сильфону вимагає застосу-
вання дорогого обладнання, а тому може застосо-
вуватись при виробництві великих серій автобусів
з однаковим контуром поперечного січення і вико-
нання кузова.

Метою корисної моделі «Сильфон зчленова-
них автобусів і тролейбусів» є зменшення вартості
і скорочення термінів підготовки виробництва си-
льфону.

Мета корисної моделі досягається тим, що в
конструкції, яка має розміщені впоперек до поздо-
вжньої осі сильфону гофри та елементи для при-
єднання до порталу та кузовів передньої і задньої
ланок автобуса (тролейбуса), гофри сильфону
утворені із двох боковинок, окремо скроєних з тка-
ного, покритого еластичним і термопластичним
покриттям, матеріалу, причому вздовж внутрішніх
своїх торців кожна пара боковинок з'єднана між
собою клеєм і облямівкою, що обгортає внутрішні
торці боковинок і з'єднана з боковинками швом, а
вздовж зовнішніх своїх торців кожна пара бокови-
нок з'єднана між собою клеєм і поверху скріплена
металічним профілем, що облягає зовнішні торці
боковинок і утримується на боковинках за рахунок
обтискання профілю, причому кожна із двох край-
ніх боковинок вздовж внутрішніх своїх торців об-
ладнана тросом, який обгорнутий тканим матеріа-
лом, пришитим вздовж внутрішнього торця
крайньої боковинки, притім в процесі приєднання
сильфону до кузовів передньої і задньої ланок
автобуса (тролейбуса) троси вмонтовуються за

(13) U

(11) 32533

(19) UA

допомогою еластичних профілів в пази металічних профілів, закріплених на торцях кузовів еквідистантно кривизні поперечного січення кузовів автобуса (тролейбуса).

Корисна модель пояснюється графічним зображенням, де

на Фіг.1 зображений сільфон збоку,

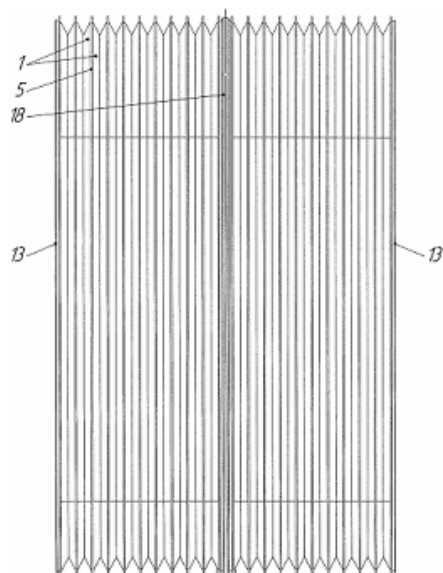
на Фіг.2 зображений сільфон спереду і ззаду,

на Фіг.3 показане поздовжнє січення сільфону і на Фіг.4 зображене в збільшеному масштабі приєднання стержнів з різьбою до нижніх кінців тросів.

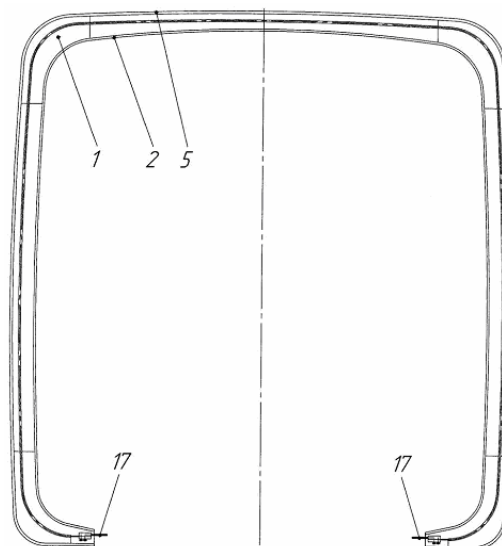
Сільфон має: скроєні окремо з тканого матеріалу боковинки гофрів 1, облямівки 2, якими обгорнуті внутрішні торці 3 попарно з'єднаних облямівками 2 боковинок гофрів при допомозі швів 4; металічні профілі 5, якими скріплені попарно вздовж зовнішніх торців 6 боковинки гофрів, що з'єднані між собою вздовж зовнішніх торців 6 клеєм 7, причому внутрішні торці склеєні між со-

бою клеєм 8, а металічні профілі 5 утримуються на боковинках 1 за рахунок обтискання профілів 5; троси 9, що обгорнуті тканим матеріалом 10 і пришиті цим матеріалом вздовж внутрішніх торців 11 крайніх боковинок гофрів 12; порталу 18 з пазами 14 та металічних профілів 13 з пазами 14, куди вмонтовуються при допомозі еластичних профілів 15 троси 9 при приєднанні сільфону до порталу кузовів передньої і задньої ланок автобуса (тролейбуса), до яких попередньо закріплені (на фігурах не зображено) на торцях кузовів еквідистантно кривизні поперечного січення кузовів металічні профілі 13. На нижніх кінцях 16 тросів 9 закріплені поздовж троса стержні з різьбою 17 для натягування тросів 9 і закріплення кінців 16 тросів 9 до кузова автобуса (тролейбуса).

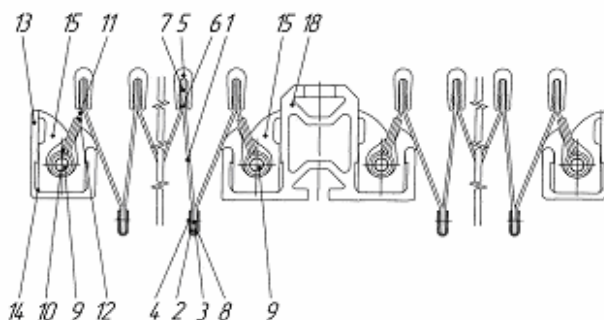
Така конструкція не потребує створення і виготовлення дорогого оснащення і забезпечує швидке впровадження сільфону у виробництво.



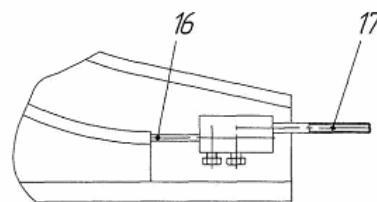
Фіг. 1



Фіг. 2



Фіг. 3



Фіг. 4