



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **42942** (13) **U**  
(51) МПК (2009)  
**B62D 47/00**

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ  
І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ  
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ  
ВЛАСНОСТІ

## ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

видається під  
відповідальність  
власника  
патенту

(54) АВТОБУС "ТУРИСТ"

1

2

(21) u200902246

(22) 16.03.2009

(24) 27.07.2009

(46) 27.07.2009, Бюл.№ 14, 2009 р.

(72) ЗАБОРА ВОЛОДИМИР МИКИТОВИЧ

(73) ЗАБОРА ВОЛОДИМИР МИКИТОВИЧ

(57) 1. Автобус, що має кабіну водія, двигун, пасажирський салон з похилою підлогою і кріслами, буфет і туалет, а також паливний бак і окремі сек-

ції для багажу та запасних частин і інструменту, який **відрізняється** тим, що з метою зменшення затрат палива і викидів шкідливих газів в автобусі між підлогою пасажирського салону і днищем корпусу розміщені силові диски з спіральними пружинами і система пристроїв для забезпечення їх роботи.

2. Автобус за п. 1, який **відрізняється** тим, що підлога салону виконана похилою вперед.

Корисна модель належить до машинобудування і може використовуватись для будівництва автомобілів. Відомі багато конструкцій автобусів з двигунами внутрішнього згорання палива на основі нафтопродуктів. Недоліком автомобілів є те, що вони, особливо в містах, забруднюють атмосферу шкідливими газами та шумом і марно витрачають паливо для розігріву двигуна, на короточасних зупинках, а також включаючи двигун для гальмування на крутих спусках, тощо.

Аналогом може бути великогабаритний автобус фірми "MAN", який, крім вищезгаданих недоліків, має недостатню видимість навколишнього середовища, особливо в туристських автобусах, коли пасажиром за головами тих, які сидять попереду, не видно, що наближається спереду, та й те, що мелькає по боках, видно лише тим пасажиром, які сидять біля вікон.

А туристам цікаво бачити навколишні краєвиди, а в містах - висотні будівлі і цікаві архітектурні споруди.

Мета корисної моделі - зменшення затрат палива і викидів шкідливих газів, особливо в містах, а також поліпшення сервісу в туристських подорожах.

Суть корисної моделі полягає в тому, що для зменшення затрат палива, в автомобілі, між підлогою пасажирського салону і днищем корпусу, розміщені силові диски з спіральними пружинами, а для поліпшення сервісу підлога пасажирського салону розташована з нахилом вперед /так як в театрах/, а стеля виконана прозорою.

На Фіг.1 зображено в розрізі загальний вигляд автобуса;

на Фіг.2 розріз автобуса по А-А.

На Фіг.3 - розріз по Б-Б.

На Фіг.4 і 5 зображено закріплення переднього і заднього силових дисків між підлогою, днищем і корпусом автомобіля.

На Фіг.6 зображений варіант зв'язку двигуна з системою дисків.

В корпусі 1 автобуса /Фіг.1/ розміщені кабіна та двері 2 водія і пасажирський салон з входними дверима 3 та вікнами 4.

На похилій підлозі 5 закріплені крісла 6. В задній частині салону знаходяться службові приміщення 7 (буфет і туалет), а під ними знаходиться секція 8 для двигуна.

До похилої підлоги 5 знизу закріплені кронштейни для установки силових дисків 9 і 10, які розміщені між підлогою 5 і днищем 11 автомобіля. Під днищем 11 знаходиться головний горизонтальний вал 12, зв'язаний системою передач з двигуном і дисками 9 і 10. Між підлогою 5 і днищем 11 розміщені паливні баки і камери для багажу, запасних деталей та інструмента (не показані). На Фіг.2 показаний варіант розміщення крісел 6 на підлозі 5. На Фіг.3 (розріз Б-Б) показано положення дисків 9 і 10 з пружинами 13, кінці яких прикріплені до корпусу дисків 9 і 10 в точці М і до осі 14 в точці N. Зверху дисків 9 і 10, на осях 14 закріплені шестерні 15, між зубками якої знаходиться зачіпка 16, притиснута пружиною 17 і виконавчий механізм (пневматичний, або електромагнітний) 18, закріплений на корпусі дисків 9 і 10.

На Фіг.4 зображено розріз В-В, де показано варіант пристрою для передачі обертового моменту з вала 12 на осі 14 і 20 за допомогою зубчатих коліс 21 і 22 та пересувної муфти 19. Цей пристрій закріплений внизу до днища 11 корпусу 1 автомобіля кронштейнами 23 і 24, а зверху прикріплений до підлоги 5 салону кронштейнами 25. На Фіг.5

(13) **U**  
(11) **42942**  
(19) **UA**

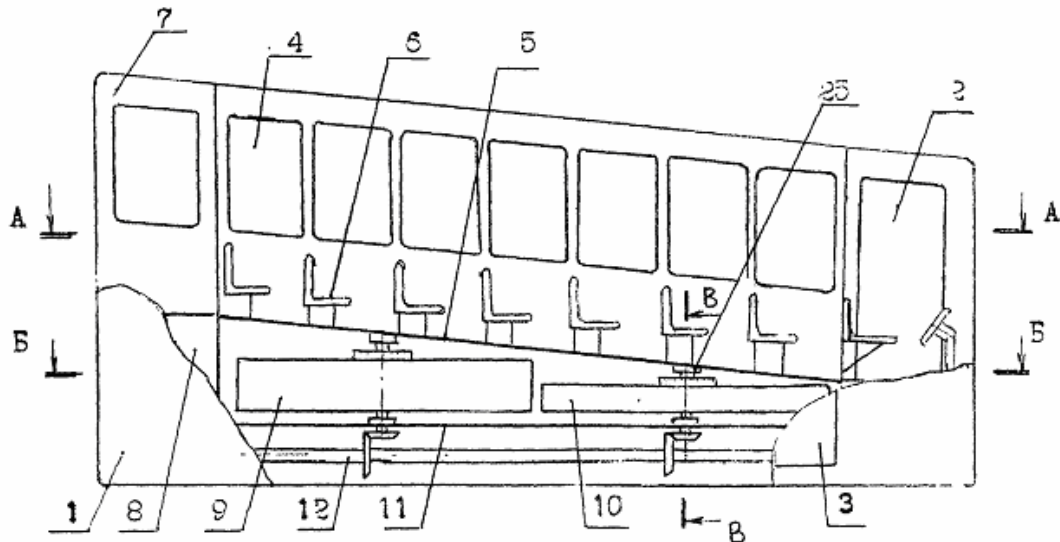
зображено розріз Г-Г, де показані закріплення дисків 9 і 10 до бокових стінок 27 корпусу 1 автомобіля деталями 28. На Фіг.6 зображено варіант з'єднання валу 29 двигуна з валом 30 коробки передач за допомогою пересувної муфти 26.

На кінцях вала 12 (Фіг.3) закріплені муфти 31 для з'єднання автомобіля з силовою установкою станції технічного обслуговування (СТО) для накручування пружин 13 дисків 9 і 10.

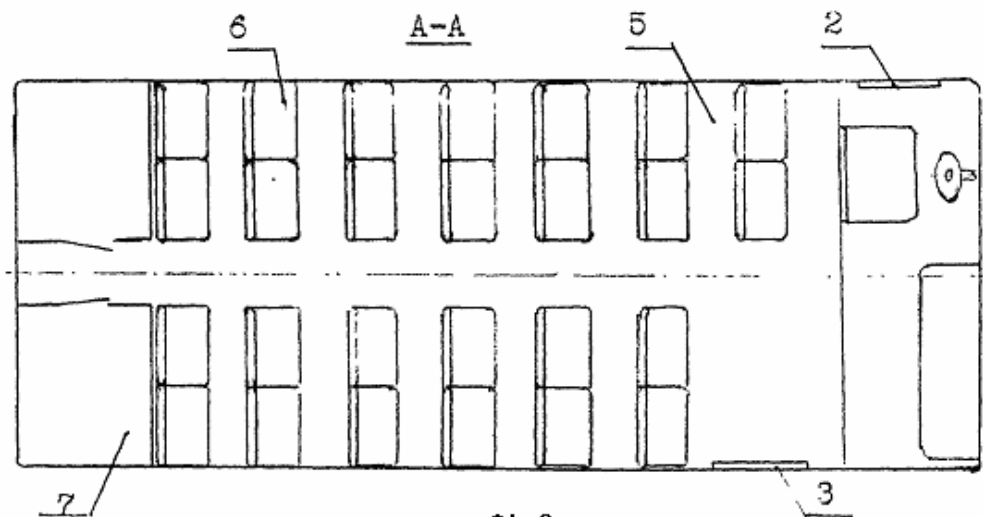
Муфтами 19 з'єднують осі 14 і 20, а муфтою 26 відключають двигун від осі 12 і проводять «заряд-

ку» дисків 9 і 10 до 80...90 відсотків можливого накручування пружин 13.

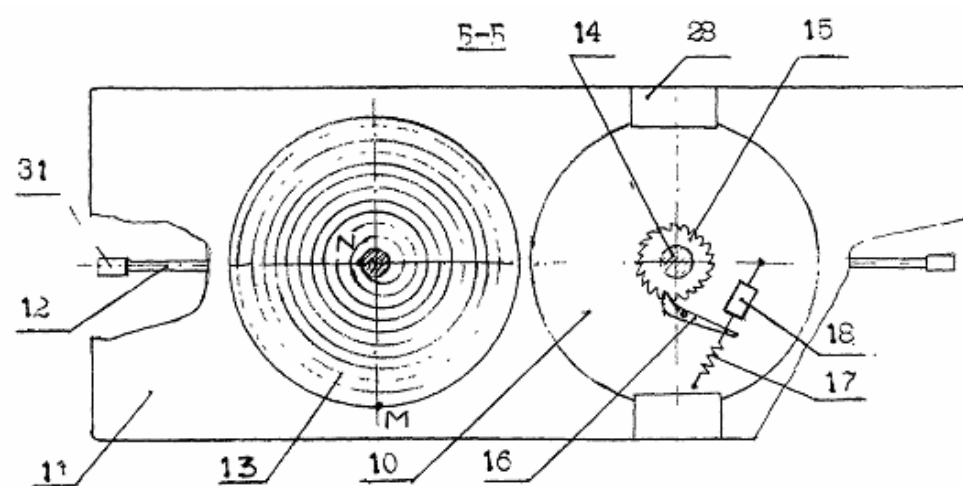
Відключають муфту 31, і автомобіль може безшумно пересуватись вулицями міста і лише на крутих підйомах включати двигун, а на крутих спусках виключати двигун і включати для гальмування і «підзарядки» (накручування пружин 13) дисків 9 і 10 по черзі, або разом. Запропонована система може використовуватись в інших засобах транспорту, (тролейбусах та інших).



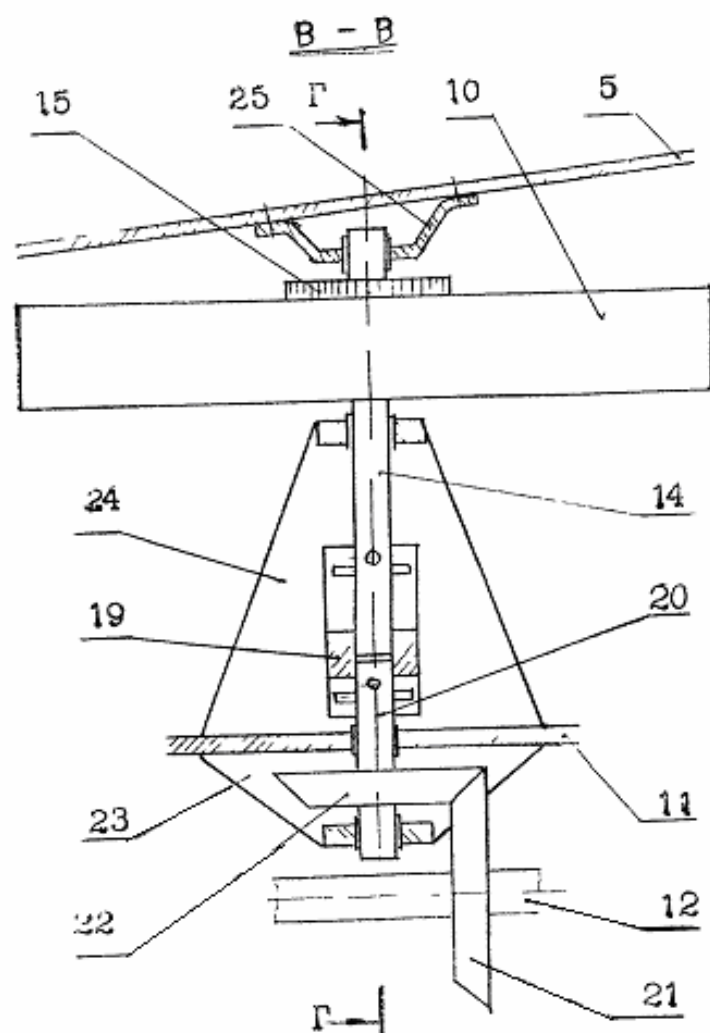
Фіг. 1



Фіг. 2



Фиг. 3



Фиг. 4

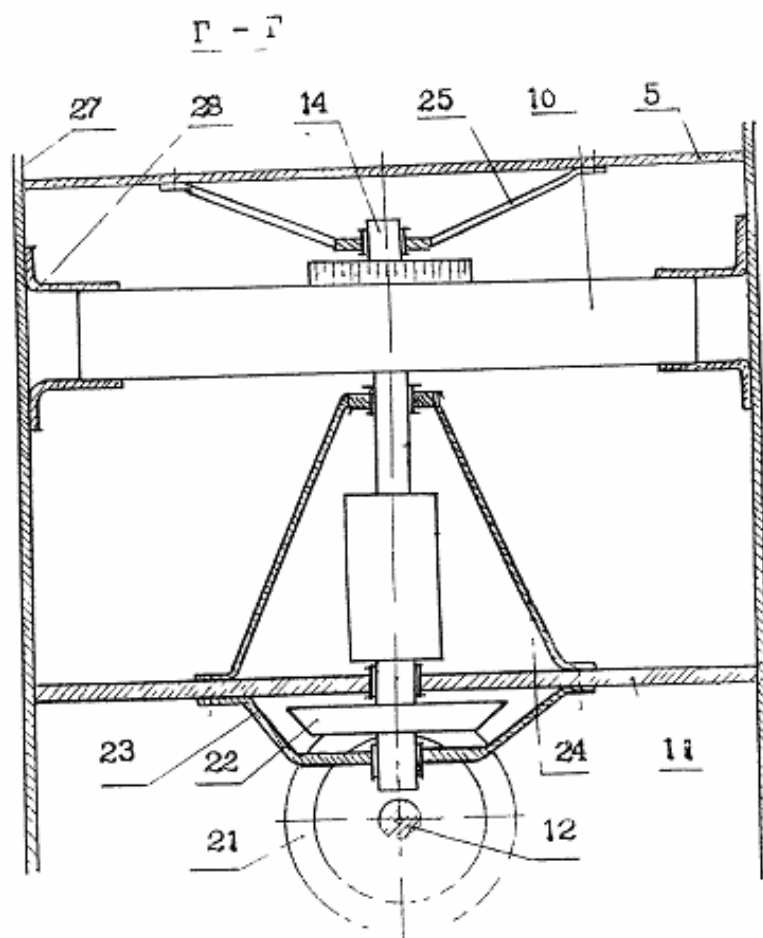


Fig. 5

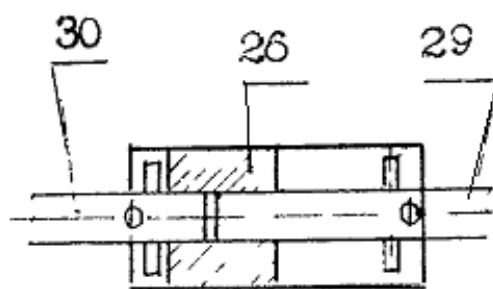


Fig. 6