



МІНІСТЕРСТВО
ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ І ТОРГІВЛІ
УКРАЇНИ

УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **117277** (13) **U**
(51) МПК (2017.01)
H04R 17/00

(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

(21) Номер заявки: u 2016 13104	(72) Винахідник(и): Катранжі Олексій Олегович (UA), Малайрев Євгеній Сидорович (UA), Петров Віктор Олексійович (UA)
(22) Дата подання заявки: 22.12.2016	
(24) Дата, з якої є чинними права на корисну модель: 26.06.2017	(73) Власник(и): ТАВРІЙСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ АГРОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ, пр. Б. Хмельницького, 18, м. Мелітополь, Запорізька обл., 72310 (UA)
(46) Публікація відомостей про видачу патенту: 26.06.2017, Бюл.№ 12	

(54) ХОДОВА ЧАСТИНА ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

(57) Реферат:

Ходова частина транспортного засобу містить раму, колеса, амортизатор. До амортизатора приєднаний п'єзоамортизатор, який містить ізолюючу обійму з п'єзоелементом, каркас рами, привідний елемент механізму, ізольований вихід з внутрішніх торців полків п'єзоелемента.

UA 117277 U

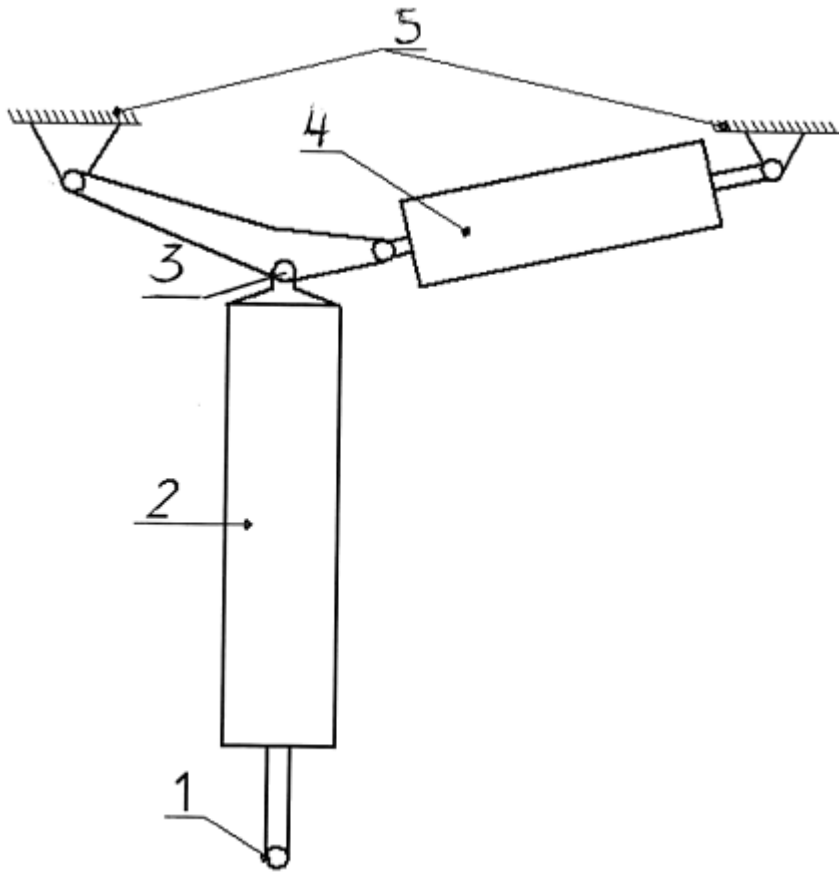


Fig. 1

Корисна модель належить до галузі електротехнічного обладнання та призначена для використання у транспортних засобах.

За прототип вибраний транспортний засіб, ходова частина якого обладнана двотрубним масляним амортизатором

5 (https://www.google.com.ua/search?q=%D0%BC%D0%B0%D1%81%D0%BB%D1%8F%D0%BD%D1%8B%D0%B9+%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B8%D0%B7%D0%B0%D1%82%D0%BE%D1%80&espv=2&biw=1366&bih=662&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwJx44Hrup7QAhVBBYwKHbiTBzcQsAQIRA#imgsrc=aLtw-va3qYtGfM%3A), який призначений лише для погасання коливань транспортного засобу.

10 В основу корисної моделі поставлена задача вдосконалення ходової частини транспортного засобу шляхом приєднання до амортизатора п'єзоамортизатора, який дає можливість уникнути коливання, штовхання, удари рухомих елементів і самого транспортного засобу.

15 Поставлена задача вирішується тим, що у ходовій частині транспортного засобу, що включає раму фіг. 1(5), колеса фіг. 1(1), амортизатор фіг. 1(2), відповідно до запропонованої корисної моделі, до амортизатора приєднаний п'єзоамортизатор фіг. 1(4), який має ізолюючу обойму з п'єзоелементом фіг. 2(2), каркас рами фіг. 2(3), привідний елемент механізму фіг. 2(1), ізольований вихід з внутрішніх торців полюсів п'єзоелемента фіг. 2(4).

20 Приєднання п'єзоамортизатора дає можливість уникнути коливання, штовхання й удари рухомих елементів (підвіски, коліс) і, також, корпусу самого транспортного засобу. Коливання та штовхання, які ще залишаються, використовуються як сила, необхідна для створення напруги в п'єзоамортизаторі.

Суть корисної моделі пояснюють креслення.

На фіг. 1 - схематично зображений п'єзоамортизатор.

На фіг. 2 - п'єзоамортизатор включає ізолюючу обойму.

25 П'єзоамортизатор виконує таку роботу.

30 Під час руху транспортного засобу при коливаннях шток поршня головного амортизатора фіг. 1(3) буде з зусиллям діяти на п'єзоамортизатор фіг. 1(4), а той, в свою чергу, створює різницю потенціалів (напругу), яка знімається з виводів фіг. 2(4) п'єзоамортизатора і через понижуючий трансформатор і діодний міст накопичується та використовується в електросистемі транспортного засобу.

ФОРМУЛА КОРИСНОЇ МОДЕЛІ

35 Ходова частина транспортного засобу, що містить раму, колеса, амортизатор, яка **відрізняється** тим, що до амортизатора приєднаний п'єзоамортизатор, який містить ізолюючу обойму з п'єзоелементом, каркас рами, привідний елемент механізму, ізольований вихід з внутрішніх торців полюсів п'єзоелемента.

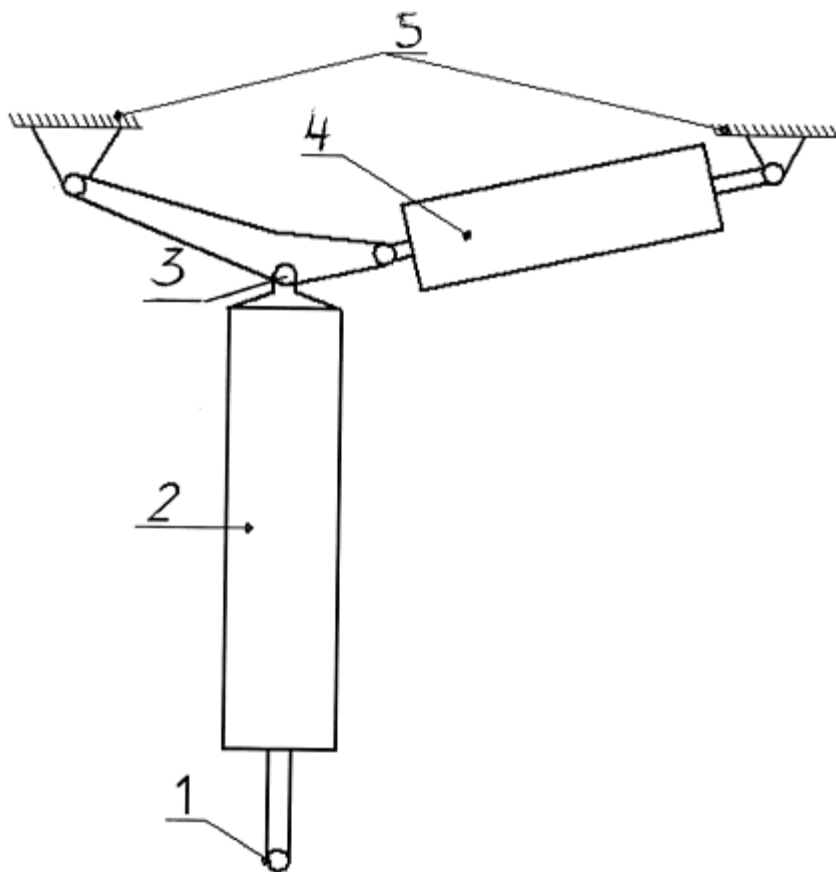


Fig. 1

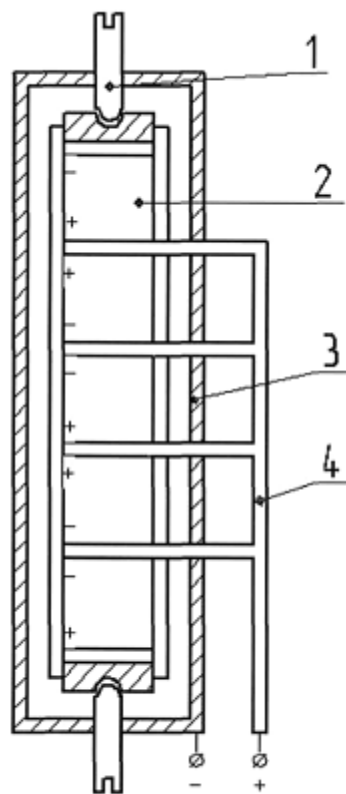


Fig. 2

Комп'ютерна верстка О. Рябко

Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, вул. М. Грушевського, 12/2, м. Київ, 01008, Україна

ДП "Український інститут інтелектуальної власності", вул. Глазунова, 1, м. Київ – 42, 01601