



УКРАЇНА

(19) UA (11) 38396 (13) U
(51) МПК (2006)
F03G 7/00МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІОПИС
ДО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальність
власника
патенту

(54) ДВИГУН

1

2

(21) u200810906

(22) 05.09.2008

(24) 12.01.2009

(46) 12.01.2009, Бюл.№ 1, 2009 р.

(72) СИНИЦЯ ВОЛОДИМИР СТЕПАНОВИЧ, UA

(73) СИНИЦЯ ВОЛОДИМИР СТЕПАНОВИЧ, UA

(57) Двигун, що містить колесо, жорстко закріплене на валу, який на підшипниках встановлений на станині, та прямокутні вантажі, який **відрізняється**

ся тим, що на станині жорстко закріплені сектори зубчастих коліс, а на осях, які жорстко закріплені на колесі, висять вантажі, які жорстко закріплені на важелях, а важелі жорстко закріплені на зубчастих колесах, причому зубчасті колеса мають виріз для упора, а на других осях, які жорстко закріплені на колесі, встановлені упори для зубчастих коліс зі своїми пружинами.

Корисна модель має відношення до машинобудування і може бути застосована в кожній галузі промисловості для привода машин, в яких використовується обертальний рух.

Аналогом корисної моделі є водяний двигун в вигляді водяного колеса [1]. Водяний двигун має колесо жорстко закріплене на валу, який вільно обертається в підшипниках. На ободі колеса прикріплені ковші або лопатки. Вода зверху надходить до ковшів. Кожний ковш з водою представляє собою вантаж, котрий своєю вагою (силою) діє на колесо. Всі ковші з водою розташовані на колесі тільки з одного боку від осі вала, тому тільки з одного боку на колесо діє сума всіх моментів сил від ваги ковшів з водою, що примушує колесо двигуна обертатися безперервно. Недостатком водяного двигуна є його залежність від річки та перепаду в ній рівня води.

Найближчим аналогом корисної моделі є двигун Маріано ді Жакопо [2]. Двигун має колесо жорстко закріплене на валу, котрий вільно обертається в підшипниках, та твердотілі прямокутні вантажі, котрі діють своєю вагою на колесо як з лівого, так і з правого боку від осі вала колеса. Вантажами є товсті прямокутні пластини, які закріплені на колесі таким чином, що можуть відкидатися тільки в один бік, тому зліва від осі вала за будь-якого положення колеса завжди буде більше пластин, ніж справа, наприклад, шість проти п'яти. Недоліком двигуна Маріано ді Жакопо є те, що безперервні оберти колеса відсутні, тому що сума всіх моментів сил зліва від осі вала дорівнює сумі всіх моментів сил справа.

Суть корисної моделі виявляється в створенні двигуна, який безперервно обертається. Пропонується двигун, який має колесо з вантажами, котрі розташовані таким чином, що за будь-якого положення колеса з правого боку від осі вала двигуна завжди сума моментів сил від ваги вантажів буде більша ніж з лівого боку. Для того, щоб колесо оберталося безперервно необхідно, щоб момент сили від ваги вантажів, що знаходяться зліва від осі вала двигуна, був менше від моменту сили від ваги вантажів, що знаходяться справа від осі вала двигуна, тобто щоб спільна сума моментів сил зліва та справа не дорівнювала нулю [2]. В запропонованому двигуні спільна сума моментів сил зліва та справа від осі вала двигуна не дорівнює нулю, що і примушує двигун обертатися безперервно. Такий двигун не залежить від природних джерел енергії, таких як сонце, річка, вітер і не потребує спалювання різних видів палива, таких як вугілля, бензин, газ та інші.

Поставлене завдання вирішується тим, що двигун має колесо жорстко закріплене на валу двигуна. На колесі жорстко закріплені осі, на котрих висять важелі з вантажами, а до важелів жорстко закріплені зубчасті колеса, які мають вирізи для упора. Зубчасті колеса з важелями і вантажами можуть обертатися навколо осі. На колесі двигуна також жорстко закріплені осі, на яких встановлені упори для зубчастих коліс. До станини двигуна зверху над колесом двигуна жорстко закріплені сектори зубчастих коліс. З лівого боку від осі вала двигуна вантажі знаходяться в своєму нижньому положенні. При обертанні колеса по годинниковій стрільці зубчасті колеса перекочу-

(13) U

(11) 38396

(19) UA

ються по сектору зубчастого колеса і піднімають вантажі в їх верхнє положення, а упори за рахунок дії своїх пружин, упираються в вирізи на зубчастих колесах і держать вантажі з правого боку від осі вала двигуна в їх верхньому положенні. Після цього вантажі на колесі двигуна розташовані таким чином, що за будь-якого положення колеса з правого боку від осі вала двигуна завжди сума моментів сил від ваги вантажів буде більша, ніж з лівого боку, що і примушує колесо обертатися безперервно.

При здійсненні корисної моделі технічний результат виявляється в одержуванні безперервного обертання двигуна за рахунок дії своїх вантажів. Корисна модель може бути застосована для привода машин, в яких використовується рух обертальний, наприклад, для обертання генератора, щоб виробляти електричну енергію.

На Фіг.1 показаний загальний вигляд двигуна. На Фіг.2 показаний загальний вигляд двигуна з протилежного боку.

Двигун містить в собі станину 1, колесо 2, яке жорстко закріплене на валу двигуна 3, котрий на підшипниках установлений на станині, вантажі 4, які жорстко закріплені на важелях 5, а важелі 5 жорстко закріплені на зубчастих колесах 6. Зубчасті колеса 6 установлені на осях 7, які жорстко

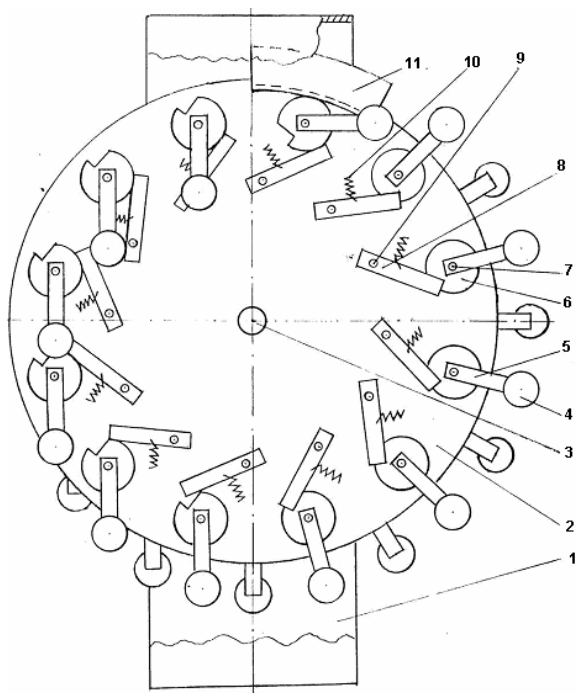
закріплені на колесі 2. Двигун має упори 8, які установлені на осях 9, а осі 9 жорстко закріплені на колесі 2, до упорів 8 жорстко закріплені пружини 10, які прижимають упори до зубчастих колес 6. Двигун має також сектори зубчастих колес 11, які жорстко закріплені на станині 1. Зубчасті колеса 6 мають виріз, в який упирається упор 8.

Двигун працює так. З лівого боку від осі вала двигуна вантажі знаходяться в своєму нижньому положенні - вони висять. При обертанні колеса 2, зубчасті колеса 6 перекочуються по сектору зубчастого колеса 11 і піднімають вантажі в верхнє положення. З правого боку від осі вала двигуна вантажі знаходяться в своєму верхньому положенні і тому відстань від осі вала двигуна до вантажів з правого боку більша ніж з лівого боку і тому за будь-якого положення колеса з правого боку від осі вала двигуна сума моментів сил від ваги правих вантажів завжди буде більша, ніж з лівого боку, що і примушує двигун обертатися безперервно.

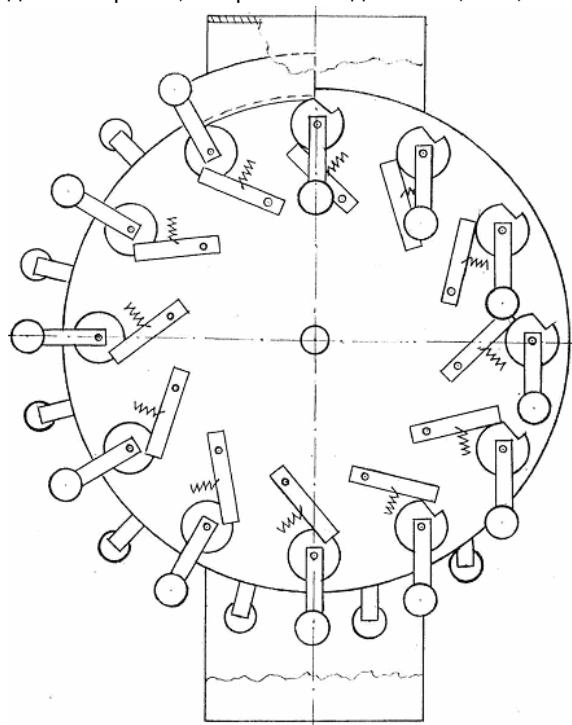
Джерела інформації:

1. Рахманинов И. Правила для определения приблизительно наивыгоднейших размеров водяных колес, употребляемых при малых и средних падениях. 1854, с.34, 35.

2. Бродянский В. М. Вечный двигатель - прежде и теперь. М., Энергоатомиздат. 1989, с.23, 31.



Фіг. 1



Фіг. 2