

№ п/п	№ патента	Наименование	Краткое описание	Авторы	Статус	Кафедра
1	2	3	4	5	6	7
2015 год						
1.	156447 ПМ	УСТРОЙСТВО ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ НАКЛОНОМ КУЗОВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	Полезная модель относится к рельсовым транспортным средствам, в частности к устройствам автоматического управления наклоном кузова в кривой. Устройство для управления наклоном кузова железнодорожного транспортного средства, содержащее кузов, раму тележки и домкрат наклона. Отличительной особенностью предлагаемого устройства для управления наклоном кузова железнодорожного транспортного средства является то, что домкрат наклона выполнен в виде расположенных между кузовом и рамой тележки элементов из магнитореологического материала, окруженных обмотками электромагнита, соединенных с источником питания, при этом наклон кузова изменяется подчиненной системой регулирования, состоящей из регуляторов тока, сигнал на которые поступает от блока управления, получающего команды от центрального процессора, определяющего расчетное значение непогашенного ускорения и расположения наружной и внутренней стороны кривой относительно транспортного средства, на основе сигналов датчика скорости и параметров кривой, определенных на основе сигналов приемника системы глобального позиционирования и блока данных о географическом расположении прямых и кривых участков пути и маршруте движения. Предложенное устройство для управления наклоном кузова железнодорожного транспортного средства не содержит трущихся деталей, подверженных износу и требующих восстановления или замены, что упрощает конструкцию экипажной части и снижает затраты на ремонт экипажа.	Воробьев В. И. Антипин Д. Я. Измеров О. В. Михальченко Г. С. Бондаренко Д. А.	может прекратить свое действие	ПСЖД
2.	149581 ПМ	УСТАНОВКА ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОЭФФИЦИЕНТА ТРЕНИЯ	Установка для определения коэффициента содержит ползун жестко связанный с корпусом, в подшипниках которого установлена оправка, с одной стороны снабженная закрепленным индентором, а с другой стороны опирающаяся на силоизмерительное устройство, состоящее из винта и динамометра в корпусе, между которыми установлен датчик вертикальной нагрузки, индентор опирающийся на закрепленный в каретке, связанной с датчиком силы	Новиков В.Г. Воробьев В. И. Фокин Ю.И. Пугачев А. А. Бондаренко Д. А.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ТД ПСЖД

			<p>трения, представляющим плоскую пружину, на которой установлены тензодатчики с возможностью горизонтального перемещения плоский образец, источник тока, образующий замкнутую электрическую цепь через индентор с оправкой, силоизмерительное устройство и плоский образец, причем плоский образец токоизолирован от каретки прокладкой и опирается на вибратор, обмотку возбуждения с магнитопроводом, образующую замкнутую магнитную цепь через корпус, оправку с индентором и плоский образец. Полезная модель относится к машиностроению, а именно, к устройствам для определения коэффициента трения. Новым в установке является то, что на ползуне установлен датчик скорости скольжения, плоский образец охвачен обмоткой нагревательного устройства и имеет датчики температуры, на магнитопроводе установлен датчик магнитного поля, в электрической цепи установлен датчик тока, а на вибраторе установлен датчик виброперемещений, имеется сумматор, соединенный с датчиками виброперемещений, скольжения, температуры, магнитного поля, тока и анализатором, соединенным с датчиками нагрузки и трения. Техническим результатом является приближение условий определения коэффициента трения к эксплуатационным условиям.</p>			
3.	156445 ПМ	ГРУЗОЗАХВАТНОЕ УСТРОЙСТВО	<p>Грузозахватное устройство, содержащее раму с закреплёнными на ней с двух сторон с помощью осей захватными рычагами с кронштейнами, имеющими пазы, прижимные рамки с поперечными стержнями, на которых установлены прижимные рычаги, на концах которых закреплены оси с прижимами, тросы и шкивы, установленные по сторонам рамы, прижимные рамки содержат боковые пластины, на которых установлены шкивы, концы поперечных стержней находятся в пазах кронштейнов, захватные рычаги соединены попарно поперечинами, на которых посредством шарниров установлены двулучие рычаги с прижимами нижнего ряда, шкивы, установленные на прижимных рамках разных захватных рычагов, соединены между собой тросами, огибающими по одному шкиву на каждом захватном рычаге и раме, одни концы тросов закреплены на нижних кронштейнах захватных рычагов, а другие закреплены на подъёмных рычагах, при этом подъёмные рычаги с петлями, крюками и механизмами фиксации крюков установлены на раме с возможностью поворота.</p>	Эманов С. Л.	может прекратить свое действие	НГиГ

4.	149786 ПМ	ГРУЗОЗАХВАТНОЕ УСТРОЙСТВО	Грузозахватное устройство, содержащее раму с установленной на ней траверсой с крюками и механизмами фиксации крюков, и закреплённые с двух сторон с помощью осей захватные рычаги с кронштейнами, имеющими пазы, прижимные рамки с поперечными стержнями, на которых установлены прижимные рычаги, на концах которых закреплены оси с прижимами, тросы и шкивы, установленные по сторонам рамы, прижимные рамки содержат боковые пластины, на которых установлены шкивы, концы поперечных стержней находятся в пазах кронштейнов, шкивы, установленные на прижимных рамках разных захватных рычагов, соединены между собой тросами, огибающими по одному шкиву на каждом захватном рычаге и раме, одни концы тросов закреплены на нижних кронштейнах захватных рычагов, а другие закреплены на траверсе, отличающееся тем, что захватные рычаги соединены попарно поперечинами, на которых посредством шарниров установлены двуплечие рычаги с прижимами нижнего ряда.	Эманов С. Л.	прекратил действие , но может быть восстановлен	НГиГ
5.	156444 ПМ	УСТРОЙСТВО ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ БУКСОВАНИЯ ЛОКОМОТИВА	Полезная модель относится к рельсовым транспортным средствам, в частности к устройствам для повышения тягового усилия локомотива за счет предотвращения буксования ведущих колес. Устройство для предотвращения буксования локомотива, содержащее осевые редукторы, связанные тягами с рамой тележки, рамный редуктор и карданные валы, соединяющие рамный редуктор с осевыми редукторами. Отличительной особенностью предлагаемого устройства для предотвращения буксования локомотива является то, что на колесных парах размещены индукторы, питаемые от источников тока через подчиненную систему регулирования, состоящую из выключателя, регуляторов тока индукторов, сигнал на которые поступает от блоков «ИЛИ», на которые поступает сигнал либо от блока сравнения, сравнивающего между собой сигналы датчиков продольного усилия, расположенных на тягах осевых редукторов, либо от ключа, сравнивающего сигнал от сумматора, суммирующего сигналы датчиков продольного усилия, расположенных на тягах осевых редукторов, с сигналом задания величины суммарного продольного усилия, поступающего с блока установки величины суммарной силы тяги. Предложенное устройство для предотвращения буксования локомотива позволяет повысить производительность локомотива за счет снижения огра-	Воробьев В. И. Антипин Д. Я. Пугачев А. А. Измеров О.В. Бондаренко Д. А.	может прекратить свое действие	ПСЖД

			<p>ничений его тягового усилия по условиям сцепления колес с рельсами, снижении потери энергии в тяговом приводе за счет исключения режима буксования, и снижении износа рельсов и колес путем воздействия магнитного поля на контакт с рельсом колес колесной пары с ухудшившимися условиями сцепления или обеих колесных пар при снижении тягового усилия до величины, меньше заданной.</p>			
6.	156446 ПМ	СТЕНД ДЛЯ МОДЕЛИРОВАНИЯ ДИНАМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В ТЯГОВОМ ПРИВОДЕ ЛОКОМОТИВА С ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧЕЙ	<p>Стенд для моделирования динамических процессов в тяговом приводе локомотива с электропередачей, содержащий дизель-генераторную установку, регулирующую дистанционно от контроллера машиниста и соединенную через статический преобразователь частоты со звеном постоянного тока с электродвигателем, якорь которого соединен через тяговый редуктор с колесной парой, колеса которой опираются на каток, связанный с маховиком и электрической нагрузочной машиной, нагрузочные устройства, на статор тягового электродвигателя установлен индукционный нагреватель, охватывающий статор, закрытый теплоизоляционным материалом, а к тяговому электродвигателю подсоединены система контроля температуры его обмоток и система обдува тягового электродвигателя, состоящая из воздухопровода, мотор-вентилятора с системой управления им, колеса колесной пары имеют одинаковый диаметр, в зоне контакта колес с катком установлен воздухопровод, содержащий полупроводниковый термоэлектрический охладитель и датчик температуры, и подсоединенный к мотор-вентилятору, нагрузочные устройства содержат электромагниты, на валу двигателя установлен датчик частоты вращения, в воздухопроводе системы обдува двигателя установлен полупроводниковый термоэлектрический охладитель, а система управления содержит блок задания частоты вращения вала двигателя, блок сравнения, блок управления, блоки задания нагрузки на колесные пары, регуляторы тока обмоток сердечников электромагнитов нагрузочных устройств. Техническим результатом является обеспечение ускоренных испытаний, расширение функциональных возможностей стенда, упрощение конструкции механической части стенда, и приближения условий моделирования к эксплуатационным, при одновременном снижении энергозатрат.</p>	Воробьев В. И. Антипин Д. Я. Пугачев А. А. Измеров О.В. Бондаренко Д.А.	может прекратить свое действие	ПСЖД
7.	156176 ПМ	МАШИНА ТРЕНИЯ	<p>Полезная модель относится к технике исследования триботехнических свойств материалов и может быть использовано при испы-</p>	Шалыгин М. Г. Киселева А. В	может прекратить свое	

			<p>таниях на трение и износ. Машина трения содержит пару трения, состоящую из испытательного образца и контробразца, привод вращения, соединенный с контробразцом, нагружающее устройство. Пара трения состоит из контробразца, выполненного в виде втулки с резьбой в отверстии и образца, выполненного в виде параллелепипеда. Нагружающее устройство связано с датчиком мощности, расположенным на валу электродвигателя привода вращения. Технический результат: снижение значений касательных напряжений в паре трения образец-контробразец, и автоматизация процесса донагружения образца по мере износа испытываемой пары трения.</p>		действие	
8.	156487 ПМ	КОНВЕЙЕР ПАССАЖИРСКИЙ	<p>Пассажирский конвейер, содержащий входную и выходную площадки, движущийся поручень с приводным и натяжным устройством, опорную металлоконструкцию, на которой закреплены роликоопоры грузовой и холостой ветви, бесконечную стальную обрезиненную конвейерную ленту, огибающую натяжной и отклоняющий барабаны, отличающийся тем, что стальная обрезиненная лента является ротором - вторичным элементом линейного асинхронного двигателя (ЛАД), получающим перемещение под действием магнитного поля, генерируемого статором - первичным элементом ЛАД</p>	<p>Дунаев В.П. Кулешов Д. Ю. Гончаров К. А. Гришин А. В</p>	может прекратить свое действие	ПТМ
9.	156680 ПМ	БОКОВАЯ ОПОРА КУЗОВА НА ТЕЛЕЖКУ	<p>Полезная модель относится к железнодорожному транспорту, а именно к конструкции сопряжения кузова железнодорожного экипажа с тележкой. Боковая опора кузова на тележку, содержащая установленный на раме тележки корпус, наполненный маслом, в котором размещены опорное гнездо, нижняя поверхность которого армирована сплавом, содержащим медь, и опорная плита, при этом опорная плита жестко связана с рамой тележки, а опорное гнездо - с кузовом железнодорожного экипажа. С целью снижения затрат на ремонт пути и экипажа путем снижения износа колес и рельсов в результате уменьшения воздействия экипажа на путь, над опорным гнездом на кузове размещена катушка электромагнита, соединенная с источником тока, при этом величина силы трения между опорным гнездом и опорной плитой изменяется подчиненной системой регулирования, состоящей из регулятора тока, анализатора ускорений и датчика горизонтальных ускорений. Технико-экономический эффект заявленной полезной модели заключается в снижении воздействия экипажа на путь в горизонтальном направлении при движении в кривых разного ра-</p>	<p>Воробьев В.И. Антипин Д. Я. Новиков В. Г. Пугачев А. А. Бондаренко Д. А. Измеров О. В</p>	может прекратить свое действие	ПСЖД

			диуса в зависимости от того, какие факторы преобладают при воздействии на путь (горизонтальные колебания или силы при установке тележки в кривой), что позволяет снизить износ колес и рельсов и затраты на ремонт пути и подвижного состава, а также увеличить запас по вползанию бандажа на рельс и отжатию рельса, и тем самым повысить безопасность движения.			
10.	156860 ПМ	МАШИНА ТРЕНИЯ	Полезная модель относится к технике исследования триботехнических свойств материалов и может быть использовано при испытаниях на трение и износ. Машина трения содержит пару трения, состоящую из испытательного образца и контрообразца, привод, соединенный с контрообразцом, нагружающее устройство. Пара трения состоит из контрообразца, выполненного в виде пластины и образца, выполненного в виде параллелепипеда. Машина трения оснащена датчиками расстояния, температуры и цикла. Технический результат: ускорение процесса проведения испытаний за счет автоматизации измерений износа, и повышение точность проводимых испытаний за счет использования датчиков высокой точности.	Шалыгин М. Г. Сафонов А.Л.	может прекратить свое действие	
11.	156950 ПМ	БОКОВАЯ ОПОРА КУЗОВА НА ТЕЛЕЖКУ	Полезная модель относится к железнодорожному транспорту, а именно к конструкции сопряжения кузова железнодорожного экипажа с тележкой. Боковая опора кузова на тележку, содержащая установленный на раме тележки корпус, наполненный маслом, в котором размещены опорное гнездо, нижняя поверхность которого армирована сплавом, содержащим медь, и опорная плита, при этом опорная плита жестко связана с рамой тележки, а опорное гнездо - с кузовом железнодорожного экипажа. С целью снижения затрат на ремонт пути и экипажа путем снижения износа колес и рельсов в результате уменьшения воздействия экипажа на путь, над опорным гнездом на кузове размещена катушка электромагнита, соединенная с источником тока, при этом величина силы трения между опорным гнездом и опорной плитой изменяется подчиненной системой регулирования, состоящей из регулятора тока, сумматора, блока уставки и датчика скорости экипажа. Предполагаемая полезная модель обеспечивает снижение воздействия экипажа на путь в горизонтальном направлении, что позволяет снизить износ колес и рельсов и затраты на ремонт пути и подвижного состава.	Воробьев В. И. Михальченко Г. С. Измеров О. В. Новиков В. Г. Пугачев А. А. Бондаренко Д. А. Авдащенко В. С.	может прекратить свое действие	ПСЖД
12.	157035 ПМ	ПОДВЕСКА ОСЕВОГО РЕДУКТОРА ЛОКОМОТИВА	Полезная модель относится к транспортному машиностроению, а именно устройству, фиксирующего осевой редуктор тягового	Воробьев В. И. Кобищанов В. В.	может прекратить свое действие	ПСЖД

			<p>привода локомотива в определенном положении и воспринимающего реактивное усилие осевого редуктора при передаче тяговой нагрузки. Подвеска осевого редуктора локомотива, содержащая осевой редуктор, который одной стороной опирается на ось колесной пары, а другой стороной связан с рамой тележки посредством вертикальной тяги с резинометаллическими шарнирами на концах. Отличительной особенностью предлагаемой подвески осевого редуктора локомотива является то, что вертикальная тяга связана с рамой тележки через балансир с резинометаллическим шарниром, ось которого расположена над быстроходным валом редуктора, а другой конец балансира связан вертикальной тягой той же длины с концом редуктора, противоположным по отношению к быстроходному валу. Предложенная подвеска осевого редуктора локомотива позволяет предотвратить вертикальное перемещение быстроходного вала редуктора при вертикальном перемещении колесной пары, тем самым снижая несоосность быстроходного вала редуктора и тягового электродвигателя и повышая срок службы муфт, компенсирующих эту несоосность, что даст возможность снизить затраты на ремонт локомотива.</p>	<p>Антипин Д. Я. Пугачев А. А. Бондаренко Д. А. Измеров О. В. Шорохов С.Г.</p>	<p>действие</p>	
13.	157038 ПМ	ТЯГОВЫЙ ПРИВОД ЛОКОМОТИВА	<p>Полезная модель относится к рельсовым транспортным средствам, а именно к устройствам для передачи крутящего момента от тягового двигателя к колесной паре. Тяговый привод локомотива содержит тяговый электродвигатель, закрепленный на раме тележки, и зубчатые колеса, причем малое зубчатое колесо расположено на валу тягового электродвигателя, а большое зубчатое колесо расположено на оси колесной пары. Отличительной особенностью предлагаемого тягового привода является то, что тяговый привод локомотива содержит два паразитных колеса, соединенных торсионным валом, проходящим через подшипники, расположенные на корпусе тягового электродвигателя, причем одно из паразитных колес находится в зацеплении с малым зубчатым колесом, а другое - с большим зубчатым колесом, а большое и малое зубчатое колесо расположены по разные стороны тягового электродвигателя. Предложенный тяговый привод локомотива позволяет сократить износ зубчатых колес и расходы при эксплуатации и ремонте тягового привода.</p>	<p>Воробьев В. И. Новиков В. Г. Бондаренко Д. А. Измеров О. В. Пугачев А. А.</p>	<p>может прекратить свое действие</p>	<p>ПСЖД</p>
14.	157232 ПМ	УТИЛИЗАЦИОННАЯ ТУРБОДЕТАНДЕРНАЯ УСТАНОВКА С ПОСЛЕ-	<p>Полезная модель относится к детандер-генераторным установкам и касается детандерных установок для производства электроэнергии.</p>	<p>Стребков А.С. Осипов А.В.</p>	<p>действует</p>	<p>ПТЭ</p>

		ДОВАТЕЛЬНО-ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ РАСПРЕДЕЛЕНИЕМ ПОТОКОВ ПРИРОДНОГО ГАЗА	гии при использовании энергии избыточного давления природного газа, транспортируемого по газопроводам, и может быть применена на газорегуляторных пунктах (ГРП) и газораспределительных станциях (ГРС) газопроводов. Утилизационная турбодетандерная установка с последовательно-параллельным распределением потоков природного газа содержит трубопровод высокого давления, установленные по ходу подачи газа по параллельным трубопроводам теплообменники предварительного подогрева газа, двухцилиндровый турбодетандер, кинематически связанный с электрогенератором, газопровод низкого давления. Установка снабжена запорно-регулирующей арматурой, включающей в себя дроссельные регуляторы давления газа, вентили и задвижки, и промежуточным трубопроводом, позволяющими осуществлять переключение схемы работы цилиндров установки с параллельной на последовательную и наоборот.	Жавроцкий С. В.		
15.	151132 ПМ	ИНТЕНСИФИЦИРОВАННЫЙ ТРУБНЫЙ ПУЧОК	Полезная модель относится к теплообменной технике. Интенсифицированный трубный пучок поперечно обтекаемый одинакового диаметра с квадратной схемой размещения осей. Оси продольных рядов труб, соответствующие шахматной (треугольной) схеме их расположения в пучке, образуют с продольной осью канала, в котором расположен пучок, и направлением вектора течения потока теплоносителя в нем угол $\phi_{\text{опт}} \approx 30^\circ$ ($\bar{\phi}_{\text{опт}} \approx 0,66$), обеспечивающий оптимальную ориентацию поверхности поперечно обтекаемых труб относительно направления течения.	Анисин А. А. Анисин А. К	прекратил действие, но может быть восстановлен	ПТЭ
16.	151872 ПМ	ПРИБОР ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ МОЛЕКУЛЯРНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ КОЭФФИЦИЕНТА ТРЕНИЯ	Полезная модель относится к области испытательной техники, в частности к приборам для определения коэффициента трения и их составляющих. Прибор для определения молекулярной составляющей коэффициента трения содержит станину с установленным в ней образцом-конусом, образец-цилиндр в обойме на платформе, расположенной на подвижном столе, Верхний образец-конус связан со станиной через диамагнитную прокладку, на станине расположен магнитопровод с электромагнитной катушкой, в которой размещены образцы, обойма опирается на платформу через диамагнитную прокладку, вращение винта осуществляется микродвигателем.	Тихомиров В.П. Стриженов А.Г. Воробьев В.И. Волохов С, Г.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ДМ ПСЖД
17.	151879 ПМ	ТОПЛИВНЫЙ АККУМУЛЯТОР ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ АККУМУ-	Полезная модель относится к области двигателестроение, в частности к системам подачи топлива дизеля. Топливный аккумуля-	Субботенко Д.И.	прекратил действие, но	ТД

		ЛЯТОРНОЙ СИСТЕМЫ ПОДАЧИ ТОПЛИВА ДИЗЕЛЯ	тор высокого давления аккумуляторной системы подачи топлива дизеля, состоит из толстостенного корпуса, штуцера подвода топлива от топливного насоса высокого давления, штуцеров подвода топлива к электрогидравлическим форсункам, датчика давления топлива, предохранительного клапана и электромагнитного клапана давления. Использование максимального объема аккумулятора возможно на всех установившихся режимах, а не только на режимах максимальной мощности, при этом на переходных режимах возможно использование только минимального объема камеры топливного аккумулятора достигается за счет размещения в корпусе камер малого и большого объемов цилиндрической формы, разделенных между собой электромагнитным клапаном.		может быть восстановлен	
18.	151934 ПМ	ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ ГАСИТЕЛЬ КОЛЕБАНИЙ	Полезная модель относится к транспортному машиностроению и касается устройства гидравлических гасителей колебаний, применяемых для демпфирования колебаний железнодорожного подвижного состава. Гидравлический гаситель колебаний, содержащий немагнитный поршень, цилиндр, наполненный жидкостью с ферромагнитными наночастицами и постоянные магниты. Отличительной особенностью предлагаемого гидравлического гасителя является то, что на внешней стороне цилиндра размещена обмотка электромагнита, питаемая от источника тока, причем величина тока изменяется системой регулирования, состоящей из регулятора тока, сумматора, блока уставки максимальных величин амплитуд колебаний, датчика вертикальных ускорений, двойного интегратора и выпрямителя. Предложенный гаситель колебаний позволяет добиться повышения плавности хода экипажа, снижения его воздействия на путь, и, следовательно, повышения безопасности движения и надежности узлов экипажной части вагона.	Воробьев В.И. Тихомиров В.П. Стриженок А.Г. Волохов С.Г. Козловский В.Н.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ПСЖД ДМ
19.	151991 ПМ	ПРИБОР ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОЭФФИЦИЕНТА ТРЕНИЯ	Полезная модель относится к области испытательной техники, а именно к устройствам для определения коэффициента трения и его составляющих. Прибор содержит верхний нагрузочный сплошной цилиндр, закрепленный в крестовине, нижний полый цилиндр с кольцевым пазом в верхней части, трубку с гайкой, вставленную в канал нижнего полого цилиндра, стержень, вставленный в трубку, верхний конец которого упирается в верхний нагрузочный сплошной цилиндр, а нижний конец упирается в полусферический выступ, закрепленный на горизонтальной пла-	Воробьев В. И. Новиков В. Г. Бондаренко Д. А. Пугачев А. А. Волохов С.Г.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ПСЖД ТД

			стине рамки, связанной с вертикальной пластинчатой пружиной, на которой расположены тензодатчики, цилиндр, связанный с рамкой, скользящий относительно трубки, упирающийся через пружину в нижнюю поверхность основания, подвижную обойму с расположенной на ней шестерней, необходимой для вращения верхнего нагрузочного сплошного цилиндра, связанной с крестовиной через пластинчатые пружины с тензодатчиками. Отличительной особенностью прибора является то, что индукционный нагреватель установлен на опоры, внутри которого расположены поверхности трения верхнего нагрузочного сплошного и нижнего полого цилиндров, на последнем из которых расположены термодатчики вблизи поверхности контакта с верхним нагрузочным сплошным цилиндром. Техническим результатом заявленной полезной модели является уточнение коэффициента трения при воздействии теплового поля, что повысит точность расчетов узлов трения на прочность и долговечность.			
20.	152476 ПМ	КУЗОВ ГРУЗОВОГО ВАГОНА ОТКРЫТОГО ТИПА (ПОЛУВАГОНА) С ТРЕХСЛОЙНЫМ НАСТИЛОМ ПОЛА	Полезная модель относится к железнодорожному транспорту - конструкциям кузовов полувагонов (области вагоностроения). Кузов полувагона с настилом пола включает боковые и торцовые стены в виде каркасов, перекрытых листами обшивки, и раму с хребтовой балкой, продольными, концевыми, шкворневыми, промежуточными поперечными балками, трехслойным настилом пола и продольными, поддерживающими настил пола балками. Верхний и нижний слои пола выполнены из плоских металлических листов, внутренний слой образуют распределенные равномерно по поверхности пола упругие элементы в виде шайб или полос.	Корнакова Н.Н. Лозбинев В.П. Расин Д.Ю. Яценков Д.И.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ПСЖД
21.	152678 ПМ	СИСТЕМА АВТОМАТИЗИРОВАННОГО УПРАВЛЕНИЯ АСИНХРОННЫМ ЭЛЕКТРОПРИВОДОМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ	Система автоматизированного управления асинхронным электроприводом передвижения мостового крана, содержит преобразователи напряжения и частоты, датчики частоты вращения электродвигателей, сумматоры, на входы которых поступают сигналы задания скорости и сигналы обратных связей по скорости, формирующие на выходах сигналы ошибки, равные разности между соответствующим заданием на скорость и сигналом обратной связи по скорости, регуляторы скорости, входы которых подключены к выходам соответствующих сумматоров, асинхронные электродвигатели, задатчики интенсивности, формирующие сигналы задания скорости исходя из заданных предельных ускорений крана, блок	Федяева Г.А. Иньков Ю.М. Феоктистов В.П. Кочевин Д.В.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ЭРЭиЭС

			<p>коррекции перекося, реализованный на базе микропроцессорного устройства, на вход которого подается сигнал направления движения крана. В систему введены блоки прямого управления моментом (DTC), с выхода которых подаются сигналы управления на преобразователи частоты, которые снабжены датчиками тока фаз двигателя и напряжения в звене постоянного тока, и с выходов преобразователей частоты подаются сигналы этих датчиков на входы блоков DTC, введены блоки задания момента двигателей с учетом ограничения по моменту, входы которых подключены к выходам регуляторов скорости, а выходы - к входам блоков DTC, введены сигналы задания номинального потокосцепления статора двигателей, подающиеся на вход блоков DTC и обеспечивающие управление моментом двигателей при номинальном потокосцеплении статора, введены два бесконтактных датчика расстояния, расположенных на раме крана вблизи ведомых колес и непрерывно измеряющих расстояние от заданных точек крана до ближайшего рельса, выходы которых подключены к входам блока коррекции перекося, выходы которого введены в систему управления скоростью электродвигателей и подключены к входам соответствующих сумматоров с целью одновременной коррекции сигналов задания скорости обоих электродвигателей таким образом, чтобы, ускоряя один двигатель и замедляя другой, обеспечить устранение поперечного смещения и перекося крана относительно рельсов. Полезная модель относится к подъемно-транспортному машиностроению и может быть использована в механизмах передвижения мостовых кранов с индивидуальным электроприводом постоянного и переменного тока.</p>			
22.	152038 ПМ	СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ АСИНХРОННЫМ ЭЛЕКТРОПРИВОДОМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ	<p>Полезная модель относится к подъемно-транспортному машиностроению и может быть использована в механизмах передвижения мостовых кранов с индивидуальным электроприводом постоянного и переменного тока. Система управления асинхронным электроприводом передвижения мостового крана, содержит преобразователи напряжения и частоты, датчики частоты вращения электродвигателей, сумматоры, на входы которых поступают сигналы задания скорости и сигналы обратных связей по скорости, формирующие на выходах сигналы ошибки, равные разности между соответствующим заданием на скорость и сигналом обрат-</p>	Федяева Г.А. Кочевин Д.В. Сморудова Т.В. Бутарев И.Ю.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ЭРЭиЭС

			<p>ной связи по скорости, регуляторы скорости, входы которых подключены к выходам соответствующих сумматоров, асинхронные электродвигатели, датчики интенсивности, формирующие сигналы задания скорости исходя из заданных предельных ускорений крана, четыре бесконтактных датчика расстояния, непрерывно измеряющие расстояния от заданных точек крана до обоих рельсов, блок коррекции перекоса, реализованный на базе микропроцессорного устройства, на входы которого поступают сигналы с датчиков расстояния, а также сигнал направления движения крана, а выходы введены в систему управления скоростью электродвигателей и подключены к входам соответствующих сумматоров с целью коррекции сигнала задания скорости одного из электродвигателей таким образом, чтобы обеспечить устранение перекоса и/или поперечного смещения крана относительно рельсов. В систему введены блоки прямого управления моментом (DTC), с выходы которых подаются сигналы управления на преобразователи частоты, которые снабжены датчиками тока фаз двигателя и напряжения в звене постоянного тока, и с выходов преобразователей частоты подаются сигналы этих датчиков на входы блоков DTC, введены блоки задания момента двигателей с учетом ограничения по моменту, входы которых подключены к выходам регуляторов скорости, а выходы - к входам блоков DTC, введены сигналы задания номинального потокосцепления статора двигателей, подающиеся на вход блоков DTC и обеспечивающие управление моментом двигателей при номинальном потокосцеплении статора.</p>			
23.	153614 ПМ	УСТРОЙСТВО СОПРЯЖЕНИЯ ПЭВМ С УЧПУ МЕТАЛЛОРЕЖУЩЕГО СТАНКА	<p>Устройство сопряжения ПЭВМ с УЧПУ металлорежущего станка содержит блок оптронной развязки, предназначенный для подключения к дискретным входам/выходам УЧПУ станка, модуль часов реального времени, модуль контроля и диагностирования режущего инструмента, микроконтроллер, осуществляющий управление работой подключаемых к нему модулей, обработку получаемой от них информации, и ее передачу, модуль, предназначенный для обмена информации между микроконтроллером и ПЭВМ по протоколу Ethernet, модуль TTL/RS232, предназначенный для преобразования сигналов последовательного порта RS-232 в сигналы для использования в цифровых схемах на базе TTL или КМОП технологий, модуль карты памяти, предназначенный</p>	Петрешин Д.И Карпушкин В.А.	может прекратить свое действие	АТС

			для записи информации на карту памяти формата SD (Secure Digital Memory Card), входы для подключения датчиков тока, принцип работы которых основан на эффекте Холла, вход для подключения устройства считывания RFID-меток, выходы для подключения к ПЭВМ и УЧПУ станка. Изобретение относится к устройствам сбора и первичной обработки информации и может быть использовано для получения статистической информации о работе металлорежущего станка с УЧПУ, а так же контроля и диагностирования состояния режущего инструмента в процессе механической обработки деталей машин.			
24.	153781 ПМ	ПРИБОР ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОЭФФИЦИЕНТА ТРЕНИЯ	Полезная модель относится к области испытательной техники, а именно к устройствам для определения коэффициента трения и его составляющих. Прибор для определения коэффициента трения состоит из верхнего нагрузочного сплошного цилиндра, закрепленного в крестовине; нижнего полого образца с кольцевым пазом в верхней части; трубки с гайкой, вставленной в канал нижнего образца; стержня, вставленного в трубку, верхний конец которого упирается в верхний образец, а нижний конец упирается в полусферический выступ, закрепленный на горизонтальной пластине рамки, связанной с вертикальной пластинчатой пружиной, на которой расположены тензодатчики цилиндра, связанного с рамкой, скользящего относительно трубки, упирающегося через пружину в нижнюю поверхность основания; подвижной обоймы с расположенной на ней шестерней, необходимой для вращения верхнего образца, связанной через пластинчатые пружины с тензодатчиками и крестовиной; диамагнитной прокладки; электроизоляционной прокладки; источника тока; электромагнитной катушки, внутри которой расположен нижний образец.	Воробьев В.И. Новиков В.Г. Пугачев А.А. Бондаренко Д.А. Волохов С.Г. Козловский В.Н. Корчагин В.О. Авдащенко В.С.	может прекратить свое действие	ПСЖД ТД
25.	2540682	ПРИВОД КОНВЕЙЕРА	Привод конвейера включает приводной барабан (1), или приводную звездочку, или приводной шкив, муфты (2, 4), редуктор (3), тормоз (6), электродвигатель (5), подключенный к электросети (7), блок управления (8). Дополнительно привод содержит автономный источник энергии, например суперконденсатор, заряжаемый от электросети и подключаемый блоком управления к электродвигателю при незапланированном отключении электросети. Энергоемкость автономного источника энергии обеспечивает работу конвейера, по меньшей мере, до его полной разгрузки. Повышается надежность работы конвейера при аварийном отключении электросети.	Реутов А.А.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ПТМ
26.	2540413	ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ	Изобретение относится к электротехнике, к электромагнитным	Потапов Л.А.	прекратил	ПЭиЭ

		ВИБРАЦИЙ В ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ	генераторам и может быть использовано для получения электрической энергии от любого вибрирующего тела, в том числе для электропитания устройств и подзарядки аккумуляторов во время движения транспортного средства (автомобиль, железнодорожный вагон и др.). Технический результат состоит в повышении мощности. Преобразователь вибраций содержит неподвижный магнитопровод с обмотками возбуждения и генераторной, подвижный магнитопровод с упругим элементом, конденсатор и диоды. Подвижный магнитопровод выполнен из высокоуглеродистой стали и перемещается в направлении магнитного потока. Упругий элемент имеет жесткость, определяющую частоту собственных колебаний подвижного магнитопровода преобразователя примерно равной частоте собственных колебаний транспортного средства. Конденсатор имеет емкостное сопротивление, примерно равное максимальному индуктивному сопротивлению генераторной обмотки.	Сморудова Т.В.	действие, но может быть восстановлен	
27.	2540130	РУБАШКА ГИЛЬЗЫ ЦИЛИНДРА ДВИГАТЕЛЯ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ ЖИДКОСТНОГО ОХЛАЖДЕНИЯ	Изобретение может быть использовано в двигателестроении. Рубашка гильзы (1) цилиндра двигателя внутреннего сгорания жидкостного охлаждения содержит кольцевую полость (2) между наружной поверхностью гильзы (1) и стенками (3) блока цилиндров, по которой циркулирует охлаждающая жидкость. В полости (2) размещен гофрированный кожух (4), образующий с наружной поверхностью гильзы (1) цилиндра герметическую камеру (5), заполненную жидким теплоносителем, температура кипения которого выше, чем температура кипения охлаждающей жидкости. Гофрированный кожух (4) выполнен из материала, обладающего эффектом памяти формы. Технический результат заключается в уменьшении охлаждения гильзы цилиндра в периоды пуска и прогрева двигателя.	Рогалев В.В. Фокин Ю. И	прекратил действие, но может быть восстановлен	ТД
28.	2568043	СПОСОБ ИЗГОТОВЛЕНИЯ МНОГОСЛОЙНОЙ ЛЕНТЫ	Способ изготовления многослойной ленты включает промазывание несущих слоев межслойным материалом или соединение несущих слоев с прослойками межслойного материала, наложение и соединение движущихся несущих слоев друг с другом с образованием многослойного каркаса, наложение на движущийся многослойный каркас обкладок и бортов, размещение кусков пленки, или бумаги, или разделительной ткани на концах многослойной ленты между несущими слоями, а также сверху верхнего и снизу нижнего несущих слоев, вулканизацию, разрезание многослойной ленты на	Реутов А.А.	действует	ПТМ

			отрезки и их упаковку. Все несущие слои останавливают одновременно. Пленку, или бумагу, или разделительную ткань протаскивают поверх верхнего несущего слоя, между несущими слоями и снизу нижнего несущего слоя до наложения обкладок и бортов, обрезают по ширине несущего слоя с образованием кусков пленки, или бумаги, или разделительной ткани, которые закрепляют на несущем слое. Многослойный каркас с наложенными обкладками и бортами останавливают. Обкладки и борта разрезают и удаляют в местах закрепления кусков пленки, или бумаги, или разделительной ткани до вулканизации. Повышается качество изготовления многослойной ленты.			
29.	2569842	ГЕНЕРАТОР ВОЗВРАТНО-ПОСТУПАТЕЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ С САМОВОЗБУЖДЕНИЕМ	Изобретение относится к электротехнике, к электромагнитным генераторам, которые служат автономными источниками питания. Технический результат состоит в упрощении конструкции при обеспечении неизменности магнитного потока. Генератор возвратно-поступательного движения содержит подвижный и неподвижный магнитопроводы с генераторными обмотками и обмоткой возбуждения. В обмотке возбуждения подвижный магнитопровод выполнен шихтованным прямоугольной формы без зубцов. Два неподвижных С-образных шихтованных магнитопровода размещены по разные стороны от подвижного магнитопровода. Генераторные обмотки размещены на противоположных концах каждого С-образного магнитопровода. Между ними расположены обмотки возбуждения на сплошных ферромагнитных сердечниках из высокоуглеродистой стали. Подвижный магнитопровод имеет длину меньше длины С-образного магнитопровода на 1,5 ширины его полюса. Генераторные обмотки каждого С-образного магнитопровода включены последовательно и встречно через диодный мост к конденсатору, подключенному параллельно обмоткам возбуждения.	Потапов Л.А. Сморудова Т.В.	действует	ПЭиЭ
30.	2569332	ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ГЕНЕРАТОР ПЕРЕМЕННОГО ТОКА С ДВИГАТЕЛЕМ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ	Изобретение относится к электротехнике, к системам двигатель-генератор. Технический результат состоит в повышении надежности. В цилиндре 1 двигателя внутреннего сгорания клапан 2 кинематически связан с толкателем 4. Электрическая обмотка 9 расположена в корпусе 5 соосно толкателю 4 и содержит кольцевые магниты 10, обращенные друг к другу разноименными полюсами. Сердечники 11 электрической обмотки 9 выполнены кольцевыми двутаврового сечения. Кольцевые магниты 10 охватывают толкатель 4 и расположены по обеим сторонам сердечников 11 вдоль	Фокин Ю.И. Рогалев В.В. Фокин А.Ю.	действует	ТД

			толкателя 4. На толкателе 4 выполнены канавки, заполненные немагнитным материалом. При движении толкателя 4 в электрической обмотке 9 генерируется электрический ток. Длина прорезей двутавровых сердечников электрической обмотки равна длине канавок толкателя и толщине кольцевых магнитов. Толщина полков сердечников электрической обмотки равна толщине выступов толкателя.			
31.	2567778	МЕТАЛЛОКЕРАМИЧЕСКИЙ ФРИКЦИОННЫЙ СПЛАВ	Изобретение относится к порошковым фрикционным сплавам на основе железа, которые могут быть использованы в узлах трения предохранительных фрикционных муфт сцепления винтовых стрелочных переводов, применяемых на высокоскоростных железнодорожных магистралях. Порошковый фрикционный сплав содержит 9-11 мас.% олова, 1,5-2,5 мас.% дисульфида молибдена, 1,5-2,5 алмазного порошка, 8,5-9,5 мас.% графита, 1,5-2,5 мас.% свинца и остальное железо. Обеспечивается повышение износостойкости фрикционного сплава и улучшение его триботехнических характеристик.	Стриженов А.Г. Тихомиров В. П. Новикова Н. Н.	действует	ДМ
32.	2549172	СПОСОБ УПРАВЛЕНИЯ НЕЛИНЕЙНОЙ ДИНАМИКОЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЕЙ ПОСТОЯННОГО НАПРЯЖЕНИЯ	Изобретение относится к цифровым системам управления преобразователями постоянного напряжения с функцией стабилизации выходного напряжения. Технический результат - обеспечение работы системы в проектном режиме. Технический результат достигается тем, что в стандартный метод линеаризации отображения Пуанкаре при работе системы в области мультистабильности вводится способ расчета величины возмущения коэффициента пропорционального регулятора, реализуемый вычислителем возмущения, который возвращает систему к устойчивому проектному режиму, путем малого возмущения указанного коэффициента, что осуществляется с использованием матрицы линеаризованного стробоскопического отображения, которая находится по формуле $M - CK = \begin{bmatrix} \frac{y_{k1}}{y_{k-1,1}} & 0 \\ 0 & \frac{y_{k2}}{y_{k-1,2}} \end{bmatrix}$, где y_{ki} - i -я компонента вектора Y_k ; $y_{k-1,i}$ - i -я компонента вектора Y_{k-1} , $Y_{k-1} = X_{k-1} - X^*$; X^* - неподвижная точка проектного режима; X_{k-1} - вектор фазовых переменных X в начале k -го тактового интервала; $X = [i_L, u_c]$, где i_L - ток дросселя;	Андриянов А.И.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ЭРЭиЭС

			u_c - напряжение на конденсаторе; $Y_k=(1-c)Y_{k-1}$, где c - коэффициент, принадлежащий интервалу (0, 1).			
33.	2549382	ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ	Изобретение относится к машиностроению, а именно к двигателям внутреннего сгорания. Двигатель внутреннего сгорания, содержащий цилиндр с размещенным в нем поршнем, головку цилиндра с установленной в ней топливной форсункой, нагнетательную камеру переменного объема, ограниченную днищем поршня и головкой цилиндра, камеру сгорания, выполненную в поршне с горловиной и расположенный в головке цилиндра соосно с горловиной камеры сгорания управляемый шибер с размещенной в нем искровой свечой, разделяющий нагнетательную камеру и камеру сгорания при движении поршня к верхней мертвой точке на ходе сжатия, а также расположенный в шибере соединительный канал, соединяющий нагнетательную камеру и камеру сгорания при подходе поршня к верхней мертвой точке, в соответствии с изобретением на торце шибера, обращенном к горловине камеры сгорания, установлена перегородка, выполненная из материала, обладающего эффектом памяти формы, закрывающая в период пуска двигателя канал, соединяющий нагнетательную камеру и камеру сгорания. Изобретение обеспечивает повышение надежности пуска двигателя путем уменьшения площади охлаждения рабочего тела в период пуска.	Рогалев В.В. Фокин Ю.И.	действует	ТД
34.	2549427	УЗЕЛ ПОДВЕШИВАНИЯ ТЯГОВОГО ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯ	Узел подвешивания тягового электродвигателя содержит подшипниковые опоры (1) для опирания на ось колесной пары и поводок (2), связанный концами с корпусом двигателя и рамой тележки сферическим (3) и цилиндрическим (4) сайлент-блоками. Сферический сайлент-блок смонтирован на оси (5) с возможностью осевого перемещения, причем пространство между ним и осью заполнено смазочной жидкостью (10) с ферромагнитными наночастицами, а в расточке сферического сайлент-блока помещены постоянные магниты (11). Длина резиновой втулки верхнего сайлент-блока составляет не менее 2/3 от величины межцентрового расстояния по шарнирам подвески. Таким образом, в узле подвешивания тягового электродвигателя практически исключаются условия заклинивания внутренней втулки сайлент-блока на оси вследствие износа поверхностей втулки и оси, изменения коэффициента трения от высыхания смазки, а также изменения жесткости резины втулок	Воробьев В.И. Новиков В Г Михальченко Г.С. Измеров О.В. Пугачев А.А. Волохов С.Г.	действует	ПСЖД ТД

			сайлент-блоков при низких температурах вследствие старения резины.			
35.	2549426	ФРИКЦИОННО-ПОЛИМЕРНЫЙ АМОРТИЗАТОР УДАРА	Фрикционно-полимерный амортизатор удара для автосцепного устройства содержит корпус (1), в котором размещены нажимной конус, фрикционные клинья, расположенные в контакте с поджатым комплектом упругих полимерных элементов, подвижные фрикционные пластины и неподвижные фрикционные пластины с износостойчивыми элементами. Амортизатор снабжен мехатронным модулем в виде электромагнитов, встроенных в корпус аппарата по стороне контакта подвижных пластин с корпусом амортизатора, датчиков движения и усилия, и микроконтроллера, который на основе показаний датчиков формирует удерживающую силу. Достигаются стабильность силовых характеристик, повышение энергоемкости, надежности и долговечности устройства.	Жиров П.Д. Болдырев А.П.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ДПМ
36.	2549819	ЛИТЕЙНАЯ ФОРМА ДЛЯ ИЗГОТОВЛЕНИЯ КРУПНОТОННАЖНЫХ РАЗНОСТЕННЫХ ЧУГУННЫХ ОТЛИВОК ТИПА ВТУЛОК	Изобретение относится к изготовлению крупнотоннажных разностенных чугунных отливок типа втулок, преимущественно втулок цилиндров мощных судовых дизелей. Литейная форма состоит из нижней части 1, средних частей 2,3,4,5, верхней части 10, центрального стержня 7 с каркасом в виде трубы 8 с отверстиями для выхода газов, стержня 9 с элементами литниковой системы, литниковой чаши 13 и системы подачи хладагента в полость центрального стержня. Форма выполнена из формовочных смесей, теплоаккумулирующая способность которых возрастает в направлении уменьшения толщины стенки отливки, которая составляет 1,5... 2,0 от толщины стенки отливки в соответствующем сечении. Средние части формы в области наиболее массивных частей отливки снабжены холодильниками. Общая масса холодильников составляет 0,07... 0,14 от массы отливки в соответствующем сечении. Расстояние между отдельными холодильниками не превышает их ширину в поперечном сечении. Направленное затвердевание металла способствует устранению рыхлот в отливке, а ускоренное охлаждение металла обеспечивает получение перлитной структуры чугуна на рабочей поверхности отливок, измельчение структуры.	Илюшкин Д.А. Андреев В.А. Кульбовский И. К	прекратил действие, но может быть восстановлен	МиМ
37.	2550105	СТЕНД ДЛЯ МОДЕЛИРОВАНИЯ ДИНАМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В ТЯГОВОМ	Изобретение относится к области транспортного машиностроения и может быть использовано для исследования динамических процессов в тяговом приводе. Стенд для моделирования динамических процессов в тяговом приводе локомотива с электропередачей	Воробьев В.И. Воробьев Д. В. Новиков В, Г. Пугачев А.А.	может прекратить своё действие	ПСЖД

		ПРИВОДЕ ЛОКОМОТИВОВ С ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧЕЙ	содержит дизель-генераторную установку с преобразователем частоты, электродвигатель, вал якоря которого фрикционно связан с валом, несущим маховик, имитирующим массу поезда, посредством колесной пары с колесами различных диаметров, электрическую нагрузочную машину, вал якоря которой связан с валом, несущим маховик. Маховик снабжен лентой из фрикционного материала, охватывающей его внешнюю поверхность, связанную с якорем электромагнита нагружающего устройства, управление которым осуществляется системой, состоящей из датчиков моментов электродвигателя и сопротивления, сравнивающего устройства, исполнительного устройства, переключателя, задатчика времени, источника тока, токовой уставки, датчика вращения. Изменение момента сопротивления вращению маховика приводит к изменению режима работы привода, возникновению боксования и, как следствие, автоколебательным процессам. Технический результат заключается в возможности определять области боксования и режимов автоколебаний при имитации различного профиля железнодорожного пути.	Волохов С, Г. Чвала А.Н.		
38.	2550110	ФРИКЦИОННО-ПОЛИМЕРНЫЙ АМОРТИЗАТОР УДАРА	Фрикционно-полимерный амортизатор удара для автосцепного устройства содержит корпус, в котором размещены нажимной конус, фрикционные клинья, расположенные в контакте с поджатым комплектом упругих полимерных элементов. Амортизатор снабжен мехатронным модулем в виде электромагнитов, встроенных в корпус аппарата по стороне контакта фрикционных клиньев с корпусом амортизатора, датчиков движения и усилия, и микроконтроллером, который на основе показаний датчиков формирует удерживающую силу. Достигаются стабильность силовых характеристик, повышение энергоемкости, надежности и долговечности устройства.	Жиров П. Д. Болдырев А. П.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ДПМ
39.	2552520	СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НЕЛИНЕЙНОЙ ДИНАМИКОЙ НЕПОСРЕДСТВЕННОГО Понижающего Преобразователя Напряжения	Изобретение относится к области электротехники и может быть использовано в цифровых системах управления преобразователями постоянного напряжения с функцией подавления опасных колебаний выходного напряжения, возникающих при определенном наборе параметров системы. Технический результат - обеспечение заданных нелинейных динамических свойств системы и заданных показателей быстродействия и точности стабилизации выходного напряжения при отказе от параметрического синтеза. В системе управления нелинейной динамикой к силовой части преобразователя	Андриянов А.И. Краснов Н.А.	прекратил действие, но может быть восстановлен	ЭРЭиЭС

			подключена система управления, состоящая из основной подсистемы и вспомогательной подсистемы управления, аппроксиматоры на основе нейронных сетей. Сигнал управления преобразователем обеспечивает стабилизацию среднего значения выходного напряжения. В системе обеспечивается коррекция сигнала ошибки, тем самым обеспечивается стабилизация проектного динамического режима (1-цикла).			
40.	2557816	ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ	Изобретение относится к двигателестроению и может быть использовано при производстве двигателей внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия. Двигатель внутреннего сгорания содержит камеру сгорания в головке цилиндра, соединенную с рабочим цилиндром отверстием-горловиной, в которое входит с зазором выступ на поршне при его движении к ВМТ с образованием воздушного канала. В камере сгорания закреплена форсунка и на опорах установлена тепловая вставка из жаропрочного материала. При этом опоры тепловой вставки и кольцо в верхней части отверстия-горловины выполнены из материала, обладающего эффектом памяти формы, например из никелида титана. Изобретение обеспечивает повышение экономичности работы двигателя при его запуске и в частичных режимах работы.	Фокин Ю.И. Рогалев В.В. Новиков М.А.	действует	ТД
41	2570128	ГРУЗОЗАХВАТНОЕ УСТРОЙСТВО	Изобретение относится к подъемно-транспортному машиностроению, а именно к грузозахватным устройствам. Грузозахватное устройство содержит раму П-образной формы с установленной на ней траверсой с крюками и механизмами фиксации крюков и закрепленные с двух сторон с помощью осей захватные рычаги с кронштейнами, имеющими пазы, прижимные рамки, тросы и шкивы, установленные по сторонам рамы. Захватные рычаги соединены поперечинами, на которых установлены прижимные рычаги, на концах которых закреплены оси с прижимами. Прижимные рамки содержат боковые пластины со шкивами, соединенные поперечными стержнями, на которых установлены прижимные рычаги, на концах которых закреплены оси с прижимами, концы поперечных стержней находятся в пазах кронштейнов. Шкивы, установленные на прижимных рамках, и шкивы, установленные на той же стороне рамы, соединены между собой тросами, огибающими их попеременно, одни концы тросов закреплены на поперечинах захватных рычагов, а другие закреплены на траверсе. Достигается совмещение грузоподъемной операции с операцией	Эманов С.Л.	действует	НГиГ

			уплотнения всех горизонтальных рядов пирамиды кирпича, сокращение времени грузопереработки и повышение сохранности пакета кирпича во время транспортирования.			
--	--	--	---	--	--	--