



МІНІСТЕРСТВО
ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ І ТОРГІВЛІ
УКРАЇНИ

УКРАЇНА

(19) **UA**

(11) **131958**

(13) **U**

(51) МПК

B62D 1/18 (2006.01)

(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

(21) Номер заявки: **u 2018 07991**

(22) Дата подання заявки: **18.07.2018**

(24) Дата, з якої є чинними
права на корисну
модель: **11.02.2019**

(46) Публікація відомостей **11.02.2019, Бюл.№ 3**
про видачу патенту:

(72) Винахідник(и):

**Бондар Андрій Миколайович (UA),
Петров Віктор Олексійович (UA),
Чаусов Сергій Володимирович (UA),
Новік Олексій Юлійович (UA)**

(73) Власник(и):

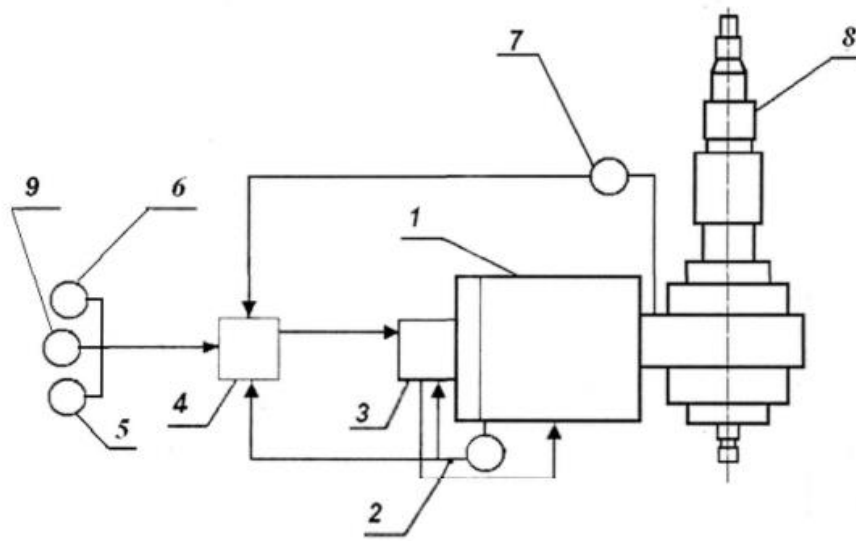
**ТАВРІЙСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ
АГРОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ,
пр. Б. Хмельницького, 18, м. Мелітополь,
Запорізька обл., 72310 (UA)**

(54) РУЛЬОВЕ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ З КОРЕКЦІЄЮ НАПРЯМКУ РУХУ

(57) Реферат:

Рульове керування транспортного засобу містить рульовий вал, безконтактний багатополіусний високомоментний двигун, електронний контролер та датчик положення ротора, гіроскоп, датчик швидкості руху транспортного засобу та датчик повороту рульового колеса. Рульове керування додатково оснащено датчиком позиціонування.

UA 131958 U



Корисна модель належить до транспортного машинобудування, зокрема до конструкції рульових управлінь, і може бути використана в рульових управліннях транспортних засобів з підсилювачем.

Відома конструкція рульового керування транспортного засобу з електромеханічним підсилювачем, яка містить рульовий вал, безконтактний багатополісний високомоментний двигун, електронний контролер та датчик моменту. Суть конструкції полягає у тому, що керуючі впливи можливо відтворити по двох каналах [Електронний ресурс: www.avem.ru/production/avtoelektro/eu.ru].

Конструкція рульового керування з електромеханічним підсилювачем може бути застосована для рульового керування по положенню з постійною чутливістю до керуючого впливу.

Недоліками цієї конструкції є те, що її функціональні можливості використовуються недостатньо: вона має тільки один канал керування і також, відсутній тактильний зв'язок між водієм та дорогою.

Найближчим аналогом є рульове керування по положенню з постійною чутливістю до керуючого впливу, що містить рульовий вал, безконтактний багатополісний високомоментний двигун, електронний контролер, датчик положення ротора, датчик швидкості руху транспортного засобу, сигнал з якого подається на електронний контролер, причому рульовий вал кінематично-роз'єднаний і оснащений датчиком кута повороту, сигнал з якого подається на формувач керуючого впливу [Патент Україна №102573, МКИ⁷ B62D 5/00. Опубл. 10.11.15, Бюл. №21].

Недоліками цієї конструкції є те, що вона має функціональні обмеження рульових керувань такого типу.

В основу корисної моделі поставлена задача вдосконалення рульового керування транспортного засобу, в якому шляхом оснащення його гіроскопічним задавачем напрямку руху забезпечується розширення функціональних можливостей керування, покращення ергономічності.

Поставлена задача вирішується тим, що в рульовому керуванні транспортного засобу, що включає рульовий вал, безконтактний багатополісний високомоментний двигун, електронний контролер, датчик моменту, датчик положення ротора, формувач керуючого впливу, датчик швидкості руху транспортного засобу, сигнал з якого подається на формувач керуючого впливу, згідно з корисною моделлю, воно додатково оснащено датчиком позиціонування.

Оснащення датчиком позиціонування дає можливість більш точно відслідковувати траєкторію руху транспортного засобу і процес керування стає більш ергономічним.

Корисна модель пояснюється кресленням, де зображена схема рульового керування з датчиком позиціонування.

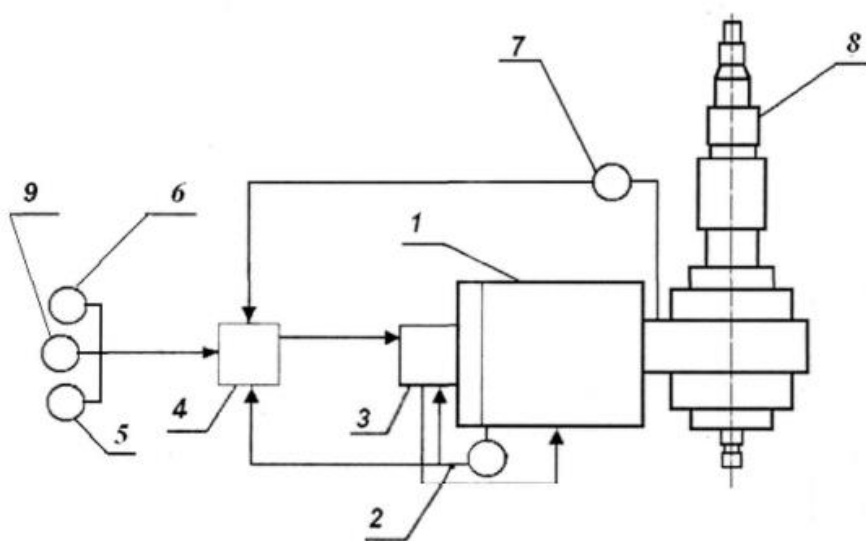
Пристрій містить: безконтактний багатополісний високомоментний двигун 1, рульовий вал 8 та електронний контролер 3, формувач 4 керуючого впливу поєднаний з гіроскопом 5, датчик 6 швидкості руху, датчик 7 кута повороту рульового колеса, датчик 2 моменту та датчик 9 позиціонування.

Пристрій працює таким чином.

Під час руху транспортного засобу керуючий вплив здійснює безконтактний багатополісний високомоментний двигун 1 за допомогою датчика 2 моменту та електронного контролера 3. Формувач 4 керуючого впливу в залежності від інтенсивності сигналів, які надходять з гіроскопа 5 датчика 6 швидкості руху транспортного засобу, датчика 7 кута повороту рульового колеса, а також датчика 9 позиціонування формує комплексний керуючий вплив.

ФОРМУЛА КОРИСНОЇ МОДЕЛІ

50 Рульове керування транспортного засобу, що містить рульовий вал, безконтактний багатополісний високомоментний двигун, електронний контролер та датчик положення ротора, гіроскоп, датчик швидкості руху транспортного засобу та датчик повороту рульового колеса, яке **відрізняється** тим, що воно додатково оснащено датчиком позиціонування.



Комп'ютерна верстка В. Мацело

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