



ДЕРЖАВНА СЛУЖБА
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ
УКРАЇНИ

УКРАЇНА

(19) **UA**

(11) **76780**

(13) **U**

(51) МПК

H02J 7/14 (2006.01)

(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

(21) Номер заявки: **u 2012 09133**

(22) Дата подання заявки: **25.07.2012**

(24) Дата, з якої є чинними
права на корисну
модель: **10.01.2013**

(46) Публікація відомостей **10.01.2013, Бюл.№ 1**
про видачу патенту:

(72) Винахідник(и):

Кремінський Дмитро Юрійович (UA)

(73) Власник(и):

Кремінський Дмитро Юрійович,
вул. М. Ушакова, 12, кв. 60, м. Київ, 03179
(UA)

(54) СПОСІБ ПІДЗАРЯДКИ АКУМУЛЯТОРНИХ БАТАРЕЙ ЕЛЕКТРОМОБІЛЯ ПІД ЧАС РУХУ ОСТАННЬОГО - СПОСІБ КРЕМІНСЬКОГО

(57) Реферат:

Спосіб підзарядки акумуляторних батарей електромобіля під час руху останнього полягає в тому, що обертовий момент для приведення в дію генераторів живлення зарядного блока відбирається від коліс, які не є приводними і вільно обертаються під час руху електромобіля, підтримуючи кузов у заданому положенні.

UA 76780 U

Корисна модель належить до галузей машинобудування (МПК B60L 8/00), отримання електричної енергії (МПК H02J 7/14) і може бути застосований в галузях, які займаються виробництвом та експлуатацією електромобілів.

5 Сучасних аналогів не знайдено. Автомобільні корпорації направляють зусилля на модернізацію акумуляторних батарей, розвиток гібридних (з одночасно встановленими електродвигуном та двигуном внутрішнього згоряння) автомобілів, розвиток мереж заправочних станцій для електромобілів.

10 Відомий спосіб підзарядки акумулятора на автомобілі з двигуном внутрішнього згоряння під час його роботи, коли обертовий момент зі шків колінчатого вала передається на шків невеликого генератора за допомогою клинопасової передачі. Перенести цей спосіб на підзарядку тягових акумуляторних батарей електромобіля не практично тому, що генератор є малопотужним і відбирає обертаючий момент для ротора від двигуна, додаючи механічне навантаження.

15 Спосіб підзарядки акумуляторних батарей електромобіля під час руху останнього, який відрізняється тим, що обертовий момент для приведення в дію генераторів живлення зарядного блока відбирається від коліс, які не є приводними і вільно обертаються під час руху, підтримуючи кузов у заданому положенні.

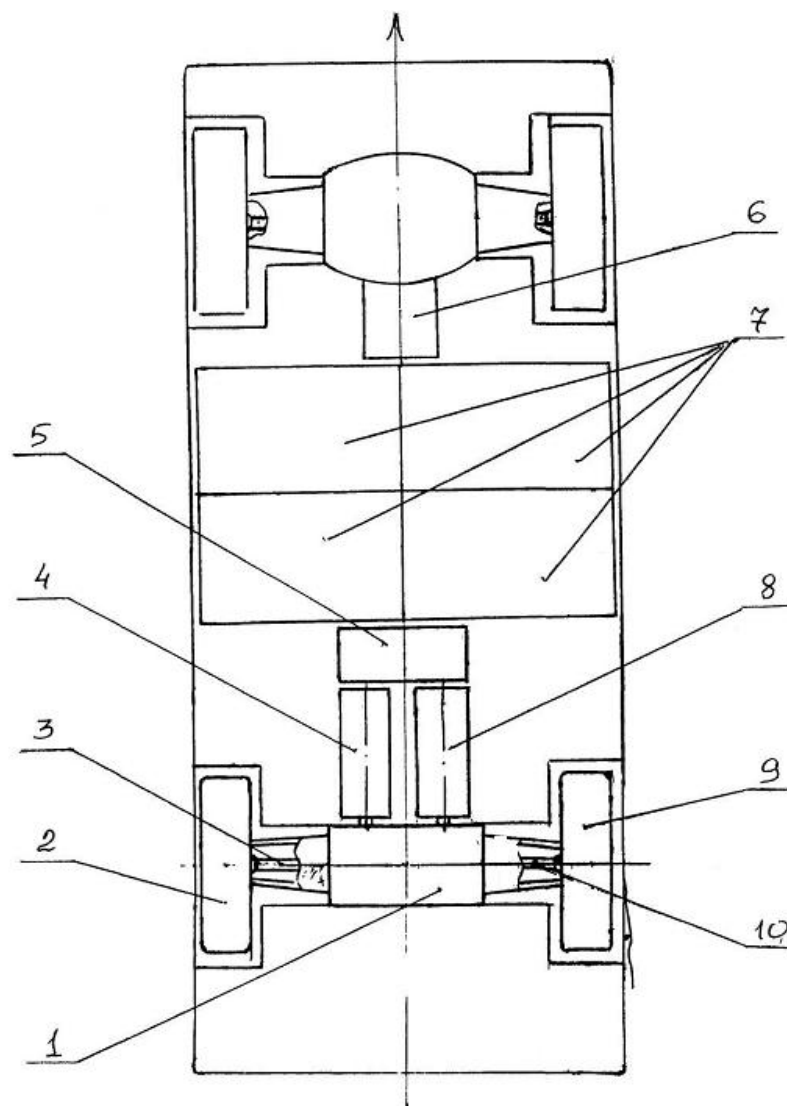
20 До конструкції шасі передньоприводного електромобіля додається задня незалежна підвіска. Більшість деталей серійно промислово випускаються, що додає економічності результату. Оптимізується довжина півосей, модернізується (спрощується/змінюється) конструкція редуктора, шарніри рівнокутових швидкостей замінюються на звичайні шарніри. Встановлюється необхідна кількість додаткових генераторів (на кресленні - схематично два).

25 Реалізується спосіб наступним чином (див. креслення). Механічна енергія, обертовий момент, що отримується від контакту коліс (2, 9) неприводної, незалежної підвіски із проїжджою частиною під час руху, передається через півосі (3, 10) та розподільчий редуктор (1) на додатково встановлені генератори (4, 8), які живлять електроенергією перетворювач/зарядний блок (5), який, у свою чергу, підзаряджає акумулятори (7), енергія від яких передається на електродвигун (6).

30 Чим досконалішими будуть у майбутньому акумуляторні батареї, тим у геометричній прогресії буде більшим загальний пробіг електромобіля із використанням "Способу Кременського".

ФОРМУЛА КОРИСНОЇ МОДЕЛІ

35 Спосіб підзарядки акумуляторних батарей електромобіля під час руху останнього, який **відрізняється** тим, що обертовий момент для приведення в дію генераторів живлення зарядного блока відбирається від коліс, які не є приводними і вільно обертаються під час руху електромобіля, підтримуючи кузов у заданому положенні.



Комп'ютерна верстка А. Крижанівський

Державна служба інтелектуальної власності України, вул. Урицького, 45, м. Київ, МСП, 03680, Україна

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