

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ



(19) RU (11)

2238880 (13) C1

(51) МПК 7 B63H21/22

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ,
ПАТЕНТАМ И ТОВАРНЫМ ЗНАКАМ

(12) ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К ПАТЕНТУ

(21), (22) Заявка: **2003128638/11, 24.09.2003**(24) Дата начала отсчета срока действия патента:
24.09.2003(45) Опубликовано: **27.10.2004**(56) Список документов, цитированных в отчете о
поиске: **SU 1539141 A1, 30.01.1990. SU 557208 A,
05.05.1977. DE 1506380 A, 01.02.1973.**

Адрес для переписки:

**196128, Санкт-Петербург, ул. Варшавская, 50, ФГУП
ЦМКБ "Алмаз"**

(72) Автор(ы):

**Гончаров А.В. (RU),
Июфа Е.С. (RU),
Лысенко Э.Л. (RU),
Наумов Ю.Д. (RU),
Сиротин Б.Г. (RU)**

(73) Патентообладатель(и):

**Федеральное государственное унитарное
предприятие "Центральное морское
конструкторское бюро "Алмаз" (RU)**

(54) **ДИСТАНЦИОННЫЙ ПРИВОД УПРАВЛЕНИЯ СУДОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ**

(57) Реферат:

Изобретение относится к судостроению, в частности к дистанционным приводам и системам управления судовыми двигателями, преимущественно судовыми газотурбинными двигателями. Дистанционный привод управления судовым двигателем содержит основной канал управления, состоящий из логического блока, соединенного при помощи блока ограничения скорости отработки с исполнительным механизмом, кинематически связанным с датчиком обратной связи и задатчиком режима работы двигателя. Резервный канал управления состоит из кнопочных замыкателей, подключенных с одной стороны к резервному источнику электропитания, а с другой - к исполнительному механизму. Канал защиты привода от обрыва цепей задатчика и датчика обратной связи содержит последовательно соединенные логический элемент и запоминающий блок. Канал аварийной остановки двигателя содержит силовой привод с ручным подпружиненным органом управления, взаимодействующим с концевым выключателем. Достигается повышение надежности дистанционного привода управления судовым двигателем. 1 ил.

РИСУНКИ

[Рисунок 1](#)