

19



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie

11

N° de publication :

LU101912

12

BREVET D'INVENTION**B1**

21

N° de dépôt: LU101912

51

Int. Cl.:
H02K 5/24

22

Date de dépôt: 10/07/2020

30

Priorité:
29/04/2020 CN CN202010352566.6

72

Inventeur(s):
RONG Nengguo – 201615 Shanghai (Chine)

43

Date de mise à disposition du public: 11/01/2021

74

Mandataire(s):
Patent42 SA – 4081 Esch-sur-Alzette (Luxembourg)

47

Date de délivrance: 11/01/2021

73

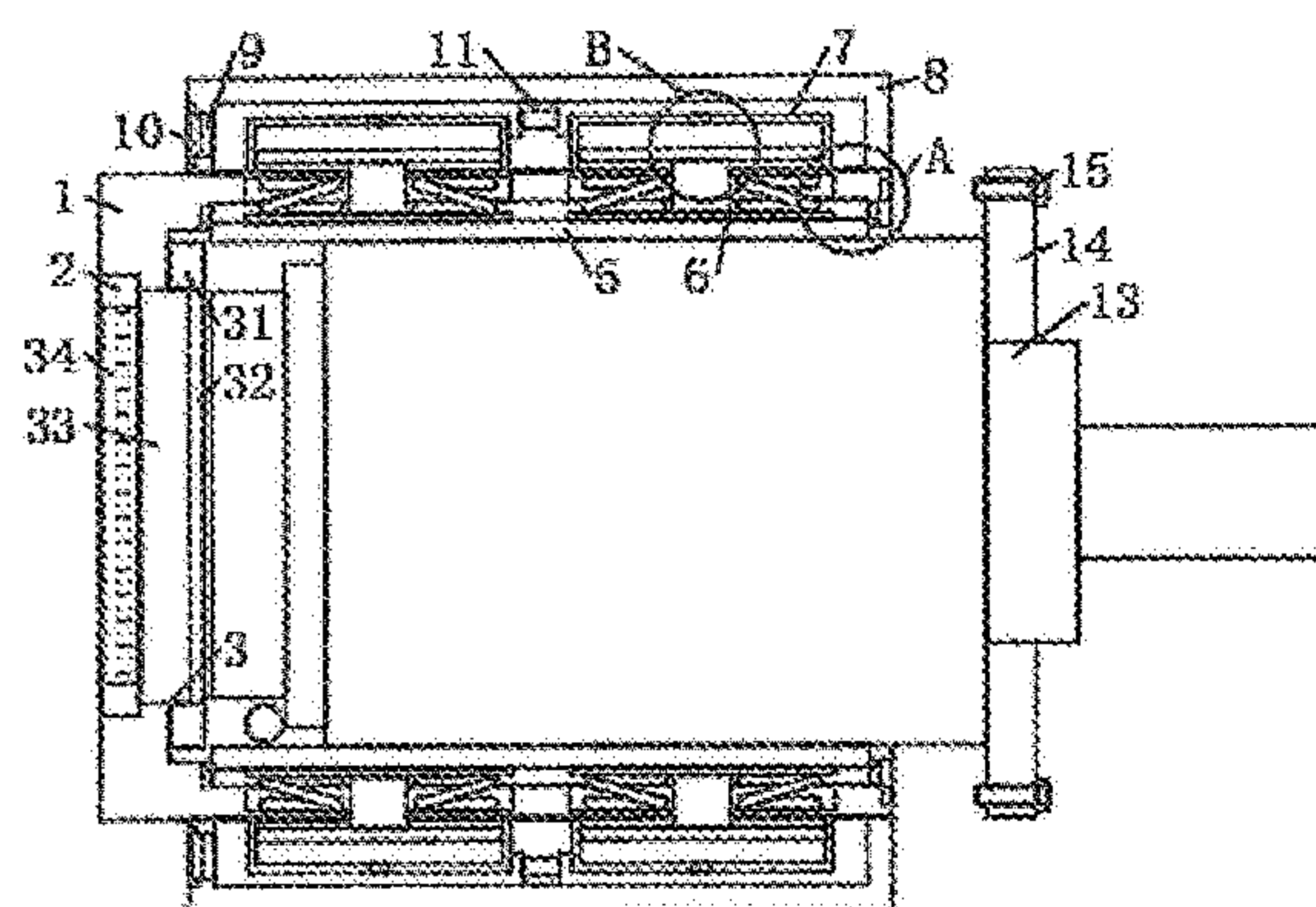
Titulaire(s):
Shanghai Dasu Electric Motor Co., Ltd. –
201702 Shanghai (Chine)

54

Un moteur avec fonction d'amortissement.

57

L'invention concerne un moteur avec fonction d'amortissement, qui comprend un carter de moteur (1), des boîtiers de protection (8) sont montés et connectés aux parties supérieures et inférieures, en avant et arrière du carter de moteur (1), les mécanismes à piston (7) sont installés aux deux côtés du boîtier de protection (8), et un côté du boîtier de protection (8) est muni d'un trou traversant (9). Le corps de moteur est pourvu du carter de moteur (1) avec un mécanisme d'amortissement et un mécanisme à piston (7), la vibration du moteur générée serrera une tige de compression du mécanisme d'amortissement à travers une plaque de pression, elle presse ensuite le piston d'un mécanisme à piston (7) au moyen de la tige de compression pour que le piston puisse se déplacer à l'intérieur du carter, afin d'affaiblir la vibration lors du fonctionnement du corps de moteur, et atteindre l'objectif d'amortissement



Description**Un moteur avec fonction d'amortissement****Domaine technique**

L'invention concerne un moteur, surtout le moteur avec fonction
5 d'amortissement, qui appartient au domaine technique du moteur.

Art antérieur

Le moteur indique un dispositif électromagnétique qui dépend à la loi de
l'induction électromagnétique pour réaliser la conversion ou la transmission
d'énergie électrique, c'est un appareil d'entraînement le plus courant, les
10 moteurs sont utilisés de manière généralisée dans nombreux domaines.

Actuellement, le moteur utilisé produira une certaine violation lors du
fonctionnement, étant donné que la plupart de moteurs sont installés sur le
boîtier de l'équipement, la vibration générée lorsque le moteur fonctionne
provoque la vibration de tout l'équipement et affecte le fonctionnement normal
15 de l'équipement. D'ailleurs, il n'y a pas de structure de protection à l'extérieur du
moteur. Lors de l'utilisation, des objets étrangers tels que la poussière dans l'air
peuvent facilement pénétrer à l'intérieur du moteur à travers la fente ou le trou
sur le carter de moteur, endommageant les composants électroniques du carter
de moteur et le moteur est soumis à un impact externe, il est facile de provoquer
20 la déformation du carter de moteur et de presser et d'endommager les
composants électroniques à l'intérieur du moteur.

Résumé d'invention

L'invention concerne un moteur avec fonction d'amortissement, qui résout

efficacement les problèmes techniques actuels.

Pour résoudre les problèmes techniques ci-dessus, la présente invention propose les solutions techniques suivantes:

C'est un moteur avec fonction d'amortissement, qui comprend le carter de
5 moteur, des boîtiers de protection sont fixés et connectés aux parties
supérieures et inférieures, en avant et arrière du carter de moteur, les
mécanismes à piston sont installés aux deux côtés du boîtier de protection, et un
côté du boîtier de protection est muni d'un trou traversant, le capot
anti-poussière est agrafé et connecté à l'intérieur du trou traversant, la partie
10 intermédiaire de la paroi extérieure du carter de moteur est pourvue d'une
rainure de dispersion thermique, un mécanisme de conduction thermique est
installé au centre de la paroi intérieure sur un côté du carter de moteur, l'autre
côté du carter de moteur est pourvu d'une ouverture, et la paroi extérieure du
carter de moteur aux extrémités supérieure et inférieure de l'ouverture est
15 pourvue de trous de vis, le corps de moteur est agrafé et connecté à l'intérieur
du carter de moteur, l'extrémité de sortie du corps de moteur fait face à l'autre
côté du carter de moteur qui est située à l'autre côté du carter de moteur, la
plaque du moteur est fixée, connectée et gainée sur l'extrémité de sortie du
carter de moteur, une couche en caoutchouc est connectée de manière fixe sur
20 le côté de la plaque du moteur à proximité du carter de moteur, la paroi intérieure
aux parties supérieures, inférieures, en avant et en arrière du carter de moteur est
pourvu d'une coulisse, les plaques de pression sont reliées de manière
coulissante à l'intérieur de la coulisse, le côté de la plaque de pression proche

du centre du carter de moteur s'appuie contre la paroi extérieure du corps de moteur, les rainures sont formées aux deux côtés de la paroi intérieure de l'une extrémité de la coulisse à l'écart du centre du carter de moteur, les rainures sont opposées au mécanisme à piston du même côté, un mécanisme d'amortissement est installé à l'intérieur de la rainure, les trous de piston sont ouverts sur la paroi intérieure de l'une extrémité de la rainure à l'écart du centre du carter de moteur ;

Selon une réalisation préférée, le mécanisme à piston comprend un carter qui est tout relié de manière fixe à la paroi externe du carter de moteur, un piston est connecté de manière coulissante à l'intérieur du carter, le carter est pourvu d'un orifice de ventilation au centre du côté qui éloigne du carter de moteur, le trou de ventilation communique avec l'intérieur du boîtier de protection du même côté;

Selon une réalisation préférée, le mécanisme de conduction thermique comprend un bloc d'amortissement en caoutchouc, le bloc d'amortissement en caoutchouc est fixé de manière fixe à la paroi intérieure d'un côté du carter de moteur, le bloc d'amortissement en caoutchouc est pourvu d'une première fente traversante au centre, une plaque de conduction thermique est connectée de manière fixe à l'intérieur de la première fente traversante, la plaque de conduction thermique traverse la paroi intérieure d'un côté du carter de moteur et s'étend jusqu'à l'intérieur de la rainure de dissipation thermique, la plaque de conduction thermique est reliée de manière fixe à une paroi latérale du carter de moteur, la plaque de conduction thermique est connectée de manière fixe à un

côté de la rainure de dissipation thermique qui est munie de plusieurs plaques de dispersion thermique;

Selon une réalisation préférée, tous les mécanismes d'amortissement comprennent les plaques de montage, qui sont reliées de manière fixe aux
5 plaques de pression du même côté, les tiges de compression sont reliées de façon fixe au centre du côté de la plaque de montage éloignée de la plaque de pression, une extrémité de la tige de compression éloignée de la plaque de montage pénètre le trou de piston du même côté et est reliée de manière fixe au piston du mécanisme de piston du même côté, la tige de compression est reliée
10 de manière coulissante à l'intérieur du trou de piston du même côté, et deux extrémités du côté de la plaque de montage éloignée de la plaque de pression sont reliées de manière fixe avec des ressorts amortisseurs, l'extrémité du ressort d'amortissement éloignée de la plaque de montage est reliée de manière fixe à la paroi intérieure de la rainure du même côté.

15 Selon une réalisation préférée, des rainures de limite sont prévues sur les deux parois latérales de la coulisse, l'intérieur de la rainure de limite est relié de manière coulissante à la plaque de limite, le côté de la plaque de limite près du centre de la coulisse est relié de manière fixe à la plaque de pression du même côté.

20 Selon une réalisation préférée, des boulons de montage sont vissés sur les parties supérieures et inférieures de la plaque du moteur, les boulons de montage pénètrent tous dans la plaque du moteur et correspondent aux trous de vis ouverts dans le carter de moteur.

Selon une réalisation préférée, les plaques de support sont reliées de manière fixe à la paroi intérieure au centre du boîtier de protection, une extrémité de la plaque de support éloignée de la paroi intérieure du boîtier de protection est reliée de manière fixe à la paroi extérieure du carter de moteur 5 entre deux mécanismes à piston du même côté.

Selon une réalisation préférée, les plaques de support ont construites en structure convexe et l'extrémité de la plaque de support éloignée du boîtier du moteur est pourvue d'une seconde fente traversante.

Les effets bénéfiques de la présente invention sont les suivants:

10 1. Cette invention concerne un moteur avec fonction d'amortissement, le corps de moteur est pourvu d'un carter de moteur avec un mécanisme d'amortissement et un mécanisme à piston, la vibration générée par le corps de moteur serrera la tige de compression du mécanisme d'amortissement à travers la plaque de pression, utiliser ensuite le piston du mécanisme à piston à l'aide 15 de la tige de compression de sorte que le piston puisse se déplacer à l'intérieur du carter, afin d'affaiblir la vibration lors du fonctionnement du corps de moteur, de manière à atteindre l'objectif d'amortissement.

2. Le carter de moteur et le boîtier de protection de la présente invention peuvent éviter une force d'impact externe d'agir directement sur le corps de 20 moteur, éviter par conséquent la déformation du carter de moteur, l'endommagement des composants électroniques à l'intérieur du corps de moteur et empêcher les substances étrangères telles que la poussière dans l'air de pénétrer dans le corps de moteur, endommager les composants

électroniques à l'intérieur du corps de moteur.

Description des dessins

Les dessins sont utilisés pour fournir une meilleure compréhension de la présente invention, et constituent une partie du mode d'emploi, qui sont utilisés
5 en commun avec les modes de réalisation de la présente invention pour expliquer la présente invention, et ne constituent pas une limitation de la présente invention. Dans les dessins:

La figure 1 est une vue en coupe de la présente invention;

La figure 2 est une vue régionale du point A sur la figure 1;

10 La figure 3 est une vue régionale du point B sur la figure 1;

La figure 4 est une vue structurelle schématique de la plaque de support de la présente invention;

La figure 5 est une vue latérale de la présente invention.

Dans les dessins: 1. Carter de moteur ; 2. Rainure de dispersion thermique ;
15 3. Mécanisme de conduction thermique; 31. Bloc d'amortissement en caoutchouc; 32. Première fente traversante; 33. Plaque de conduction thermique; 34. Plaque de dispersion thermique; 4. Coulisse; 5. Plaque de pression ; 6. Mécanisme d'amortissement; 61. Plaque de montage; 62. Tige de compression; 63. Ressort d'amortissement; 7. Mécanisme à piston; 71. Carter;
20 72. Piston; 73. Trou de ventilation; 8. Boîtier de protection; 9. Trou traversant;
10. Capot anti-poussière; 11. Plaque de support; 12. Deuxième fente traversante; 13. Corps de moteur; 14. Plaque du moteur; 15. Boulon de montage;
16. Trous de vis; 17. Rainure de limite; 18. Plaque de limite; 19. Trou de piston;

20. Rainure.

Description détaillée des modes de réalisation préférés

Dans ce qui suit, les solutions techniques dans les modes de réalisation de la présente invention seront décrites clairement et complètement en référence
5 aux dessins dans les modes de réalisation de la présente invention. Evidemment, les modes de réalisation décrits ne sont qu'une partie des modes de réalisation de la présente invention, mais pas tous les modes de réalisation. Sur la base des modes de réalisation de la présente invention, tous les autres modes de réalisation obtenus par l'homme de métier sans efforts créatifs entrent
10 dans le cadre de protection de la présente invention.

Mode de réalisation: En se référant aux figures 1-5, l'invention décrit un moteur avec fonction d'amortissement, qui comprend un carter de moteur 1, des boîtiers de protection 8 sont fixés et connectés aux parties supérieures et inférieures, en avant et arrière du boîtier du moteur 1, les mécanismes à
15 piston 7 sont installés aux deux côtés du boîtier de protection 8, et un côté du boîtier de protection 8 est muni d'un trou traversant 9, le capot anti-poussière 10 est agrafé et connecté à l'intérieur du trou 9, la partie intermédiaire de la paroi extérieure du carter de moteur 1 est pourvue d'une rainure de dispersion thermique 2, un mécanisme de conduction thermique 3 est installé au centre
20 de la paroi intérieure sur un côté du carter de moteur 1, l'autre côté du carter de moteur 1 est pourvu d'une ouverture, et la paroi extérieure du carter de moteur 1 aux extrémités supérieure et inférieure de l'ouverture est pourvue d'un trou de vis 16, le corps moteur 13 est agrafé et connecté à l'intérieur du

carter de moteur 1, l'extrémité de sortie du corps de moteur 13 fait face à l'autre côté du carter de moteur 1 et l'extrémité de sortie est située à l'autre côté du carter de moteur 1, la plaque du moteur 14 est fixée, connectée et gainée sur l'extrémité de sortie du corps de moteur 13, l'extrémité de la plaque du moteur 14 proche du carter de moteur 1 est connectée de manière fixe à la couche en caoutchouc, la paroi intérieure aux parties supérieures, inférieures, en avant et en arrière du carter de moteur 1 est pourvu d'une coulisse 4, la plaque de pression 5 est reliée de manière coulissante à l'intérieur de la coulisse 4, le côté de la plaque de pression 5 proche du centre du carter de moteur 1 s'appuie contre la paroi extérieure du corps de moteur 13, les rainures 20 sont formées aux deux côtés de la paroi intérieure de l'une extrémité de la coulisse 4 à l'écart du centre du carter de moteur 1, les rainures 20 sont opposées au mécanisme à piston 7 du même côté, un mécanisme d'amortissement 6 est installé à l'intérieur de la rainure 20, un trou de piston 19 est ouvert sur la paroi intérieure de l'une extrémité de la rainure 20 à l'écart du centre du carter de moteur 1; Le mécanisme d'amortissement 6 traverse le trou de piston 1 qui est connecté ensuite au mécanisme à piston 7,, il entraîne le mécanisme à piston 7 de se déplacer, afin d'affaiblir la vibration générée par le corps de moteur 13 lors du fonctionnement.

20 Dont, des rainures de limite 17 sont prévues sur les deux parois latérales de la coulisse 4, l'intérieur de la rainure de limite 17 est relié de manière coulissante à la plaque de limite 18, le côté de la plaque de limite 18 près du centre de la coulisse 4 est relié de manière fixe à la plaque de pression 5 du

même côté, afin de fixer la plaque de pression 5 à l'intérieur de la coulisse 4, éviter la plaque de pression 5 de se dégager de la coulisse 4.

Dont, les plaques de support 11 sont reliées de manière fixe à la paroi intérieure au centre du boîtier de protection 8, une extrémité de la plaque de support 11 éloignée de la paroi intérieure du boîtier de protection 8 est reliée de manière fixe à la paroi extérieure du carter de moteur 1 entre deux mécanismes de piston 7 du même côté, la plaque de support 11 est construite en structure convexe. l'extrémité de la plaque de support 11 éloignée du carter de moteur 1 est pourvue d'une seconde fente traversante 12, supportant le centre du boîtier de protection 8 à travers la plaque de support 11, assurant la résistance à l'impact du boîtier de protection 8, d'ailleurs, la disposition de la deuxième fente traversante 12 facilite le déplacement de piston du mécanisme à piston 7.

Dont, le mécanisme à piston 7 comprend un boîtier 71, ce boîtier 71 est relié de manière fixe à la paroi externe du carter de moteur 1, un piston 72 est connecté de manière coulissante à l'intérieur du boîtier 71, le carter 71 est pourvu d'un orifice de ventilation 73 au centre du côté qui éloigne du carter de moteur 1, le trou de ventilation 73 communique avec l'intérieur du boîtier de protection 8 du même côté, qui entraîne le piston 72 à se déplacer à l'intérieur du boîtier 71, augmentant la résistance lorsque le mécanisme d'amortissement 6 se déplace en améliorant l'effet d'amortissement du mécanisme d'amortissement 6.

Dont, le mécanisme de conduction thermique 3 comprend un bloc d'amortissement en caoutchouc 31, le bloc d'amortissement en caoutchouc 31

est connecté de manière fixe à la paroi intérieure d'un côté du carter de moteur 1, le bloc d'amortissement en caoutchouc 31 est pourvu d'une première fente traversante 32 au milieu, une plaque de conduction thermique 33 est connectée de manière fixe à l'intérieur de la première fente traversante 32, la plaque de conduction thermique 33 traverse la paroi intérieure d'un côté du carter de moteur 1 et s'étend jusqu'à l'intérieur de la rainure de dissipation thermique 2, la plaque de conduction thermique 33 est reliée de manière fixe à une paroi latérale du carter de moteur 1, la plaque de conduction thermique 33 est connectée de manière fixe à un côté de la rainure de dissipation thermique 2 qui est munie de plusieurs plaques de dispersion thermique 34; Lors de l'installation, le bloc d'amortissement en caoutchouc 31 s'appuie contre la queue du corps de moteur 13 pour réduire la vibration de la queue du corps de moteur 13, et en même temps, à l'aide de la plaque de conduction thermique 33 et la plaque de dissipation thermique 34, dissiper la chaleur du corps de moteur 13.

Dont, tous les mécanismes d'amortissement 6 comprennent des plaques de montage 61, la plaque de montage 61 est connectée de manière fixe à la plaque de pression 5 du même côté, la tige de compression 62 est connectée en manière fixe à la plaque de montage 61 qui éloigne le centre de la plaque de compression 5, l'extrémité de la tige de compression 62 éloignée de la plaque de montage 61 pénètre le trou de piston 19 du même côté et est reliée de manière fixe au piston 72 du mécanisme à piston du même côté 7, la tige de compression 62 est connectée de manière coulissante à l'intérieur du trou de piston 19 du même côté, un ressort d'amortissement 63 est relié de manière fixe

aux deux extrémités de la plaque de montage 61 qui éloigne de la plaque de pression 5, une extrémité du ressort d'amortissement 63 éloignée de la plaque de montage 61 est reliée de manière fixe à la paroi intérieure de la rainure 20 du même côté, le piston 72 du mécanisme à piston 7 est pressé par la tige de compression 62, en même temps, affaiblir l'impact généré par le moteur 13 lors du fonctionnement à l'aide de l'élasticité du ressort d'amortissement 63 et du piston 72.

Dont, les extrémités supérieure et inférieure de la plaque du moteur 14 sont reliées par filetage avec des boulons de montage 15, les boulons de montage 15 pénètrent la plaque du moteur 14 et correspondent aux trous de vis 16 formés dans le carter de moteur 1, et les boulons de montage 15 peuvent être installés sur l'intérieur des trous de vis 16 du même côté, afin de fixer le corps de moteur 13 à l'intérieur du carter de moteur 1.

Plus précisément, lorsque la présente invention est utilisée, le fil conducteur connecté au corps de moteur 13 traverse le trou dans le boîtier de moteur 1, le tirer vers l'extérieur du carter de moteur 1, puis le corps de moteur 13 est coincé à l'intérieur du carter de moteur 1, puis la plaque du moteur 14 est fixée sur le carter de moteur 1 par les boulons de montage 15, le corps de moteur 13 est fixé à l'intérieur du carter de moteur 1, à ce moment-là, la queue du corps de moteur 13 va presser sur le bloc d'amortissement en caoutchouc 31 qui est en contact avec la plaque de conduction thermique 33, ensuite, installer la présente invention sur l'équipement, brancher l'appareil, la vibration générée par le corps de moteur 13 lors du fonctionnement pressera la tige de compression 62 et le

ressort d'amortissement 63 du mécanisme d'amortissement 6 à travers la plaque de pression 5, lorsque la tige de compression 62 est pressée, elle comprimera le piston 72 du mécanisme à piston 7 pour amener le piston 72 à faire un mouvement à l'intérieur du carter 71 et à évacuer l'air à l'intérieur du carter 71 vers l'intérieur du boîtier de protection 8, ensuite, l'air à l'intérieur du boîtier de protection 8 est aspiré à l'intérieur du carter 71, pendant ce processus, le capot anti-poussière 10 peut isoler des substances étrangères telles que la poussière dans l'air à l'extérieur du boîtier de protection 8 pour empêcher ces substances telles que la poussière dans l'air d'être aspiré dans le carter 71 lors de la traction du piston 72, en même temps, le ressort d'amortissement 63 appliquera une force proche du corps de moteur 13 à la plaque de pression 5, qui affaiblit la violation générée par le corps de moteur 13 lors du fonctionnement en combinaison avec le piston 72, lorsque le corps de moteur 13 fonctionne, la plaque de conduction thermique 33 transfère la chaleur sur le carter de moteur 13 vers la plaque de dissipation thermique 34, puis la plaque de dissipation thermique 34 dissipe la chaleur de la plaque de conduction thermique 33 dans l'air et effectue une dissipation thermique sur le corps de moteur 13.

Bien que les modes de réalisation de la présente invention aient été représentés et décrits, l'homme du métier comprendra que divers changements, modifications et remplacements de ces modes de réalisation peuvent être effectués sans s'écarter du principe et de l'esprit de la présente invention. La portée de l'intention est définie par les revendications annexées et leurs équivalents.

Revendications

1. C'est un moteur avec fonction d'amortissement, qui comprend le carter de moteur (1), il démontre ses caractéristiques suivantes, des boîtiers de protection (8) sont connectés de manière fixe aux parties supérieures et inférieures, en avant et arrière du carter de moteur (1), les mécanismes à piston (7) sont installés aux deux côtés du boîtier de protection (8), et un côté du boîtier de protection(8) est muni d'un trou traversant (9), le capot anti-poussière (10) est agrafé à l'intérieur du trou traversant (9), la partie intermédiaire de la paroi extérieure du carter de moteur (1) est pourvue d'une rainure de dispersion thermique (2), un mécanisme de conduction thermique (3) est installé au milieu de la paroi intérieure sur un côté du carter de moteur (1), l'autre côté du carter de moteur (1) est pourvu d'une ouverture, et la paroi extérieure du carter de moteur (1) aux extrémités supérieure et inférieure de l'ouverture est pourvue de trous de vis (16), le corps de moteur (13) est agrafé et connecté à l'intérieur du carter de moteur (1), l'extrémité de sortie du corps de moteur (13) fait face à l'autre côté du carter de moteur (1) et cette extrémité est située à l'autre côté du carter de moteur (1), la plaque du moteur (14) est fixée, connectée et gainée sur l'extrémité de sortie du corps de moteur (13), une couche en caoutchouc est connectée de manière fixe à une extrémité de la plaque du moteur (14) à proximité du carter de moteur (1), la paroi intérieur aux parties supérieures, inférieures, en avant et en arrière du carter de moteur (1) est pourvu des coulisses(4), les plaques de pression(5) sont reliées de manière coulissante à l'intérieur de la coulisse(4), un côté de la plaque de pression(5) proche du centre

du carter de moteur (1) s'appuie contre la paroi extérieure du corps de moteur (13), les rainures (20) sont formées aux deux côtés de la paroi intérieure de l'une extrémité de la coulisse (4) éloignée du carter de moteur (1), les rainures (20) sont opposées au mécanisme à piston (7) du même côté, un mécanisme d'amortissement (6) est installé à l'intérieur de la rainure (20), des trous de piston (19) sont ouverts sur la paroi intérieure de l'une extrémité de la rainure (20) éloignée du centre du carter de moteur (1); Le mécanisme à piston (7) comprend un boîtier (71), le boîtier (71) est relié de manière fixe à la paroi externe du carter de moteur (1), un piston (72) est connecté de manière coulissante à l'intérieur du carter (71), le carter (71) est pourvu d'un orifice de ventilation (73) au centre du côté qui éloigne du carter de moteur (1), l'orifice de ventilation (73) communique avec l'intérieur du boîtier de protection (8) du même côté; Le mécanisme de conduction thermique (3) comprend un bloc d'amortissement en caoutchouc (31), le bloc d'amortissement en caoutchouc (31) est connecté de manière fixe à la paroi intérieure d'un côté du carter de moteur (1), le bloc d'amortissement en caoutchouc (31) est pourvu d'une première fente traversante (32) au centre, une plaque de conduction thermique (33) est connectée de manière fixe à l'intérieur de la première fente traversante (32), la plaque de conduction thermique (33) traverse la paroi intérieure d'un côté du carter de moteur (1) et s'étend jusqu'à l'intérieur de la rainure de dissipation thermique (2), la plaque de conduction thermique (33) est reliée de manière fixe à la paroi latérale du carter de moteur (1), la plaque de conduction thermique (33) est connectée de manière fixe à un côté de la rainure de

dissipation thermique (2) qui est munie de plusieurs plaques de dispersion thermique (34); Tous les mécanismes d'amortissement (6) comprennent des plaques de montage (61), ces plaques de montage (61) sont tous reliées de manière fixe aux plaques de pression (5) du même côté, la tige de compression (62) est reliée de façon fixe au centre du côté de la plaque de montage (61) éloignée de la plaque de pression (5), l'extrémité de la tige de compression (62) éloignée de la plaque de montage (61) pénètre le trou de piston (19) du même côté qui est reliée de manière fixe au piston (72) du mécanisme de piston (7) du même côté, la tige de compression (62) est reliée de manière coulissante à l'intérieur du trou de piston (19) du même côté, deux extrémités du côté de la plaque de montage (61) éloignée de la plaque de pression (5) sont reliées de manière fixe avec des ressorts amortisseurs (63), l'extrémité du ressort d'amortissement (63) éloignée de la plaque de montage (61) est reliée de manière fixe à la paroi intérieure de la rainure (20) du même côté.

2. Selon la revendication 1, le moteur avec fonction d'amortissement caractérisé en ce qui suit, des rainures de limite (17) sont prévues sur les deux parois latérales de la coulisse (4), l'intérieur de la rainure de limite (17) est relié de manière coulissante à la plaque de limite (18), le côté de la plaque de limite (18) près du centre de la coulisse (4) est relié de manière fixe à la plaque de pression (5) du même côté.

3. Selon la revendication 1, le moteur avec fonction d'amortissement caractérisé en ce qui suit, des boulons de montage (15) sont vissés sur les extrémités supérieure et inférieure de la plaque du moteur (14), les boulons de

montage (15) pénètrent tous dans la plaque du moteur (14) et correspondent aux trous de vis (16) ouverts dans le carter de moteur (1).

4. Selon la revendication 1, le moteur avec fonction d'amortissement caractérisé en ce qui suit, les plaques de support (11) sont reliées de manière
5 fixe à la paroi intérieure du centre du boîtier de protection (8), une extrémité de la plaque de support (11) éloignée de la paroi intérieure du boîtier de protection (8) est reliée de manière fixe à la paroi extérieure du carter de moteur (1) entre deux mécanismes de piston (7) du même côté.

5. Selon la revendication 4, le moteur avec fonction d'amortissement
10 caractérisé en ce qui suit, les plaques de support (11) sont construites en structure convexe, l'extrémité de la plaque de support (11) éloignée du carter de moteur (1) est pourvue d'une seconde fente traversante (12).

Dessins de description

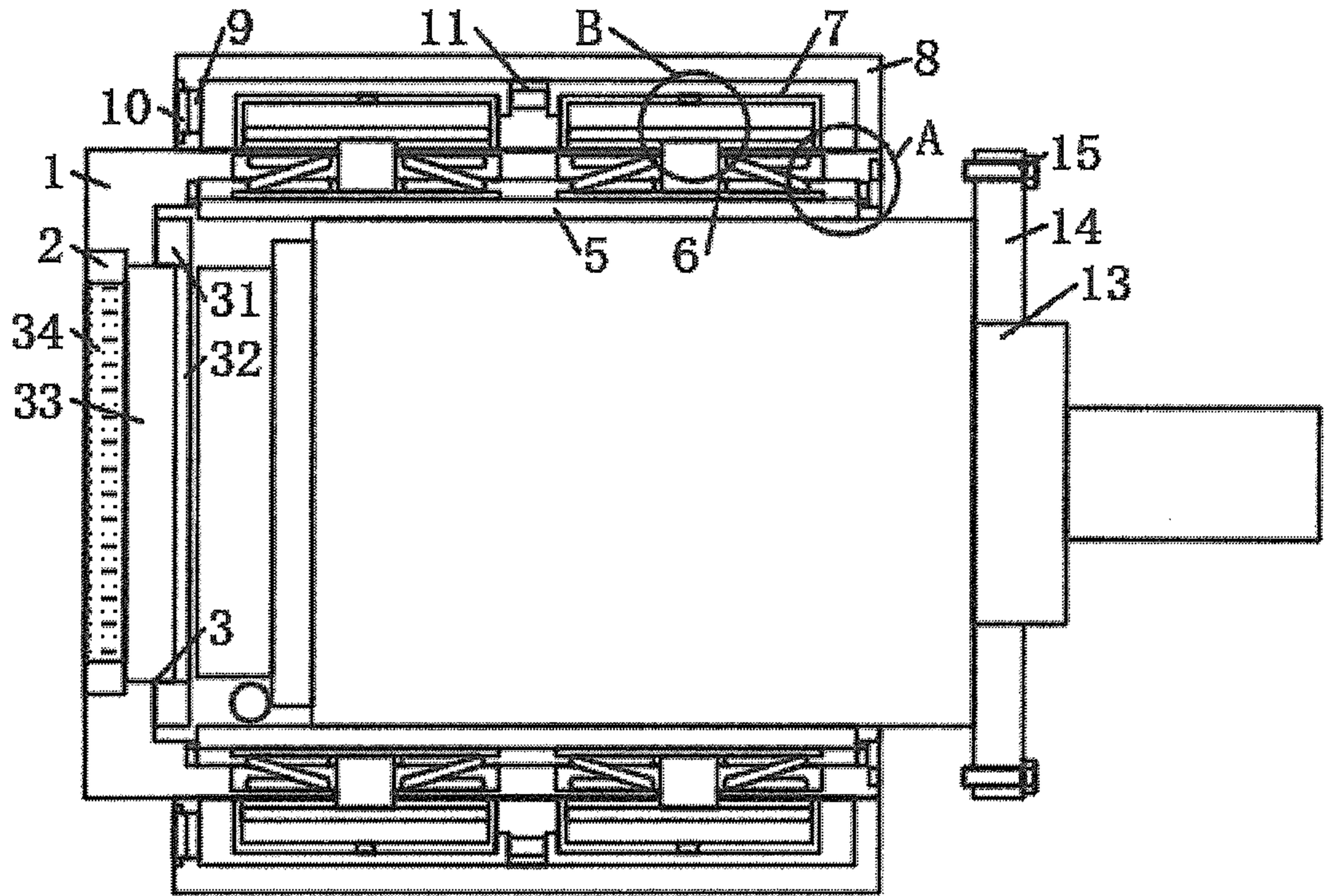


Figure 1

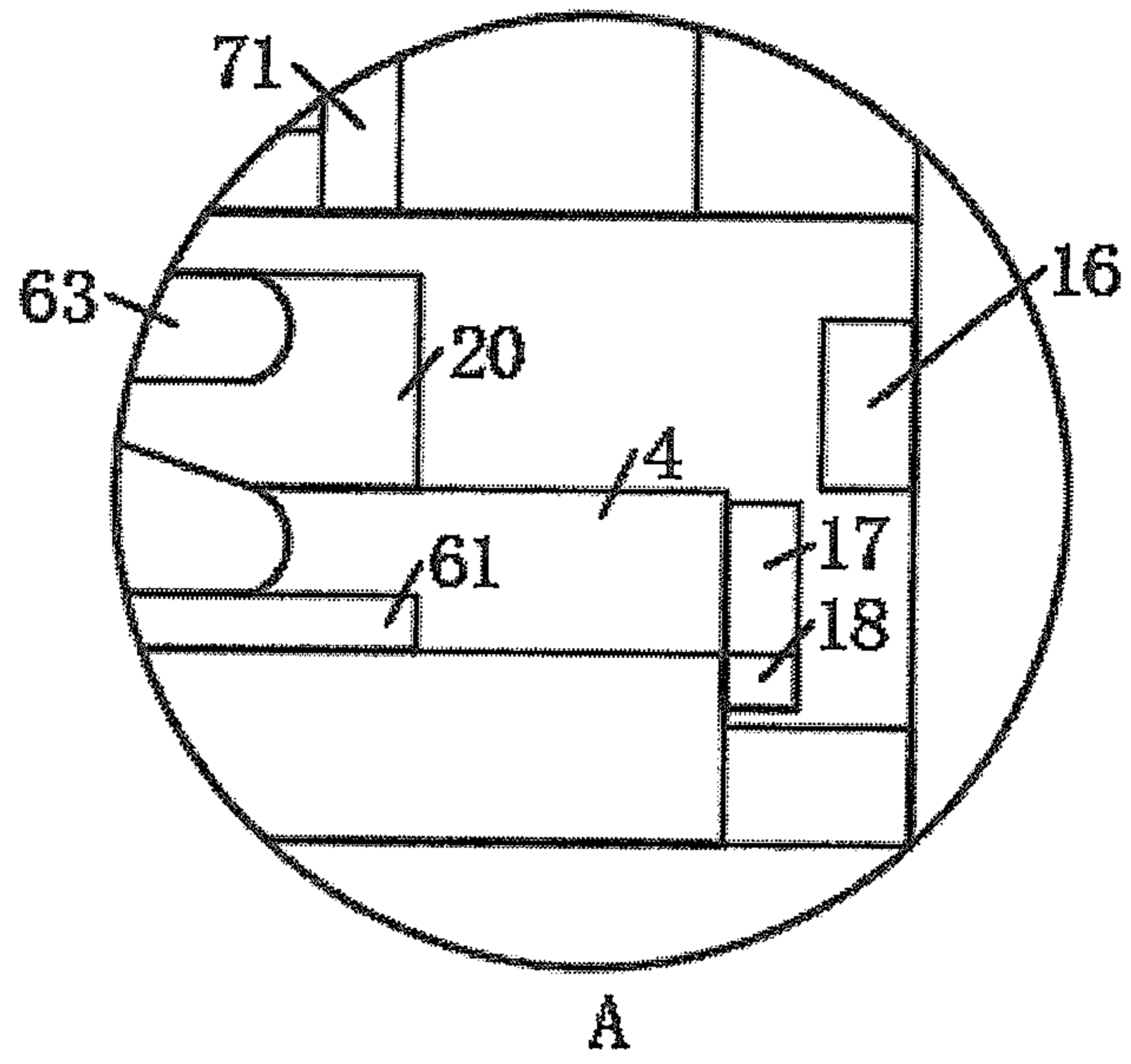


Figure 2

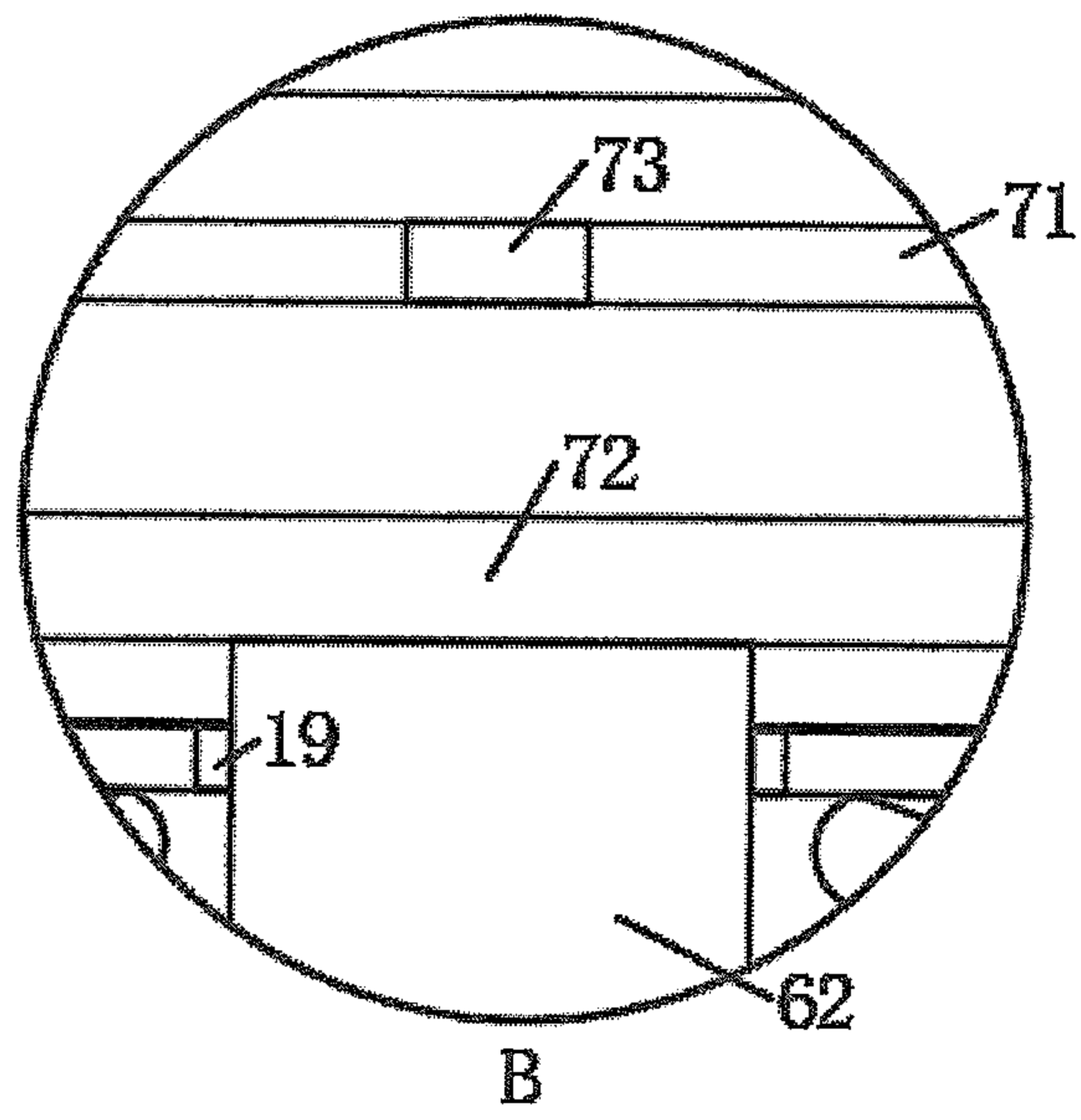


Figure 3

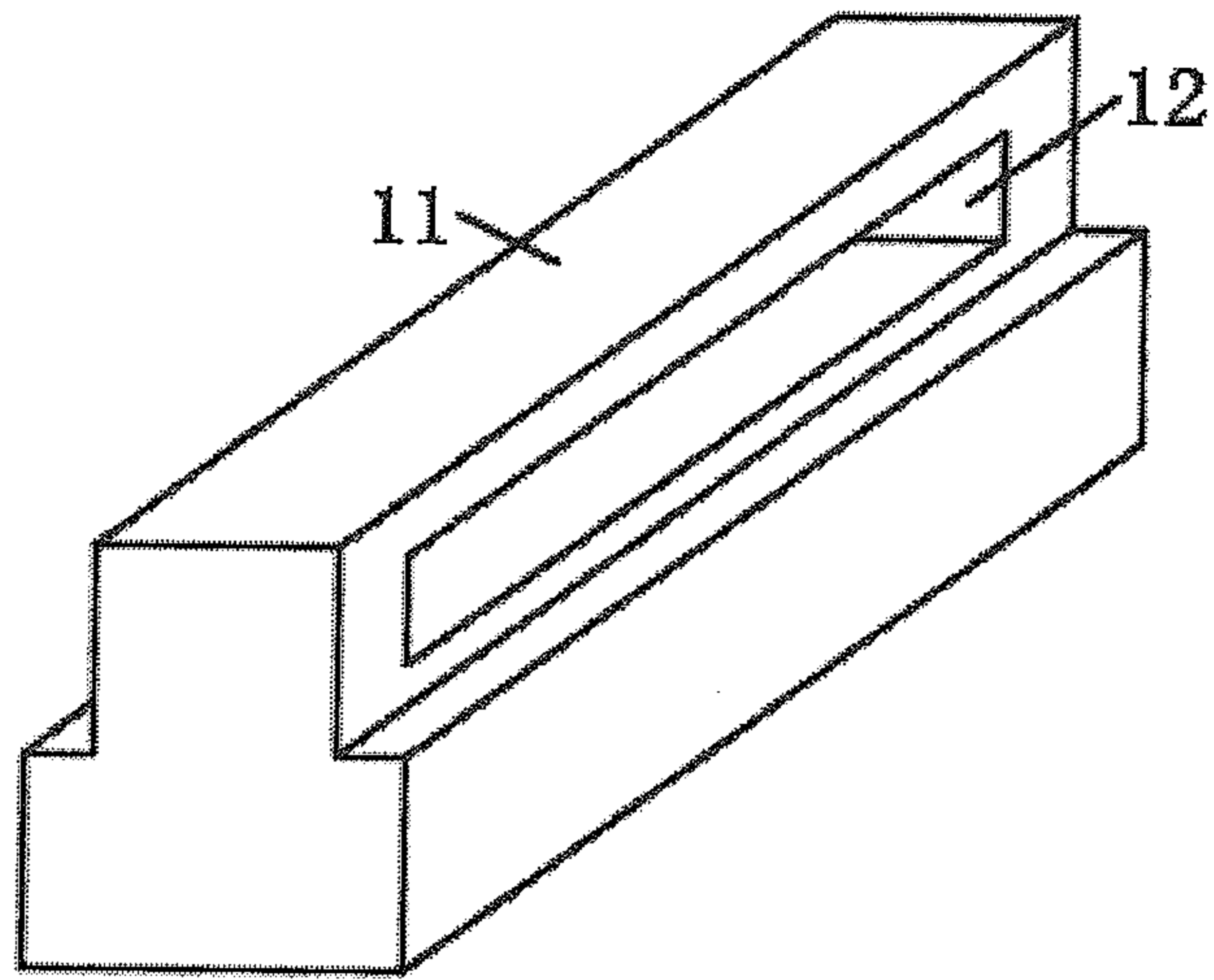


Figure 4

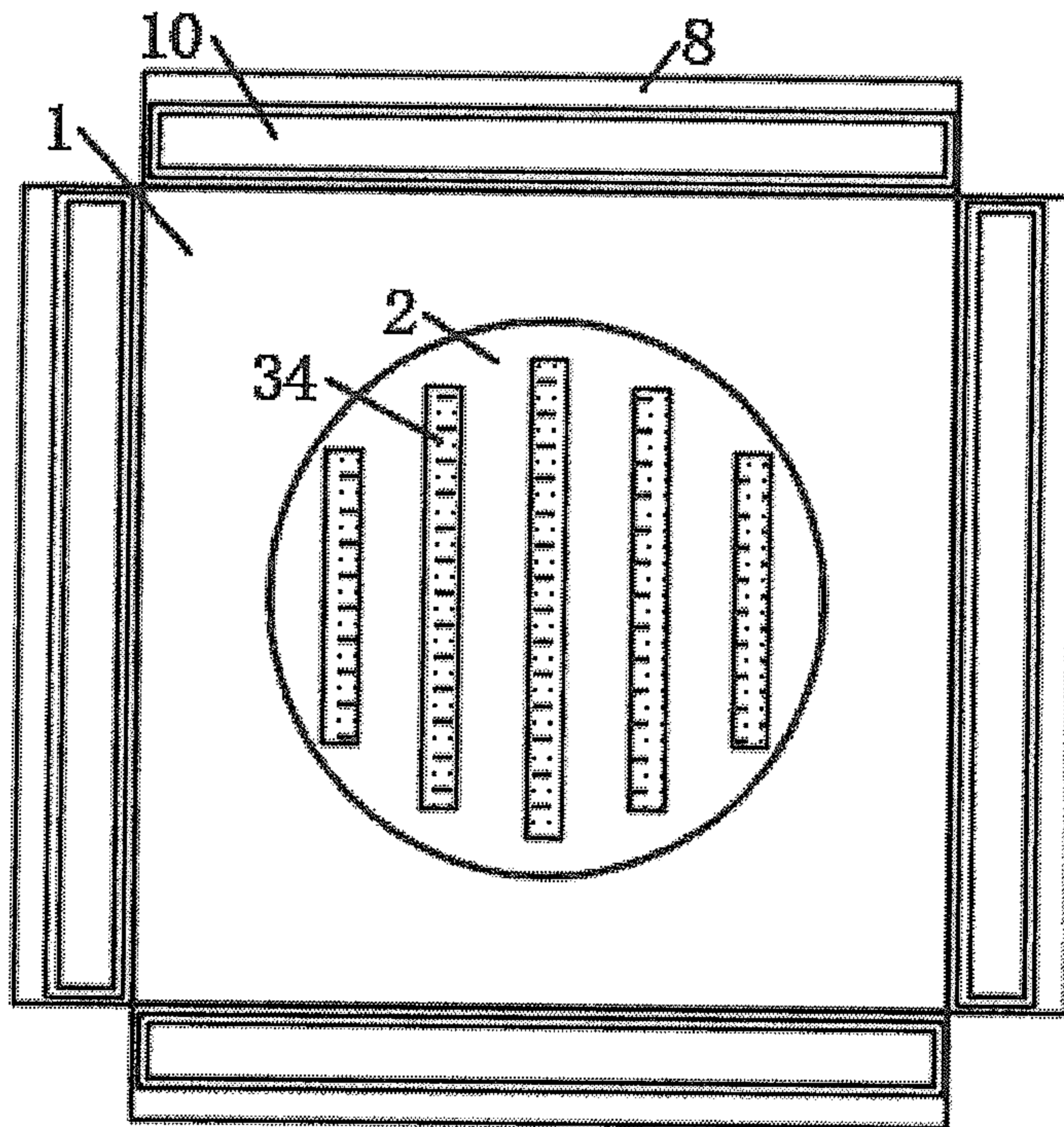


Figure 5