

Предложение Лицензионного договора на использование изобретения  
(неисключительная лицензия)

Группа изобретений относится к насосам, двигателям, а также гидро- или пневмодвигателя.

Прошу Вас принять мое предложение к сотрудничеству.

Предлагаемая мотивация для Вас.

1. Зарубежное патентование на правах патентообладателя (с поддержанием в силе):

- на основе договора о намерениях;
- подача международной национальной заявке в качестве заявителя совместно с автором;
- от автора договор об уступке прав на территории действия национального патента: «Договор об уступке права на получение патента» (исключительная лицензия на национальный патент);
- платежи автору: 0,5% от реализационных цен (платежи нетто, т.е. оплата всех возможных сборов и налогов).

Дополнительные мотивации:

- а) Обосновав техническое решение (*аргументация изложена ниже*), как решение направленное на реализацию государственной программы, при патентовании разработок за рубежом предоставляются субсидии на возмещение части затрат.
- б) По всем независимым пунктам изобретений, представленные Вам на рассмотрение, имеется **положительный отчет о международном поиске** (отчет о проведенном международном поиске, содержащий заключение поискового органа о патентоспособности технического решения – это одно из условий правил предоставления субсидий)
- в) В случае участия российских заявителей в Программе РРН (*необходимо привлечь специалиста*) они могут получить существенное сокращение сроков рассмотрения своей заявки на выдачу патента на изобретение в странах, с которыми Роспатент заключил соглашения по РРН. В соответствии с Программой РРН сокращается не только срок подготовки первого документа, но и все действия экспертизы, включая выдачу охранного документа. Кроме того, заявителю не нужно делать промежуточных выплат, связанных с изменениями, вносимыми в материалы заявки. Источник официальный сайт ФИПС:  
<http://rupto.ru/ru/activities/inter/bicoop/pph/info>

2. На правах Лицензиата РФ – неисключительная лицензия, без условий ограничения территории, срока и отрасли промышленности, с правом заключения сублицензионного договора.

- платежи автору: паушальный взнос в размере 100 000 руб. по каждому независимому пункту патента и ставки роялти в 5% от реализационных цен (в том числе и от продажи сублицензии) (платежи нетто, т.е. оплата всех возможных сборов и налогов).

Дополнительная мотивация: Гос. субсидии при внедрение инноваций – затраты не облагаются налогом.

Аргументации технического решения, в качестве двигателя,  
направленного на реализацию государственной программы

1. Роторный двигатель Ванкеля.

*Преимущества.* Повышенная удельная мощность (л.с./кг), она практически в два раза превышает этот показатель поршневых 4-х тактных двигателей. При объеме рабочей камеры 1300 см Mazda RX-8 имеет мощность 200 л.с – 250 л.с., а прежняя модель Mazda RX-7, с мотором такого же объема, но с турбокомпрессором выдавала 350 л.с. Именно поэтому особым признаком Mazda RX являются отличные динамические характеристики: на низкой передаче возможно без излишней нагрузки на двигатель разогнать машину выше 100 км/ч на более высоких оборотах двигателя (8000 об/мин и более) (источник – <http://www.rotor-motor.ru/page05.htm> ).

На примере двигателей, установленных на автомобилях ВАЗ, можно назвать следующие технические характеристики (источник – <http://zewerok.ru/dvigatel-vankelya/>):

- 1,308 см<sup>3</sup> – рабочий объем камеры РПД;
- 103 кВт/6000 мин-1 – номинальная мощность;
- 130 кг масса двигателя;
- 125000 км – ресурс двигателя до первого полного его ремонта.

*Недостатки.* Малая длина рабочего хода грани треугольного ротора. Сложная форма камеры сгорания «серповидной» формы. У такой камеры сгорания большая поверхность контакта газов со стенками корпуса. Лишь некоторая часть давления – около трети – переводится в рабочее вращение ротора и создает крутящий момент. Обладает малой инерцией, чего не скажешь о массивных поршневых ДВС. Взаимное действие шестерен создает движение ротора, роторные уплотнения изнашиваются – отличается высокой износостойкостью и увеличенным расходом масла.

2. Роторно-лопастной двигатель Вигриянова.

*Преимущества.* Экспериментальный роторно-лопастной двигатель, «ё-мобиля», обладает впечатляющими техническими характеристиками. Имеет малый вес, небольшой объем и продолжительный срок службы. Способен работать как на метане, так и на бензине, и способен выдавать в эквиваленте 150 л.с. при потреблении 3,5 л/100 км.

(источник – [https://auto.ironhorse.ru/yo-mobil\\_1553.html](https://auto.ironhorse.ru/yo-mobil_1553.html) ). В работе равнозначен восьмицилиндровому поршневому двигателю, поскольку за один оборот реализует четыре рабочих цикла.

*Недостатки.* (источник – [http://ru-wiki.org/wiki/Роторно-лопастной\\_двигатель\\_Вигриянова](http://ru-wiki.org/wiki/Роторно-лопастной_двигатель_Вигриянова) ):

- отсутствие надежного механизма синхронизации лопастей, снятие мощности с двух разных валов и согласование движения валов друг относительно друга;
- соединение лопастей со своим «кормышлом» и громоздкий механизм синхронизации;
- пульсирующе-вращательное движение.

Преимущества предлагаемых патентов перед аналогами:

- все детали выполнены в геометрически простой форме;
- фиксированное положение лопастей обеспечивает герметизацию рабочих камер;
- перетекание топливной смеси между рабочими камерами позволяет распространению факела пламени и применять бензин с пониженным октановым числом;
- крутящий момент снимается непосредственно с ротора;
- механизм, позволяет двигаться лопастям по определённой закономерности, нет необходимости в согласовании движения валов и в сложном механизме синхронизации.
- стабилизатор вращения обеспечивает устойчивое инерционное движение деталей (формируют инерционный аккумулятор, без дополнительных деталей).

**Итоговый вывод:**

- В представленных патентах проблемы и недостатки проявляющиеся в аналогах – не возникают. Техническое решение предлагаемых патентов могут **стать альтернативными, в том числе, к традиционному ДВС.**

Аргументации технического решения, в качестве насоса, направленного на реализацию государственной программы

1. Основные рабочие детали ротор и лопасти. В предлагаемых патентах, рабочие камеры расположены: или в роторе, или в лопастях и/или межлопастное пространство. Кроме того, межлопастное пространство, в патенте №2636595 (PCT/RU2017/000800) обеспечивает **чередование рабочих камер – двигателя и насоса (компрессора).**

Реализация технического решения позволяет обеспечить работу: и насоса (компрессора), и его приводного двигателя (внутреннего сгорания, а также гидро- или пневмодвигателя) – без дополнительных устройств.

2. Магистраль (всасывающая/нагнетающая) могут занимать большой сектор окружности (расширения/сжатия), а последовательная работа многочисленных камер обеспечивают устойчивые потоки: и всасывания, и нагнетания.

3. Расположение всасывающего канала ближе к центру вращения, а нагнетающего канала на максимальном радиусе окружности вращения обеспечивают повышению КПД от воздействия центробежной силы на рабочую среду.

4. Под воздействием центробежной силы обеспечивается выброс из рабочих камер мелких абразивных частиц, предотвращая быстрый износ деталей.

5. Принудительное всасывание и возрастающе-ускоренное вращение рабочей среды, в секторе увеличения рабочих камер, – а после, в секторе уменьшения рабочих камер, ускоренно-вращающаяся рабочая среда дополнительно: воздействует на лопасти (т.к. их угловая скорость уменьшается); способствует вращательному движению; и повышению давления нагнетаемой среды – увеличение КПД.

**Итоговый вывод:** технические решения в представленных патентах уникальны, тем что, позволяют использовать устройства в качестве **насоса (компрессора) в сочетании с приводным двигателем** (внутреннего сгорания, а также гидро- или пневмодвигателя), что обеспечивает: и компактность, и снижение металлоемкости.

Предлагаемое Техническое решение можно рассматривать как, «Новое техническое решение».

*Аргументация:* два патента (№ 2626186 и № 2632635) усовершенствование патента №2578383, который **в формуле изобретения не имеет аналогов** по техническому решению, особенность – каждый поршень создает тяговую силу на протяжении вращения по окружности.

Техническое решение предлагаемое в перечисленных патентах может быть включено в техническое решение направленное на реализацию государственной программы “Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности” (постановление Правительства РФ № 328), и может претендовать на предоставление субсидии на возмещение части затрат при патентовании разработок за рубежом (на основании Постановления Правительства РФ от 17.06.2016 г. № 548).

Предлагаемые патенты РФ (номер международной заявки PCT):

- № 2626186 (PCT/RU2017/000272, дата приоритета от 30.05.2016),
- № 2626187 (PCT/RU2017/000224, дата приоритета от 09.06.2016),
- № 2632635 (PCT/RU2017/000431, дата приоритета от 20.06.2016).

На сайте автора: <http://rotordvig.ru> – представлена анимация динамики взаимодействия основных деталей: ротора и лопастей, а также более подробная информация по патентам, кроме того выложен Международный отчет и поиск – результат по предлагаемым независимым пунктам безупречен.

С уважением, Негруца Вячеслав Иванович.

Адреса для переписки: 127015, г. Москва, ул. Бутырская, д. 21, а/я 12.  
E-mail: [negrutman@mail.ru](mailto:negrutman@mail.ru)

PS: Я приношу свои извинения за сложности вызванные моим статусом «физического лица», но ошибки в финансовых отчетах могут вызвать дополнительные запросы к контрагентам по договорам от проверяющих инстанций. Моя компетенция по бухгалтерским отчетам – слишком поверхностная. Спасибо, за понимание!