



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ**

(12) ЗАЯВКА НА ИЗОБРЕТЕНИЕ(21)(22) Заявка: **2010143314/11, 31.03.2009**

Приоритет(ы):

(30) Конвенционный приоритет:

11.04.2008 GB 0806660.7**14.04.2008 US 61/044,669**(43) Дата публикации заявки: **20.05.2012 Бюл. № 14**(85) Дата начала рассмотрения заявки РСТ на
национальной фазе: **11.11.2010**

(86) Заявка РСТ:

GB 2009/050314 (31.03.2009)

(87) Публикация заявки РСТ:

WO 2009/125213 (15.10.2009)

Адрес для переписки:

**191186, Санкт-Петербург, а/я 230, "АРС-
ПАТЕНТ", пат.пов. М.В.Хмаре, рег. № 771**

(71) Заявитель(и):

ЭЙРБАС ОПЕРЭЙШНЗ ЛИМИТЕД (GB)

(72) Автор(ы):

УИЛСОН Фрейзер (GB)**(54) КОНСТРУКЦИЯ ШАССИ ВОЗДУШНОГО СУДНА И УЗЕЛ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ ШАССИ****(57) Формула изобретения**

1. Конструкция шасси воздушного судна, содержащая узел передней опоры шасси и по меньшей мере один узел основной опоры шасси, при этом узел передней опоры шасси содержит колесо передней опоры шасси с установленным в нем мощным тормозным устройством, а узел основной опоры шасси содержит колесо основной опоры шасси с установленным в нем мощным тормозным устройством и колесо основной опоры шасси с установленным в нем двигателем для приведения в движение этого колеса основной опоры шасси во время руления воздушного судна.

2. Конструкция шасси по п.1, отличающаяся тем, что содержит два узла основных опор шасси, при этом оба узла основных опор шасси содержат по два колеса основных опор шасси с мощным тормозным устройством, установленным в одном колесе, и двигателем, установленным в другом колесе.

3. Конструкция шасси по п.1, отличающаяся тем, что узел передней опоры шасси содержит колесо передней опоры шасси, имеющее ступицу, обод, расположенный вокруг ступицы соосно со ступицей, при этом ступица смещена по отношению к воображаемой средней линии колеса в направлении оси колеса.

4. Конструкция шасси по п.1, отличающаяся тем, что двигатель выполнен с возможностью обеспечения торможения.

5. Конструкция шасси по п.4, отличающаяся тем, что двигатель обеспечивает

сохранение энергии во время торможения для последующего использования.

6. Конструкция шасси по одному из предшествующих пунктов, отличающаяся тем, что двигатель представляет собой электрический двигатель.

7. Конструкция шасси по п.6, отличающаяся тем, что электрический двигатель обеспечивает торможение с возможностью генерации электрической энергии во время указанного торможения, при этом электрическая энергия сохраняется в соответствующем накопителе электрической энергии на борту воздушного судна.

8. Конструкция шасси по п.7, отличающаяся тем, что накопитель электрической энергии содержит батарею.

9. Конструкция шасси по п.8, отличающаяся тем, что накопитель электрической энергии содержит конденсатор большой емкости.

10. Конструкция шасси воздушного судна, содержащая по меньшей мере два узла основных опор шасси, присоединенных к крыльям или к фюзеляжу воздушного судна, и один узел передней опоры шасси, присоединенный к фюзеляжу вблизи носовой части воздушного судна, при этом каждый узел опоры шасси содержит по меньшей мере одно колесо, а по меньшей мере один из узлов основных опор шасси содержит систему привода для приведения во вращательное движение по меньшей мере одного колеса указанного узла основной опоры шасси.

RU 2 0 1 0 1 4 3 3 1 4 A

RU 2 0 1 0 1 4 3 3 1 4 A