

URZĄD PATENTOWY
w WARSZAWIE
OPIS PATENTOWY

B64c 7/14

Nr 30820

Kl. 62 b, 3/10

Aéroplanes Morane Saulnier Société Anonyme de Constructions
Aéronautiques, Puteaux

Odłączalny i przesuwany daszek kabiny samolotu, obsługiwany od wewnątrz

Zgłoszono 23 grudnia 1936

Udzielono 3 sierpnia 1942

Pierwszeństwo: 27 grudnia 1935 (Francja)

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest daszek kabiny samolotu, dający się odłączać lub przesuwąć, zaopatrzony w urządzenie, dzięki któremu daszek ten może być normalnie przesuwany wzdłuż kadłuba samolotu, a w razie wypadku lub nagłej konieczności może być całkowicie od tego kadłuba odłączony. Daszek według wynalazku zaopatrzony jest poza tym w boczne okna, przez które w razie niemożności zejścia daszka, np. gdyby został on zaciśnięty pomiędzy kadłubem samolotu i ziemią wskutek przewrócenia się samolotu, pilot może wyjść z samolotu, otwierając te okna.

Daszek według wynalazku składa się z wózka, mogącego przesuwąć się wzdłuż

szyn, znajdujących się po obu stronach kadłuba, oraz z ruchomego daszka, który może być odłączony od tego wózka za pomocą oddzielnej rączki, uruchamianej przez pilota od wewnątrz samolotu. Ponadto w skład daszka wchodzi również rama, o której mowa poniżej.

Ten sam ruch rączki powoduje jednocześnie otwarcie bocznych okien, osadzonych na zawiasach w górnej części daszka.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania daszka według wynalazku. Fig. 1 przedstawia perspektywiczny widok z boku ruchomego daszka, odłączonego od samolotu i posiadającego otwarte okna, fig. 2 — częściowy perspektywiczny widok

z boku kadłuba samolotu wraz z osadzonym na nim daszkiem, odsłaniającym wnętrze kabiny, a fig. 3 — 6 przedstawiają szczegóły umocowania daszka.

Ruchomy daszek 1 posiada ramę, wykonaną z dwóch łuków 2 i 3, połączonych ze sobą poprzeczkami 4 i 5. Na poprzeczkach tych zamocowany jest właściwy daszek 6, wykonany z materiału przezroczystego. Dwa boczne okna daszka osadzone są w ramach 7 i 8, zaopatrzonych w szyby 9 i 10 i są połączone z poprzeczkami 4 i 5 za pomocą zawias. Łuki 2 i 3 posiadają na swych końcach drążki 12 i 13, na których zamocowane są haczyki 11, 21, 39. Każdy z tych drążków połączony jest przegubem 17 z ramieniem 22 dwuramiennej dźwigni, osadzonej na przegubie 18 w uchu 19, przymocowanym do łuku 2 względnie 3. Drugie ramię 23 tej dźwigni połączone jest z linką nastawczą 24, uruchamianą przy pomocy rączki 25. W uchu 19 (fig. 3 i 4) osadzona jest również przegubowo dźwignia 16, której koniec 40, opierając się o występ 42 nakładki 41 dzięki działaniu sprężyny naciągowej 20, łączącej wolny koniec dźwigni 16 z uchem 19, utrzymuje drążek 12 względnie 13 w położeniu przedstawionym na fig. 4. W położeniu tym haczyki 11, 21, 39 drążków 12 i 13 wchodzi w otwory uch 26 i 27 ram 7 i 8 bocznych okien oraz uch 29, 30 i 31 wózka 28 łącząc je z sobą. Ucho 27 bocznego okna oraz ucho 31 wózka połączone są wtedy ponadto z uchem 14, przymocowanym do łuku 3.

Układ ten przedstawiony jest na fig. 6 w przekroju poprzecznym i w zmniejszonej podziałce.

W tym położeniu daszek połączony jest sztywno z wózkiem 28 i może się przesuwąć, jak zaznaczono wyżej, wzdłuż szyn 32, zamocowanych na podłużnicach kadłuba.

Wózek 28 zaopatrzony jest w krążki 33, toczące się po szynach 32. Przesuwanie wózka odbywa się za pomocą zębatek 34, osadzonych na wózku, oraz kół zębatach 35

(fig. 1), napędzających te zębátky i napędzanych z kolei przez pilota za pomocą korbki 36, oddziaływującej za pośrednictwem cięgna 37 na małą zębatkę 38, zazębianą z małym kółkiem zębatym (nie uwidocznionym na rysunku), które jest osadzone na ośce koła zębatego 35.

Jak widać z układu na fig. 1, gdy pilot obraca korbkę 36, powoduje przesuw wózka wraz z daszkiem na szynach wzdłuż kadłuba samolotu.

W przypadku, gdy pilot pragnie szybko wydostać się z samolotu, co może mieć miejsce, gdy nie ma on czasu na przesunięcie daszka wzdłuż kadłuba lub gdy daszek ten wskutek przewrócenia się samolotu został zaciśnięty pomiędzy kadłubem samolotu a ziemią, wtedy może on przez pociągnięcie rączki 25 odłączyć daszek od wózka 28, powodując jednocześnie otwarcie bocznych okien 9 i 10. Koniec każdej linki 24 połączony jest (fig. 3 i 4) z ramieniem 23 dźwigni 23 — 22; pociągnięcie linki wywołuje odchylenie wzmiankowanej dźwigni 23 — 22, wskutek czego obróca się na lewo drążki 12. To przesunięcie drążków powoduje wysunięcie się haczyków 21 z uch 27, 14 i 31, jak również haczyków 11 z uch 30 oraz haczyków 39 z uch 29, dzięki czemu okna 9 i 10 zostaną odryglowane, a daszek odłączony od wózka.

Podczas przesuwania drążków 12 i 13 w lewo połączone z nimi nakładki 41 obracają w prawo dźwignie 16 wbrew działaniu sprężyn 20, przy czym końce 40 dźwigni 16 zaskakują wtedy za występy 42 nakładek 41, dzięki czemu w położeniu całkowitego wysunięcia zaczepów (fig. 3) drążki 12 zostają zaryglowane. Pochodzi to stąd, że koniec 40 dźwigni zostaje za pociągnięciem rączki 25 przesunięty w lewo krawędzią skośnej płaszczyzny 42, aż obrót dźwigni 16 podniesie dostatecznie koniec 40, aby odłączył się on od tej krawędzi, po czym ślizga się on po skośnej płaszczyźnie (fig. 3). W ten sposób pilot, chcąc w czasie lotu po-

zbyć się daszka, pociąga rączkę i następnie ją puszcza tak, aby koniec 40 dźwigni spadł z końca skośnego występu 42, co jednak nie spowoduje powrócenia haczyków w położenie zamknięcia.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Odłączalny i przesuwny daszek kabiny samolotu, obsługiwany od wewnątrz, znamienny tym, że rama właściwego daszka (6) umocowana jest w sposób odłączalny na dwóch wózkach (28), mogących się przesuwac po szynach (32), przymocowanych z obu stron kadłuba, np. do jego podłużnic, przy czym wózki te mogą być przesuwane po szynach (32) za pomocą odpowiedniego urządzenia, np. w postaci zespołu kół zębatach i zębatek (34, 35, 38), uruchamianego korbką (36).

2. Odłączalny i przesuwny daszek według zastrz. 1, znamienny tym, że połączenie pomiędzy wózkiem (28) a bocznymi oknami (9 i 10) i ramą daszka wykonane jest za pomocą uch (14, 26, 27, 29, 30 i 31), zamocowanych na tych częściach, oraz za pomocą ruchomych haczyków (11, 21 i 39), wchodzących w te ucha i łączących je ze sobą, dzięki czemu przez wysunięcie tych haczyków z uch daszek zostaje odłączony od wózka, a okna mogą być wtedy obrócone naokoło swych zawiasów.

Aéroplanes Morane Saulnier
Société Anonyme
de Constructions
Aéronautiques

Zastępca: M. Skrzypkowski
rzecznik patentowy

Fig. 1



