

URZĄD PATENTOWY



B64c 25/52

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 15451.

Kl. 62 b 40.

Hugo Junkers
(Dessau, Niemcy).

Narta śniegowa do pojazdów mechanicznych, zwłaszcza samolotów.

Zgłoszono 4 listopada 1929 r.

Udzielono 20 stycznia 1932 r.

Pierwszeństwo: 14 stycznia 1929 r. (Niemcy).

Zdarza się często, że pojazd mechaniczny przejeżdża naprzemian powierzchnie pokryte śniegiem i powierzchnie wolne od śniegu, co dotyczy zwłaszcza samolotów, które po starcie na powierzchni pokrytej śniegiem i dłuższym locie zmuszone są lądować w miejscu, wolnym od śniegu lub odwrotnie. W celu dostosowania pojazdów mechanicznych, zwłaszcza samolotów, do zmiennych warunków terenowych próbowano stosować w samolotach narty śniegowe, zaopatrzone w zespoły kołowe.

Wynalazek dotyczy tego rodzaju nart śniegowych zaopatrzonych w koła. W dotychczas znanych nartach wykonywane były wzdłuż powierzchni ślizgowej nart wy-

cięcia, odpowiadające w przybliżeniu wielkości koła, przez które częściowo wystawały koła. Takie wykonanie ma jednak tę wadę, że przy szybkiej jeździe śnieg zostaje wtłoczony w wycięcia, zwłaszcza gdy jest wilgotny, zatyka je i częstokroć zamarza, tak że koła stają się nieużyteczne.

W celu usunięcia tej wady umieszcza się, w myśl wynalazku, koła w otwartych z jednego końca szczelinach nart śniegowych, przyczem szczeliny sięgają wówczas od jednej strony koła do samego końca narty. Śnieg przenikający do szczelin zostaje usuwany w kierunku do tyłu narty, tak że nie może się w szczelinie zatrzymywać i hamować pracy kół. Tylne wolne końce mo-

gą być, celem usztywnienia, połączone ze sobą zapomocą rozpórek.

Poza tem można w szczelinie narty umieścić również kilka kół, jedno obok drugiego, lub w każdej nartcie jedno lub kilka kół. Można również rozmieścić kilka kół jedno za drugim.

Rysunek przedstawia kilka przykładów wykonania nart śniegowych do samolotów.

Fig. 1 przedstawia nartę śniegową w przekroju podłużnym, wzdłuż linii I—I na fig. 2, a fig. 2 — tę nartę w widoku zgóry; fig. 3 i 4 — inny przykład wykonania pustej wewnątrz narty w widoku zboku i zgóry, a fig. 5 i 6 — dwie dalsze odmiany wykonania narty w widoku zgóry.

Według fig. 1 i 2 narta 1 zaopatrzona jest w szczelinę 2, która rozpoczyna się w pobliżu przedniego końca narty i ciągnie się na całej długości narty aż do jej końca, gdzie jest otwarta. W szczelinie 2 znajduje się koło 3, nasadzone na czopie 4 korby wałka 5. Wałek 5 jest umieszczony w podporach 6, 7 narty 1. Larcza korbowa 8, wykonana w kształcie mimośrod, służy do podnoszenia lub opuszczania koła przez obracanie korby 4 zapomocą linek 9, jak zaznaczono linjami przerywanymi na fig. 1. Z rysunku łatwo wywnioskować, że śnieg, przedostający się do szczeliny 2 podczas startu lub lądowania, zostaje usunięty wtył przez otwartą szczelinę, nie powodując dzięki temu jej zatykania się i nie hamując działania koła.

Na fig. 3 i 4 uwidoczniono odmianę narty 11 w kształcie pustaka. Wałek 15 jest osadzony w łożyskach 16, 17 na nartcie i zaopatrzony w korbę 14, na czopie której nasadzone jest koło 13. Szczelina 12 rozpoczyna się również w pobliżu przedniego końca narty, a na drugim końcu jest otwarta. Tylne końce narty usztywnione są zapomocą rozpórki 19 umieszczonej w górnej części końca narty.

Na fig. 5 uwidoczniono nartę 21, zaopa-

trzoną w dwie szczeliny 24, 24', z których każda posiada po jednym kole 23 i 23'. Można również umieścić w jednej szczelinie dwa lub więcej kół jedno obok drugiego, lub w dwóch szczelinach po dwa lub więcej kół obok siebie.

Wreszcie w odmianie wykonania według fig. 6 umieszczono w jednej szczelinie 32 narty 31 dwa koła 33 i 33' jedno za drugim, jednakże można umieścić w jednej szczelinie i więcej kół jedno za drugim. W tem wykonaniu szczelina 32 winna być za pierwszym kołem 33 rozszerzona.

We wszystkich tych odmianach wykonania szerokość szczeliny może się powiększać w kierunku do tyłu, podobnie, jak to ma miejsce w wykonaniu według fig. 6, by jeszcze skuteczniej zapobiegać zatrzymywaniu się śniegu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Narta śniegową do pojazdów, zwłaszcza samolotów, z kołami wystającymi częściowo przez szczeliny powierzchni ślizgowych narty, znamienna tem, że szczeliny, w których umieszczone są koła, rozpoczynają się w pobliżu przedniego końca narty śniegowej i ciągną się na całej długości aż do jej tylnego końca, gdzie są otwarte.

2. Odmiana narty według zastrz. 1, wykonana w kształcie pustaka, znamienna tem, że w górnej części tylnych końców narty, rozdzielonych przez szczelinę, osadzone są rozpórki, usztywniające te części narty.

3. Odmiana narty według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że szczeliny w powierzchniach ślizgowych nart rozszerzają się w kierunku do tylnego końca.

Hugo Junkers.

Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

