

**POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA**



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

OPIS PATENTOWY

49469

Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 08.V.1963 (P 101 518)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 14.VI.1965

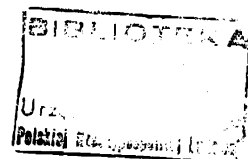
Kl. 62b, 3/10

MKP B 64 c

UKD

Twórca wynalazku
i
właściciel patentu:

Julian Wieczorek, Gliwice (Polska)



Kabina samolotu pasażerskiego przekształcalna, podczas lotu, w salę widowiskową

1

Kabina przekształcalna podczas lotu w salę widowiskową, stanowiąca przedmiot wynalazku, umożliwia organizowanie imprez rozrywkowych na pokładzie samolotu wzdłuż całej długości kabiny pasażerskiej. Program przedstawień artystycznych starannie dobrany dla warunków podróży lotniczych, może się składać z wesołych piosenek, scen baletowych, pokazów kabaretowych i nawet z występów orkiestr. Zasadniczym celem imprez rozrywkowych na pokładzie samolotów, jest zainteresowanie pasażerów tak, aby kilkudziesięciodzinna podróż lotnicza była jak najbardziej przyjemna, i jak najmniej męcząca.

Opisany wynalazek polega na przekształceniu, podczas lotu, wnętrza kabiny pasażerskiej samolotu lub śmigłowca, w salę widowiskową, dzięki zastosowaniu takiego wyposażenia: jak:

- chodnik-scena w środku i wzdłuż całej długości kabiny pasażerskiej;
- fotele o zmiennym kształcie i wysokości, stałe lub obrotowe;
- podłoga schodkowa, to znaczy schodki wzdłuż i w poprzek kabiny pasażerskiej;
- siatka ochronna zasuwana podczas imprez;
- oświetlenie boczne z góry kabiny, różnego koloru i o natężeniu zmiennym.

Podróż w samolocie o kabinie przekształcalnej podczas lotu w salę widowiskową, będzie urozmaicona i przyjemna dla pasażerów. Przy wsiadaniu do samolotu na dworcu lotniczym, podczas

2

startu, lądowania samolotu, posiłków i przerw w imperacjach artystycznych, wnętrza kabiny według wynalazku jest podobne do wnętrza normalnej kabiny samolotu. Pasażerowie zajmują fotele o wysokim oparciu, bardzo wygodne. W środku, wzdłuż prawie całej kabiny, chodnik-scena jest w dolnym położeniu, mało lub prawie nie wystaje z podłogi samolotu. Nie ma siatki ochronnej i oświetlenie wnętrza kabiny jest normalne, dzienne przez okna boczne, lub sztuczne elektryczne górnymi lampami sufitowymi. Pasażerowie mogą swobodnie wstawać i poruszać się w kabinie, pójść do baru lub toalety, wracać na swoje miejsce, spożywać posiłki na wysuwanych stolikach w tyle foteli, czytać czasopisma lub obserwować przez okna kabiny krajobraz ziemi lub nieba. Stewardesy obsługują pasażerów, dbają o dobre warunki podróży. Gdy samolot jest na normalnej wysokości lotu i przez czas dłuższy kurs będzie utrzymywany bez zmian lub kołysań, reżyser zapowiada przez głośniki program rozrywkowy.

Wszyscy pasażerowie wracają na swe miejsca, czekają na przekształcenie normalnej kabiny w salę widowiskową. Reżyser przy pulpicie operatorskim, steruje mechanizmami i niezbędną aparaturą, wywołuje artystów, kieruje imprezą, zapowiada zmiany. Fotele wraz z pasażerami, ulegają obniżeniu lub obracają się tak aby wszyscy wygodnie mogli obserwować występy. Po tym, chod-

nik-scena podnosi się wzdłuż całej kabiny, i z obu stron, między górnymi krawędziami chodnika i półkami bagażowymi zasuwają się siatki ochronne, mocną, o wielkich oczkach i prawie niewidoczną. Okna kabiny mogą być zasłonięte firankami lub oparciem foteli obrotowych; jest ciemniej w kabinie, zmienia się kolor i natężenie oświetlenia, sterowane z pulpitu reżysera. Ponieważ kabina samolotów bardzo się różni od sali teatralnej, i warunki lotu samolotu ograniczają swobodę kompozytorów imprez i choreografów, programy rozrywkowe muszą być bardzo starannie przygotowane aby było zapewnione bezpieczeństwo pasażerów i artystów, oraz nie została zakłócona równowaga lotu samolotu. Przesunięcie środka ciężkości musi być zrównoważone działaniem pilota automatycznego.

Artyści będą występować wzdłuż całej kabiny, na podniesionym chodniku. Na chodnik-scenę artyści wchodzi schodkami na jednym lub na drugim końcu kabiny; mogą występować pojedynczo, parami lub małą grupką. Przez głośniki umieszczone w półce bagażowej w wielu miejscach kabiny, pasażerowie słyszą akompaniament muzyczny. Po zakończeniu rozrywek, siatkę ochronną zsuwa się, następnie obniża się chodnik-scenę, światło staje się normalne a fotele wraz z siedzącymi pasażerami wracają do pierwotnego położenia, podnoszą się lub obracają się. Sala widowiskowa przekształca się w kabinę pasażerską.

Fotele według wynalazku, aczkolwiek narysowane pojedynczo i podwójne, mogą także być potrójne, przy czym tylko rama ulega zmianie i jest większa, ale zasada konstrukcji pozostaje ta sama. Wymiary zasadnicze jak wysokość siedzenia, wysokość tylnego oparcia pleców i głowy, są zmienne. Przy starcie, przy lądowaniu samolotu, podczas posiłków i podczas przerw pomiędzy przedstawieniami są tak wysokie, aby pasażerowie czuli się wygodnie. Wtedy wysokość krawędzi przedniej siedzenia wynosi od 390 do 420 mm od poziomu podłogi, a krawędzi górnej oparcia głowy od 1050 do 1200 mm; takie są wymiary obecnie stosowanych foteli pasażerskich. Podczas imprez rozrywkowych, fotele obniża się tak aby oglądanie występów odbywało się bez przeszkód.

Oparcie głowy obniża się i zmienia kształt tak, aby stanowiło wygodne tylne oparcie pleców. Siedzenie opuszcza się nisko tak, że fotel taki, podczas imprezy, przypomina swym kształtem fotel samochodowy. Wysokość przedniej krawędzi siedzenia wynosi od 270 do 360 mm nad poziomem podłogi, a tylna górna krawędź fotelu nie przekracza 900 mm. Po każdej imprezie, fotele są podnoszone do normalnej wysokości. Rozwiązanie napędu podnoszenia i obniżenia foteli może być bardzo różne. Opisano poniżej urządzenie pneumatyczne dla podnoszenia foteli, gdzie dla obniżenia foteli wystarczy wypuścić sprężone powietrze przez zawory wylotowe.

Układ taki jest niezawodny, prosty i łatwy dla podnoszenia i obniżenia równocześnie wszystkich foteli kabiny. Na lotnisku, niezależna sprężarka podłączona do sieci pneumatycznej kabiny, napełnia dętki gumowe wewnątrz foteli, co powoduje podniesienie siedzeń oraz oparcia pleców i głowy

w górne położenie, a także zmienia kształt oparcia głowy. Aby obniżyć fotele i zmienić ich kształt tak, aby były wygodniejsze dla oglądania imprez rozrywkowych, wystarczy wypuścić powietrze aby obniżyły się same pod działaniem siły ciężkości. Po imprezie, mała sprężarka pokładowa samolotu, lub ujęcie sprężonego powietrza z upustu sprężarki silników turbo-odrzutowych spowoduje łagodne podniesienie foteli w górne położenie. Zabezpieczenie foteli w obu krańcowych położeniach jest łatwe do rozwiązania mechanizmem śrubowym lub mechanizmem dźwigniowym poruszającym elektromagnesem.

Fotele według wynalazku mogą być przytwierdzone na stałe do podłogi kabiny samolotu lub śmigłowca, lub mogą być obrotowe, to znaczy ustawione w kierunku lotu gdy nie ma imprezy, a obracane do położenia skośnego lub prostopadłego do środkowego chodnika-sceny podczas przedstawienia.

Chodnik-scena według wynalazku, w położeniu dolnym jest równy z podłogą lub bardzo mało wystaje, i nie przeszkadza przy zajmowaniu miejsc lub podczas obsługi pasażerów przez stewardesy. Podczas imprezy rozrywkowej, chodnik-scenę podnosi się do poziomu 400 do 800 mm nad podłogą kabiny, w zależności od wymiarów kadłuba samolotu, tak aby między sceną i sufitem kabiny odstęp nie był mniejszy niż 2 metry. Na takim chodniku-scenie artyści będą dobrze widoczni z wszystkich miejsc. Napędy podnoszenia i obniżenia chodnika-sceny mogą być hydrauliczne, pneumatyczne lub mechaniczne. Opisano poniżej rozwiązanie mechanicznego podnoszenia i zabezpieczenia w krańcowych położeniach.

Cały chodnik-scena składa się z kilku elementów o wymiarach takich aby wprowadzenie do kabiny przez drzwi w kadłubie było łatwe a remont i wymiana części, szybkie. Dwie zębatki wzdłuż całej kabiny na poziomie podłogi, napędzane przez silniki i przekładnie na obu końcach, obracają dźwignienki, które podnoszą chodnik-scenę. Te zębatki mają występy, które zabezpieczają chodnik w obu krańcowych położeniach. Chodnik-scena może być podnoszony przez poduszkę powietrzną.

W kabinie według wynalazku zastosowano schodkową podłogę kabiny celem ułatwienia oglądania imprez. Stanowi ona integralną część konstrukcji kadłuba samolotu.

Siatka ochronna według wynalazku, zabezpiecza artystów a szczególnie tancerzy przed upadkiem na fotele i pasażerów podczas imprezy lub w wypadku nagłego zakłócenia lotu samolotu gdy artyści są na scenie. Rozwiązanie polega na zastosowaniu, na obu końcach chodnika-sceny, bębnow dla naciągania i odwijania cienkich linek i siatek. Jako dolne prowadzenie służą korytka z obu stron chodnika-sceny, a jako górne prowadzenie, brzeg półki na bagaże. Gdy chodnik-scena jest w górnym położeniu, siatki ochronne mogą być naciągnięte przed przedstawieniem i zsuwanie po zakończeniu, zanim chodnik-scena zostanie opuszczona w dół. Normalnie pomiędzy bębnami koń-

cowymi naciągnięte są linki schowane w korytkach.

W kabinie według wynalazku zastosowano lampy boczne o różnych kolorach i o zmiennym natężeniu światła, przy czym efekty świetlne są sterowane przez reżysera.

Dodatkowe wyposażenie jak głośniki, mikrofony, różne urządzenia teatralne, aczkolwiek nie stanowią przedmiotu wynalazku, są także niezbędne w kabinie przekształcalnej w salę widowiskową.

Szczegóły rozwiązania kabiny przekształcalnej według wynalazku w salę widowiskową podczas lotu samolotu, oraz wyposażenia specjalnego dla takiej kabiny są przedstawione na rysunku, przy czym: fig. 1 pokazuje plan kabiny samolotu podczas startu, lądowania, przerwy na posiłki; fig. 2 pokazuje przekształconąabinę w salę widowiskową; fig. 3 jest przekrojem kabiny gdy samolot jest na lotnisku i pasażerowie zajmują swoje miejsca; fig. 4 to przekrój kabiny normalnej, a fig. 5 przekrój kabiny podczas imprezy rozrywkowej; fig. 6 jest przekrojem kabiny samolotu transoceanicznego z fotelami według wynalazku, podłogą schodkową i chodnikiem-sceną w środku w położeniu dolnym, fig. 7 zaś jest przekrojem kabiny tego samego samolotu podczas imprezy rozrywkowej fig. 8 pokazuje przekrój kabiny samolotu średniej wielkości podczas imprezy, a fig. 9 przekrój tej samej kabiny z podłogą schodkową; a fig. 10 to plan kabiny według wynalazku z fotelami podwójnymi i potrójnymi zamocowanymi na stałe; fig. 11 jest planem kabiny, której przekrój pokazano na fig. 8 i 9 z fotelami podwójnymi; fig. 12 jest planem kabiny podczas imprezy z fotelami obrotowymi ustawionymi skośnie; fig. 13 pokazuje jak zmienia się położenie foteli z pokazanej na fig. 12 sali widowiskowej na kabinę normalną; fig. 14 jest planem kabiny sali widowiskowej z podwójnymi fotelami obrotowymi, a fig. 15 pokazuje te same fotele w normalnym położeniu; fig. 16 pokazuje plan kabiny z fotelami pneumatycznymi o zmiennym kształcie; fig. 17 to widok z boku fotelu według wynalazku, w normalnym położeniu, a fig. 18 widok z przodu na ten sam fotel; fig. 19 jest widokiem z boku fotelu podczas imprezy rozrywkowej, a fig. 20 widok z przodu tego fotelu; fig. 21 to widok z boku ramy stałej fotelu, fig. 22 widok z przodu ramy fotelu, fig. 23 widok z góry ramy stałej; fig. 24 i 25 pokazują szczegóły zamocowania rurek prowadnic w ramie głównej; fig. 26 pokazuje ramę przesuwającą siedzenia, z boku, fig. 27 tę samą ramę z przodu, a fig. 28 widok z góry; fig. 29 to widok z boku ramy oparcia głowy, a fig. 30 widok z przodu; fig. 31 to widok z boku ramy oparcia pleców, przesuwanej po prowadnicach ramy stałej, a widok fig. 32 to rama pleców widziana z przodu; fig. 33 pokazuje schemat instalacji pneumatycznego podnoszenia i obniżania foteli; fig. 34 pokazuje poduszki powietrzne wewnątrz fotela napełnione powietrzem a fig. 35 te same poduszki bez powietrza; fig. 36 pokazuje z tyłu fotel obrotowy, fig. 37 widok z boku, a fig. 38 plan przekroju me-

chanizmu obrotu fotelu podwójnego; fig. 39 to przekrój mechanizmu ryglowania fotelu w krańcowych położeniach; fig. 40 jest przekrojem osi obrotu fotelu; fig. 41 wyjaśnia przekrojem zasadę napędu obrotu fotelu; fig. 42 jest przekrojem chodnika-sceny a fig. 43 przekrojem podłużnym chodnika-sceny pokazującym jak odbywa się podnoszenie i obniżanie chodnika-sceny; fig. 44 pokazuje cały chodnik-scenę składający się z czterech elementów oraz napędów na obu końcach; fig. 45 jest to przekrój przez kabinę pokazujący zasadę mocowania siatki ochronnej; fig. 46 pokazuje bębny dla siatek i lin na obu końcach kabiny; fig. 47 przedstawia siatkę i linki pomiędzy bębnami; fig. 48 pokazuje linki siatki ochronnej w korytku chodnika-sceny i półki bagażowej, oraz sposób przymocowania siatki do linek, w widoku z boku.

Kabina samolotowa przekształcalna w salę widowiskową podczas lotu, według wynalazku, wraz z wyposażeniem jak fotele obrotowe lub stałe o zmiennym kształcie, chodnik-scena, siatka ochronna, podłoga schodkowa, oświetlenie różnego koloru i natężenia, może posiadać bardzo różne rozwiązania konstrukcyjne. W tym opisie wynalazku podano proste rozwiązania przykładowe, które są szczegółowo opisane poniżej:

Na przedstawionym na fig. 1 planie kabiny samolotu pasażerskiego, fotele potrójne 1 są ustawione na podłodze schodkowej, obrotowe fotele podwójne 2 zaś są ustawione w normalnym położeniu podczas startu, lądowania, przerw na posiłki lub między imprezami, przy czym chodnik-scena 3 znajduje się w środku kabiny, w dolnym położeniu, i jest schowany w podłodze. Na fig. 2 fotele podwójne 2 są ustawione w położeniu prostopadłym do chodnika-sceny 3 wystającego nad podłogę kabiny.

Na fig. 3 widać przekrój samolotu na lotnisku, z fotelami 2 w normalnym położeniu. Zajmowanie czy opuszczanie miejsc jest łatwe. Fig. 4 pokazuje przekrój kabiny tego samego samolotu z fotelami 2 w normalnym położeniu, podczas startu, lądowania czy przerw na posiłki. Miejsce pomiędzy fotelami jest obszerne i obsługa pasażerów przez stewardesy jest ułatwiona. Na fig. 5 pokazano przekrój tej samej kabiny przekształconej w salę widowiskową z fotelami 2 w położeniu prostopadłym do chodnika-sceny 3 podniesionego dla przedstawień rozrywkowych. Siatka ochronna 5 zabezpiecza artystów i jest rozciągnięta na całej długości kabiny, pomiędzy brzegami chodnika-sceny i półką bagażową. Oświetlenie różnokolorowe o zmiennym natężeniu jest schowane w miejscu 5 z obu stron sufitu kabiny.

Na fig. 6 pokazano przekrój poprzeczny przez kabinę samolotu transoceanicznego, z fotelami potrójnymi 1 w normalnym położeniu ustawionymi na podłodze schodkowej 6, z chodnikiem-sceną 3 w dolnym położeniu. Lampy sufitowe 5 oświetlają kabinę. Fig. 7 pokazuje przekrój tej samej kabiny przekształconej w salę widowiskową podczas lotu. Fotele 1 są obniżone, chodnik-scena 3 jest podniesiony, a pomiędzy brzegami

chodnika i półką bagażową jest naciągnięta siatka ochronna 4. Oświetlenie sufitowe 5 daje światło różnego koloru i o różnym natężeniu.

Fig. 8 oraz fig. 9 pokazują przekrój kabiny przekształconej w salę widowiskową, z fotelami podwójnymi 2 w położeniu dolnym, przy czym liniami kreskowymi zaznaczono kształt foteli normalnych, z chodnikiem-sceną 3 podniesionym, z siatką ochronną 4 naciągniętą pomiędzy brzegami chodnika-sceny 3 a brzegiem 7 półki bagażowej. Figury te różnią się tylko szczegółem podłogi, która jest schodkowa na fig. 8 tak, że fotele 2 ustawione bliżej chodnika-sceny 3 są niżej położone.

Fig. 10 przedstawia plan kabiny z fotelami potrójnymi 1 i podwójnymi 2. Chodnik-scena 3 jest przesunięty w bok kabiny. Fig. 11 przedstawia plan kabiny z fotelami podwójnymi 2 i z chodnikiem-sceną 3.

Fig. 12 jest planem kabiny podczas przedstawienia, z chodnikiem-sceną 3 podniesionym, z podwójnymi fotelami obrotowymi 8 ustawionymi skośnie. Fig. 13 pokazuje jak fotele obrotowe podwójne 8 przesuwają się i następnie obracają się dookoła punktu obrotu 9.

Fig. 14 przedstawia plan sali widowiskowej z fotelami podwójnymi 10 ustawionymi skośnie, a na fig. 15 plan tej samej kabiny z fotelami 10 obracającymi się dookoła osi 9, w położeniu normalnym, a liniami kreskowymi zaznaczono zmianę położenia.

Na fig. 16 widać fotele o kształcie zmieniającym pneumatycznie. Fotele te w normalnej kabinie oznaczono liczbą 11, a po zmianie w sali widowiskowej, liczbą 12. Liniami kreskowymi widać wyraźnie zmianę kształtu siedzenia i tylnego oparcia.

Fig. 17 i 18 przedstawiają widok z boku i z przodu fotela o zmiennym kształcie i wysokości, z oparciem pleców 15, oparciem głowy 16 i siedzeniem 17 w położeniu normalnym. Rama stała 13 jest przytwierdzona do podłogi a rama przesuwana siedzenia 14 jest w górnym położeniu. Fig. 19 i 20 pokazują widok z boku i z przodu na ten sam fotel z oparciami 15 i 16 w dolnym położeniu a ponadto oparcie głowy 16 zmieniło kształt przy obniżeniu. Siedzenie 17 jest obniżone wraz z ramą przesuwną 14.

Fig. 21, 22 i 23 przedstawiają trzy rzuty ramy stałej 13. Jest wykonana z rurek 18, przymocowana do podłogi śrubami 19, posiada dwie prowadnice 20 i 21, na których przesuwiają się siedzenie 17 i oparcie pleców 15. Linia cienką i punktami A, B, C pokazano schematycznie położenie chowanego tylnego stolika. Punkty a i b są pokazane w powiększeniu na fig. 24 i 25. Fig. 24 przedstawia zamocowanie rurek prowadnic w ramie 18, za pomocą nakrętek 22, a fig. 25 zamocowanie tych samych prowadnic 20 i 21 śrubą 23 przyspawaną do końców rur prowadnic.

Fig. 26, 27 i 28 pokazują trzy rzuty ramy przesuwnego siedzenia 14. Składa się ona z wygiętych rurek 24, z czterech tulei 25 w które wchodzi rurki 21, i z wygiętych prętów 26 dla oparcia łokci. Fig. 29, 30 i 31 przedstawiają trzy rzuty

ramy przesuwnego oparcia pleców i głowy. Składa się z ramy głównej 30 wykonanej z rurek spawanych. Ma cztery tuleje 31, w które wchodzi prowadnice 20 na fig. 21. W górnej części są prowadnice 32 dla ramy 28 i 29 oparcia głowy, w które wchodzi rurki 27.

Fig. 33 przedstawia schemat instalacji pneumatycznej podnoszenia foteli. Składa się z pokładowej sprężarki powietrznej 33, z zaworu głównego 34, z zaworu trójdrożnego sterowanego ręcznie lub przez regulator automatyczny 36, z głównych kolektorów 37 i z przewodów 38 podłączonych do poduszek powietrznych foteli. Zaworem 39 i zaworem trójdrożnym 35 można wypuścić powietrze na zewnątrz przez zawory wylotowe 40, co powoduje obniżenie się foteli.

Dla podniesienia foteli, zawory wylotowe 40 muszą być zamknięte i sprężarka 33 musi tłoczyć powietrze do sieci poduszek. Gdy ciśnienie osiąga ustaloną wartość, regulator 36 zatrzymuje sprężarkę. Na lotnisku, sieć może być zasilana przez niezależną sprężarkę 41, podłączoną przewodem giętkim 42 w punkcie 43 do przewodu 44 sieci pneumatycznej samolotu. Zawór 45 służy do odcięcia sieci pneumatycznej poduszek od lotniskowego źródła powietrza 41.

Fig. 34 pokazuje w perspektywie poduszki powietrzne w fotelu; poduszkę 46 pod siedzeniem, poduszkę 47 pod oparciem pleców i poduszkę 48 w oparciu głowy. Powietrze od kolektora 37 jest doprowadzone do foteli przewodem 38, a do poduszek powietrznych wchodzi zaworami 49. Ponieważ poduszka 48 zmienia swe położenie, pomiędzy końcówkami 50 zastosowano przewód giętki 51. Gdy poduszki są napełnione powietrzem pod ciśnieniem, siedzenie i oparcie fotela znajdują się w górnym położeniu, podniesione przez te poduszki. Fig. 35 pokazuje poduszki 46, 47 i 48 bez powietrza. Wtedy siłą ciężkości, siedzenie oraz oparcie pleców i głowy schodzą do najniższego położenia. Wtedy fotel ma kształt dogodny dla dobrej obserwacji imprez rozrywkowych.

Fig. 36 i 37 przedstawiają podwójny fotel obrotowy o kształcie i wysokości zmiennej widziany z tyłu i boku. Fig. 38 przedstawia przekrój B—B z fig. 36. Fotel obraca się dookoła punktu P pokazanego w przekroju powiększonym na fig. 40. W podłodze kabiny samolotu jest umieszczona listwa biegnąca wzdłuż linii R, S, T, która powoduje obrót wszystkich foteli z jednej strony kabiny, szczegół pokazany w powiększonym przekroju na fig. 41. Punkt W i W' oznacza rygiel położenia krańcowego, przy czym szczegół ten jest pokazany w powiększeniu na fig. 39. Fig. 39 pokazuje mechanizm ryglowania fotela w położeniu normalnym lub podczas imprezy rozrywkowej. W podłodze kabiny są umieszczone gniazda 52 przymocowane śrubami 53 do podłogi. W ramie fotela znajdują się prowadnice 55 trzpienia 54. Trzpień ten w części dolnej ma występ który przez obrót trzpienia, zaryglowuje fotel w gnieździe 52. Sprężyna 56 dociska trzpień 54 do tulei prowadzącej 55. Wystarczy dla odryglowania fotela pociągnąć za tuleję 57 aby spowodować obrót i podniesienie się trzpienia 54, ściś-

nięcie sprężyny 56 i odryglowanie. Fig. 40 przedstawia przekrój łożyska obrotu fotela. Oś obrotu 58 jest umocowana do konstrukcji podłogi i kadłuba kabiny śrubami 59. Do ramy fotela jest przymocowana śruba 61 listwą 60, która obraca się dookoła osi 58, przymocowanej podkładką 62 i nakrętką 63. Fig. 41 przedstawia przekrój prowadnicy listwy napędzającej 64 przymocowanej do podłogi śrubami 65. Listwa 60 ma podłużne wycięcie wyraźnie widoczne na fig. 38. W tym wycięciu jest umieszczony trzpień 66, którego łeb jest umieszczony w prowadnicy 64. Nad tą prowadnicą znajduje się listwa napędzająca 67, która łączy wszystkie trzpienie 66 rzędu foteli. Ten trzpień 66 jest przymocowany z góry podkładką 68 i nakrętką 69. Wystarczy pociągnąć za listwę 67 aby spowodować obrót fotela w jedną, lub w drugą stronę, jak wyraźnie pokazano na fig. 38, gdzie listwa 67 biegnie w osi punktów R, S, T.

Fig. 42 pokazuje przekrój poprzeczny chodnika-sceny 3, a fig. 43 przekrój podłużny tego chodnika i przedstawia mechanizm korbowy zastosowany dla podnoszenia i obniżania chodnika-sceny. Chodnik 70 jest pomostem o przekroju zaznaczonym linią punktową na górnej części fig. 42, gdzie linie te przedstawiają chodnik-scenę w położeniu podniesionym, jak podczas przedstawień rozrywkowych. Do podłogi 71 jest przymocowany śrubami stojak 72. W stojaku tym jest ułożyskowany wał 73, na którym są zaklinowane po jednej stronie korba 74 podnoszenia chodnika, a z drugiej strony wycinek koła zębatego 75. Zębata 76 biegnąca wzdłuż całego chodnika, napędza wycinek koła zębatego 75, który powoduje obrót korby 74. Korby są zamocowane do chodnika na sworzniach 77.

W środku chodnika stopa 78 ułatwia zabezpieczenie chodnika w dolnym położeniu przez ryglowanie występem 80 obracającym dookoła trzpienia 79 linką napędową 86. Zabezpieczenie chodnika-sceny w górnym położeniu może być różnie rozwiązane, w zależności od wybranego typu foteli. Pomiędzy podłogą a chodnikiem w górnym położeniu, przewidziano osłonę z masy plastycznej 85. Fig. 43 obrazuje sposób podniesienia chodnika-sceny, obrotem korby 74 umocowanej na sworzniach 77 w chodniku, i do wału 73 obracanego przez mechanizm zębatkowy 75, 76. Zębata 76 jest prowadzona w uchwycie 81 przymocowanym do podłogi śrubami 82. Fig. 44 przedstawia chodnik-scenę złożony z czterech segmentów 70. Na obu końcach wystają zębataki podwójne 76 napędzane przez koła zębata 83 i silnik 84. Punkty 80 pokazują miejsca ryglowania chodnika-sceny w położeniu dolnym.

Fig. 45 pokazuje przekrój przez salę widowiskową w samolocie, z chodnikiem-sceną podniesioną, z siatkami ochronnymi 89 rozciągniętymi pomiędzy listwami 87 w chodniku 70 i listwami 88 w półce bagażowej. Z obu stron chodnika-sceny podniesionego przewidziano osłony z masy plastycznej 85.

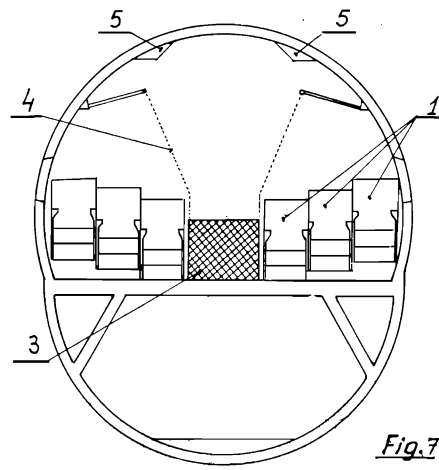
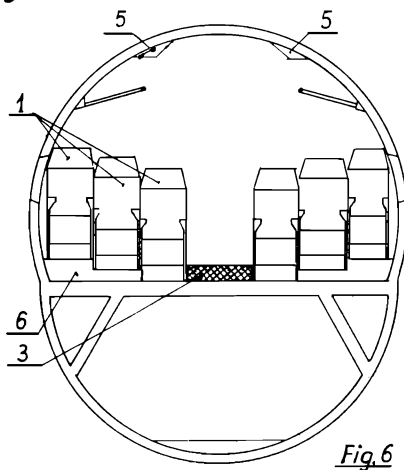
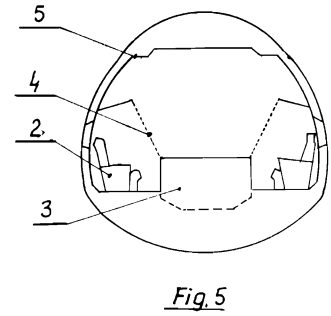
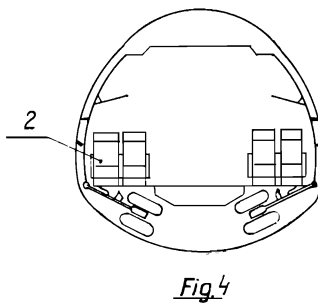
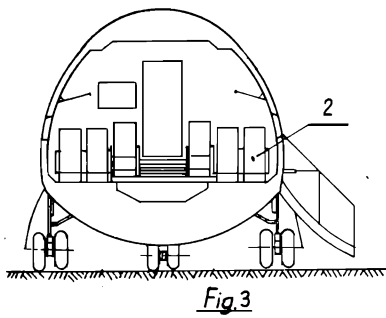
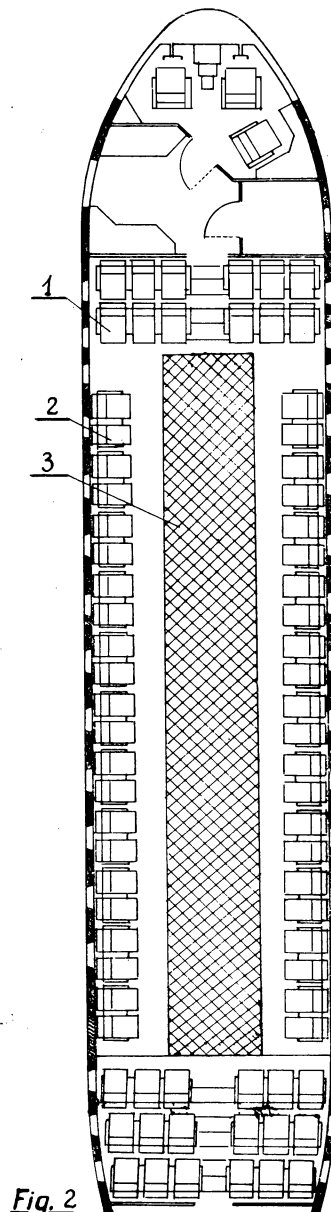
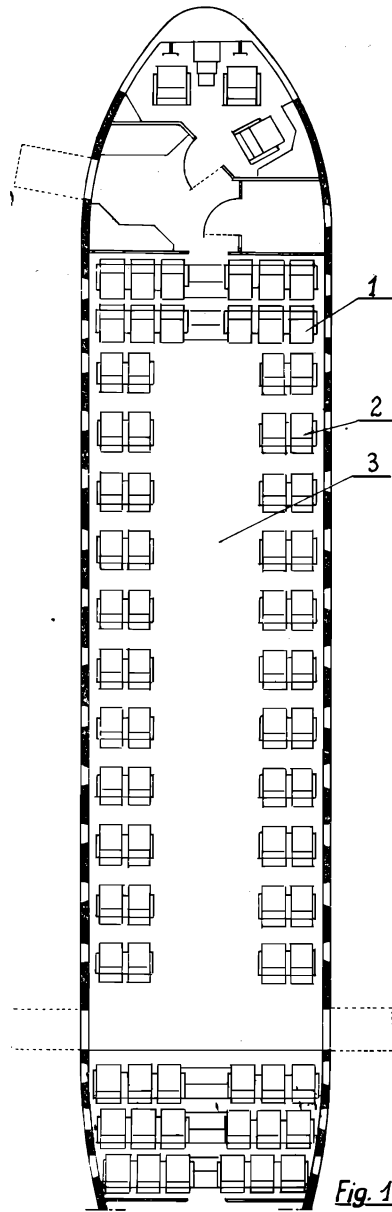
Fig. 46 jest schematycznym planem usytuowania bębnow dla siatek 89 i linek 90, na obu koń-

cach kabiny pasażerskiej. Normalnie pomiędzy bębnami są naciągnięte linki w korytkach 87 i 88 a podczas przedstawienia są naciągnięte siatki ochronne 89. Fig. 47 pokazuje linki 90 i siatkę 89 pomiędzy bębnami końcowymi. Jeżeli bęben prawy nawija linki 90, naciąga wtedy siatkę 89 pomiędzy korytkami 88 i 87. Jeżeli bęben lewy nawija siatkę, to odsłania wtedy przestrzeń między korytkami 88 i 87, i naciąga linki 90 w korytkach. Fig. 48 przedstawia widok z boku i przekrój korytka 87 lub 88. Wewnątrz korytka 88 jest umieszczona linka 90 z perełkami 91 z masy plastycznej. W odstępach pomiędzy perełkami są uwiązane siatki 89. Zastosowanie perełek 91 ma za cel zmniejszenie tarcia siatki o krawędzie korytka i ułatwia naciąganie linek i siatki.

Na wyżej opisanych figurach rysunku pokazano kilka rozwiązań wynalazku kabin samolotu pasażerskiego, przekształcalnej podczas lotu, w salę widowiskową. Jest to projekt który, wraz z szybkimi postępami w budowie samolotów pasażerskich, będzie musiał być rozwiązany szczegółowo, przy każdym nowym samolocie.

Zastrzeżenia patentowe

1. Kabina pasażerska samolotu przekształcalna w salę widowiskową podczas lotu, **znamienna tym**, że w celu umożliwienia organizowania imprez widowiskowych, posiada wzdłuż całej długości kabiny pasażerskiej podnoszony chodnik-scenę (3), siatki ochronne (4), stałe lub obrotowe fotele (1) i (2) o zmiennym kształcie i wysokości, podłogę schodkową (6) oraz oświetlenie (5) o zmiennym kolorze i natężeniu.
2. Kabina według zastrz. 1, **znamienna tym**, że zawiera fotele (2, 8, 10) o zmiennej wysokości i kształcie, obrotowe lub stałe, przy czym w normalnej eksploatacji są one wysokie i ustawione w kierunku lotu, a podczas imprez rozrywkowych są niskie i mogą być ustawione skośnie lub prostopadle do chodnika środkowego (3).
3. Kabina według zastrz. 1, **znamienna tym**, że do podnoszenia foteli zawiera nadmuchiwaną poduszki gumowe (46, 47, 48) które z samolotowej sieci pokładowej sprężonego powietrza (37) napełnia się przy podnoszeniu foteli, obniżenie zaś foteli odbywa się przez wypuszczenie powietrza zaworami wylotowymi (49).
4. Kabina według zastrz. 1, **znamienna tym**, że chodnik-scena (3) składa się z elementów (70), które w normalnej eksploatacji są schowane w podłodze kabiny lub bardzo mało wystają, natomiast są podniesione podczas imprez rozrywkowych.
5. Kabina według zastrz. 1, **znamienna tym**, że wzdłuż chodnika-sceny (3) znajduje się siatka ochronna (4) zasuwana podczas imprez celem zabezpieczenia artystów przed upadkiem, przy czym siatka ta jest prowadzona w korytku (87) chodnika-sceny (3) i w korytku (88) półki bagażowej.
6. Kabina według zastrz. 1, **znamienna tym**, że podłoga (6) jest schodkowa, celem zwiększenia widoczności imprez dla miejsc położonych przy oknach.



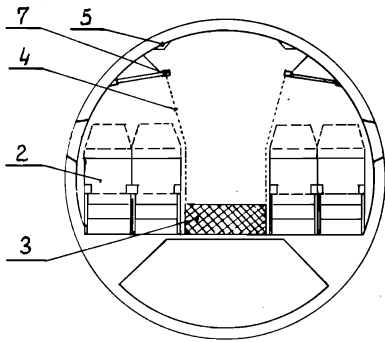


Fig. 8

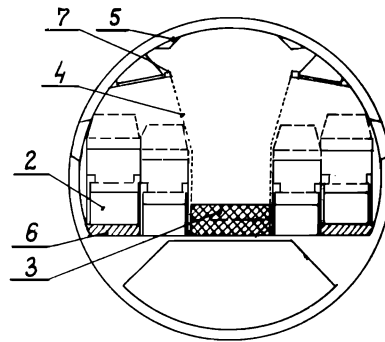


Fig. 9

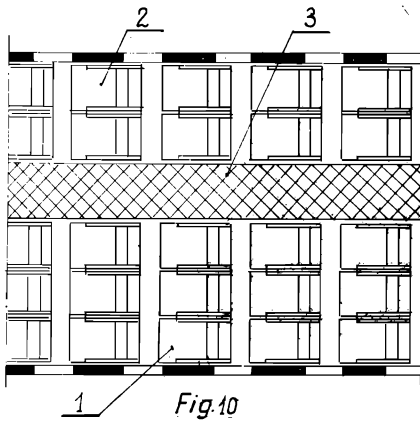


Fig. 10

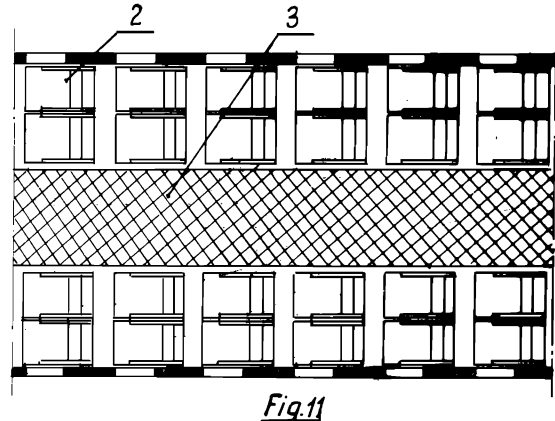


Fig. 11

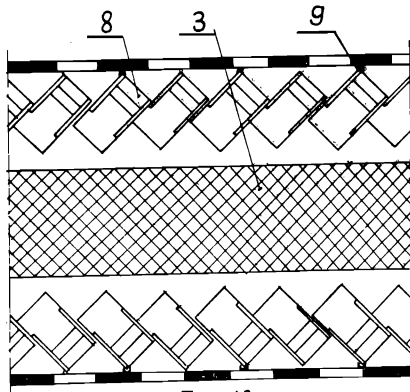


Fig. 12

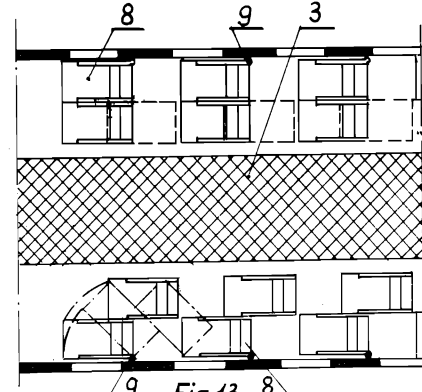


Fig. 13

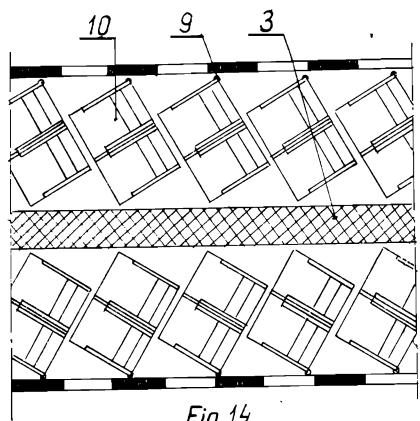


Fig. 14

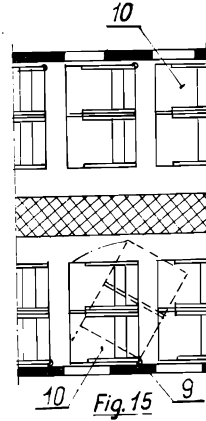


Fig. 15

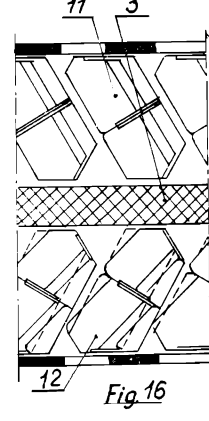
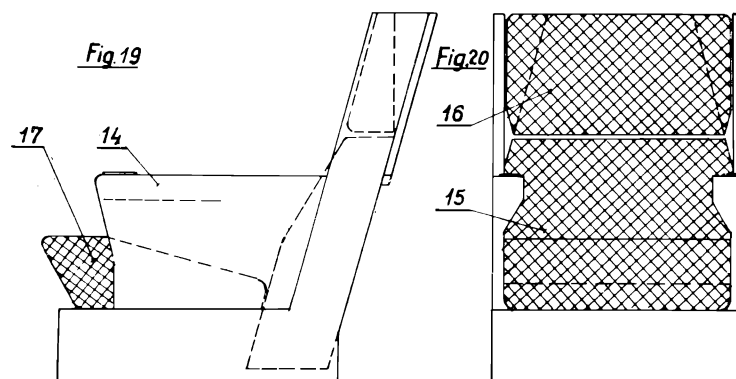
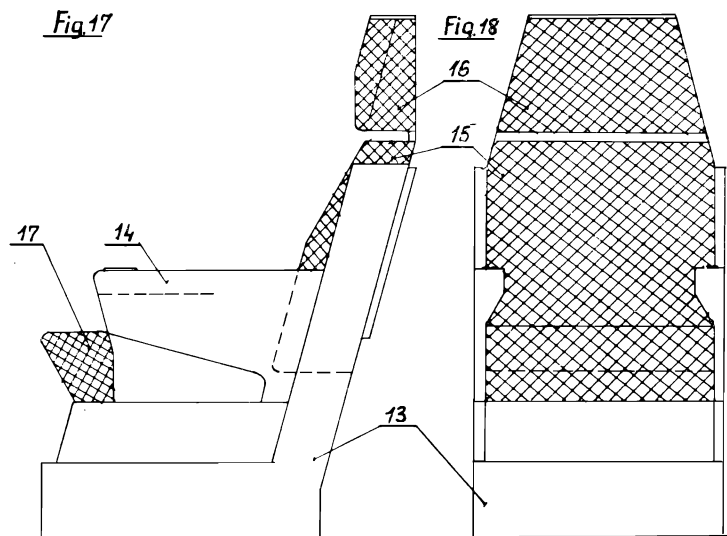
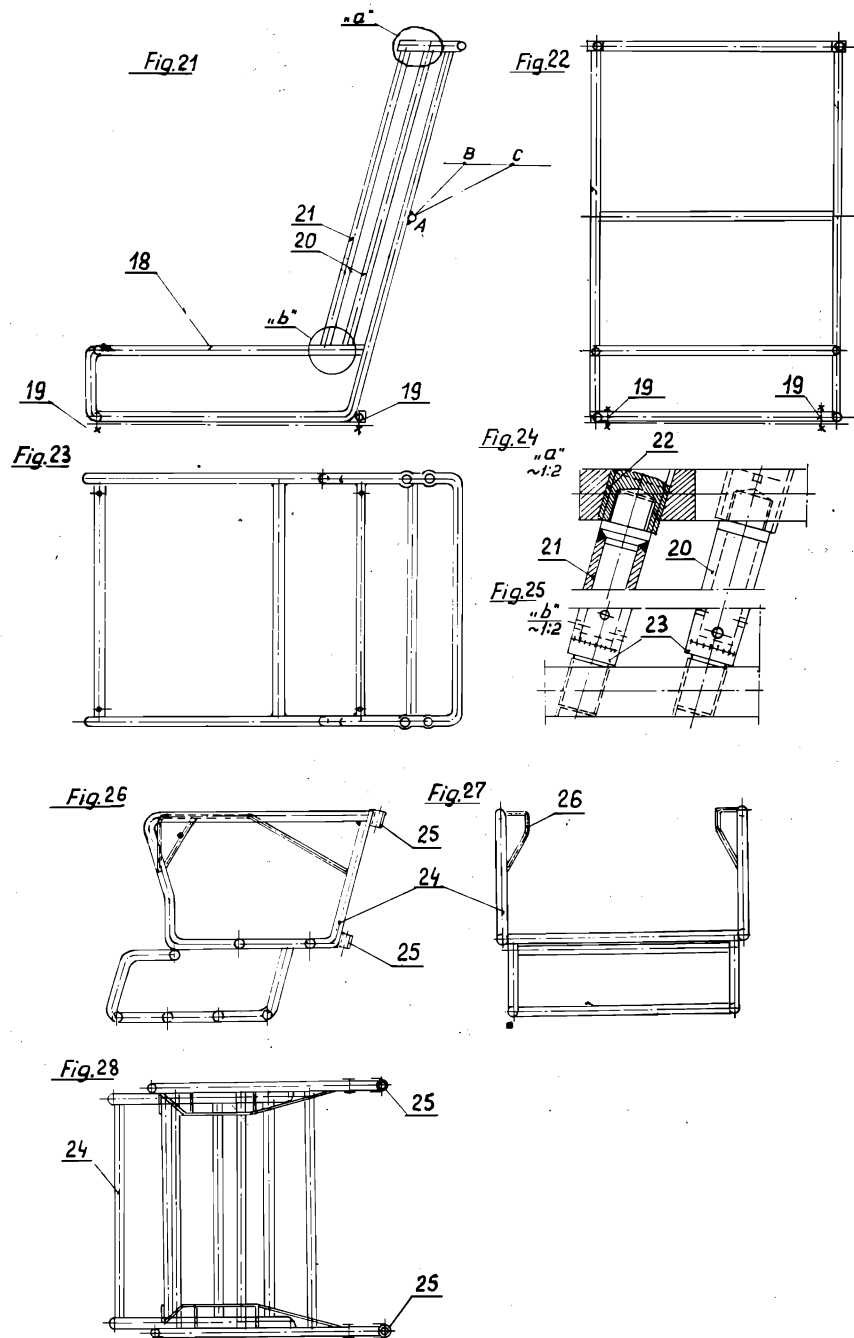


Fig. 16





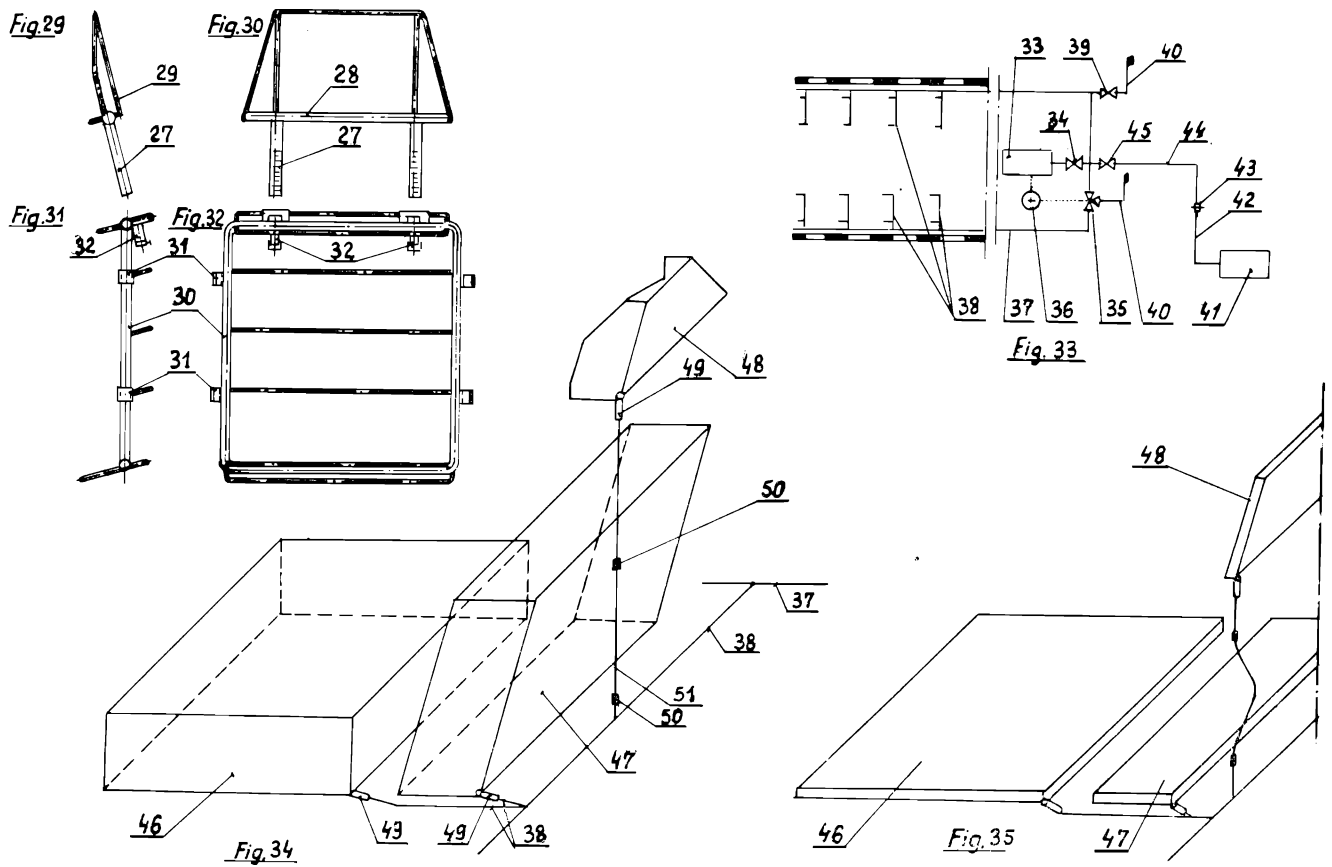


Fig.36

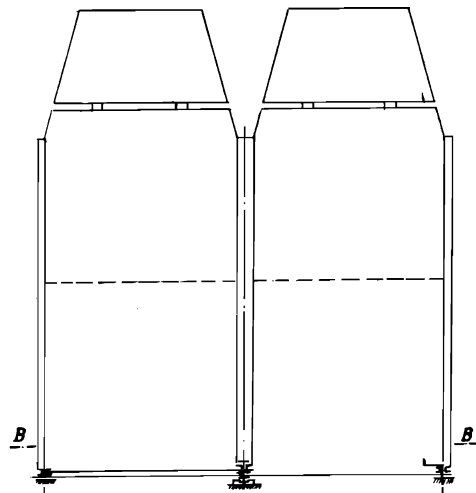
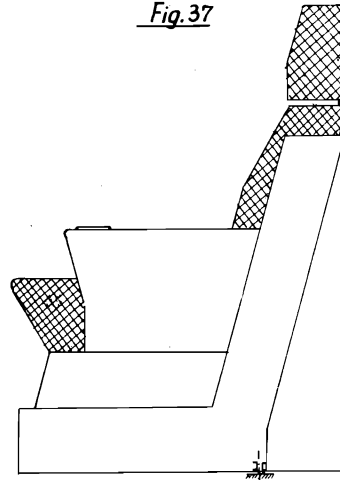


Fig.37



B-B

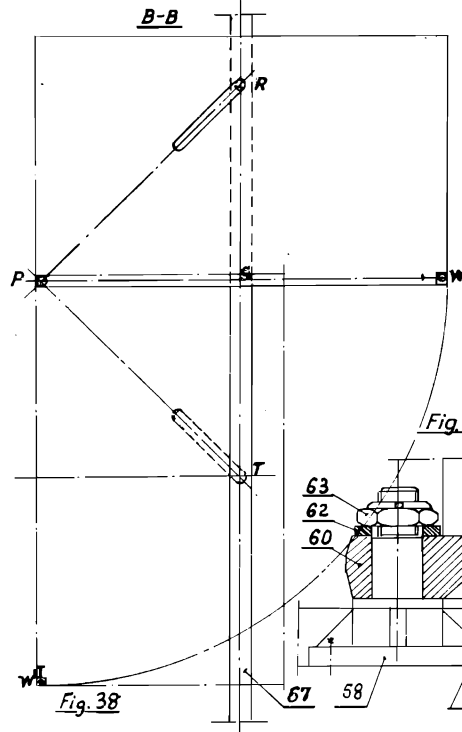


Fig.39

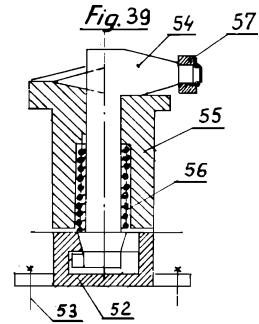


Fig.40

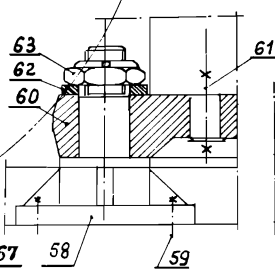


Fig.41

