

Warszawa, 28 stycznia 1935 r.

URZĄD PATENTOWY



B 64c 25/38

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 20833.

Kl. 62 b, 40/04.

Michał Friedel
(Warszawa, Polska),
Jerzy Dąbrowski
(Warszawa, Polska),
Jerzy Guttman
(Warszawa, Polska)
i Kazimierz Dworakowski
(Warszawa, Polska).

Podatne urządzenie taśmowe do podwozi samolotowych.

Zgłoszono 17 listopada 1932 r.

Udzielono 11 grudnia 1934 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy podatnego urządzenia taśmowego do podwozi samolotowych, które ma na celu umożliwienie krótkiego lądowania na błotnistym lub nierównym terenie.

Przykłady wykonania podwozia według wynalazku przedstawione są na rysunku. Fig. I przedstawia widok z boku podwozia z układem drążków wspornikowych podwozia w położeniu normalnem, fig. II — ten sam widok na podwozie z układem drążków

wspornikowych podwozia w położeniu, gdy dolne trzy osie przegubów leżą w jednej linii, fig. III — widok z boku na podwozie, z układem drążków, jaki zajmują podczas poruszania się samolotu na ziemi, fig. IV — widok z boku na inną odmianę wykonania podwozia w myśl wynalazku, z amortyzatorem umieszczonym między górnym i dolnym przegubami podwozia, fig. V — widok z przodu na część podwozia z jedną taśmą i wreszcie fig. VI — widok z przodu na inną

odmianę wykonania podwozia w myśl wynalazku, z dwiema taśmami.

Podatne urządzenie do podwozi samolotowych składa się z dwu układów drążków, z których każdy posiada po cztery drążki połączone ze sobą przegubowo, przyczem dolne drążki układów, mianowicie przednie drążki *A* i tylne drążki *B* są umocowane przegubowo do kadłuba *M* samolotu. Dolne drążki układów, a mianowicie przednie drążki *C* oraz tylne drążki *D* są połączone ze sobą przegubem *E*.

Na przegubach *E* obu układów drążków są wahliwie osadzone wózki *F*. Na przegubach zaś łączących przednie drążki *A* i *C* osadzone są krążki kierunkowe *J*, a na przegubach łączących tylne drążki *B* i *D* umieszczone są także same krążki kierunkowe *K*. Wózki *F* zaopatrzone są w podobne toczne krążki *L*. Profile krążków *J*, *K* i *L* są jednakowe i różnić się mogą tylko średnicą. Przez krążki kierunkowe *J* i *K* oraz przez krążki toczne *L* wózków *F* obu układów drążków przerzucone są profilowe elastyczne taśmy, zabezpieczone przed spadnięciem odpowiednim profilem wieńców tych krążków, do których są przystosowane. Zarówno górne drążki *A* i *B* jak i dolne drążki *C* i *D* są przy przegubach połączone ze sobą zapomocą amortyzatorów *I* i *G*.

Opisane wyżej podatne urządzenie zapewnia podwoziu samoustawnosć tasieniem odpowiednio do kształtu powierzchni terenu w chwili styku z niemi.

W odmianie wykonania podwozia według wynalazku, przedstawionej na fig. IV, zastosowany jest amortyzator *I* między górnym a dolnym przegubami podwozia, a w tym przypadku staje się zbędne stosowanie amortyzatorów przy samych przegubach.

Podwozie może być wykonane również z dwu układów drążków (fig. V i VI), wyposażonych każdy w jedną taśmę toczną *H* (fig. V), lub też w dwie taśmy toczne *H* (fig. VI).

Zastrzeżenia patentowe.

1. Podatne urządzenie taśmowe jako podwozie samolotu, znamienne tem, że składa się z dwu lub więcej podatnych układów przegubowo ze sobą połączonych drążków wspornikowych (*A*, *B*, *C* i *D*) z dwoma lub więcej krążkami kierunkowymi (*J* i *K*) i przegubowo przytwierdzonym w dolnej części układu wózkiem (*F*) z osadzonymi na nim krążkami tocznymi (*L*), które łącznie z krążkami kierunkowymi (*J* i *K*) układu drążków wspornikowych są otoczone wspólną taśmą bez końca (*H*), wykonaną z elastycznego materiału i służącą za powierzchnię toczną podwozia samolotu.

2. Podatne urządzenie taśmowe jako podwozie do samolotów według zastrz. 1, znamienne tem, że taśma bez końca (*H*) posiada kształt odpowiednio dostosowany do profilu wieńców krążków kierunkowych (*J* i *K*) i krążków tocznych (*L*), co zabezpiecza ją od spadania z tych kół.

3. Urządzenie taśmowe według zastrz. 1, znamienne tem, że w pobliżu miejsc przegubów drążków wspornikowych (*A*, *B*, *C*, *D*) podwozia są zastosowane amortyzatory, a mianowicie amortyzator (*j*) między górnymi drążkami (*A*, *B*) oraz drugi amortyzator (*G*) między dolnymi drążkami (*C*, *D*) podwozia, dzięki czemu wzajemne ruchy tych drążków są tłumione.

4. Odmiana urządzenia taśmowego według zastrz. 1 — 3, znamienna tem, że każdy zespół układu drążków (*A*, *B*, *C*, *D*) podwozia posiada dwie lub kilka równoległych taśm (*H*), wykonanych z elastycznego materiału.

Michał Friedel.

Jerzy Dąbrowski.

Jerzy Guttman.

Kazimierz Dworakowski.

Zastępca: I. Myszczyński,

rzecznik patentowy.

FIG. I

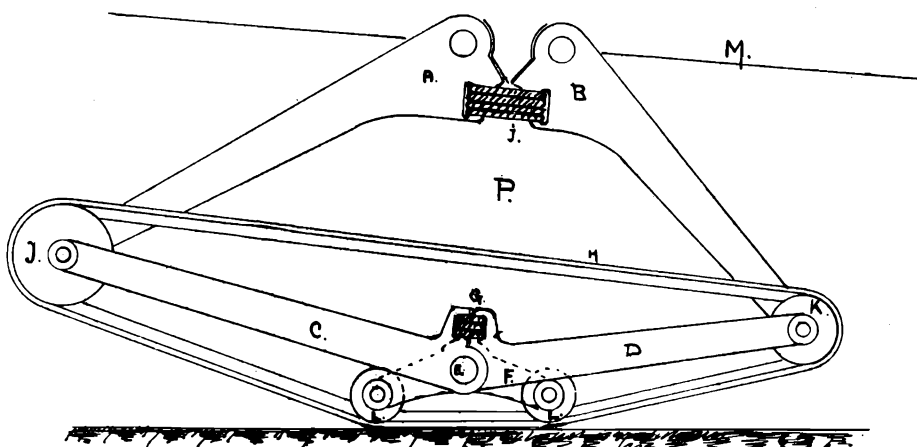


FIG. II

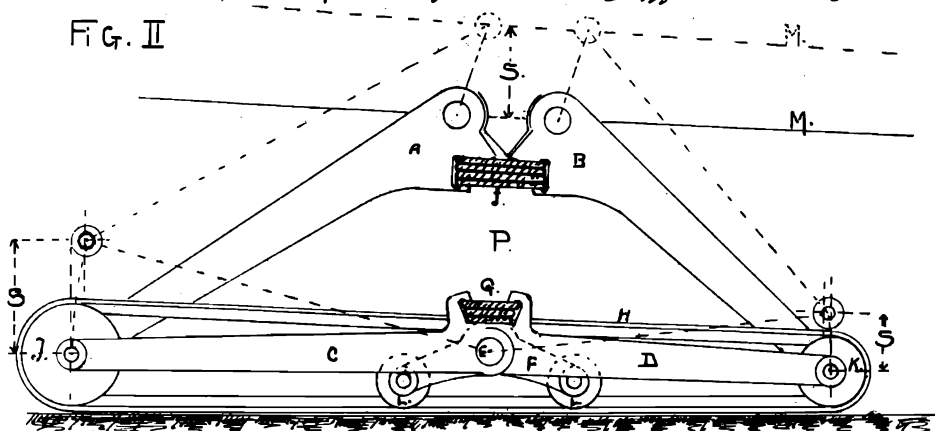


FIG. III

