

30 marca 1928 r.

2

URZĄD PATENTOWY



E 046 1/346

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 7175.

Kl. 37 ~~f. 8.~~

Tadeusz Obmiński
(Lwów, Polska).

37 f 15/18

Hangar dla samolotów.

Zgłoszono 6 maja 1926 r.
Udzielono 16 marca 1927 r.

Dotychczas budowane hangary dla samolotów, których kształt w rzucie poziomym jest prostokątem, okazały się z wielu względów niepraktyczne. Jeżeli ustawić w nich samoloty obok siebie (fig. 1), aby uzyskać zupełną swobodę manewrowania każdym samolotem przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu z hangaru, to wykorzystanie miejsca staje się nieekonomiczne.

Gdy dla lepszego wyzyskania miejsca ustawić samoloty w ten sposób (fig. 2), aby skrzydła poszczególnych samolotów wchodziły w przestrzeń wolną między sterem a skrzydłami aparatu sąsiedniego, to manewrowanie samolotów staje się kłó-

potliwe, zajmuje wiele czasu i powoduje często wzajemne ich uszkodzenie. Oprócz tego dużą niedogodność stanowią długie bramy, tworzące wielką część ścian hangaru. Obok dużego kosztu wykonania bram, które muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenia mechaniczne do przesuwania, dają się we znaki głównie trzy następujące okoliczności: 1) konieczność konserwacji mechanizmu bram, wystawionego na działanie atmosferyczne, 2) długi stosunkowo czas otwierania ich i konieczność ciągłego manewrowania, oraz 3) straty ciepła w hangarze zarówno przez nie szczelności między długimi bramami, a ich obramieniem, jako też z powodu otwie-

rania długich bram. Te straty ciepła są dużą niedogodnością w porze zimowej, zwłaszcza w krajach o ostrym klimacie, w których powodują konieczność budowy kosztownych instalacji centralnego ogrzewania i ogromne koszty związane z utrzymaniem temperatury na odpowiedniej wysokości.

Wynalazek niniejszy ma na celu zapobieżenie tym niedogodnościom. W tym celu hangar w swym rzucie poziomym składa się z pewnej ilości trójkątów, trapezów, wycinków koła, lub wycinków pierścienia, sąsiadujących z sobą w taki sposób, że w całości dają zupełny lub niezupełny wielobok, umiarowy pierścień, lub koło, jak to uwidocznione jest na fig. 3 do fig. 9 włącznie.

Ponieważ typowy rzut poziomy samolotu jest bardziej zbliżony do trapezu lub trójkąta, niż do prostokąta, przeto hangar taki, składający się w rzucie poziomym z segmentów trapezowych lub trójkątnych, z których każdy jest przeznaczony na pomieszczenie jednego samolotu, daje o wiele lepsze wyzyskanie miejsca. Obok tego hangar taki ma jeszcze i te zalety, mianowicie, że poszczególne samoloty mogą być wprowadzane i wyprowadzane z hangaru bez konieczności manewrowania sąsiedniemi, gdyż skrzydła poszczególnych aparatów nie kolidują z sobą przy ich przesuwaniu, oraz że hangar taki można podzielić ściankami na niezależne od siebie pomieszczenia, co jest szczególnie ważne przy wynajmowaniu stanowisk w hangarze właścicielom prywatnych linii lotniczych. Zupełne izolowanie poszczególnych aparatów uniemożliwia bowiem złośliwe ich uszkodzenie (sabotaż) przez mechaników towarzystwa konkurencyjnego.

Dalszą częścią składową opisanego wynalazku jest zastosowanie w hangarze ruchomej podłogi, lub podwozia dla samolotów. Samoloty stoją na podłodze ruchomej, która może być albo przesuwalna,

albo obrotowa. Przy ruchu podłogi, wszystkie znajdujące się na niej samoloty wraz z nią się poruszają. W pewnym miejscu w ścianie hangaru znajduje się brama, której szerokość może być nieznaczna, wystarczająca tylko na wyprowadzenie jednego samolotu.

Hangar zbudowany w myśl powyższego uwidoczniony jest na fig. 10 i 11.

Na rysunku litera *a* oznacza otaczającą hangar ścianę, litera *b* — bramę, *c* — ruchomą podłogę, *d* — stałą podłogę, *e* — dach, *f* — mechanizm obracający podłogę i *g* — miejsce na centralne ogrzewanie.

Krawędź ruchomej podłogi *c* hangaru przesuwana się wzdłuż bramy *b*, a w chwili kiedy umieszczony w jednym z przedziałów samolot znajdzie się naprzeciw otworu bramy, może być przez nią na lotnisko wyprowadzony.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Hangar dla samolotów, znamienny tem, że jego rzut poziomy posiada dla każdego mającego być w hangarze pomieszczonego samolotu przestrzeń o kształcie trapezu, trójkąta, wycinka koła, wycinka pierścienia, lub kształtu praktycznie zbliżonego do wymienionych figur geometrycznych.

2. Hangar według zastrz. 1, znamienny tem, że przestrzeń, służąca do pomieszczenia samolotów, sąsiadują z sobą w taki sposób, że rzut poziomy hangaru w całości ma kształt zupełnego lub niezupełnego koła, pierścienia, wieloboku umiarowego, lub praktycznie zbliżony do tych figur geometrycznych.

3. Hangar według zastrz. 1 i 2, znamienny tem, że zaopatrzone jest w ruchomą podłogę tak urządzonej, aby przez jej ruch, każdy umieszczony na niej samolot można było sprowadzić w położenie naprzeciw bramy hangaru.

4. Hangar według zastrz. 1, 2 i 3, dzielnie, przez posuwanie ich po torze stałym. znamieny tem, że samoloty umieszczone są na wspólnym ruchomym pomoście.

5. Hangar według zastrz. 1, 2 i 3, znamieny tem, że samoloty stoją na oddzielnych podwoziach, umożliwiającym manewrowanie każdym samolotem od-

Tadeusz Obmiński.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

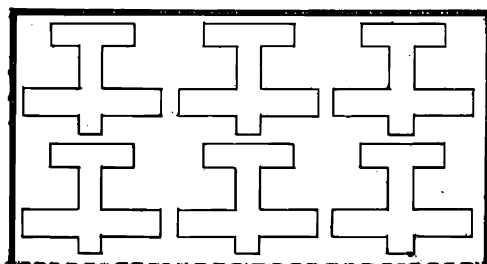


Fig. 2.

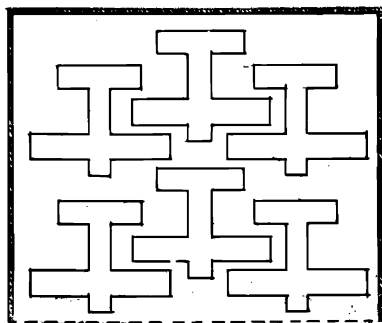


Fig. 3

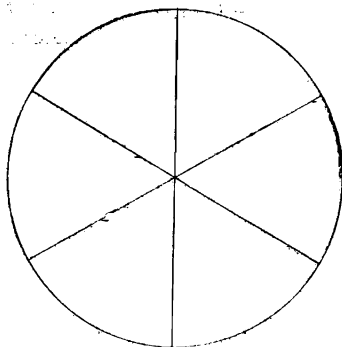


Fig. 4

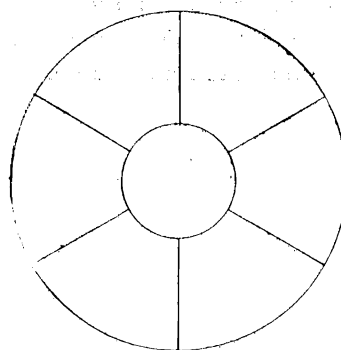


Fig. 5

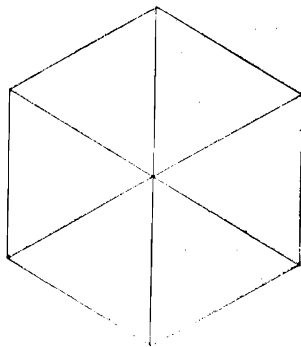


Fig. 6

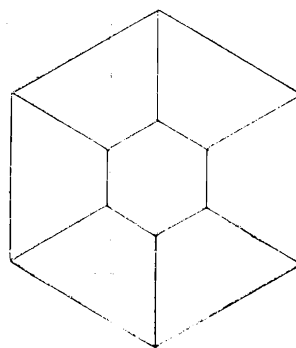


Fig. 7

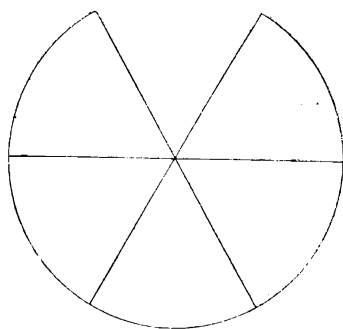


Fig. 8

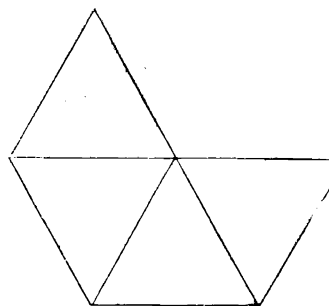


Fig. 9

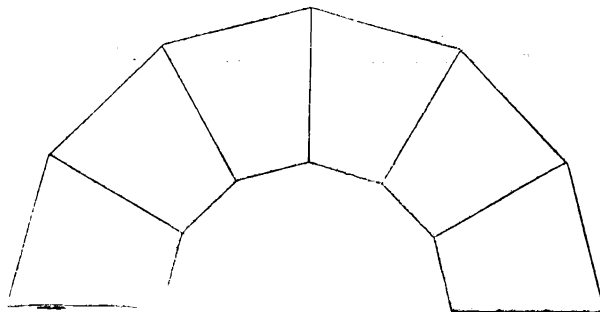
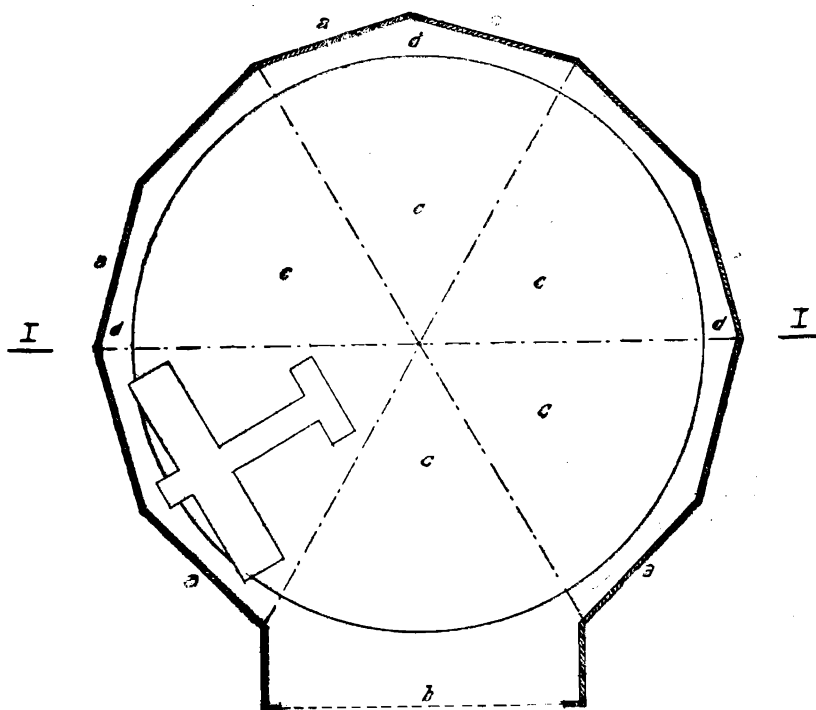


Fig. 10.



I-I.

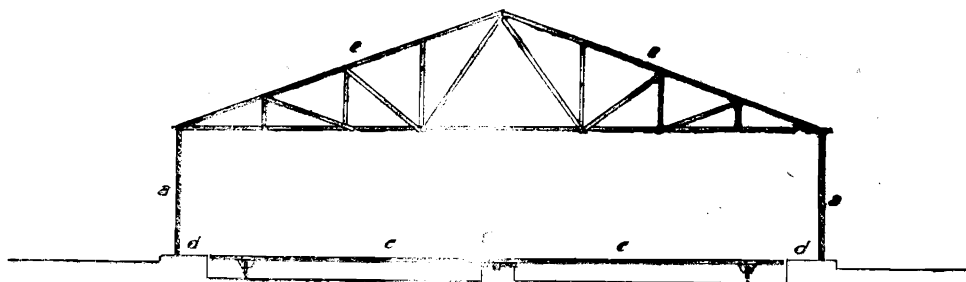
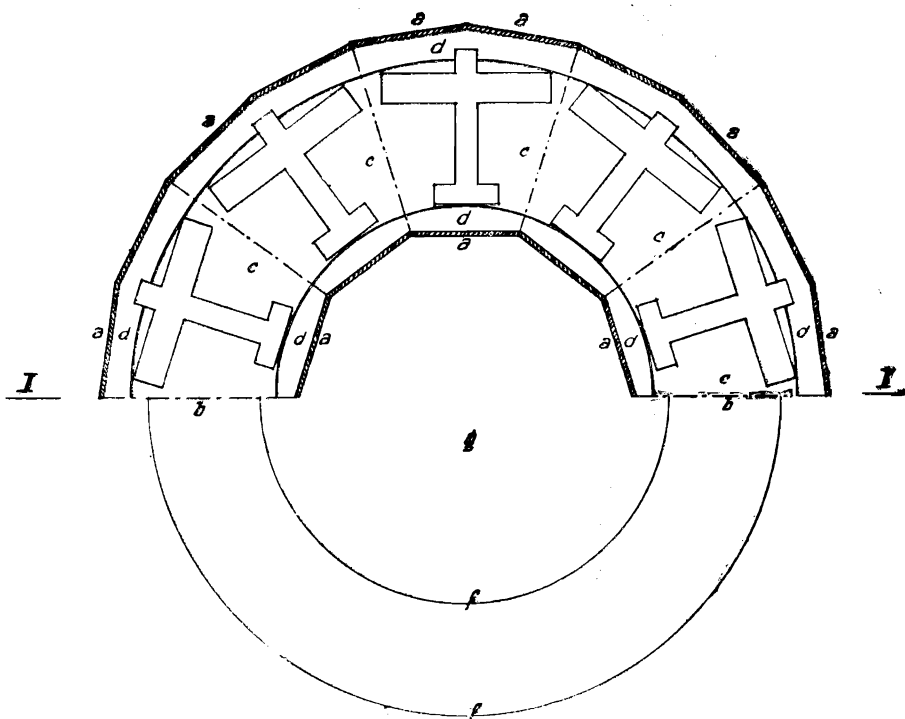


Fig. 11.



I-I.

