

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 31930

Kl. 62 b, 47/03
B 64 c 25/42

Dornier-Werke G. m. b. H., Friedrichshafen a/B. i Dr. Ing. e. h. Claude
Dornier, Friedrichshafen a/B.*)

Urządzenie hamulcowe do samolotów

Patent dodatkowy do patentu nr 30780

Zgłoszono 21 sierpnia 1939

Udzielono 18 czerwca 1943

Pierwszeństwo: 1 października 1938 (Niemcy)

Najdłuższy czas trwania patentu do 22 lipca 1957

Wynalazek niniejszy dotyczy urządzeń hamulcowych do samolotów, opisanych w patencie nr 30780. Znane dotychczas urządzenia hamulcowe tego rodzaju posiadają klapy, które są otwierane na zewnątrz za pomocą prętów. Ponieważ tylny koniec kadłuba samolotu zwęża się zawsze ku tyłowi ze względów aerodynamicznych, więc klapy te przy podstawie są znacznie węższe niż na końcu wolnym.

W przeciwieństwie do tego wynalazek

niniejszy stanowi znaczny postęp dzięki powiększeniu wielkości powierzchni hamujących. Klapy hamulcowe są tylko w swej części wolnej wykonane jako powierzchnie hamujące, podczas gdy ich podstawy służą tylko do przenoszenia sił hamujących na kadłub samolotu. Przy tym pręty pociągowe są wykonane w postaci dodatkowych powierzchni hamujących, które po złożeniu urządzenia układają się tuż pod właściwymi klapami hamulcowymi, więc mogą posiadać w przybliżeniu ta-

*) Właściciele patentu oświadczyli, że wynalazcą jest Dr. Ing. e. h. Claude Dornier.

ką samą szerokość, jak właściwe kłapy hamulcowe.

Fig. 1 przedstawia tylny koniec kadłuba samolotu, zaopatrzonego w kłapy hamulcowe według wynalazku. Kłapa właściwa 1 jest umocowana przegubowo w punkcie 2 na obsadzie 3 kłap i posiada w punkcie 4 ucha zawiasowe do połączenia jej z narządem podtrzymującym ją. Kłapa ta na przestrzeni między uchami zawiasowymi 4 a przegubami 2 składa się z dwóch prętów 5, które przenoszą siły na tylny koniec kadłuba samolotu, na pozostałej części kłapa 1 jest wykonana w znany już sposób jako powierzchnia hamująca. Pręty pociągowe są wykonane w postaci dodatkowej powierzchni hamującej 6, i są przymocowane przegubowo w punkcie 7 do tylnego końca kadłuba samolotu, a w punkcie 4 — do kłapy właściwej 1.

Na fig. 2 przedstawiona jest kłapa hamulcowa 1 według fig. 1, widziana w kierunku strzałki P. Oznaczenia cyfrowe na

fig. 2 odpowiadają takim samym oznaczeniom na fig. 1.

Fig. 3 przedstawia pręty pociągowe wykonane w postaci dodatkowej powierzchni hamującej 6 w widoku z góry. Za pomocą uch zawiasowych 9 w punktach 7 powierzchnia hamująca 6 jest przymocowana przegubowo w punktach 4 do właściwej kłapy hamulcowej (fig. 1 i 2), a za pomocą uch zawiasowych 8 dodatkowa powierzchnia (fig. 1) do tylnego końca kadłuba samolotu.

Z a s t r z e ż e n i e p a t e n t o w e .

Urządzenie hamulcowe do samolotów według patentu nr 30780, znamienne tym, że pręty pociągowe kłap hamulcowych (1) są wykonane w postaci dodatkowych powierzchni hamujących (6).

Dornier - Werke G. m. b. H.
Dr. Ing. e. h. Claude Dornier
Zastępca: inż. B. Müller
rzecznik patentowy

