

Warszawa, 21 grudnia 1935 r.

URZĄD PATENTOWY

B64c 7/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 22337.

Kl. 62 b, 24/03.

Thurm & Beschke Kommandit Gesellschaft
(Praga - Vysočany, Czechosłowacja).

**Sposób powiększenia odporności przeciwpożarowej i zachowania napięcia tkanin
pokrycia powierzchni nośnych i sterowych samolotów.**

Zgłoszono 10 października 1934 r.

Udzielono 26 października 1935 r.

Pierwszeństwo: 14 listopada 1933 r. (Czechosłowacja).

Zazwyczaj tkaninom pokrycia płóciennego powierzchni nośnych i sterowych samolotów nadaje się zapomocą powłok lakierowych pewne napięcie, gładkość i odporność na wpływy atmosferyczne. Powłoki tych tkanin, wykonane zapomocą lakierów nitrocelulozowych i acetylcelulozowych, posiadają jednak wiele wad, w szczególności łatwopalne lakiery nitrocelulozowe powiększają niebezpieczeństwo pożaru, powierzchnie zaś tkanin, pokryte lakierami acetylcelulozowymi, pochłaniają silnie wilgoć, która wpływa ujemnie na zachowanie napięcia tkanin pokryć i powoduje przeciążenie poszczególnych części konstrukcyjnych samolotu. Palność tkanin, zao-

patrzonych w powłoki z lakierów acetylcelulozowych, jest wprawdzie mniejsza niż powłok z lakierów nitrocelulozowych, jednakże w stopniu niedostatecznym do zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

Stwierdzono, że można uniknąć wad dotychczasowych powłok, pokrywając tkaniny powierzchni nośnych i sterowych samolotów lakierem, zawierającym jako podkład lakierowy chlorowane produkty kauczukowe, otrzymywane przez bezpośrednie działanie chlorem na roztwory kauczuku.

Takie kauczuki chlorowane można otrzymać zapomocą kilku znanych sposobów. Dobre rezultaty otrzymuje się, np.

chlorując roztwory lub produkty rozszczępienia kauczuku w obecności małych ilości jodu i izolując produkt chlorowania przez wytrącanie lub usuwanie rozpuszczalnika. Takie chlorowane produkty kauczukowe rozpuszczają się w zwykłych rozpuszczalnikach lakierów, np. w węglowodorach benzołowych, chlorowanych węglowodorach, estrach i tym podobnych, i mogą zawierać dodatki, zwykle stosowane do lakierów acetylo- lub nitrocelulozowych.

Powierzchnie nośne i sterowe z powłokami z takich lakierów są znacznie bezpieczniejsze pod względem pożarowym niż z powłokami znanymi i wyróżniają się dość znaczną odpornością pod względem pochłaniania wilgoci, dzięki czemu zachowują również swe pierwotne napięcie także w wilgotnej atmosferze. Powłoki te można uczynić prawie zupełnie niepalnymi, dodając do lakieru organiczne związki kwasu fosforowego, jak fosforan trójkrezyłowy, lub dostateczną ilość odpowiedniego tlenku metalu, jak tlenku żelaza, tlenku cynku lub innego podobnego tlenku metalu.

Ilość składników, z jakich wyrabia się lakier do powłok, może się wahać w dużych

granicach i tak np. odpowiedni lakier może się składać z 200 g chlorowanego kauczuku, 30 g fosforanu trójkrezyłowego, 20 g fosforanu trójbutylowego, 300 g toluolu, 300 g ksylolu, przyczem do tak otrzymanego lakieru może być dodana odpowiednia ilość tlenku metalu, np. 100 g tlenku żelaza. Lakier ten nakłada się na pokrycie płócienne samolotu, powlekając tkaninę dwa lub trzy razy; lakier twardnieje po każdym powlekaniu mniej więcej w ciągu pół godziny.

Zastrzeżenie patentowe.

Sposób powiększania odporności przeciwpożarowej i zachowania napięcia tkanin pokrycia powierzchni nośnych i sterowych samolotów, znamienny tem, że napięte tkaniny pokrycia samolotu pokrywa się powłoką z lakieru, którego podkład lakierowy stanowią chlorowane produkty kauczukowe (kauczuk chlorowany).

Thurm & Beschke Kommandit
Gesellschaft.

Zastępca: Inż. F. Winnicki,
rzecznik patentowy.