

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

O P I S P A T E N T O W Y

P A T E N T U T Y M C Z A S O W E G O

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 15.09.1970 (P. 143 224)

Pierwszeństwo: _____

Zgłoszenie ogłoszono: 15.03.1973

Opis patentowy opublikowano: 15.01.1975

70 269

Opis przedrukowany
ze względu na zauważone
błędy

Kl. 62a², 25/34

MKP B64c 25/34



Twórca wynalazku: Hieronim Ołtarzewski

Uprawniony z patentu tymczasowego: Zakład Doświadczalny przy Wytwórni
Sprzętu Komunikacyjnego, Świdnik (Polska)

Podwozie statku powietrznego, zwłaszcza śmigłowca

Przedmiotem wynalazku jest podwozie statku powietrznego, zwłaszcza śmigłowca, zestawione z elementu nośnego i amortyzującego oraz elementów przejmujących siły od podłoża, na którym ląduje statek powietrzny. Znane i dotychczas stosowane podwozia statków powietrznych zwłaszcza śmigłowców składają się z elementu nośnego i amortyzującego w postaci goleni zamocowanej do dodatkowego skrzydła oraz elementów przyjmujących siły od podłoża, na którym ląduje statek powietrzny, takich jak koła lub narty, mają skomplikowaną, ciężką konstrukcję i są niewygodne w eksploatacji.

Celem wynalazku jest uproszczenie konstrukcji podwozia śmigłowca i jego eksploatacji oraz zmniejszenie ciężaru. Dla osiągnięcia tego celu wytyczono zadanie zmniejszenia ilości części składowych podwozia.

Zgodnie z wynalazkiem rozwiązanie postawionego zadania polega na tym, że element nośny i amortyzujący podwozia stanowi dodatkowe skrzydło, o dużych odkształceniach sprężystych z zagiętymi do dołu końcami zaopatrzonymi w elementy przejmujące siły od podłoża, na którym ląduje śmigłowiec, korzystnie takie jak koła. Dzięki przejęciu przez dodatkowe skrzydło roli elementu amortyzującego i nośnego podwozia zmniejszono ilość części składowych podwozia, przy dostatecznym zachowaniu wymogów wytrzymałościowych oraz właściwości amortyzujących podwozia. Podwozie według wynalazku charakteryzuje się prostą, niezawodną, lekką konstrukcją i jest łatwe w eksploatacji.

Przedmiot wynalazku przedstawiony jest w użytecznym przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 pokazuje podwozie w widoku z przodu, fig. 2 – podwozie w widoku z boku, fig. 3 – przekrój wzdłuż linii A–A. Jak pokazano na rysunku podwozie jest zestawione z elementu nośnego i amortyzującego w postaci dodatkowego skrzydła 1 o zagiętych do dołu końcach i osadzonych na tych końcach, za pośrednictwem widełkowego okucia 2 oraz osi 3, kół 4. Dodatkowe skrzydło 1, wykonane z żywicy epoksydowej zbrojonej włóknem szklanym, jest zaopatrzone w dźwigar 5 usytuowany w noskowej części skrzydła między dwiema, sklejonymi ze sobą, połówkami skorupy 6 podpartej, w części spływowej skrzydła 1, piankowym wypełniaczem 7. W części środkowej dźwigara 5 są właminowane cztery ucha 8, które mają otwory 9 przeznaczone do osadzania śrub (nie pokazanych na rysunku) mocujących podwozie z kadłubem śmigłowca, przy czym osie otworów 9 są równoległe względem siebie oraz ciężki skrzydła 1, natomiast na obu końcach dźwigara 5 są właminowane widełkowe okucia 2.

Zastrzeżenia patentowe

1. Podwozie statku powietrznego, zwłaszcza śmigłowca, zestawione z elementu nośnego i amortyzującego oraz elementów przejmujących siły od podłoża, na którym ląduje statek powietrzny, korzystnie takich jak koła, znamienne tym, że jego element nośny i amortyzujący stanowi dodatkowe skrzydło (1) o dużej elastyczności i zagiętych do dołu końcach zaopatrzonych w koła (4).

2. Podwozie według zastrz. 1, znamienne tym, że dodatkowe skrzydło (1), wykonane z tworzywa sztucznego, korzystnie z żywicy epoksydowej zbrojonej włóknem, na przykład szklanym, ma dźwigar (5), w którego części środkowej są wlaminiowane ucha (8) mające otwory (9) przeznaczone do osadzenia śrub mocujących podwozie z kadłubem śmigłowca, przy czym osie otworów (9) są równoległe względem siebie i cięciwy skrzydła (1), natomiast na końcach dźwigara (5) są wlaminiowane widelkowe okucia (2), do których za pośrednictwem osi (3) są zamocowane koła (4), ponadto dźwigar (5) jest usytuowany w części noskowej skrzydła między dwiema, sklejonymi ze sobą połówkami skorupy (6) podpartej w części spływowej skrzydła (1), piankowym wypełnieniem (7).

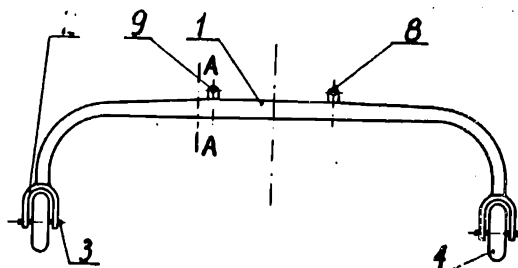


Fig. 1

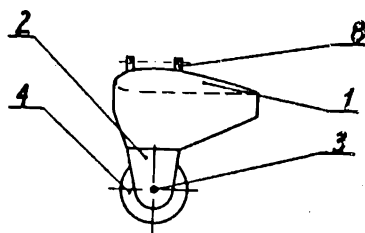


Fig. 2

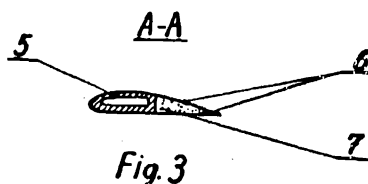


Fig. 3

CZYTELNIA

Urzędu Patentowego
Polskiej Republiki