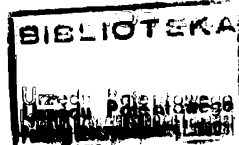


Warszawa, 12 sierpnia 1936 r.

URZĄD PATENTOWY



B64d 37/30

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 23152.

Kl. 62 c, 14/02.

Ministerstwo Spraw Wojskowych*)
(Warszawa, Polska).

Łącznik do przewodów doprowadzających paliwo do silnika na samolocie.

Zgłoszono 9 marca 1935 r.

Udzielono 1 maja 1936 r.

Łącznik według niniejszego wynalazku służy do łączenia końca przewodu, doprowadzającego paliwo od dającego się wyrzucać zbiornika na samolocie do silnika, z końcem przewodu tegoż silnika lub do podobnych urządzeń.

Łącznik ten ma na celu zapewnienie szczelnego połączenia i w razie zachodzącej potrzeby umożliwia wyrzucenie zbiornika z samolotu, przyczem rozłączenie wspomnianych przewodów następuje pod działaniem ciężaru zbiornika.

Łącznik według wynalazku odpowiada wszystkim warunkom bezpieczeństwa, ponieważ dociskanie uszczelki odbywa się zapomocą sprężyny, której nacisk daje się

odpowiednio regulować, wskutek czego przy wyrzucaniu zbiornika nie zawiśnie on na przewodzie, a łącznik ułatwi mu oderwanie się.

Poza tem do uszczelnienia łącznika użyto skóry, wskutek czego w przewodzie metalowym nie zachodzą żadne reakcje, utrudniające wysunięcie się przewodu z łącznika, co ma miejsce np. przy użyciu uszczelki ołowianych.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania łącznika według wynalazku.

Fig. 1 przedstawia podłużny przekrój łącznika, fig. 2 — widok z boku, fig. 3 — przekrój poprzeczny, fig. 4 — widok z góry. Łącznik posiada rurkę *a* o średnicy

*) Właściciel patentu oświadczył, że wynalazcą jest Włodzimierz Morawski.

wewnętrznej równej średnicy w świetle przewodu, doprowadzającego paliwo, zaopatrzonej zgóry w kołnierz sześciokątny *b* i nagwintowany z zewnątrz koniec *c*. Rurka *a* wchodzi w cylindryczny otwór tulei *d* i jest do niego szczelnie dopasowana. Tuleja *d* posiada sześciokątny kołnierz *g* i dwa nagwintowane z zewnątrz końce *h*, *i*.

Na koniec *h* nakręca się cylinder *j*, posiadający dwa kołnierze *k* i *l*. Wewnątrz cylindra *j* na rurce *a* jest osadzona odpowiedniej siły sprężyna *m*, która naciska na stożkową podkładkę metalową *n* i kilka podkładek skórzanych *o*, tworzących uszczelkę.

Kołnierze *b* i *k* posiadają kilka małych otworów *p*, przez które są przeciągane odpowiedniej grubości druciki. Końce *c* i *i* służą do przymocowania zapomocą nakrętek końców przewodów do ciepłego paliwa. Między kołnierzami *g* i *l* jest umieszczony pierścień *r* z fibry, skóry i t. d., służący do uszczelnienia tego miejsca. Po zmontowaniu łącznika i przykręceniu końców przewodów doprowadzających przez otwory *p* przewleka się druciki, a końce ich skręca się i ewentualnie plombuje.

Rurka *abc* łącznika może być wyciągnięta z tulei *d* pod wpływem siły ciężaru pustego lub częściowo napełnionego zbiornika. Siła ta musi pokonać opory tarcia oraz zerwać drucik, przeciągnięty przez otwory *p*. Opór łącznika przeciw rozłączeniu go może być zgóry ustalony i regulowa-

ny dowolnie zapomocą odpowiedniego doboru drucików.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Łącznik do przewodów, doprowadzających paliwo do silnika na samolocie, którego zbiornik daje się odłączać, znamienny tem, że do dociskania uszczelki służy sprężyna odpowiedniej siły, określonej według zgóry założonych warunków.

2. Łącznik według zastrz. 1, znamienny tem, że składa się z rurki, połączonej z przewodem paliwa, idącym od zbiornika, i włożonej w środkowy przewód tulei, połączonej z przewodem paliwa, idącym do silnika, przyczem na tę rurkę jest nałożona sprężyna, naciskająca na skózaną uszczelkę.

3. Łącznik według zastrz. 1 i 2, znamienny tem, że na tuleję, połączoną z przewodem paliwa, idącym do silnika, jest nakręcony cylinder, zaopatrzony w dwa kołnierze, wewnątrz którego jest umieszczona sprężyna, naciskająca uszczelkę.

4. Łącznik według zastrz. 1 — 3, znamienny tem, że kołnierze rurki i dolnej tulei są zaopatrzone w otwory, przez które zostaje po zmontowaniu łącznika przewleczony drucik odpowiedniej grubości, łączący obie te części.

Ministerstwo Spraw
Wojskowych.

