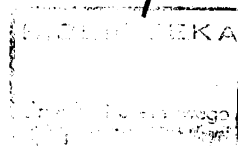


3 sierpnia 1931 r.

URZĄD PATENTOWY



B64d 33/08



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13780.

Kl. 62 c 13.

Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Bréguet
(Paryż, Francja).

Wysuwana chłodnica do samolotów.

Zgłoszono 25 marca 1925 r.

Udzielono 15 maja 1931 r.

Pierwszeństwo: 7 kwietnia 1924 r. (Francja).

Wynalazek niniejszy dotyczy chłodnicy, która może się wysuwać z kadłuba samolotu częściowo lub całkowicie wedle życzenia pilota. Chłodnica ta w kształcie odwróconego daszka mieści się na spodzie kadłuba pod silnikiem, pomiędzy belkami podwozia. Chłodnicę podtrzymują ruchome widełki, które można podnosić lub opuszczać przez obrót śruby, uruchomianej z siedzenia pilota zapomocą liny stalowej, przyczem ciężar chłodnicy równoważą gumowe amortyzatory, łączące ją z kadłubem i ułatwiające szybkie podnoszenie lub opuszczanie. Chłodnica łączy się z silnikiem giętkimi metalowymi przewodami.

Na rysunku dla przykładu przedstawiono formę wykonania wynalazku.

Fig. 1 przedstawia widok z przodu chłodnicy, fig. 2 — widok z boku chłodnicy, umieszczonej pod silnikiem, fig. 3 i 4 — widok z przodu i rzut poziomy chłodnicy i mechanizmu do jej ustawiania.

Jak to widać z figury 1 i 2, chłodnica *a* typu czołowego w kształcie odwróconego daszka mieści się u spodu kadłuba *b* pod silnikiem *c* pomiędzy belkami podwozia. Spoczywa ona tylną swą częścią na ruchomych widełkach *d*, które można opuszczać lub podnosić np. zapomocą śruby ślimakowej poruszanej z siedzenia pilota osią sta-

lową (fig. 2) lub jakimkolwiek innym sposobem.

Chłodnica jest połączona z dwoma drążkami h^1 , h^2 , obracającymi się około punktów połączenia f z kadłubem. Oś obrotu f mieści się z tyłu chłodnicy w płaszczyźnie tylnej ramy, podtrzymującej silnik.

Amortyzator i , połączony jednym swym końcem (fig. 4) z kadłubem samolotu, przechodzi przez odpowiednie krążki i łączy się z tylną częścią chłodnicy, równoważąc jej ciężar, gdy jest ona napełniona wodą.

Przewody g łączące chłodnicę z przestrzenią wodną silnika mogą być np. metalowe i giętkie, aby mogły zastosować się do ruchów chłodnicy, podnoszonej wyżej lub niżej przez pilota, np. z położenia przedstawionego na fig. 1 linjami ciągłymi aż do położenia uwidocznionego linjami przerywanymi. Odległość osi obrotu drążków h^1 i h^2 do chłodnicy wystarcza do zabezpieczenia przewodów wodnych od nadmiernego wyginania się.

Urządzenie powyższe pozwala na dokładne regulowanie temperatury wody chłodzącej bez posługiwania się systemem żaluzjowym, jak również na obniżenie czołowego oporu chłodnicy dzięki zmniejszeniu do minimum powierzchni chłodnicy,

wystawionej na prąd powietrzny, a także na usunięcie dodatkowego oporu, jaki powstaje zazwyczaj przy stosowaniu systemu żaluzjowego.

Rozumie się samo przez się, iż, nie wychodząc z ram wynalazku, można mu nadać rozmaite formy wykonania.

Zastrzeżenie patentowe.

Wysuwana stosownie do potrzeby chłodnica do samolotów, znamienna tem, że posiada kształt odwróconego daszka i jest przymocowana poniżej kadłuba samolotu pod silnikiem pomiędzy belkami podwozia zapomocą dwóch drążków, przymocowanych przegubowo do kadłuba samolotu, i przegubowo z nią połączonych widełek, które podnosi wyżej lub niżej śruba ślimakowa, uruchamiana z siedzenia pilota, przyczem chłodnica ta w celu jej zrównoważenia jest połączona z kadłubem samolotu zapomocą gumowego amortyzatora, a z wodną przestrzenią silnika zapomocą giętkich przewodów.

Société Anonyme des Ateliers
d'Aviation Louis Bréguet.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

FIG. 2

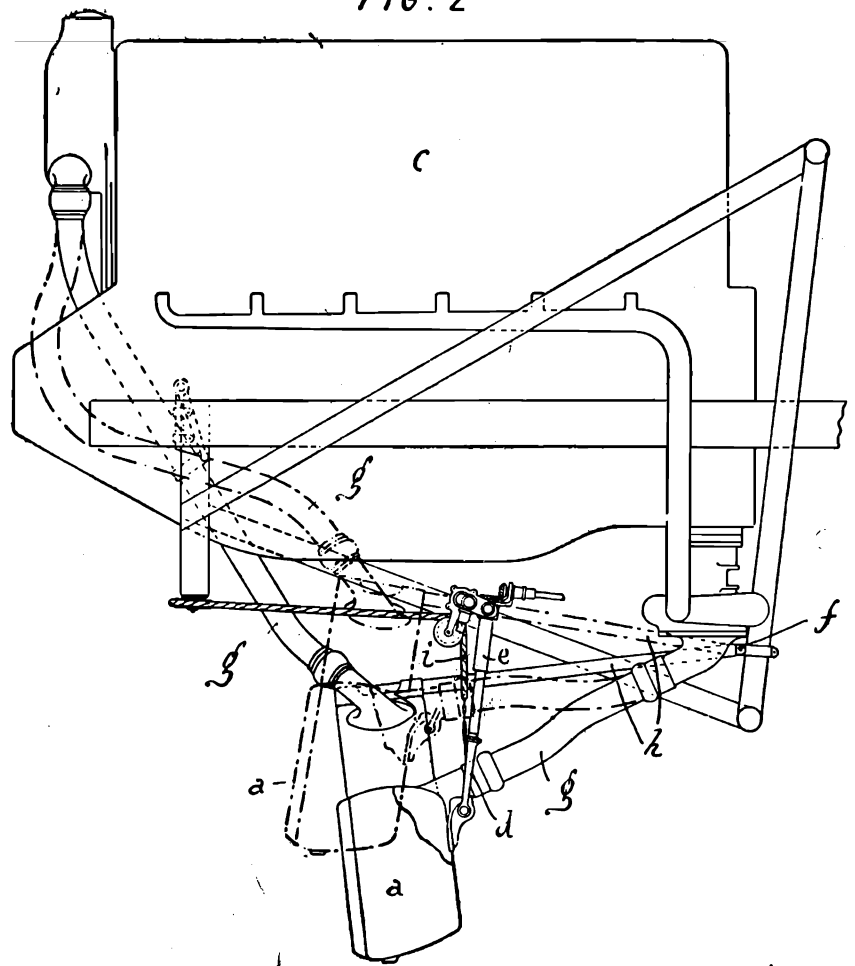


FIG. 4

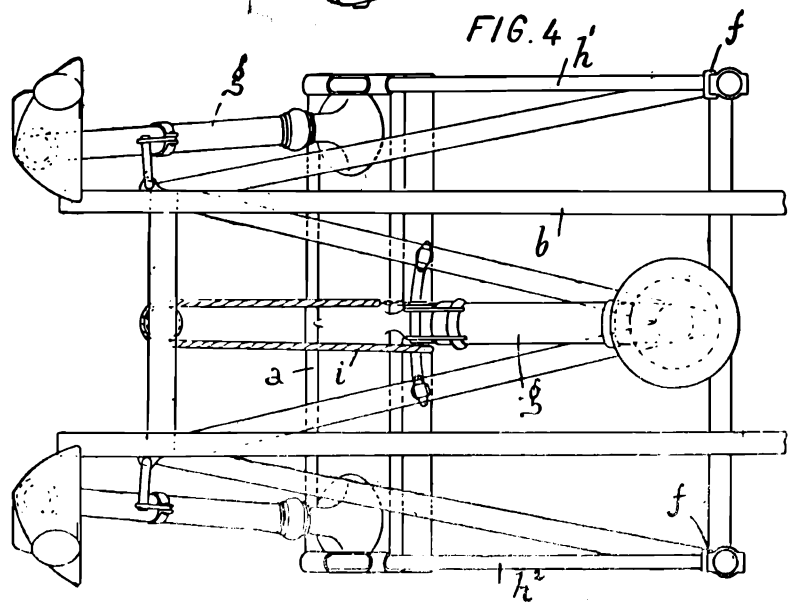


FIG. 3

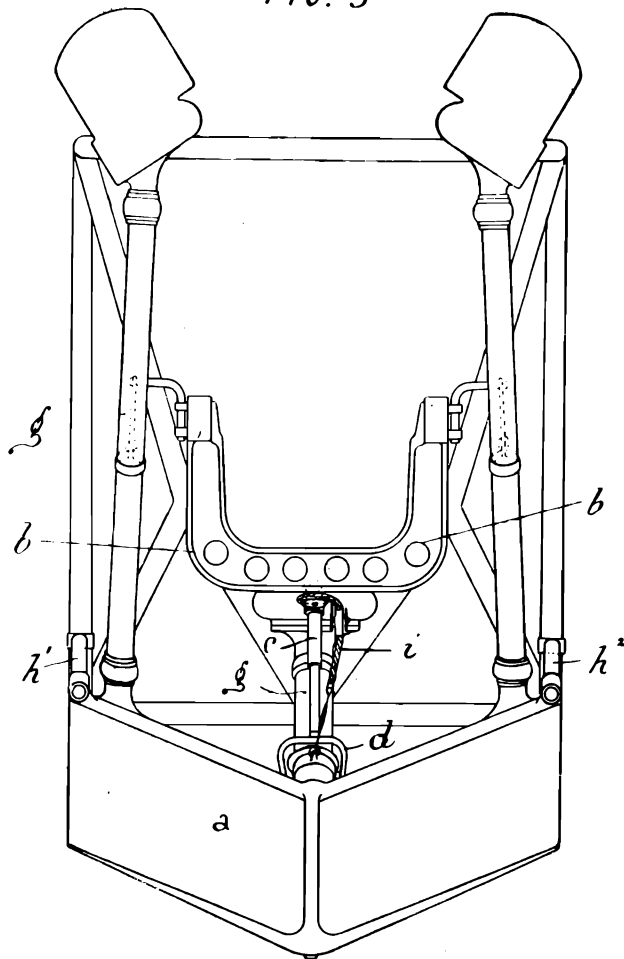


FIG. 1

