

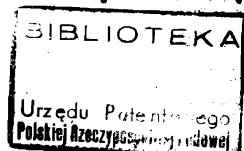
8 lutego 1927 r.

4

URZĄD PATENTOWY



B64d 7/06



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 4800.

Kl. 62 b 22.

Karl F. M. Rösner
(Praga, Czechosłowacja).

Samolot z armatką.

Zgłoszono 13 września 1921 r.

Udzielono 28 kwietnia 1926 r.

Pierwszeństwo: 13 września 1920 r. (Niemcy).

Znane są już samoloty z armatkami maszynowymi, które podobnie jak właściwe karabiny maszynowe umieszczone są w kadłubie samolotu. Pomimo, że używano armatek małego kalibru (najwyżej 2,5 cm), doświadczenia wykazały, że nie nadają się one do tego, zwłaszcza wskutek uderzenia wstecznego, ażeby samolotami, zaopatrzonymi w nie, posługiwać się można było w powietrzu jako bronią. Następnie proponowano również wbudować w samoloty działa o kalibrze większym i uderzenie wsteczne przenieść na specjalną konstrukcję kadłuba samolotu.

Przedmiotem wynalazku niniejszego jest tego rodzaju połączenie armatki z samolotem, że wystrzał z niej może nastąpić dopiero po wylądowaniu lub, przy samolotach

wodnych, dopiero po spuszczeniu się samolotu na wodę. Wskutek tego, występujące przy strzelaniu uderzenia wsteczne przejmują zamiast samolotu ziemia lub woda.

Wynalazek nie ogranicza się do właściwych armat polowych, lecz dotyczy również miotaczy min.

Konstrukcja samolotu według niniejszego wynalazku jest tego rodzaju, że armata umieszczona jest—zamiast w kadłubie lub łodzi—pod nią lub, przy samolotach dwupłatowych z kadłubem w środku, pod dolnym płatem i to w najściślejszym połączeniu z podwoziem, ażeby uderzenie wsteczne podczas strzału było przejęte bezpośrednio przez ziemię lub wodę, zamiast przez części samolotu.

To połączenie armaty z samolotem może być trwałe lub rozłączalne. W pierwszym wypadku podwozie samolotu połączone jest z lawetą armaty, w drugim wypadku samolot i armata mają każde swe osobne podwozie, dzięki czemu przy odpowiedniej konstrukcji urządzenia łączącego różne rodzaje armat, odpowiednio do potrzeb, mogą być umieszczone na samolocie.

Wynalazek jest przedstawiony na załączonym rysunku w dwu przykładach wykonania.

Fig. 1 przedstawia widok samolotu z przodu z trwale wbudowaną armatką, fig. 2—widok boczny do fig. 1, fig. 3—widok z góry do fig. 1, zaś fig. 4—widok z przodu odmiany z armatką, połączoną z samolotem rozłączalnie, fig. 5 wreszcie przedstawia widok boczny do fig. 4.

Stosownie do wynalazku, mogą być stosowane samoloty jedno lub wielosilnikowe z jednym lub kilku kadłubami i to zarówno jednopłatowce, jak i wielopłatowce.

W przykładzie wykonania, przedstawionym na fig. 1—3, zastosowany jest dwusilnikowy płatowiec o trzech kadłubach, zaś na fig. 4 i 5 przedstawiono jednosilnikowy dwupłatowiec kadłubowy z armatą.

Literą *a* oznaczono przęśło samolotu, dalej oznacza: *b*—armatę, *c*—podwozie armaty, które na fig. 1 jest jednocześnie podwoziem samolotu. Na fig. 4 przedstawione są podwozia oddzielne, a mianowicie: *c* jest podwoziem armaty, a *d*—podwoziem samolotu. Silniki oznaczone są literą *e*, kadłuby—literą *f*. Na fig. 4 wyraźnie uwidoczniło zastosowanie płatowca o trzech kadłubach. Kombinacja ta składa się z dwóch

kadłubów bocznych; w wierzchołkach ich umieszczone są oba silniki *e*, a w krótkim kadłubie środkowym znajduje się miejsce dla pasażerów.

Wykonanie i cel wynalazku nie ulega zmianie, jeżeli armata skierowana będzie wtył zamiast naprzód.

Przy budowie samolotu wodnego należy odpowiednio do innych warunków zamiast podwozi zastosować pływaki.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Samolot z armatką, znamienny tem, że armatka jest połączona z samolotem w ten sposób, iż wystrzelić z armaty można dopiero po wylądowaniu lub spuszczeniu samolotu na wodę, dzięki czemu uderzenia wsteczne, występujące przy strzeleniu, zamiast przez samolot, zostają przejęte przez ziemię lub wodę.

2. Samolot z armatką według zastrz. 1, znamienny tem, że podwozie samolotu jest połączone z lawetą (podwoziem) armatki.

3. Samolot z armatką według zastrz. 1, znamienny tem, że samolot i armata posiadają oddzielne podwozia.

4. Samolot z armatką według zastrz. 1 i 3, znamienny tem, że armata jest rozłączalnie połączona z samolotem, wskutek czego armata może być do strzału odłączona z łatwością od samolotu, a po ukończeniu walki ogniowej może być znowu złączona dla dalszego transportu.

Karl F. M. Rösner.
Zastępca: M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

