

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 29090.

Kl. 62 b, 41/01.
MKP B64c 25/02

Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie*), Warszawa.

Podwozie do statków napowietrznych.

Zgłoszono 5 lipca 1937 r.
Udzielono 30 sierpnia 1939 r.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest podwozie do statków napowietrznych, którego każda goleń zaopatrzona jest na swym końcu w dwa koła, osadzone symetrycznie po obu stronach tej goleni.

Niezawodność pracy takiego podwozia wymaga równomiernego rozkładu sił reakcji ziemi na każde koło. Na terenie stosunkowo równym uzyskuje się to przez przegubowe zamocowanie wspólnej osi obu kół do goleni podwozia, natomiast na terenie nierównym przy tego rodzaju przegubowym osadzeniu kół, dotykają one ziemi niesymetrycznie w stosunku do linii pionowej, przechodzącej przez oś przegubu, wskutek czego reakcja ziemi nie rozkłada się jednakowo na oba koła.

W podwoziu według wynalazku koła każdej goleni połączone są ze sobą przegubowo za pośrednictwem dwóch lub więcej dźwigni, których środki połączone są również przegubowo z golenią, tak iż przy lądowaniu samolotu zarówno na terenie równym jak i nierównym ośki kół pozostają równoległymi względem ziemi i w ten sposób koła te są jednakowo obciążone.

Na fig. 1 i 2 rysunku przedstawiono dwie różne postacie wykonania podwozia według wynalazku.

Symetrycznie po obu stronach goleni *a* podwozia samolotu lub innego statku napowietrznego umieszczone są dwa koła *b*, osadzone luźno na ośkach *c*. Ośki te za-

*) Właścicielka patentu oświadczyła, iż wynalazcą jest Piotr Kubicki.

kończone są na wewnętrznej stronie kół b uchami d , stanowiącymi jedną całość z tymi oškami i połączonymi przegubowo w punktach A i D oraz C i G z dwiema dźwigniami e , których środki są przymocowane przegubowo w dwóch punktach B i E do końca k goleni a .

Długość dźwignien e jak również rozstawienie uch d , osiek c oraz sworzni, łączących dźwignie e z podwoziem, są tak dobrane, aby została zachowana równość odcinków $AB = BC = DE = EG$ oraz $AD = BE = CG$, tak iż dźwignie e tworzą wraz z uchami d osiek c równoległobok przegubowy.

Dzięki tej budowie koła b mogą się przesuwac równolegle jedno w górę, drugie w dół, przy czym gabaryt zespołu tych kół przy wahanu jest znacznie mniejszy aniżeli w znanych podwoziach tego rodzaju.

Na fig. 2 przedstawiona jest odmiana wykonania podwozia według fig. 1, polegająca na tym, że między górną i dolną dźwigniami e zastosowana jest jeszcze jedna dodatkowa dźwignia f , połączona podobnie jak i dźwignie e przegubowo zarówno z uchami d' w punktach F i H jak i z golenią a' w punkcie M . Ta dodatkowa dźwignia f jest równoległa do dźwi-

gien e i jest połączona z golenią a' w środku. Odmiana ta nadaje się do cięższych samolotów.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Podwozie do statków napowietrznych, znamienne tym, że ucha (d) osiek (c) kół (b) umieszczonych symetrycznie po obu stronach goleni (a) podwozia, połączone są ze sobą przegubowo za pośrednictwem dwóch równoległych dźwigni (e), tworzących wraz z tymi uchami przegubowy równoległobok, przy czym środki obu tych dźwigni (e) są połączone z golenią (a) podwozia za pomocą przegubów (B i E).

2. Odmiana podwozia według zastrz. 1, znamienna tym, że między dwiema dźwigniami (e) umieszczona jest jedna lub więcej dodatkowych dźwigni (f), przebiegających równolegle do obu skrajnych dźwigni (e) i połączonych przegubowo zarówno z oškami (c') jak i z golenią (a').

Państwowe
Zakłady Lotnicze
w Warszawie.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

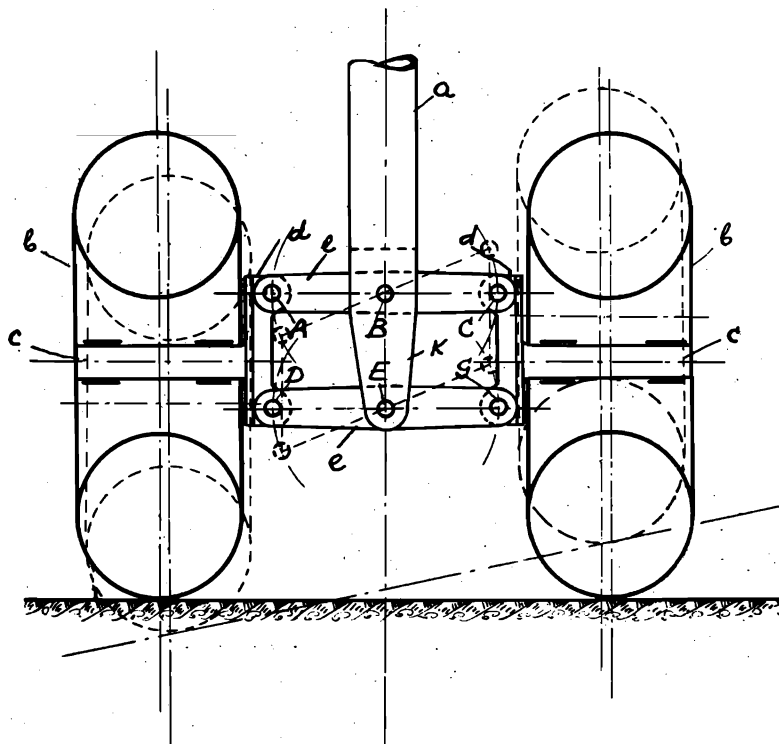


Fig. 2

