

URZĄD PATENTOWY



B 640 25/52

K A

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 20978.

Kl. 62 b, 41/02.

Bernard Sznycer
(Warszawa, Polska)
i Władysław Tarnowski
(Warszawa, Polska).

Podwozie do samolotów lub lądowych pojazdów, wyposażone w zespół kół tocznych z opuszczanymi płozami śniegowymi.

Zgłoszono 17 września 1932 r.
Udzielono 22 stycznia 1935 r.

W okresie zimowym jest rzeczą ważną dla samolotów uniezależnienie startu i lądowania od stanu terenu na lotniskach, zdarza się bowiem często, że start odbywa się na śniegu, lądowanie zaś na terenie niezasnieżonym, lub odwrotnie. W tym celu stosowano już w samolotach podwozia, wyposażone w zespoły kół tocznych z opuszczanymi płozami śniegowymi, jednakże do podnoszenia i opuszczania płoz śniegowych z siedzenia pilota stosowano mimośrodę, korby i tym podobne narządy, które mają jednak tę wadę, że wszelkie siły, pochodzące od uderzeń płoz o teren, prze-

noszą się na podwozie za pośrednictwem sztywnych układów, które wskutek tego muszą być bardzo ciężkie. Poza tem układy tego rodzaju, jako zbyt skomplikowane, nie dają dostatecznej pewności działania.

W celu usunięcia tych wad zastosowano w myśl wynalazku przegubowy układ zespołu drążków, zapomocą którego wszelkie siły i wstrząsy, powstające podczas uderzeń płoz o teren, przejmowane są przez elastycznie osadzone na podwoziu koła toczne samolotu, które z kolei przekazują te siły na oś podwozia płatowca. Urządzenie

zas do podnoszenia płoz, polegające na wyzyskaniu własności równoległoboku, nie przenosi, w zasadzie, żadnych obciążeń ani wstrząsów, wskutek czego urządzenie to jest bardzo lekkie, proste oraz pewne w działaniu.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania jednej opuszczanej płozy śniegowej do samolotu w myśl wynalazku.

Fig. 1 przedstawia płozę śniegową w położeniu opuszczonem, częściowo w widoku z boku, a częściowo w przekroju wzdłuż linii I—I na fig. 2, a fig. 2 — tę samą płozę w widoku zgóry.

Na osi *a* podwozia, z obu stron koła tocznego *b*, osadzone są sztywne dźwignie *e*, zaopatrzone w sworznie *f* i *g*. Płozą *c* posiada szczelinę *d*, o wymiarach, odpowiadających w przybliżeniu wielkości koła, które może przez tę szczelinę częściowo wystawać nazewnątrz płozy w przypadku, gdy płozą jest podniesiona. Płozą zaopatrzoną jest w sworznie *k* i *l*, przyczem odległość między osiami sworzni *f*, *g* jest równa odległości między osiami sworzni *k*, *l*. Sworznie *g* i *k* oraz sworznie *f* i *l* połączone są ze sobą drążkami *h* oraz *i* o równej długości, których łby osadzone są obrotowo na wymienionych sworzniach. W ten sposób powstaje układ drążkowy w postaci równoległoboku. Pilot ze swego siedzenia może w czasie lotu zmieniać wzajemne położenie płozy i koła zapomocą linki *m*, przymocowanej jednym końcem do ucha *n* płozy i prowadzonej przez układ krążków kierowniczych, z których pierwszy krążek

kierowniczy *o* musi być umieszczony w pobliżu osi *a* koła *b* i przymocowany do odnośnych części podwozia, znajdujących się w pobliżu osi *a* koła *b*. Składowa pozioma siły, przenoszona przez ciągną *m*, powoduje zmianę kątów wierzchołkowych równoległoboku układu drążkowego *k f g l* aż do chwili, kiedy płozą zajmie swe górne położenie, a wówczas koło toczne *b* i płozą *c* przyjmą wzajemne położenie, zaznaczone na fig. 1 linjami przerywanymi. W chwili, kiedy pilot zwolni ciągną *m*, płozą opada pod własnym ciężarem do skrajnego dolnego położenia, w którym dolna powierzchnia płozy styka się z terenem.

Zastrzeżenie patentowe.

Podwozie do samolotów lub lądowych pojazdów, wyposażone w zespół kół tocznych z opuszczanymi płozami śniegowymi, osadzonemi przegubowo na końcach równoległoboków dźwigniowych, których jedne końce ramion są umocowane na dźwigniach, sztywno osadzonych na osi kół tocznych podwozia samolotu, znamienne tem, że drążki (*h*, *i*) równoległoboku dźwigniowego są umieszczone w pionowych płaszczyznach, równoległych do podłużnej pionowej płaszczyzny symetrii samolotu, dzięki czemu płozy (*c*) mogą być podnoszone w kierunku ku przodowi zapomocą ciągną (*m*), uruchomianego z kabiny pilota.

Bernard Sznycer.
Władysław Tarnowski.

FIG. 1.

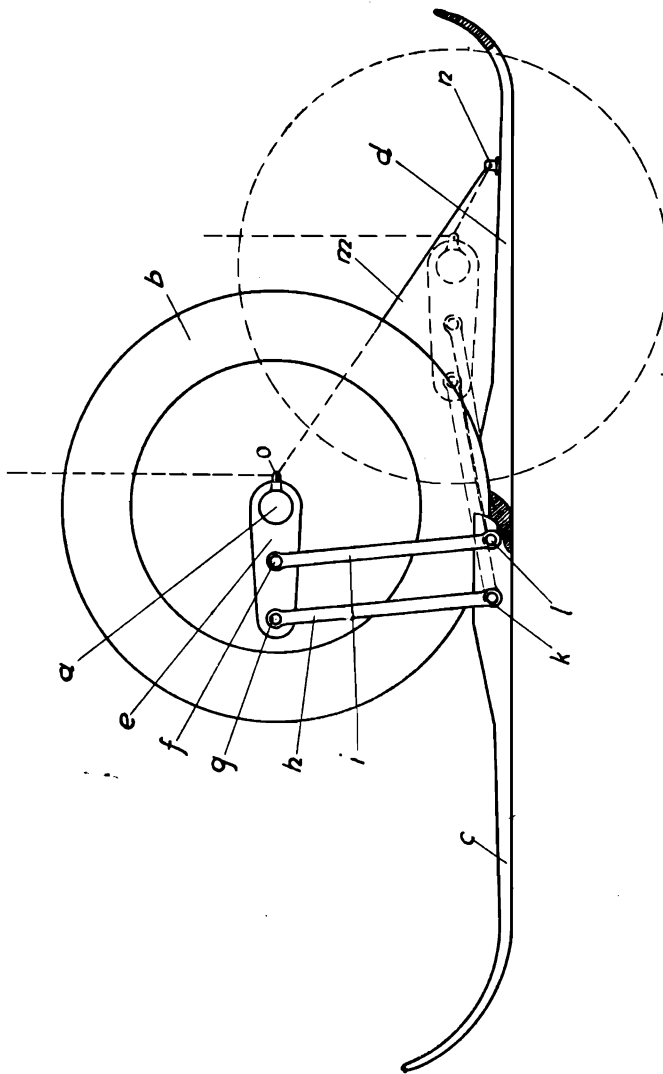


FIG. 2.

