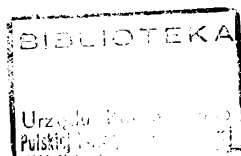


URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 17657.

Kl. 62 b 40.

Bartłomiej Jan Popławski
(Warszawa, Polska).

Urządzenie gaśnicowe do samolotów lub podwozi pojazdów mechanicznych.

Zgłoszono 22 lutego 1930 r.
Udzielono 10 grudnia 1932 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy urządzenia gaśnicowego do samolotów lub podwozi pojazdów mechanicznych i ma na celu umożliwienie jazdy na każdym terenie. Urządzenie gaśnicowe, wykonane w myśl wynalazku, w zastosowaniu do samolotów jest umieszczone na wysokości płatów samolotu, przyczem pasy gaśnicowe obejmują również płyty, dzięki czemu specjalne podwozia w tych samolotach stają się zbędne, a tem samem szkodliwy opór aerodynamiczny samolotu podczas lotu zostaje znacznie zmniejszony. W zastosowaniu zaś do podwozi pojazdów mechanicznych wynalazek niniejszy umożliwia szybką jazdę na gładkim i twardym terenie podobnie, jak to ma miejsce w zwykłych po-

jazdach mechanicznych, umieszczonych na kołach, jazdę zaś na nierównym i miękkim terenie przejmują koła oraz pasy gaśnicowe.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia schematyczny widok z przodu płatowca, wyposażonego w urządzenie gaśnicowe według wynalazku, fig. 2 — widok z góry, a fig. 3 — widok z boku powyższego płatowca, fig. 4 — szczegół konstrukcyjny. Cyfry 1 oznaczają płyty, na które przy kadłubie samolotu nasunięte są środkowe główne pasy gaśnicowe 2, na końcach zaś płatów nasunięte są boczne pasy gaśnicowe 3. Do bębnow napędowych 5 pasów gaśnicowych 2 przylegają bezpośrednio ko-

5
ła 4, wieńce których wystają poza zewnętrzną powierzchnię pasów gąsienicowych, przyozem koła biegowe 4 napędzane są od osi napędzającej 6.

Przykład wykonania, przedstawiony na fig. 1, 2 i 3, podaje zastosowanie niniejszego wynalazku do bezsilnikowego jednopłatowca (szybowca) typu bezogonowego o bardzo grubym profilu płatów, przyczem tego rodzaju urządzenie gąsienicowe zawiera najmniej dwie pary kół.

W zastosowaniu do samolotów pasy gąsienicowe 2 posiadają z zewnątrz kształt możliwie najbardziej zbliżony do powierzchni płatu, t. j. kształt o możliwie najmniejszym oporze aerodynamicznym, a wewnątrz pewną wolną przestrzeń, w której umieszczone są bębny napędowe 5, amortyzatory, hamulce i części łączące, tworząc w ten sposób bardziej zwartą konstrukcję o mniejszym oporze szkodliwym podczas lotu.

Sposób działania niniejszego urządzenia gąsienicowego jest następujący. Podczas postoju, jazdy, startu lub lądowania na miękkim gruncie samolot, względnie pojazd mechaniczny, opiera się jednocześnie na kołach 4 oraz pasach gąsienicowych 2; na twardym zaś gruncie — tylko na kołach 4, przyczem pasy gąsienicowe 2 mogą być unieruchomione. Poza tem pasy gąsienicowe 2 działają tak samo, jak to ma miejsce

w czołgach lub samolotach, wyposażonych w podwozia z pasami gąsienicowymi.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie gąsienicowe do samolotów, znamienne tem, że posiada pasy gąsienicowe (2), obejmujące całkowicie profil poprzeczny dolnych płatów (1).

2. Urządzenie gąsienicowe według zastrz. 1 w zastosowaniu do samolotów lub podwozi pojazdów mechanicznych, znamienne tem, że do bębnow napędowych (5) pasów gąsienicowych (2) przylegają bezpośrednio koła biegowe (4), wieńce których wystają poza zewnętrzną powierzchnię pasów gąsienicowych (2).

3. Urządzenie gąsienicowe według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że bębny napędowe (5) są osadzone luźno na osiach napędowych (6), dzięki czemu koła biegowe (4) mogą się obracać niezależnie od pasów gąsienicowych (2), obejmujących bębny napędowe (5), przyczem między koła biegowe (4) a bębny napędowe (5) umieszczone są sprzęgła, po włączeniu których umożliwiony jest również napęd pasów gąsienicowych (2) łącznie z kołami biegowymi (4).

Bartłomiej Jan Popławski.

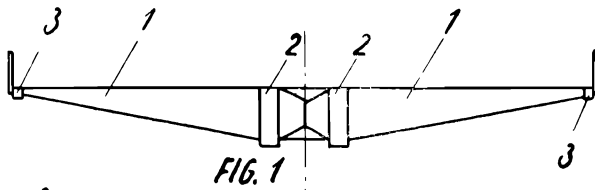


FIG. 1

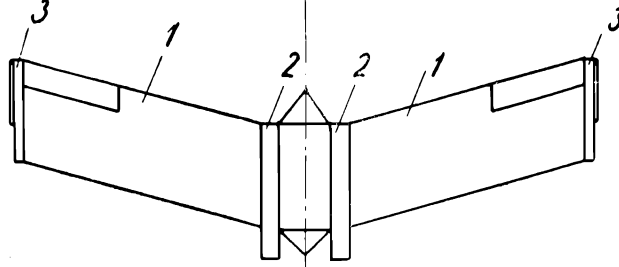


FIG. 2

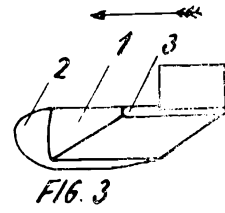


FIG. 3

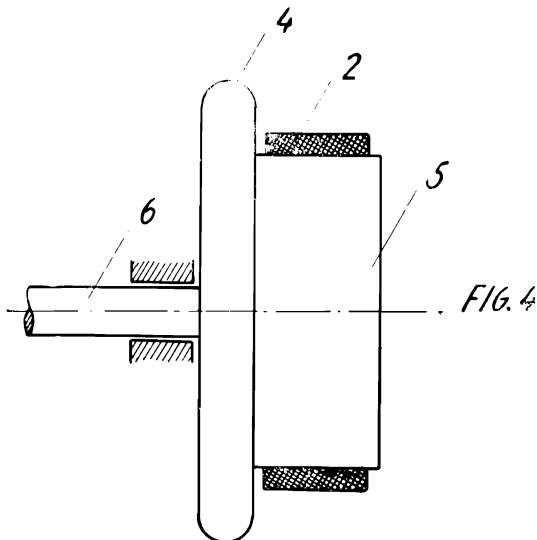


FIG. 4