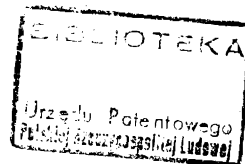


URZĄD PATENTOWY



B 64 d 7/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 20179.

Kl. 62 b, 22/01.

Henry Charles Alexandre Potez
(Meaulte, Francja).

Zwiedzona gondola do samolotów.

Zgłoszono 12 grudnia 1932 r.

Udzielono 30 maja 1934 r.

Pierwszeństwo: 21 grudnia 1931 r. (Francja).

Samoloty wojskowe, a zwłaszcza samoloty wielomiejskowe, przeznaczone do ataku lub obrony w powietrzu, powinny posiadać uzbrojenie, umożliwiające strzelanie możliwie we wszystkich kierunkach. W tym celu poszczególne jednostki uzbrojenia samolotu są przytwierdzone do podstaw, umożliwiających strzelanie nad i pod kadłubami wspomnianych samolotów.

Jeżeli jednak chodzi o zapewnienie obszernego pola ostrzału przy strzelaniu z pod kadłuba samolotu, podstawa powinna wystawać z ogólnych zarysów samolotu w ten sposób, aby odstęp między bronią a spodem kadłuba był dostatecznie duży do strzelania nawet w płaszczyźnie poziomej (przy locie poziomym).

Wynalazek niniejszy ma na celu umożliwienie strzelania w płaszczyźnie poziomej pod kadłubem i obejmuje urządzenie, składające się z gondoli, umieszczonej pod kadłubem samolotu. Gondola, wykonana w myśl wynalazku, jest przymocowana do kadłuba samolotu w ten sposób, że może częściowo wsuwać się do wnętrza kadłuba, wystając wówczas tylko bardzo nieznacznie z ogólnych konturów samolotu i powodując zatem stosunkowo nieznaczny dodatkowy opór w kierunku posuwania się samolotu.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku.

Fig. 1 przedstawia widok z boku gondoli według wynalazku w położeniu opu-

szczonem podczas strzelania, fig. 2 — widok gondoli z tyłu, fig. 3 i 4 — takie same widoki gondoli, jak na fig. 1 względnie 2 przy podniesionej gondoli i wreszcie fig. 5 przedstawia gondolę w widoku zgóry.

W przykładzie wykonania gondoli według wynalazku, przedstawionym na rysunku, litera *A* oznacza kadłub samolotu, posuwającego się w kierunku, zaznaczonym strzałką *F*, a cyfra 1 oznacza gondolę, ograniczoną z boków powierzchnią walca o pionowych tworzących, przyczem dno 2 gondoli ku tyłowi, a więc w kierunku ku przodowi samolotu jest zagięte ku górze, wskutek czego w widoku z boku gondola ta zwęża się stopniowo ku tyłowi.

Tylny koniec gondoli spoczywa na dwóch czopach 3, przegubowo umocowanych w spodzie kadłuba *A* samolotu za pomocą odpowiednich uch 4; gondola ta może się zatem wychylać w kierunku pionowym dokoła poziomej osi *a—a* (fig. 5).

Dwa pionowe ramiona 5 są zakończone na górnych swych końcach kabłąkami 6, połączonemi z dolnemi końcami sprężyn 7, których górne końce są przymocowane do wsporników 8, przytwierdzonych do kadłuba samolotu.

Liczba 10 oznacza podstawę znanej budowy do karabinu maszynowego 11 lub innej broni. Oczywiście można przewidzieć kilka takich podstaw do karabinów maszynowych 11.

Łukowe prowadnice 9, zaopatrzone w rowki prowadnicze, są przymocowane na stałe do kadłuba samolotu i służą do ograniczenia wielkości wychylenia gondoli oraz, w razie potrzeby, zaryglowania gondoli w ustalonem zgóry położeniu za pomocą np. sworzni 12, przechodzących przez ramiona 5 i kabłąki 6.

Działanie gondoli jest następujące: przy założeniu, że gondola znajduje się w położeniu wciągniętem (fig. 3) za pomocą sprężyn 7, których siła napięcia jest nieco większa od wagi gondoli bez strzelca, wy-

starczy obluźnić sworznie 12, aby gondola, obracając się dookoła osi czopów 3 pod ciężarem strzelca, zajęła położenie uwidocznione na fig. 1, przyczem wielkość wychylenia gondoli jest ograniczona długością rowków prowadnic 9, w których ślizgają się sworznie 12.

Gdy strzelec wysiada z gondoli i wraca do kadłuba, gondola podnosi się samoczynnie pod działaniem siły napięcia sprężyn 7.

Zamiast sprężyn 7 mogą być oczywiście zastosowane i inne narządy, jak np. liny z napędem korbowym i podobne narządy.

Oczywiście gondola może być zawieszona i w inny sposób, tak np. urządzenie do opuszczania i podnoszenia gondoli może znajdować się w płaszczyźnie podłużnej osi symetrii *b—b* gondoli, podtrzymanej w tym przypadku z jednego końca dwoma czopami 3, a z drugiego końca jednym tylko ramieniem 5.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Zwodzona gondola do samolotów, znamienna tem, że jest przymocowana jednym końcem pod kadłubem (*A*) samolotu za pomocą przegubu (3), drugim zaś końcem podwieszona na przyrządzie podciągającym, przymocowanym do kadłuba samolotu, dzięki czemu gondola (1) może się samoczynnie podnieść do położenia spoczynku, obracając się dookoła poziomej stałej osi (*a—a*) przegubu (3) i zajmując położenie, w którym bardzo nieznacznie wystaje zdołu poza zarys kadłuba samolotu.

2. Gondola według zastrz. 1, znamienna tem, że przyrząd podciągający wykonany jest w postaci narządów elastycznych w rodzaju np. sprężyn (7), przymocowanych do kadłuba samolotu w ten sposób, że gondola podciąga się samoczynnie w położenie spoczynku, skoro strzelec ją opuszcza.

3. Gondola według zastrz. 1, znamiona tem, że jest wyposażona w ramiona (5), zakończone na swych górnych końcach w kabłąki (6), przez które przepuszczane są sworznie (12), prowadzone w rowkach łukowych prowadnic (9), dzięki czemu zostaje ograniczona wielkość wychyleń gondoli, w granicach których gondola (1) może być ewentualnie zaryglowana w każdym położeniu.

4. Gondola według zastrz. 1, znamien-

na tem, że stała oś przegubu (3) gondoli (1) jest umieszczona na końcu gondoli, skierowanej ku przodowi samolotu, i biegnie prostopadle do podłużnej osi kadłuba (A) samolotu.

Henry Charles
Alexandre Potez.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

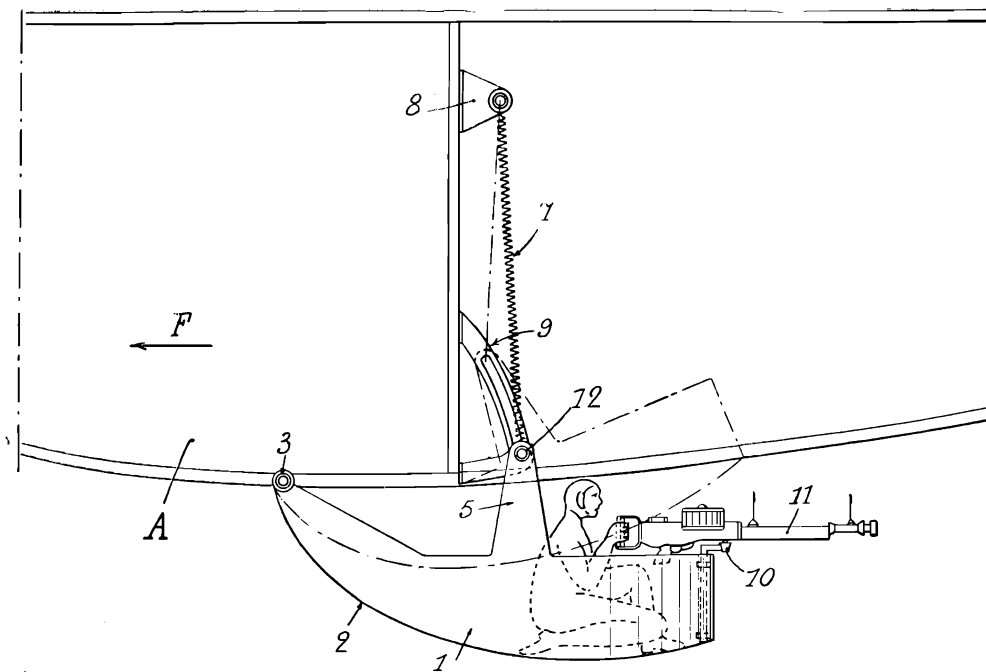


Fig. 2

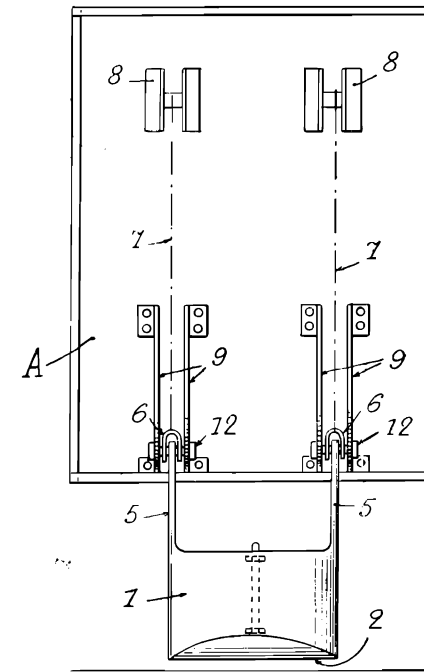


Fig. 3

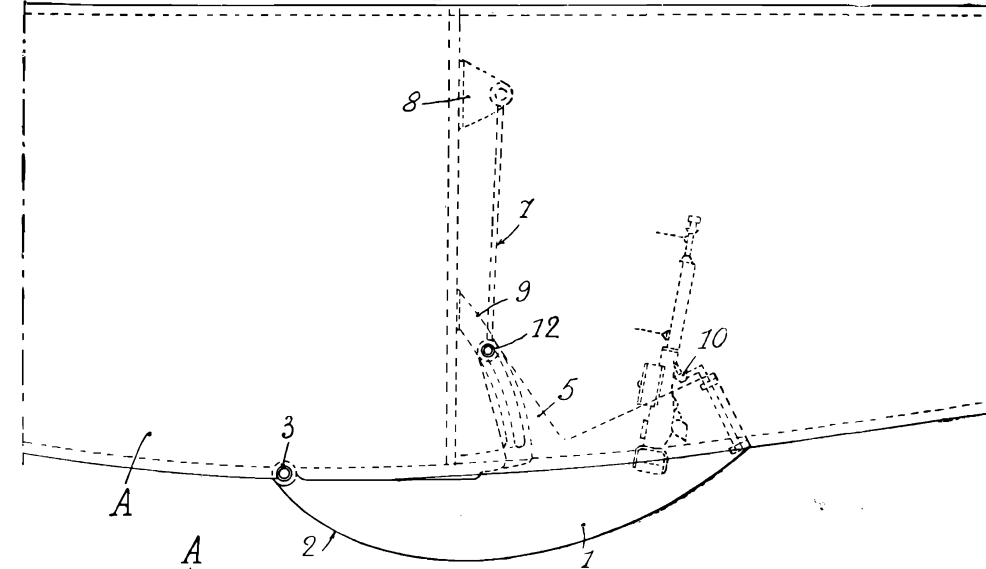


Fig. 4

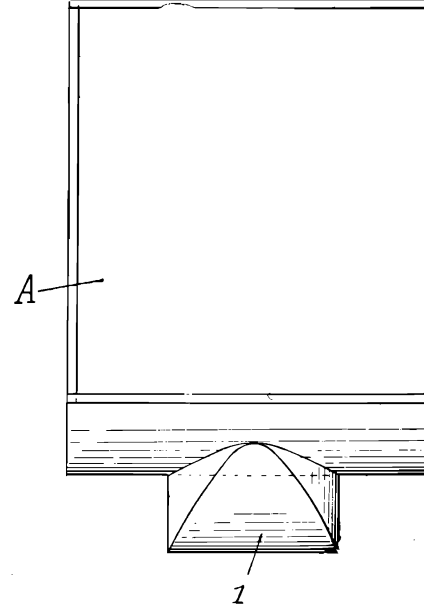


Fig. 5

