

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 77a (3)

IZDAN 1 NOVEMBRA 1940

PATENTNI SPIS BR. 16194

Dornier - Werke G. m. b. H. & Dr. Ing. e. h. Claude Dornier, Friedrichshafen am Bodensee, Nemačka.

Kočnica za avione.

Dopunski patent uz osnovni patent br 16193.

Prijava od 12 januara 1939.

Važi od 1 aprila 1940.

Naznačeno pravo prvenstva od 25 jula 1938 (Nemačka)

Najduže vreme trajanja do 31 januara 1955

Osnovnim patentom br. 16193 štiti se kočnica za avione, koja se sastoji iz površina za kočenje, nameštenih oko avionskog trupa a na njegovom kraju.

Dopunski patent, za koji se ovim traži zaštita, predstavlja usavršenje gornjeg osnovnog patenta, i to tako, što je stavljanje u dejstvo i van dejstva površina za kočenje automatizovano t. j. vrši se samo od sebe, prema brzini avionskog leta.

Pri izvođenju letova u padu pokazalo se naročito važnim, da brzina aviona bude regulisana i ograničena na određenu najvišu meru. S jedne strane postoji opasnost da se rasture delovi aviona ako se prede određena brzina, s druge strane postaje pilotu — ako let u padu prede izvesnu brzinu — nemoguće da avion opet savlada.

Ako radi sprečavanja takvih posledica bude u avion nameštena vazдушna kočnica, onako kao što to predviđa glavna prijava, nije još samim tim učinjeno sve za sprečavanje teških nesreća. Ako n. pr. pilot propusti da pri povećanju brzine blagovremeno isturi kočnicu, postoji mogućnost da će ona pri otvaranju mehanizma biti usled udara vazdušnoga pritiska otkinuta. U takvom slučaju bilo bi osiguravajuće dejstvo kočnice bespredmetnim.

Prednji pronalazak onemogućuje da vazдушna kočnica ne bude u određeno vreme isturena. Isturanje biva automatski, bez

obzira na to da li je pilot izveo odgovarajući pokret stavljanja u dejstvo ili ne, pošto je udejstvovanje kočnice dovedeno u zavisnost od pritiska vazduha.

Primer za izradu pokazan je u slici: elektromotor 1. koji pokreće vazдушnu kočnicu, priključen je kod 2. i 3. na mrežu aviona. Pilot može, putem poluge 4., na normalan način da postigne poželjni smisao okretanja motora, odnosno da motor iskopča. Ako, međutim, brzina aviona prede jednu ranije utvrđenu meru, kočnica radi automatski. Vazdušni pritisak dejstvuje na diznu 5. Jedna grana voda koji vodi ka manometru 6. odvodi pritisnuti vazduh u sud 7. Membrana 8. toga suda nosi izolirano na poluzi 9. most za ukopčavanje 10., koji pri normalnom letu spaja kontakte 11. i 12. Ulazni krug struje je time zatvoren, ako pilot sa svoje strane namesti prekidač 4. na uvlačenje. Čim vazdušni pritisak prede određenu meru, odvaja se most za ukopčavanje 10. usled izvijanja membrane, od kontakta 11. i 12. i spaja kontakte 13. i 14. Pošto od tih kontakta vode vodovi prema 15. i 16., to će bez obzira na položaj poluge 4. biti zatvoren krug struje za isturanje, te će time i naprava za kočenje biti stavljena u dejstvo.

Čim je let u padu završen te usled toga popusti pritisak, vraća se membrana 8. a sa njom i most za ukopčavanje 10. u pr-

vobitni položaj, uspostavljena je opet prvobitna veza, a pilot ima opet punu slobodu rukovanja.

Slika pokazuje jedno vreteno, koje je u avionu čvrsto namešteno 17, a priključeno motoru, čijim se obrtanjem pokretna matrica 19., koja klizi po vodiči 18., pokreće u pravcu strele P1 odnosno P2. Odatle se putem poluge 20. postizava uvlačenje odnosno isturanje vazdušne kočnice. Razume se, da prenos pokreta od motora na kočnicu može biti izvršen i na ma koji drugi način.

Patentni zahtev:

Kočnica za avione prema osnovnom patentu br. 16193 snabdevena vazdušnom

kočnicom sa električnim pogonom, naznačena time, što je u strujovod ugrađen dupli prekidač, kojim upravlja membrana koja je s jedne strane izložena pritisku vazdušnog strujanja i to tako što pri prekoračenju ranije utvrđenog pritiska vazdušnog strujanja prekidač prekida krug struje za uvlačenje naprave za kočenje a zatvara krug struje za isturanje, dok prilikom ponovnog smanjenja pritiska ispod utvrđene tačke, prekida krug struje za isturanje a zatvara krug struje za uvlačenje.



