

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Klasa 77-a (4).

Izdan I. avgusta 1935.

PATENTNI SPIS BR. 11793

Tudor Adolf, Zagreb, Jugoslavija.

Aeroplanski šator.

Prijava od 31 marta 1934.

Važi od 1 decembra 1934.

Dosadnji prenosni hangari za aeroplane velikih su razmjera i velike visine, te samom silhuetom i dugačkim sjenama odavaju aerodrome i izlažu ih bombardovanju. Oni su veoma teški, sastavljeni su iz mnogo dijelova, osjetljivi su i komplikovani, te je za prenos već samog jednog hangara potreban veći broj automobila, a za montažu i demontažu potrebno je stručno ljudstvo i duže vremena. Za njihovo postavljanje potrebno je ravno zemljište većih razmjera i ne mogu se koristiti stabla kao prirodna maska od pogleda iz vazduha; nadalje predstavljaju neprijateljskom bombardovanju veliku metu, koju nije teško pogoditi; a pošto je u njima smješteno više aeroplana, to će pogotkom jedne bombe biti uništeni svi aeroplani, koji se nalaze u hangaru.

Kod dosadašnjih aeroplanskih šatora prilikom jačih vjetrova i oluja lome se motke podupiranja i oštete aeroplan, ili se zbog otpora vjetru iscijepa platno, pa da zajedno sa motkama i ošteti aeroplan. Dosadašnji aeroplanski šatori veliki su i visoki, te isto kao i prenosni hangari bacaju velike sjene i predstavljaju vidljivu metu za neprijateljsko bombardovanje. Osim toga su glomazni i teški, te prenos, montaža i demontaža skopčani su sa velikim poteškoćama.

Da se navedenim manama doskoči napravljen je ovaj aeroplanski šator, kojemu služi sam aeroplan kao podupirač. Time je postignuto, da je šator srazmjerno malen i lagan, te nije potreban za njegovu izradu materijal osobite čvrstoće; nema nikakvih

motaka za podupiranje, kakove trebaju dosadnji aeroplanski šatori. Zbog srazmjerno malene visine i kosih strana, te prilagodjivanjem boje šatora boji okolnog zemljišta, može se lako sakriti od pogleda iz vazduha, što je vrlo važno za vrijeme rata, kako ne bi neprijatelj mogao da pronade aerodrome i da ih bombarduje. Zbog srazmjerno malene težine, prenosivost ovog aeroplanskog šatora je laka i jednostavna, te se u slučaju potrebe može u spakovanom stanju smjestiti u odgovarajuće obloge, koj se pričvršćuju na bacače bomba ispod krila aeroplana, pa se može prenositi aeroplanom.

Ovaj šator zbog male visine ne baca iz vazduha primjetne sjene, te aerodromi nisu izloženi preciznom bombardovanju iz vazduha; lagan je, ne zahtjeva nikakvo stručno osoblje za montažu, postavi se i skine se za nekoliko minuta. Ovakovi šatori mogu se postaviti na svakom zemljištu i pod zaklonom drveća; svaki je šator malen i predviđen je samo za jedan aeroplan, te i ako bi bio pogođen bombom, što može biti samo slučajno, bio bi uništen samo jedan aeroplan.

Cijena izradbe ove vrste aeroplanskog šatora mnogo je niža od bilo koje druge vrsti aeroplanskih šatora.

Na priloženom nacrtu slika I. prikazuje pogled odozgo na šator, slika II. prikazuje pogled sprijeda, slika III. prikazuje pogled sa strane, a slika IV. prikazuje šematičku skicu aviona sa napravom za prenos šatora.

U svrhu lakše montaže i demontaže, radi omogućenja izlaska aeroplana iz šatora bez potpune demontaže istoga, radi omogućenja rada oko aeroplana skidanjem samo prednje

strane šatora, pa i radi lakšeg pakovanja i prenosa, ovaj aeroplanski šator sastoji se iz dva dijela; iz prednjeg dijela **a, b, c, d** i iz stražnjeg dijela **a, e, f, d** (slika I).

Zadnji dio šatora pokriva krila aeroplana i trup aeroplana od motora do kraja repa i obrazuje istovremeno strane šatora. Prednji dio pokriva dio trupa, u kojem je smješten motor i zatvara prednju stranu šatora.

Zadnji dio šatora **a, e, f, d** sastavljen je tako, da njegov prednji rub **b, c** bude paralelan s prednjom remenjačom gornjih krila, a pridržan je uz remenjaču time, što se prstene 2, kojima je prednji rub **b, c** snabdjeven, navlači na klince 1, koji služe kao nosači, a pričvršćeni su na prednjoj remenjači krila. Gornja ploha zadnjeg dijela šatora proteže se preko krila i preko zadnjeg dijela trupa aeroplana, leži na horizontalnim kormilima, okomitim rukavom 3, pričvršćenim uz raspored u smjeru trupa, pokriva vertikalno kormilo, i nešto dalje od kormila pričvršćuje se na zemlju kolčićima 4, koji prolaze kroz prstene na krajevima stražnjeg ruba. Time je gornja ploha stražnjeg dijela šatora nategnuta. Rukav 3, koji pokriva vertikalno kormilo ima oblik trokuta, kojeg se gornja stranica produžuje do stražnjeg ruba gornjih krila u svrhu, da kod izvlačenja aeroplana ne smeta izvlačenju vertikalnog kormila. Na svakoj strani zadnjeg dijela šatora prišiven je sprijeda uz glavnu plohu umetak 5. Ovim se umecima omotaju potpuno krajevi krila, te se pomoću jezičaca 6 prihvate na dva krajnja klinca 1.

Gornji rub **b, c** prednjeg dijela šatora proteže se uz cijelu dužinu prednje remenjače gornjih krila i nataknut je posredstvom prstena na iste klince 1, na kojima je prije nataknut prednji rub zadnjeg dijela šatora, tako da rub prednjeg dijela prekriva rub zadnjeg dijela. Sredina prednjeg dijela šatora ima izbočinu 7 u obliku kukuljice, koja prekriva prednji dio trupa i elisu; a da se elisa ne bi oštetila, šiljak izbočine poduprt je motkom 8 (slika III) naslonjenom na prednji rub kartera motora odmah iza elise. Izbočena sredina donjeg ruba prednjeg dijela šatora zategne se kolčićima 9. Krajevi 10, donjeg ruba prednjeg dijela šatora i krajevi 10, donjeg ruba zadnjeg dijela šatora nategnu se i pričvrste zajednički na zemlju posredstvom kolaca 11. Da se prednji dio šatora bolje nategne pričvrsti se uz zemlju još dvama kolcima 12.

Radi postignuća boljeg i čvršćeg spoja između prednjeg i zadnjeg dijela šatora na svim sljubnicama između prednjeg i zadnjeg dijela šatora, prišivene su uz rubove zadnjeg dijela šatora u manjim razmacima metalne petlje 13, koji prstenčići stoje okomito na plohi šatora. Na ove petlje nataknu

se odgovarajuće rupice, osnažene metalnim prstenčićima, što se nalaze na rubovima prednjeg dijela šatora. Kroz prstenčiće, koji izlaze iz rupica, provučene su na svim sljubnicama 14, 15, 16 čelične elastične pantljike. Time su prednji i zadnji dio šatora združeni tako, kao da su međusobom sašiveni. Da bi se postigao što veći otpor protiv jačeg vjetra, na nutarnjoj strani prednjeg dijela šatora nategnute su trake, prišivene na sam šator, na svakom pregibu između kolaca u zemlji 9 11 12 i klinaca 1 na prednjoj remenjači gornjih krila (slika I, II) i između kolaca 9 i šiljka izbočine 7, te između šiljka izbočine 7 i srednjih klinaca 1. Isto su tako nategnute trake, prišivene na nutarnjoj strani zadnjeg dijela šatora nad krilima i ispod krila, između krajnjih klinaca 1 i kolaca 4 te na prednjem dijelu i na zadnjem dijelu šatora između krajnjih klinaca 1 i kolaca 11, pa i uza ove krajne rubove i jednog i drugog dijela šatora.

Na gornjem rubu prednjeg dijela šatora, uz prstene 2 prišivene su kapice, koje pokrivaju prstene 2 i klince 1 čime je spriječen prolaz vode kroz prstene na krila aeroplana.

Za ulaz ljudstva u šator i za izlaz iz šatora, kao i za ventilaciju predviđena su na svakoj strani ispod krila po jedna platnena vrata 17.

Za osvetljenje unutrašnjosti šatora predviđena su dva celuloidna prozora 18 na gornjoj plohi zadnjeg dijela šatora, povrh sjedišta pilota i dva celuloidna prozora 19 na prednjem dijelu šatora s jedne i s druge strane kukuljice. Prozori 18 i 19 snabdjeveni su pletenim zastorima, da u slučaju pogibelji napadaja ne propuste van eventualno nutarnje osvetljenje.

Šator se izrađuje iz impregniranog platna ili iz kakvog specijalnog nepromočivog materijala.

Aeroplanski šator štiti aeroplan na zemlji od vremenskih nepogoda, od štetnog neposrednog uticaja sunčanih zraka i od pogleda iz vazduha od strane neprijatelja, a istovremeno može se pod njim zakloniti aeroplanu pripadajuće ljudstvo i materijal. Oblik šatora omogućava ljudstvu i za vrijeme potpuno zatvorenog šatora vršenje svih potrebnih radova radi spremanja aeroplana za let, i to kako oko aeroplana tako i oko motora.

Da se aeroplan izvuče ispod montiranog šatora, izvuku se čelične pantljike na sljubnicama 14, 15, 16, skine se podupirač 8, otkopče se prsteni 2 sa klinaca 1 i spusti se prednji dio šatora na zemlju. Tada se otkopče jezičci 6 i prednji rub zadnjeg dijela šatora od klinaca 1. Momčad povuče aeroplan, a zadnji dio šatora klizne po krilima

i trupu na zemlju, a da pri tome ne treba vaditi iz zemlje kolce, kojima je šator pričvršćen. Tako i prednji i zadnji dio šatora ostanu na svome mjestu.

Da se aeroplan ponovo uvuče pod šator, namjesti momčad aeroplan na način, da rep dođe prama sredini zadnjeg dijela šatora. Jedan dio momčadi podiže prednji rub zadnjeg dijela šatora, a drugi dio momčadi uvlači aeroplan pod šator sve dok prednji rub zadnjeg dijela šatora dopre do prednje remenjače gornjih krila, gdje se odmah zakvači na klince 1. Tada se omotaju krajevi krila umecima 5 i ovi se pomoću jezičaca 6 prihvate na krajnje klince 1. Nakon toga se postavi motka 8, prekrije se prednji dio trupa i elisa prednjim dijelom šatora, kojeg se gornji rub natakne na klince 1, pa se oba dijela šatora međusobom još uže spoje čeličnim pantljikama.

Šator se demontira tako, da se izvrše svi radovi kao kod izvlačenja aeroplana, a zatim se izvade iz zemlje svi kolci, kojima je šator pričvršćen na zemlji. Prednji dio šatora pregibne se po dužini po pola, onda se po širini pregibne nekoliko puta, da njegova širina bude jednaka duljini tuljka 20 (slika IV) za prenos. Na tako sagibani prednji dio šatora polože se svi kolci, čelične pantljike, podupirač i alat za nabijanje kolaca, te se sagibani prednji dio šatora čvrsto zarola u što manji obujam i smjesti u jedan tuljak 20. Zadnji dio šatora pregibne se po duljini na pola, onda se pregibne po širini dok ova bude jednaka dužini tuljka 20, zarola se i umetne se u drugi tuljak 20.

Za prenos šatora objese se oba tuljka 20, 20 ispod donjih krila aeroplana na isto mjesto gdje se vješaju bombe. Tuljci 20 imaju oblik bombe, da kod leta daju što manji otpor kretanju aeroplana. U manji

prednji dio šatora umotani su kolci, pantljike i alat, da ukupna težina ovog komada ekvilibrira težinu većeg zadnjeg dijela šatora.

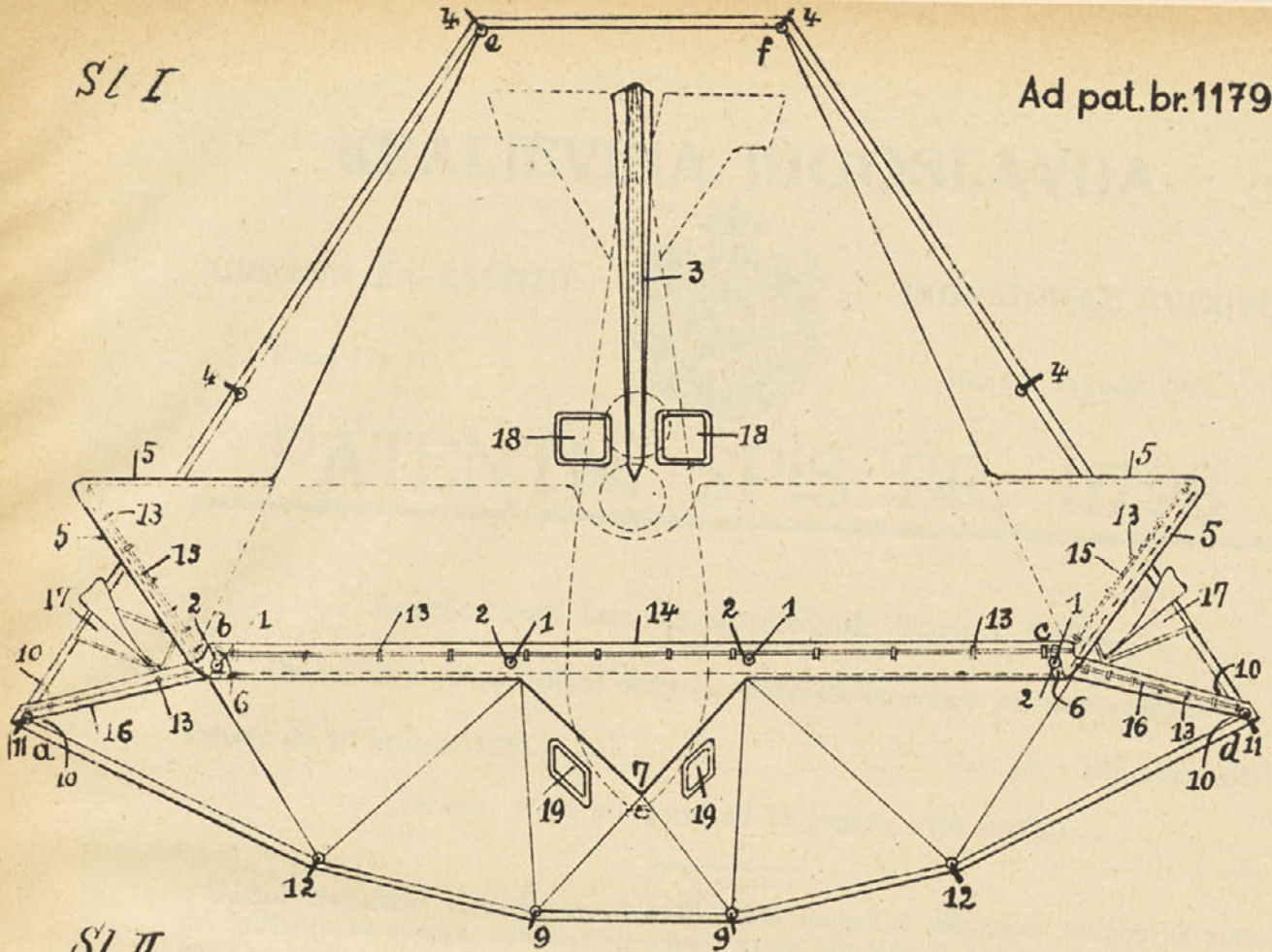
Čitava montaža, demontaža i spremanje šatora za prenos obavlja se u veoma kratkom vremenu, a ne trebaju posebnih stručnih lica. Ovakav šator da se izraditi za svaku vrst aeroplana uz manje preinake, koje zahtevaju pojedini tipovi aeroplana.

Patentni zahtev:

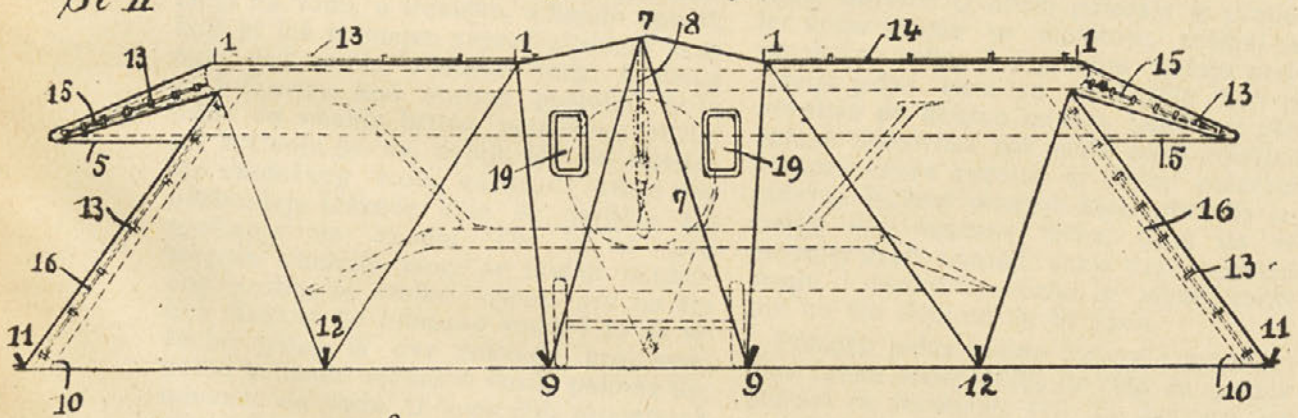
Aeroplanski šator, izrađen je iz impregniranog platna ili iz kakvog specijalnog nepromočivog materijala, označen time, da mu u prvom redu — služi kao podupirač sam aeroplan, da je zadnji dio šatora uz remenjaču gornjih krila aeroplana pridržan prstenima 2, nataknutim na klicima 1 pričvršćenim na remenjači, da ima okomiti rukav 3 za pokrivanje vertikalnog kormila, da je providen sa svake strane umetkom 5 za pokrivanje krila, da se zadnji rub prednjeg dijela šatora pričvrsti prstenima na iste klince 1, da prednji dio ima na sredini izbočinu u obliku kukuljice za pokrivanje prednjeg djela trupa i elise, da su sljubnice prednjeg i stražnjeg dijela šatora čvrsto pridržane elastičnim čeličnim pantljikama koje se provlače kroz petlje pričvršćene na rubu zadnjeg dijela šatora i na kojima je nataknut rub prednjeg dijela šatora, da su na nutarnjoj strani prednjeg i zadnjeg dijela šatora na pregibima i uza sve krajne rubove šatora prišivene nategnute trake radi otpora protiv vjetra, da se klinци i na njima nataknuti prsteni pokrivaju kopcima prišivenim na gornjem rubu prednjeg dijela šatora za obranu krila aeroplana od vode, da je ispod krila šator providen dvama platnenim vratima za prolaz ljudstva i da na gornjoj strani imade četiri celuloidna prozora za osvjetljenje nutrine šatora.

SI I

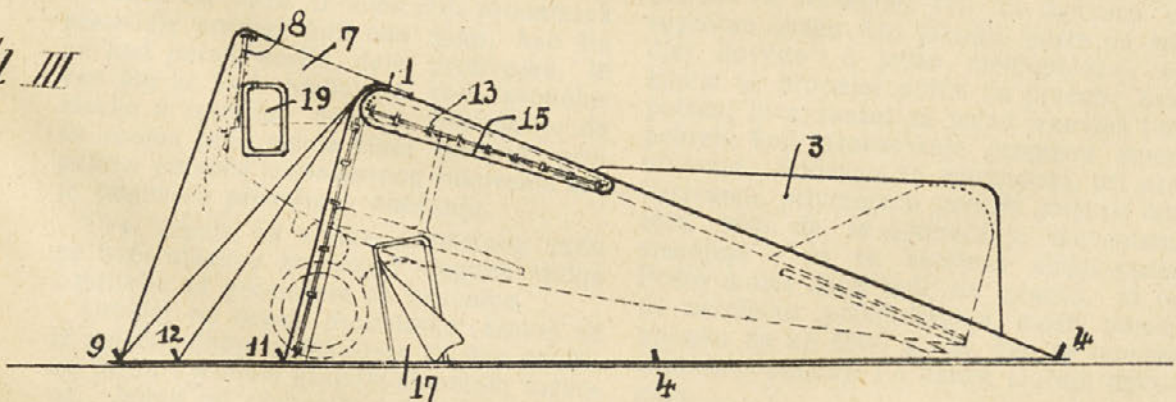
Ad pat.br.11793



SI II



SI III



SI IV

