

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 77a (3)

IZDAN 1 NOVEMBRA 1940

PATENTNI SPIS BR. 16216

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

Kočnica za avione.

Dopunski patent uz osnovni patent br. 16193.

Prijava od 1 avgusta 1939.

Važi od 1 aprila 1940.

Naznačeno pravo prvenstva od 1 oktobra 1938 (Nemačka).

Najduže vreme trajanja do 31 januara 1955.

Poznato je da se naprave za kočenje aviona mogu namestiti na avionskim trupovima iza krmila tako da tela koja služe kočenju budu učvršćena u vidu klapni na jednom ležištu koje se može pomicati u pravcu leta. Izvođenje koje je do sada poznato sastoji se u tome da ležište klapni klizi po skeletu rombičnoga preseka, dok jedna matica pokrenuta vretenom a vezanom za nj lancima kreće u suprotnom smislu.

Novo izvođenje prema ovom pronalasku dopušta sada postignuće istoga dejstva uz upotrebu mnogo manje elemenata, pri čemu se pre svega štede pomični delovi. Ležište klapni klizi po cilindričnom telu koji pozadi slobodno viri iz trupa. Pomicanje ležišta klapni na cilindričnom telu može biti vršeno kojim bilo načinom, n. pr. unutrašnjim vretenom (sl. 3). Slobodno cilindrično telo može istovremeno da posluži za pomicanje klapni i to time što je izrađen bilo kao vreteno koje se okreće ili kao glatko telo koje se može pomicati u pravcu svoje dužine. Pošto je prema pronalasku zamenjen skelet jednim cilindričnim telom, a ležište klapni se kreće neposredno na ili sa tim cilindričnim telom, zamenjena su do sada poznata dva konstrukciona tela koja se kreću u suprotnom smislu jednim delom. Uz to dolazi i okolnost da celokupni uređaj za prenos putem lana-

ca i lančanih točkova otpada, pošto se pokretanje vrši neposredno putem vretena.

Slika 1 pokazuje uzdužni presek kroz kraj avionskoga trupa sa napravom za kočenje prema pronalasku. Šuplje vreteno snabdeveno s polja zavrtnjem 1 položeno je kod 2 i 3 u kraj avionskoga trupa. U šupljem vretenu nalazi se jedna poluga 4 koja je obezbeđena protiv uvrtnja, a čvrsto je vezana sa avionskim trupom, na čijem je kraju završni deo trupa 5 nepokretno učvršćen. Po šupljem vretenu pomiče se nosilac klapni 6 izrađen kao matica, za koji su klapne za kočenje 7 obrtno učvršćene kod 14. Za klapne hvataju kod 8 poluge za isturanje 9 koje su kod 10 učvršćene člankom u trupu. Vodenje nosioca klapni 6 postizava se pomoću dve cevi za vodenje 12 koje su nepomično vezane za završni deo 5 a drže se u trupu kod 11 i prolaze kroz lager 13 na nosiocu klapni. Pri obrtanju vretena 1 u navedenom pravcu pomiče se nosilac klapni od 6 na 6'. Istovremeno se poluge 9 prinudno isturaju na 9' pri čemu isturaju i klapne 7 u položaj 7'.

Slika 2 pokazuje u povećanoj srazmeri nosilac klapni 6 sa ležištima za vodenje 13 i člankasto spojenim klapnama 7, posmatranim u pravcu strele P.

Slika 3 pokazuje jednu varijantu gore opisane konstrukcije. Nosilac klapni 24 kli-

zi po cilindričnom telu 21 koje viri pozadi iz trupa u kome je učvršćeno. To telo je šuplje i ima oko 20 proreza. U unutrašnjosti cilindrično šupljeg tela 21 nalazi se jedno vreteno 22 položeno kod 25 i 26 u ležišta, koje se može okretati iz unutrašnjosti trupa sa maticom 23. Ova ima nastavke 27 koji se vode po prorezima 20 i hvataju u nosilac klapni 24.

Slika 4 pokazuje izradu pri kojoj je cilindrično telo prema pronalasku izrađeno glatko i proizvodi svojim pomeranjem po dužini isturanje klapne za kočenje. Cilindrično telo je kod 32 položeno u kraju avionskog trupa i obezbeđeno je kod 33 žljebom i klinom protiv uvrtnja. Prsteni 34 i 35 ograničavaju na obe strane pokret. Na svome slobodnom kraju 36 je cilindrično telo 31 izgrađeno kao nosilac klapni, te su tu kod 37 priključene klapne. Čim se cilindrično telo 31 pokrene u pravcu strele P' klapne za kočenje se isturaju.

Patentni zahtevi:

1. Kočnica za avione prema osnovnom patentu br. 16193, kod koje su tela koja predstavljaju vazдушnu kočnicu nameštena na ležištu koje se nalazi u kraju trupa a može se pomicati u pravcu leta, nazna-

čena time, što se ležište klapni za kočenje vodi klizanjem po cilindričnom telu (31), koje viri slobodno pozadi iz avionskog trupa.

2. Kočnica za avione prema zahtevu 1) naznačena time, što je cilindrično telo šuplje i snabdeveno sa jednim ili više uzdužnih proreda a ima u svojoj unutrašnjosti obrtno vreteno (22) po kome klizi matica (23), koja pomoću ispustaka koji vire kroz proreze cilindričnoga tela pomiče ležište klapni (24), koje se nalaze na cilindričnom telu (32).

3. Kočnica za avione prema zahtevu 1, naznačena time, što je cilindrično telo u avionu položeno obrtno, a sem toga spolja snabdeveno zavrtnjem po kome se vodi ležište klapni za kočenje koje je izrađeno kao matica.

4. Kočnica za avione prema zahtevu 3, naznačena time, što je ležište klapni za kočenje osigurano cevima ili polugama za vodenje koje se nalaze sa strane protiv uvrtnja.

5. Kočnica za avione prema patentu br. 16193, naznačena time, što je ležište klapni za kočenje učvršćeno za uzdužno pomično cilindrično telo koje viri pozadi slobodno iz avionskog trupa, a obezbeđeno je protiv uvrtnja.





