

MAGY.

KIR.

SZABADALMI



HIVATAL

SZABADALMI LEIRÁS

65805. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Eljárás és berendezés feszítődrótoknak és hevedereknek összekötésére
és oldására légjárműveknél.

JACOB LOHNER & C^o CÉG BÉCSBEN.

A bejelentés napja 1914 január hó 23-ika Elsőbbsége 1913 február hó 24-ike.

Légjárműveknél a drótok és hevederek megfeszítésére eddig az ismeretes feszítőzárakkal (csavaros zárakkal) történt, melyeket a légjármű széjjelszerelése alkalmával meg kell oldani úgy, hogy azoknak mindenkor összeszerelése alkalmával a drótok, ill. a hevederek megfeszítését megint pontosan szabályozni kell. Ezen munka sok időt vesz igénybe és egy leszerelt légjármű gyors fölszerelését lehetetlenné teszi.

Ezen hátrányt a találmány azzal szünteti meg, hogy a kapcsolórészeket hordó drótfeszítő-, illetve hevederrészek feszítőerejükkel szemben egy fogószerű szerkezet révén közös tengelyükben egymás felé húzatnak és ezen helyzetükben kézzel vagy önműködően összeköttenek, ill. megoldatnak.

Az ezen eljárás foganatosítására szolgáló berendezés abban áll, hogy az összeköttendő feszítődrótvégekre erősített kapcsolórészek olyképp vannak kiképezve, hogy azoknak egymás felé fordított homlokfölületei az egész feszítődrót vagy hevederek közös tengelyirányában kölcsönösen egymásba kapcsolódnak, mimellett az összeköttetés vagy kézzel egy külön eszköz révén vagy önműködően eszközöltetik.

A rajzon a találmány tárgyának né-

hány foganatosítási alakja van föltüntetve. Az

1. és 2. ábra egy feszítődrótnak egy feszítőzárral ellátott kapcsolóját kétféle nézetben mutatja. A

3—9. ábrák a kapcsoló különböző foganatosítási alakjait láttatják. A

10—11. ábrák azon fogónak egy foganatosítási alakját mutatják, mely az összekötés alkalmával a drótok, illetve hevederek megfeszítésére szolgál. A

12—14. ábrák ezen fogónak más foganatosítási alakjai.

A légjárműnek (1) feszítődrótja a (2) feszítőzárral (1. és 2. ábra) van ellátva, mely vagy az (1) drótot a légjármű (3) vázával köti össze, vagy az (1) feszítődrótba van iktatva. Ezen (2) zár révén az (1) drót feszültsége ismert módon szabályozható. Az (1) feszítődrót azonkívül egy oldható (4) és (5) kapcsolóval van ellátva, mely előnyösen az (1) drót és (2) feszítőzár közé van iktatva, mely azonban az (1) drót más helyén is rendezhető el, ill. azt a légjármű vázával köthető össze. A (4, 5) kapcsoló pl. csukló gyanánt (1. és 2. ábra) lehet kiképezve, melynek (6) csapja egy rugékony (7) sasszög révén van biztosítva úgy, hogy

a (7) sasszög eltávolítása és a (6) csap kihúzása után a kapcsolórészei egymástól könnyen elválaszthatók. Az 5. és 6. ábra szerint a kapcsolónak (4) tagja a (8) hasítékkal van ellátva és a (6) csap középső (9) része két oldalt lapos úgy, hogy 90°-al való elforgatása után a (4) kapcsolótagnak (8) hasítékán keresztül vezethető, míg normális helyzetében a (4) tagot rögzíti. Ezen foganatosítási alaknál eszerint a (4, 5) kapcsoló a (6) csap kihúzása nélkül oldható.

A (4, 5) kapcsoló önműködő bekapcsolásra (3. és 4. ábra) is rendezhető be. E célból az egyik (5) kapcsolórész hüvelyszerűen van kiképezve és befelé rugékony (10) pofákkal van ellátva, melyek a kapcsoló beiktatásánál (4) kapcsolórésznek T-alakú (11) fejét keresztül engedik és a mögött megint összezsappanak. A kapcsoló kikapcsolására a (10) pofák kifelé nyúló (12) karokkal vannak ellátva, melyeknek lenyomása által a pofák a rúgóhatás ellenében ellendíthetők és a (4) kapcsolórészből kikapcsolhatók. Kikapcsolt kapcsolásnál a (12) karok egy ütközőn pl. az (5) hüvelyt körülzáró (13) gyűrűn nyugszanak, miáltal helyes helyzetük biztosítva van.

A kapcsoló továbbá bajonettzár módjára (7—9. ábra) képezhető ki, melynél a hüvelyalakú (5) kapcsolórész belső (14) nyúlványokkal és az ebbe illesztendő (4) rész a (14) nyúlványoknak megfelelő (15) dudorral (8. és 9. ábra) van ellátva. A kapcsoló bekapcsolásánál a (4, 5) részeket egymásba illesztjük, és 90°-al egymáshoz képest elforgatjuk, mire a (15) dudorok a (14) nyúlványokban az (1) drót, illetve heveder feszültsége folytán megtartatnak.

A szerelés alkalmával a drótrészekkel összekötött (4) és (5) kapcsolórészeket a drótok, ill. hevederek egyidejű megfeszítése mellett fogószerű szerkezet segítségével közös tengelyükben egymás felé húzzuk és ezen helyzetükben a legnagyobb feszültség mellett összekötjük. Az 5., 6. és 7., 9. ábrák szerint a fogó segítségével egymás felé vezetett kapcsolórészek végleges összekötése egyes részeknek (9) csap, ill. (4)

kapcsolórész elforgatása révén történik, míg a 3. és 4. ábra szerint a kapcsolórészek közelítése alkalmával a (11) fej az (5) kapcsolórészbe tolódik és azzal önműködően összekapcsolódik.

A drótok megfeszítésére szolgáló berendezés egy fogóból áll, melynek (16, 17) számára (18), ill. (19) pofák (10—14. ábra) vannak erősítve. Ezek vagy (18) csiptető-pofák gyanánt lehetnek kiképezve és ezen esetben minden egyes (16, 17) szár fogó (10. és 11. ábra) gyanánt van kiképezve, mellyel a (4, 5) kapcsolórészek, ill. a drótvégek erősen összezsíptethetők, vagy pedig minden (16, 17) száron egy merev villaalakú (19) szájdarab (12—14. ábra) van forgathatóan elrendezve, mely a drót, ill. heveder megfeszítése alkalmával a (4, 5) kapcsolórészek mögé (2. ábra) nyúlik és azokat rögzíti.

Előnyös, ha a (19) szájdarabra (pl. a (16) száron elrendezett szájdarabra) a (20) kulisszát erősítjük, mely a másik (19) szájdarabon vezetődik úgy, hogy a fogó nyitása és zárása alkalmával a (19) pofák mindig egymás felé helyezkednek el és így állandóan egy közös szimmetriasíkkal bírnak. Ennek következtében ezen fogó alkalmazása esetén a feszítődrótok, ill. hevederek a megfeszítés alkalmával nem vésztetnek hajlításra igénybe. A légi jármű leszerelésénél a kapcsolókat a fogóval egymáshoz egy kissé közelítjük úgy, hogy könnyen oldhatók.

A leírt berendezés a légi járművek gyors szerelését teszi lehetővé, mert a drótok és hevederek helyes megfeszítése, azoknak túlfeszítése nélkül, már összekötöttségük által érhető el és mert a fogó az aeroplánok dróttömkelegében mindenhol használható.

A drótok, ill. hevederek esetleg már a helyes hosszal bírhatnak és ezen esetben a zárnak alkalmazása mellőzhető.

SZABADALMI IGÉNYEK.

1. Eljárás légi járművek feszítődrótjainak és hevedereinek összekötésére és oldására,

- azáltal jellemezve, hogy a (4, 5) kapcsolórészeket hordó drót-, ill. heveder-részeket feszültségi erejük ellenében egy fogószerű szerkezettel közös tengelyükben egymás felé húzzuk, mire azok ezen helyzetükben a legnagyobb feszültség mellett kézzel vagy önműködően összeköttetnek, ill. megoldatnak.
2. Berendezés az 1. alatt igényelt eljárás foganatosítására, azáltal jellemezve, hogy az összekötendő feszítődrótrészek végeire erősített (4, 5) kapcsolórészek olykép vannak kiképezve, hogy azoknak egymás felé fordított homlokfölületei az egész feszítődrótok vagy heveder közös tengelyirányában kölcsönösen egymásba kapcsolódnak, amikor is az összeköttetés vagy egy külön közeg, ill. kézzel, vagy önműködően (3. és 4. ábra) történik.
3. Berendezés az 1. alatt igényelt eljárás foganatosítására, azáltal jellemezve, hogy a feszítőfogó minden szárára egy merev és esetleg forgatható, vagy csiptető módjára ható (19, 18) szájdarab van erősítve a kapcsolórészek, ill. drótvégek megfogása céljából.
4. A 3. alatt igényelt fogónak egy foganatosítási alakja, azáltal jellemezve, hogy a (18, 19) forgószárakon szájdarabok a (16, 17) fogószárakon forgathatóan vannak elrendezve és (20) kulissza segélyével olykép vezetve, hogy azok a fogó nyitása alkalmával minden helyzetben egy közös szimmetriasíkkal bírnak.

(1 rajzlap melléklettel.)

Eljárás és berendezés feszítődrotoknak és hevedereknek összekötésére és oldására légjárműveknél.

JACOB LOHNER & C^o CÉG BÉCSBEN.

