Megjelent 1919. évi november hó 25-én.

MAGYAR SZABADALMI HIVATAL.

SZABADALMI LEIRÁS

75495. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Légpárnaszerkezet röpülőgépek kocsialvázának féksarkantyúemeltyűjéhez.

HOFFMANSCHE LUFTFEDERUNG G. M. B. H. CÉG BERLINBEN.

A bejelentés napja 1917 augusztus hó 21-ike. Elsőbbsége 1917 junius hó 23-ika.

A találmány tárgya légpárnaszerkezet röpülőgépek kocsialvázának féksarkantyúemeltyűjéhez. A találmány abban áll, hogy a légpárnát (gumilabdát) körülvevő merev tartály csuklósan van a kocsialvázzal összekötve és nem mereven, amint az eddig például gépkocsiknál szokásos volt. Merev összeköttetés esetén a légpárnára támaszkodó dugattyúrúd központosítása nem okoz nehézséget, mert a feszültség alatt álló levegő a dugattyúrúd támasztási dugattyújára minden oldalról hat és azt központosítja. A légpárna tartályának csuklós elrendezése esetén azonban más központosító közegre van szükség, mert a tartály a tengely helyzetét állandóan változtatja. A találmány ezt a hátrányt azáltal szünteti meg, hogy a dugattyúrúd olyan kerethez van erősítve, amely számára a tartályon vezető közegek vannak elrendezve.

A mellékelt rajzon a találmány tárgyát tévő légpárnaszerkezet két kiviteli alakja példaképen vázlatosan van föltüntetve.

A (7) légpárna (gumilabda) a (10) tartályban van elrendezve, amely a (8, 9) pofapár és (11) csap útján a kocsialváz (15) rúdjával csuklós összeköttetésben áll. Az (5) dugattyúrúd, amely keretben központosan rögzítve van, a (6) dugattyú útján a légpárnára támaszkodik. Az (5) dugattyúrúd számára való keret kengyelalakban van kiképezve és ezen kengyel (2, 3) szárai az (1) féksarkantyúemeltyű egyik végével csuklós összeköttetésben állanak. A kengyelszárak másik vége a (4) harántborda útján egymással vannak összekötve. A kengyel szárait emellett a (10) tartály (12, 13) bordái vezetik.

Ha a féksarkantyú a talajba hatol és az (1) emeltyűkar a nyíl irányában elforog, úgy a (2, 3) kengyelszárak, a (4) harántborda, (5) dugattyúrúd és (6) dugattyú a lökést a gumilabdára viszik át, amely így benyomódik, minthogy a (10) tartályban el nem mozdíthatóan rögzítve van. Természetesen kinematikai hatás ellenkező értelemben is érvényesülhet, amennyiben a féksarkantyúemeltyű a (10) tartály hordására szolgáló pofákra is hathat, amíg a dugattyúrúd a kocsialváz valamely alkatrészéhez el nem tolhatóan van erősítve.

A (14) karmantyú szilárdan vagy lazán forgathatóan lehet a (15) rúdon el-

rendezve. Az utóbb említett elrendezés előnyösebb, minthogy ez esetben a törzset és a sarkantyút hajlítási túlterhelések nem veszik igénybe, amelyek például kanyarulatokban való haladásnál szoktak föllépni. Rúdon elrendezett karmantyú helyett a légpárna a (16) gyűrűhöz is erősíthető, amelyet négy (17) kábel tart. Ezek a kábelek a tartóváz hosszrúdjaihoz vannak erősítve, mimellett kétkét kábel mindig húzásra van igénybe véve, bármely irányban is hasson a légpárna a gyűrűre.

Szabadalmi igények.

1. Röpülőgépek kocsialvázának féksarkantyújához való légpárnaszerkezet, jellemezve azáltal, hogy a légpárna (gumilabda) tartályban van elrendezve, amely pofapár útján a kocsialváz egyik álló rúdjával csuklósan van összekötve, míg a légpárnára támaszkodó dugattyú a tartály lengései alatt azáltal van központosan vezetve, hogy a tartályon vezetett kerethez van erősítve.
2. Az 1. igénypontban védett légpárnaszerkezet kiviteli alakja, jellemezve azáltal, hogy a légpárna karmantyúhoz van erősítve, amely a kocsialváz egyik álló rúdján lazán forgathatóan ül.
3. Az 1. igénypontban védett légpárna kiviteli alakja, jellemezve azáltal, hogy a légpárna gyűrűhöz van erősítve, amelyet kábelek tartanak és ezek a tartóváz hosszrúdjaihoz vannak erősítve.

(1 rajzlap melléklettel.)

Pallas nyomda, Budapest.

75495. sz.
szabadalmi leíráshoz

Légpárnaszerkezet repülőgépek kocsialvázának féksarkantyúemeltyűjéhez.

HOFMANNSCHE LUFTFEDERUNG G. M. B. H. CÉG BERLINBEN.

Metszet
A-B

Fig. 1

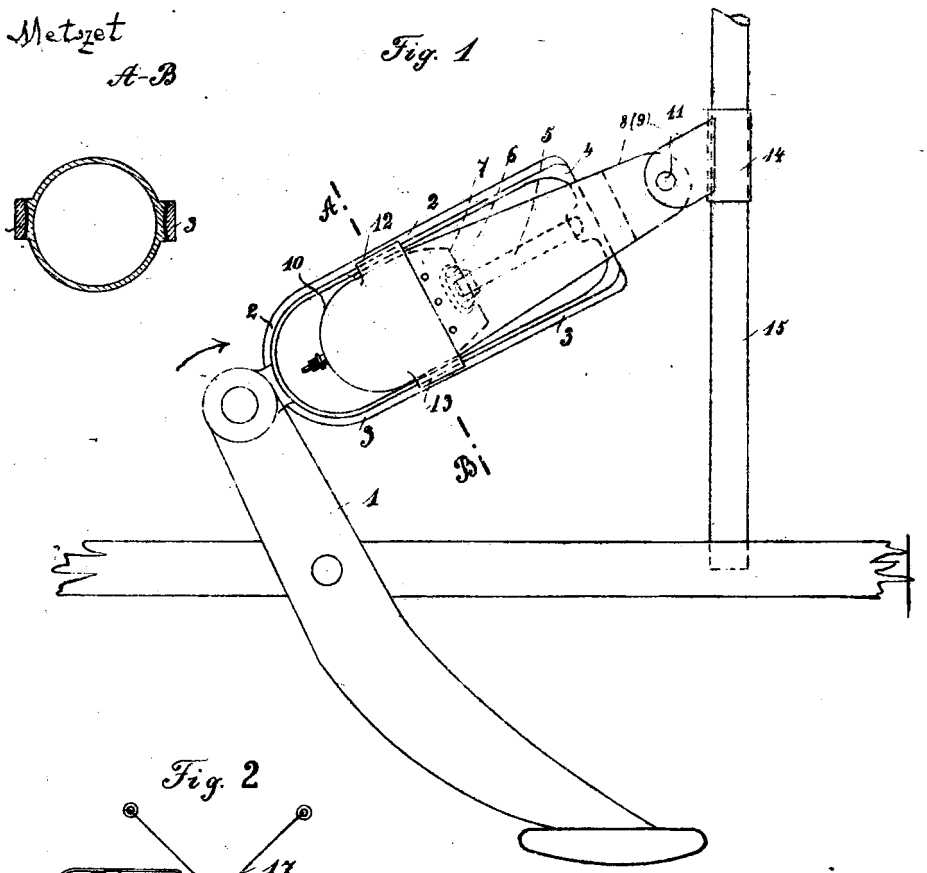
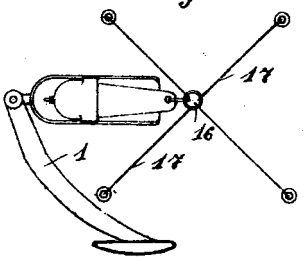


Fig. 2



Fotólitogr. Klösz Gy. és fia Budapesten. Pallas nyomda Budapesten.