

MAGY.

KIR.

SZABADALMI



HIVATAL

SZABADALMI LEIRÁS

68282. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Összekötőcsukló, különösen kétfödelfű repülőgépeknél a tartófölületek feszítő gerendái részére.

JACOB LOHNER & C^o CÉG WIENBEN.

A bejelentés napja 1914 november hó 23-ika.

A kétfödelfű gépeknél a tartófölületek feszítésére szolgáló gerendák soha sem állanak normálisan a tartófölületekhez, hanem azokkal olyan szöget zárnak be, mely a tartófölület keresztmetszetétől, a megindító szögtől, a fölületek lépcsőzetes voltától és egyéb körülményektől függ. Ezen oknál fogva ezen szögek ugyanazon repülőgép minden egyes gerendájánál különbözők és minthogy a gerendát a tartófölülettel összekötő csuklónak a gerenda és tartófölület mindenkor szögének meg kell felelnie, eddig minden egyes gerendaösszeköttetés részére a csuklót külön kellett elkészíteni, mimellett a szükséges szöget pontosan kellett figyelembe venni.

Ezen munka nehézkes és drága volt.

A találmány célja ezen hátrányokat kiküszöbölni és egy tetszőleges szög részére beállítható összekötőcsuklót előállítani, a tartófölülettartó előnytelen igénybevételének mellőzésével. Ezen célt azáltal érjük el, hogy a gerendát egy hengeralakú T-fejjel látjuk el és utóbbi részére a tartófölületen egy forgatható csapágyat rendezünk el.

A rajzon a találmány szerinti összekötő-

csukló két példaképeni foganatosítási alakban van föltüntetve. Az

1. és 2. ábra az összekötőcsukló két egymáshoz képest merőleges tengelyirányú metszete és a

3. ábra a csukló fölülnézete. A

4. és 5. ábra a másik foganatosítási alaknak metszete és fölülnézete, míg a

6—8. ábrák részletek.

A csuklónak (2) és (3) lemezeiből álló vasalása (1—3. ábra) az (1) tartófölülettartóra a (4) csavarorsó vagy pántok segítségével van erősítve. A vasalásnak a csukló oldalán fekvő (2) része egy külső csavarmanettel ellátott hengeralakú (5) karman tyúval van ellátva, melyben egy hengeralakú (6) csapágy forgathatóan van elrendezve. Ezen (6) csapágyban (7) csatorna van kiképezve, melyben a gerenda végén elrendezett T-alakú, (8, 9) fej hengeralakú (8) része nyugszik. Az (5) karman tyúra (10) csavaranya van csavarva, mely a (8) fejet a (6) csapágyban helyzetében biztosítja. A (7) csatorna, valamint (10) csavaranya széle a T-alakú (8, 9) fej (9) része mellett (11) és (12) kivágásokkal van ellátva úgy, hogy

a (13) gerenda a (8) fejdarab tengelye körül mindkét irány felé kilendíthető.

Ha a (6) csapágyat az (5) karmantyúban elforgatjuk és a (13) gerendát a (6) csapágyban ellendítjük, akkor a gerenda és tartófölület között minden szükséges szög érhető el. Előnyös, ha a (6) csapágy az (1) tartón keresztülhatoló (14) csavarorsóval van ellátva, melynek segítségével a csapágy a (15) csavaranya meghúzása révén a karmantyúban rögzíthető, mimellett a rögzített csapágy a (2) és (3) vasalásnak az (1) tartón való rögzítését is segíti elő. A (10) csavaranya oldalt ferdén széjjelmenő (16) fülekkel van ellátva, melyekben a repülőgép feszítődróttjai vannak megerősítve.

A 4—8. ábra szerint a (6') csapágy a csatorna helyett egy kívül nyitott hengeralakú (7') harántfurattal van ellátva, mely a (8, 9) gerendafej oldalt bevezetendő (8) részét veszi körül és ezen fej (9) része mellett oldalt (11') kivágásokkal van ellátva úgy, hogy a gerenda a (6') csapágyban ellendíthető. Ha ezen elrendezésnél a csapágy az (5) karmantyúban egy (14) csavarorsó segítségével rögzítetik, akkor a karmantyú egy nyitott (10') csavaranyára csavarható, mely a feszítődrótok főerősítésére oldalt szemekkel van ellátva és azonkívül a karmantyút merevíti.

Ezen leírt összekötőcsuklók a minden kívánt szögnek megfelelő beállítás és rögzítés előnyén kívül még azon előnnyel is bírnak, hogy a gerendafejnek a csapágyban való támfölülete igen közel fekszik az (i) tartóhoz úgy, hogy ezen csuklóösszekötetésnél az (i) tartóra hátrányos forgási nyomaték nem gyakoroltatik. A (10) illetve (10') csavaranyának (16) szemei oly ferde helyzetet foglalnak el, hogy a feszítődrótok

húzása sem gyakorol forgási nyomatékot a tartóra.

SZABADALMI IGÉNYEK.

1. Összekötőcsukló, különösen kétföd repülőgépeknél a tartófölületek feszítőgerendái részére, azáltal jellemezve, hogy a gerenda egy hengeralakú (8) T-alakú fejjel van ellátva, melynek részére a tartófölületen egy forgatható (6) csapágy van elrendezve.
2. Az 1. igénypont szerinti összekötőcsukló egy foganatosítási alakja, azáltal jellemezve, hogy a (6) csapágy az (1) tartófölülettartón keresztülhatoló (14) csavarorsóval van ellátva, melynek segítségével a megtörtént beállítás után rögzíthető.
3. Az 1. igénypont szerinti összekötőcsukló egy foganatosítási alakja, azáltal jellemezve, hogy a forgatható (6) csapágy az (1) tartófölülettartóra erősített (5) karmantyúban van ágyazva.
4. A 3. igénypont szerinti összekötőcsukló egy foganatosítási alakja, azáltal jellemezve, hogy a gerendának a (6) csapágyon szabadon fölfekvő (8) T-alakú feje az (5) karmantyúban egy (10) csavaranya révén van biztosítva.
5. A 3. igénypont szerinti összekötőcsukló egy foganatosítási alakja, azáltal jellemezve, hogy a (8) T-alakú fej az utóbbi körülzáró (6') csapágyba oldalt van bevezetve és abban (5) karmantyú révén van biztosítva.
6. A 3. illetve 4. igénypont szerinti összekötőcsukló egy foganatosítási alakja, azáltal jellemezve, hogy a (6) karmantyúra csavart (10), illetve (10') csavaranya (16) szemekkel van ellátva a feszítődrótok meghúztatása céljából.

(1 rajzlap melléklettel.)

Összekötőcsukló, különösen kétfődelű repülőgépeknél a tartófelületek-
feszítő gerendái részére.

JACOB LOHNER & C^o CÉG WIENBEN.

