

# KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 77a (3).

IZDAN 1 OKTOBRA 1940

## PATENTNI SPIS BR. 16193

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

Kočnica za avione.

Prijava od 12 januara 1939.

Važi od 1 februara 1940.

Naznačeno pravo prvenstva od 29 januara 1938 (Nemačka).

Poznato je, da se na avionima nameštaju takozvane vazdušne kočnice, koje se sastoje, na primer, iz pomičnih površina koje su nameštene na avionu. Takva naprava služi za to, da reguliše brzinu aviona u letu ili pri pristajanju. Dalje je poznato, da se na zadnjem kraju avionskoga trupa namesti jedan ili više padobrana, koji se naprimer isture ako avion počne da „igra“.

Prednji pronalazak odnosi se, također, na vazdušnu kočnicu za avione, ali je zamišljen prvenstveno za slučaj kad avion izvede „let u padu“. Najbitnija oznaka pronalaska je ta, da je kočnica, koja se sastoji od pomičnih površina ili drugih tela razmeštenih oko obima trupa sa što većim vazdušnim otporom, nameštena iza krmila na trupu. Nameštanje iza krmila ima prema poznatim vazdušnim kočnicama ispred krmila tu prednost, što se isturanjem kočionih površina ne izazivaju nikakva vibriranja krmila. Ako se namesti vazdušna kočnica na način kakav je do sada poznat ispred krmila, nastaju prilikom njezgovog stavljanja u dejstvo usled nasilnog pomerućaja vazdušnoga strujanja i sa tim spojenim vrtlozima, tako jaka vibriranja krmila, da je bezbednost aviona time na ozbiljan način dovedena u pitanje. Ako se vazdušne kočnice pomere tako daleko u napred, da stoje ispred poprečnog krmila, može i to, odnosno i sama krila, da padnu u vibriranje. Poznate vazdušne kočnice mogu da dovedu i do gubljenja ravnoteže

aviona, što je pri napravi prema ovom pronalasku potpuno isključeno.

U svome najjednostavnijem obliku sastoji se kočnica prema ovom pronalasku od najmanje dve površine (platne), ili od najmanje dva druga tela, sa što većim vazdušnim otporom, koje su nameštene na zadnjem delu trupa iza krmila i koje se mogu putem kakve bilo naprave iz unutrašnjosti aviona dovesti u spoljnje vazdušno strujanje, ili iz ovoga izvući. Tela za otpor mogu u stanju mirovanja da leže u posebnim udubljenjima u površini trupa, ili se mogu priljubiti uz površinu trupa, ili mogu sama sačinjavati jedan deo površine trupa. Pokretanje tela za otpor može biti izvedeno prema nahodanju putem stavljanja u dejstvo ma kakvog pokretnog mehanizma.

Pošto se pri isturanju i uvlačenju tela za otpor, kod do sada poznatih oblika, najmanje bar pokretanje u jednome pravcu, biva protiv spoljne vazdušne struje, to zahteva naprava za kočenje pri uvlačenju ili isturanju obično upotrebu velike snage. Prema pronalasku ima se kočnica izvesti tako, da je kako mehanizam isturanja, tako i mehanizam uvlačenja, u najvećoj meri rasterećen putem vazdušnoga strujanja u letu. Taj se cilj može postići time, da tela za otpor vrše pokrete samo sa vazdušnom strujom. Kako se to može postići, pokazuje se na crtežu na jednom primeru.

Slika 1. pokazuje avion gledan sa strane, sa trupom 1., krilom 2., elisom 3., vi-















