

146428

Memoria Descriptiva
de la
Patente de Invención

que por 20 años, para España y sus Posesiones, se solicita a favor de la Casa DORNIER-WERKE G.m.b.H., y de D. CLAUDE DORNIER, Ingeniero, ambos de nacionalidad alemana y domiciliados en FRIEDRICHSHAFEN a.B. (Alemania), por :
" UN DISPOSITIVO DE FRENADO PARA AVIONES ".

Memoria descriptiva

La solicitud de patente principal se refiere a un dispositivo de frenado para aviones mediante cuerpos dispuestos en el fuselaje y de gran resistencia al aire y aconseja disponer estos cuerpos de resistencia detrás de los timones. Descripción, reivindicaciones y dibujo se refieren a aviones de timón de dirección simple. La disposición del dispositivo de frenado detrás de los timones tiene la ventaja de que el mismo no puede provocar vibraciones de los timones. Una desventaja de la disposición descrita en la solicitud de patente principal puede verse en el hecho de que el fuselaje tiene que ser construido, detrás de los ti-

5



10

mones, más largo de lo que sería necesario sin el dispositivo de frenado.

15 La presente invención desarrolla la idea fundamental expresada en la solicitud de patente principal. De estar provisto un avión de timón de dirección doble no es necesario, para evitar vibraciones del mismo, disponer el dispositivo de frenado detrás del timón. La prolongación hacia atrás del fuselaje puede evitarse montando el dispositivo de frenado entre los timones de dirección encima y debajo del fuselaje. Ya se conoce el empleo de un timón de dirección doble. Por lo tanto, cuando en la construcción de un avión se decide adoptar un timón de dirección doble los cuerpos de frenado tienen, según la invención, que ser dispuestos entre los timones de dirección encima y debajo del fuselaje. Si por otra parte le es indiferente al constructor el empleo de un timón de dirección simple o doble se aconseja elegir un timón de dirección doble y disponer los cuerpos de frenado entre los timones de dirección encima y debajo del fuselaje porque de esta manera se evita la prolongación de éste último, no siendo ya necesaria la disposición del dispositivo de frenado detrás de los timones.

35 En el dibujo se representan dos ejemplos de realización. En ambas figuras 1 representa el fuselaje, 2 y 3 los timones de dirección, 4 y 5 los planos fijos verticales. Según la Fig. 1 hay, dispuestas entre los timones de dirección, unas aletas 6 y 7 provistas de ranuras para el paso del aire. Según la Fig. 2, encima y debajo del fuselaje están dispuestas de la misma manera unas aletas 8 y 9 provistas de aberturas para el paso del aire.



REIVINDICACIONES

Se reivindica :

45 1) La propiedad y explotación exclusivas de un dispositivo de frenado, para aviones de timón de dirección doble, mediante unos cuerpos de gran resistencia al aire, dispuestos en el fuselaje, que pueden ser accionados a voluntad desde el interior del avión y ser a elección expuestos a la corriente del aire exterior o sustraídos a la acción de la misma, caracterizado por el hecho de que los cuerpos de frenado
50 se encuentran dispuestos, entre los timones de dirección, encima y debajo del fuselaje.

2) Un dispositivo según la anterior reivindicación caracterizado por ser esencialmente :

" UN DISPOSITIVO DE FRENADO PARA AVIONES " . - - - - -

Consta la presente Memoria descriptiva de tres hojas, numeradas y mecanografiadas en una sola cara, a las que se adjunta un plano para su mayor comprensión.

Sevilla, 25 de Noviembre de 1938. III A.T.

RODOLFO DE LA TORRE

R. P.



Figura n° 1.

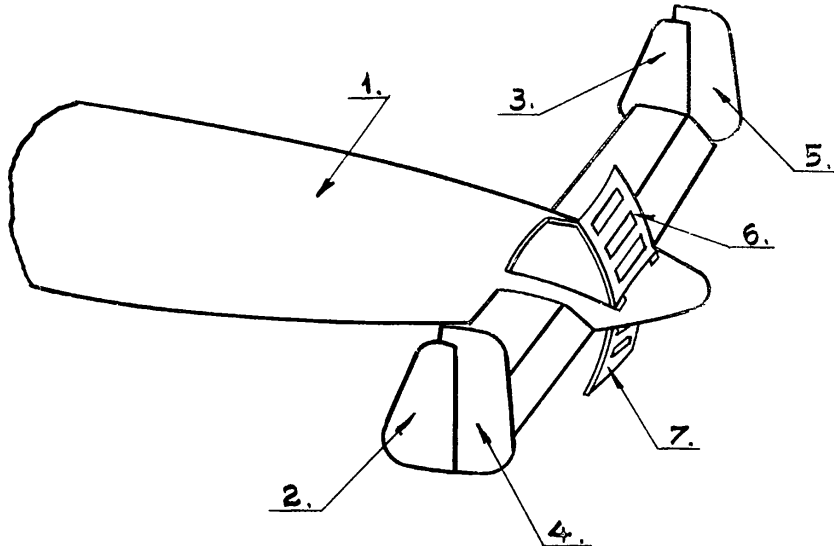
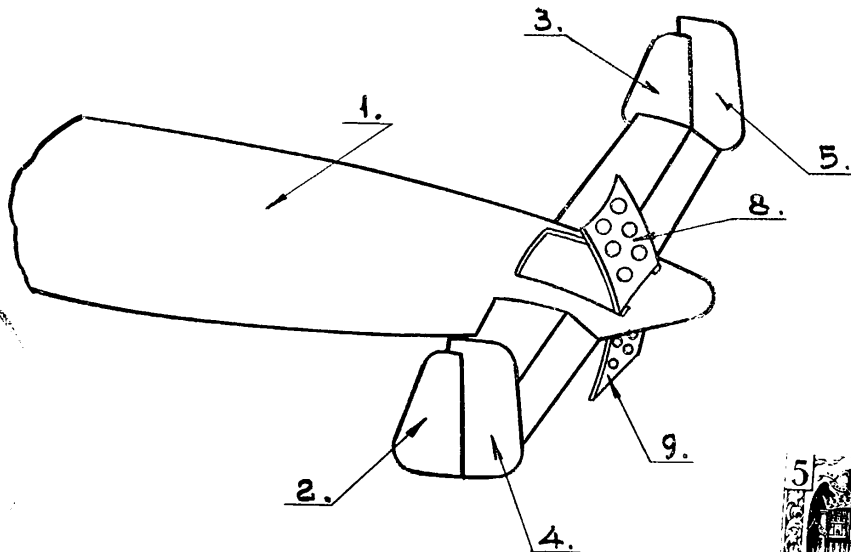


Figura n° 2.



RODOLFO DE LASTORRE
P. P.



Escala variable