

185517

185517

PATENTE DE INVENCION QUE SOLICITA EN ESPAÑA DON DALMACIO
FERNANDEZ Y FERNANDEZ, DOMICILIADO EN IRIJOA - CORUÑA - POR:

Un tren de aterrizaje para aviones.

MEMORIA DESCRIPTIVA

5 Se compone el tren de aterrizaje que estudiamos:

a).- De oruga de aire, formada por eslabones ó unidades celulares, resultantes de la sección ó división de un tubo de goma de sección en forma de rueda corriente, de tantas partes como eslabones se quiera dar a la oruga y unidas entre sí por un tubo estrecho, prolongación del neumático y al nivel de la base de asiento del eslabón en la correa de enganchar.

En la hoja del dibujo 1 figura 2, vemos la forma y disposición de los eslabones.

15 Están formados, de una cubierta de goma y una cámara de aire al igual que otra rueda de goma corriente. En la cara plana que forma su base y a todo el largo de la misma, una línea de endadura $c - c'$ de la figura, pone en comunicación el exterior con su cavidad interna.

20 La cámara es de la misma forma que la cubierta, pero sin líneas de abertura alguna, se adapta a la caja que le ofrece aquella, separando los bordes de juncura que permiten abrir una ventana en la base de aquella caja.

25 Tanto la cubierta como la cámara, decimos que se unen en su base por una prolongación tubular, altura d del dibujo. Estando ésta, igualmente que la base, dividido por la misma línea de excisión, para alojar dentro del tubo la parte correspondiente de la cámara.

La cámara, sin abertura exterior ninguna, se comunica



4
30

de eslabon a eslabon por su tubo de unión que es tambien el órgano que da carga de aire a aquélla, ya que es hueco.

Alojada la cámara dentro de la cubierta, se cierra ésta.

35

Tiene para ello dos bandas de anillo, colocado a cada uno de los lados de los bordes de la línea de juncura; los cuales anillos e - f de la figura, se colocan alternados como los dientes de dos engranes y formando un anillo de eje común a lo largo del cual pasa una cuerda o cable que, viene a ser como la cremallera que da cierre a la cubierta.

40

Cerrada la cubierta en la forma dicha, y con la cámara en su interior, sobre una correa de goma, asentando ésta sobre la cara plana, que es base del eslabón, con unos remaches, colocados en los puntos b.

45

b).- De una armadura o, colocada sobre el extremo de ala corta a figura l, que recoge y conduce la oruga sobre los rodillos de deslizamiento f.

c).- De una rueda g, articulada a la armadura nivel h y que alterna con la oruga para el rodaje del avión.

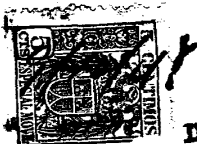
50

Dicha rueda, puesta en posición vertical descende del nivel de la oruga y el avión se sustenta en ella; pero si la giramos sobre su eje articular la llevamos a la posición l línea punteada, más alto que la oruga, apoyando ésta en el suelo. El giro a la inversa vuelve a descansar sobre ella el peso del avión. El brazo k que arranca del de la rueda, lleva una muesca donde traba el gato j, haciendo solidaria la rueda con la armadura del avión y fijándola en la posición vertical cuando aquél descanza sobre ésta.

55

60

d).- De un aparato de fuselaje del tren, elástico, formado por las varillas d, articuladas en su extremidad anterior sobre la pieza e, que remata y fusela el frente anterior del tren.



65

Dichas varillas sirven de soporte a una lona que, extendidas sobre las mismas, a las que se fija, de un lado; y de otro, cerca del borde posterior de la pieza e, por los remaches n, cubre así los costados del tren.

70

Con este fuselaje se pueden cubrir parte que de ser rígido no lo haría. Así, la prolongación de éste detrás del tren para fuselarlo en ésta parte y debido a estar cerca del suelo, lo que hace que se toque a las marchas del avión por suelo desnivelado, esta disposición corrige este defecto ya que se pliega hacia arriba al pisar en aquel, girando las varillas por su extremidad anterior articulada.

75

En la figura 3 vemos en esquema la disposición del fuselaje en vista por arriba.

Así, la pieza a, formando un diedro de ángulo fe-rrado fusela el frente anterior.

80

Las varillas c, articuladas con giro en a, y que sostienen las lonas, prolongadas más allá del tren punto d, fuselan esta parte terminal del mismo. En e, la rueda auxiliar de la oruga colocada a un lado de ésta.

Madrid, 8 de Octubre de 1.948.

El Almirante Juan Guada



185517

NOTA REIVINDICATORIA

Los puntos de invención propia y nueva del solicitante, que se reivindican, son los siguientes:

85

1º.- Un tren de aterrizaje para aviones, caracterizado por que lleva una oruga de aire de la sección de una rueda ordinaria, y formada por unidades celulares, unidas por una prolongación tubular, colocada a la altura de la base de asiento de las mismas, en la correa de enganche, por la que se alimenta de aire la oruga. Dichas unidades vienen a ser como los eslabones de la cadena, los cuales están formados de cámara y neumáticos de goma.

90

El neumático se abre a lo largo de una línea de hendidura en la base de asiento en la correa, dando entrada a su cavidad interior, para alojar la cámara.

95

Esta, tiene igual que el neumático una disposición eslabonada, unida por otra prolongación tubular, y se aleja dentro del neumático, el cual se cierra con una correa ó cable que pasa a través de un ojo común a dos bandas de anillas, colocadas en los dos bordes que forman la ventana del mismo.

100

La oruga se monta sobre una correa ó cadena por medio de remaches.

105

2º.- Un tren de aterrizaje para aviones caracterizado por la posición del mismo al extremo de un ala corta que, hace a la vez de ala y soportes del tren.

3º.- Un tren de aterrizaje para aviones caracterizado por llevar una rueda auxiliar de la oruga de aire, la cual se articula con eje de giro sobre el extremo de un so



185517

110 porte y que por alcanzar mayor altura que el tren, descansa el avión en ella cuando se encuentra el soporte en posición vertical; girando este sobre su eje articular, distancia la rueda del suelo y lo que apoya entonces es la oruga.

115 49.- Un tren de aterrizaje para aviones caracterizado por un sistema de fuselaje del mismo, consistente en una pieza angular, en forma de diedro que protege del frente anterior. Por los costados, unas barras metálicas que se articulan con giro en su extremidad anterior, quedando libre la posterior que alcanza más allá de la parte terminal de -
120 aquel, la cual fusela. Como estas barras que sirven de soporte a una lona para cubrir los costados y parte posterior, tienen giro en su extremidad anterior, cuando toquen en el -
125 suelo, se pliegan hacia arriba sin entorpecer la marcha en tierra del avión.

50.- Un tren de aterrizaje para aviones.

Madrid, 8 de Octubre de 1948.

Ormaiztegui

185517

11/18/17

9/19/18
RECEIVED
PATENT OFFICE

185517

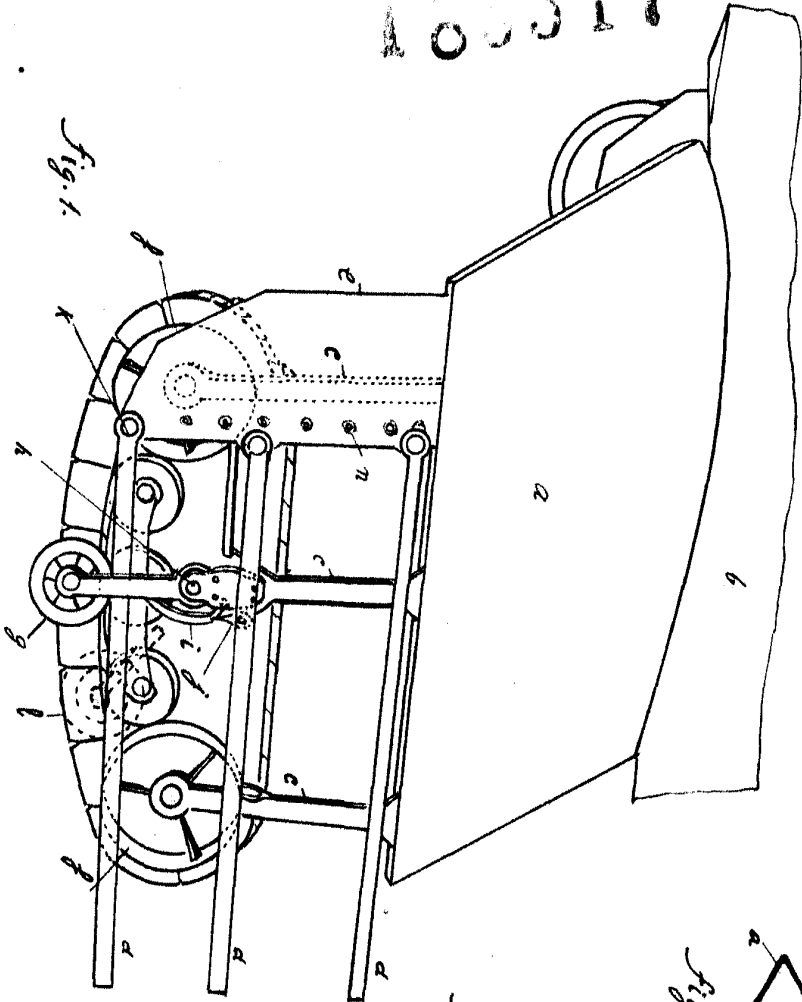


Fig. 1.

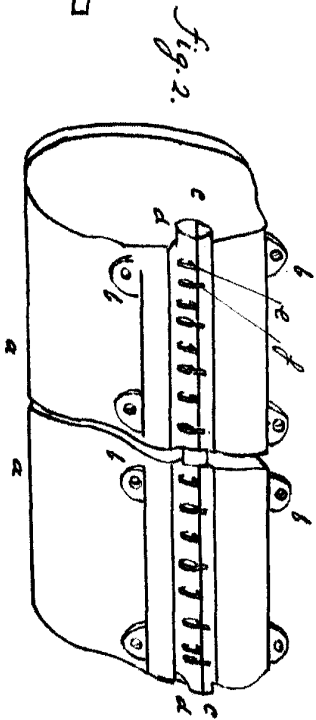


Fig. 2.

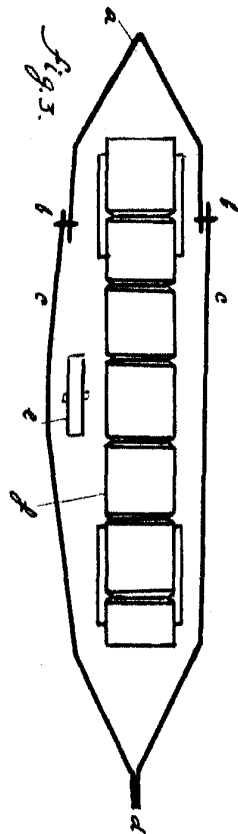


Fig. 3.

I

The said is a better

Wm. W. W. W.

Wm. W. W. W.