

Изобретение относится к гондолам для перевозки людей и грузов при помощи тепловых и газовых аэростатов.

Известно устройство гондолы аэростата [1], содержащее стенки, дно и тросовую подвесную систему. Тросовая подвесная система в этом устройстве закреплена у верхней кромки стенки гондолы,

Однако гондола указанной конструкции обладает следующим недостатком. При приземлении аэростата при сильном ветре происходит снос оболочки аэростата по направлению ветра. Гондола аэростата при этом переворачивается набок, так как усилие от оболочки аэростата посредством тросов подвесной системы передается на верхнюю часть гондолы, образуя таким образом переворачивающий момент.

Задачей изобретения является повышение безопасности при приземлении за счет исключения переворачивания гондолы набок. Техническим результатом использования изобретения является устранение переворачивающего момента от воздействия оболочки аэростата на гондолу при ее приземлении. Этот результат достигается за счет переноса точки приложения силы с верхней части гондолы на ее нижнюю часть.

Задача изобретения решается тем, что в гондоле аэростата, содержащей стенки, дно и подвесную систему, подвесная система выполнена в виде тросов, согласно изобретению, один конец каждого троса прикреплен к быстроразъемному замку, установленному у верхней кромки гондолы/Средняя часть каждого троса проходит вдоль внешней стороны стенки гондолы и неподвижно закреплена у дна гондолы. Таким образом, при срабатывании замка происходит отсоединение троса от верхней части гондолы, оставляя его соединенным с нижней частью гондолы.

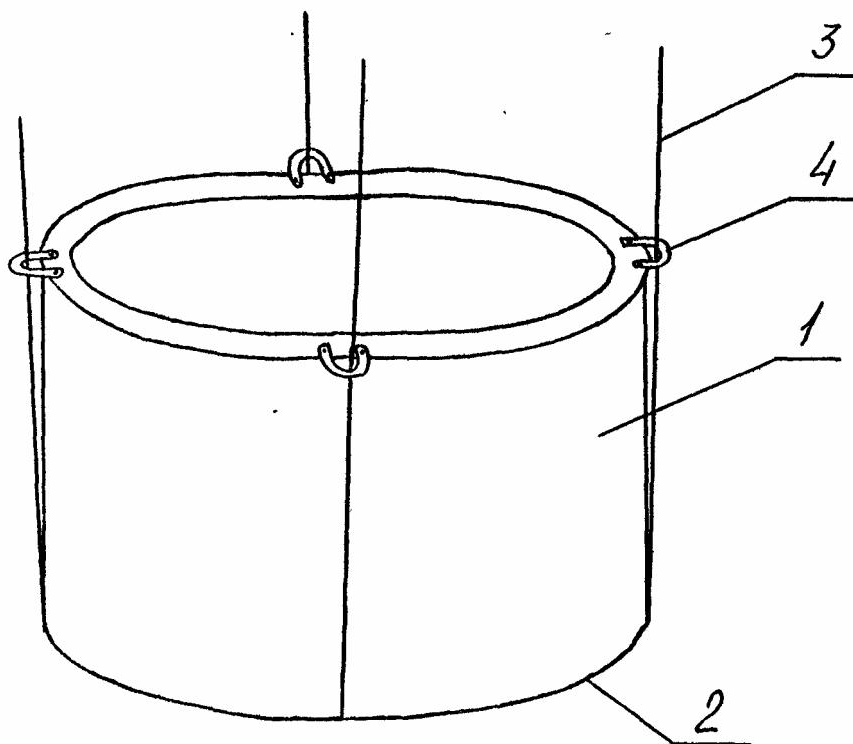
Изобретение поясняется прилагаемыми чертежами, где;

- на фиг. 1 приведена схема устройства в момент касания гондолой поверхности земли;
- на фиг. 2 приведена схема устройства в момент бокового сноса оболочки аэростата ветром;
- на фиг. 3 приведена схема положения подвесной системы гондолы при боковом сносе оболочки аэростата.

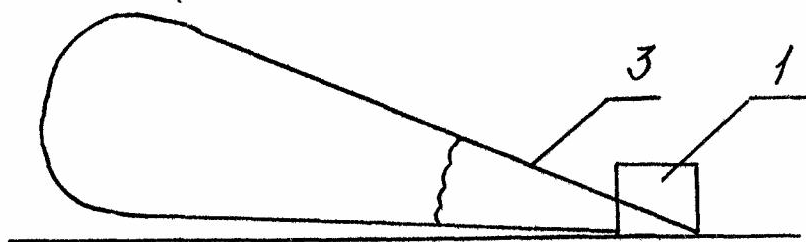
Устройство представляет собой гондолу, содержащую стенки 1, дно 2, тросовую подвесную систему 3. У верхней кромки стенки 1 закреплён быстроразъемный замок 4. Трос подвесной системы 3 проходит вдоль внешней стороны стенки 1 через быстро-разъемный замок 4.

При старте и во время полета подвесная система 3 закреплена за дно 2 гондолы, проходит вдоль внешней стороны стенки 1 и через закрепленный у верхней кромки быстроразъемный замок 4. Перед приземлением экипаж открывает замки 4, выводя тросы подвесной системы 3 из зацепления с верхней кромкой гондолы. При приземлении гондола остается в вертикальном положении дном 2 на поверхности земли, а тросы подвесной системы 3, начиная от точки их крепления ко дну 2 гондолы, наклоняются к поверхности земли, в соответствии с наклоном оболочки аэростата.

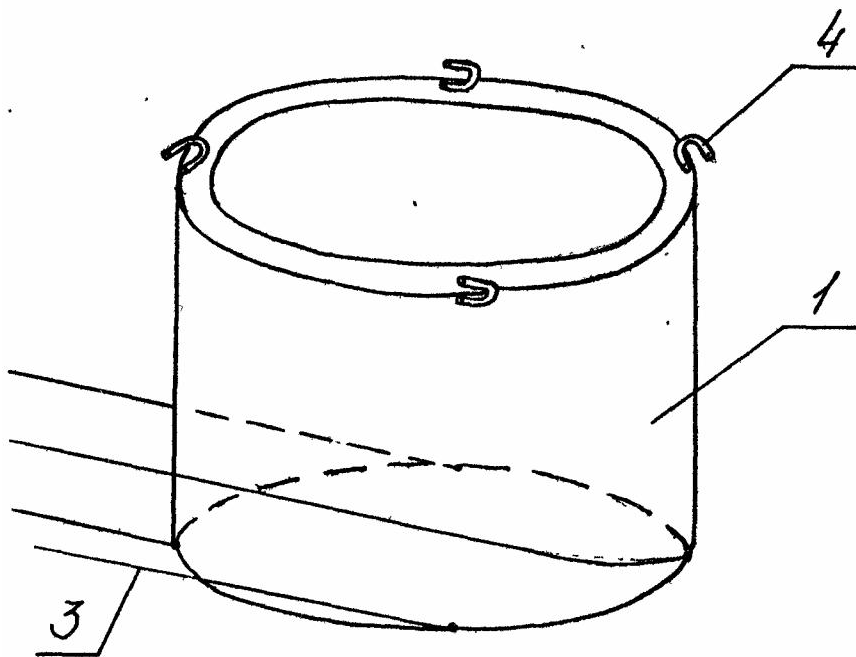
Вследствие наклона тросов вслед за оболочкой аэростата усилие от аэростата передается не на верхнюю часть стенки, а на дно гондолы. Таким образом, устраняется переворачивающий момент, и при наличии большого ветра гондола скользит на своем дне вслед за оболочкой. Таким образом, заявляемая конструкция гондолы повышает безопасность экипажа и сохранность используемой на аэростате аппаратуры.



Фиг.1



$\phi_{u2.2.}$



$\phi_{u2.3}$