ÖZET

BİR YÜK BIRAKMA TERTİBATI

Yukarıda bahsedilen ve aşağıdaki detaylı anlatımdan ortaya çıkacak tüm amaçları gerçekleştirmek üzere mevcut buluş, bir yük bırakma tertibatı ile ilgilidir. Buna göre yeniliği, bahsedilen tutucunun (40) en az bir diğer ucunda bulunan en az bir çekici uç (42) komşuluğunda konumlanarak tutucudan (40) aldığı hareket ile gövde (20) içerisinde y ekseni doğrultusunda hareket ederek bahsedilen elastik elemanı (21) sıkıştırabilen en az bir yatak (30) içermesi, bahsedilen yatağın, y ekseni doğrultusundaki hareketini durdurmak üzere gövdedeki (20) en az bir yuvaya (22) geçerek kilitleme sağlayan en az bir kilitleyici (31) içermesi, gövdenin en az bir ucunda sağlanan, yatay konumdayken (Y) taşıyıcının (60) -y eksenindeki (-y) hareketini engelleyen, dikey konumdayken (D) y eksenindeki hareketine izin en az bir dil (50) içermesi, yükün -y ekseni (-y) doğrultusundaki ağırlığı ile birlikte taşıyıcının (60), taşıyıcının (60) -y eksenindeki (-y) hareketinin engellendiği bir yatay konumda (y) tuttuğu en az bir dil (50) içermesi, bahsedilen dilin (50), taşıyıcının (60) y eksenindeki hareketine izin verdiği bir dikey konuma (d) geçmek için uyguladığı +y eksenindeki (+y) kuvvetin, taşıyıcı (60) tarafından üzerine -y ekseninde (-y) uygulanan kuvvetten fazla olduğu durumda dikey konuma (D) geçecek şekilde yapılandırılmış olmasıdır.

Şekil 1

İSTEMLER

1. Buluş, en az bir taşıyıcı (60) ile irtibatlandırılmış en az bir yükün en az bir hava aracı ile bir noktadan başka bir noktaya taşınıp bırakılmasını sağlamak üzere, en az bir gövde (20) ve bahsedilen gövde (20) içerisinde konumlanmış en az bir elastik eleman (21) içermesi, içerdiği en az bir bağlantı ucu (41) vasıtasıyla hava aracı ile irtibatlandırılan ve en az bir diğer ucu gövde (20) içerisinde kalacak şekilde y ekseninde hareket edebilen en az bir tutucuya (40) sahip bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** bahsedilen tutucunun (40) en az bir diğer ucunda bulunan en az bir çekici uç (42) komşuluğunda konumlanarak tutucudan (40) aldığı hareket ile gövde (20) içerisinde y ekseni doğrultusunda hareket ederek bahsedilen elastik elemanı (21) sıkıştırabilen en az bir yatak (30) içermesi, bahsedilen yatağın (30), y ekseni doğrultusundaki hareketini durdurmak üzere gövdedeki (20) en az bir yuvaya (22) geçerek kilitleme sağlayan en az bir kilitleyici (31) içermesi, gövdenin (20) en az bir ucunda sağlanan, yatay konumdayken (Y) taşıyıcının (60) -y eksenindeki (-y) hareketini engelleyen, dikey konumdayken (D) y eksenindeki hareketine izin en az bir dil (50) içermesi, yükün -y ekseni (-y) doğrultusundaki ağırlığı ile birlikte taşıyıcının (60), taşıyıcının (60) -y eksenindeki (-y) hareketinin engellendiği bir yatay konumda (Y) tuttuğu en az bir dil (50) içermesi, bahsedilen dilin (50), taşıyıcının (60) y eksenindeki hareketine izin verdiği bir dikey konuma (D) geçmek için uyguladığı +y eksenindeki (+y) kuvvetin, taşıyıcı (60) tarafından üzerine -y ekseninde (-y) uygulanan kuvvetten fazla olduğu durumda dikey konuma (D) geçecek şekilde yapılandırılmış olmasıdır.

2. İstem 1’e göre bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** bahsedilen tutucunun (40) esasen mapa olmasıdır.

3. İstem 1’e göre bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** bahsedilen taşıyıcının (60) T şekline sahip olmasıdır.

4. İstem 1’e göre bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** bahsedilen dilin (50) yatay konumdan (Y) dikey konuma (D) geçmesini sağlamak üzere dönme hareketini gerçekleştiren en az bir yay mekanizması içermesidir.

5. İstem 1’e göre bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** bahsedilen dilin (50) kısmen hilal formunda olmasıdır.

6. İstem 1’e göre bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** elastik elemanının (21) esasen yay olmasıdır.

7. İstem 1’e göre bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** bahsedilen kilitleyicinin (31) esasen yaylı pim olmasıdır.

8. İstem 1’e göre bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** gövdenin (20), iç kısmına erişimi kolaylaştıran en az bir açıklık (70) içermesidir.

9. İstem 1’e göre bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** bahsedilen çekici ucun (42) dairesel şekle sahip olması ve çapının yatağın içerdiği delikten büyük olmasıdır.

10. İstem 1’e göre bir yük bırakma tertibatı (10) **olup özelliği;** bahsedilen yuvanın (22) esasen delik olmasıdır.

TARİFNAME

BİR YÜK BIRAKMA TERTİBATI

TEKNİK ALAN

Buluş, en az bir yükün en az bir hava aracı ile bir noktadan başka bir noktaya taşınıp bırakılmasını sağlamak üzere bir yük bırakma tertibatı ile ilgilidir.

ÖNCEKİ TEKNİK

Hava aracı ile yük taşıma sistemleri, genellikle büyük kapasiteli uçakların, insansız hava araçlarının veya diğer hava taşıtlarının kullanıldığı, genellikle ticari veya askeri amaçlar için büyük miktarda malzemenin hızlı bir şekilde bir yerden başka bir yere taşınmasını sağlayan sistemlerdir. Bu sistemler, genellikle acil durum yardım malzemelerinin, ticari malların, posta gönderilerinin ve bazen de askeri teçhizatın hızlı bir şekilde taşınması için kullanılmaktadır.

Yük bırakma mekanizmaları, özellikle hava araçlarında kullanılan, kargoyu hızlı ve etkili bir şekilde bırakmak veya boşaltmak için tasarlanmış sistemlerdir. Bu tür mekanizmalar genellikle askeri ve insani yardım operasyonlarında kullanılır, ancak ticari uygulamalarda da bulunabilmektedirler.

Mevcutta bulunan taşıma/bırakma mekanizmalarında yük istenilen noktaya iletildikten sonra ya havada bırakılarak paraşüt ile zemine indirilmesi sağlanmakta veya zemine alçalan hava aracından elektrikli sistemler veya zemindeki personel vasıtasıyla yük bırakılmış olmaktadır. Bahsedilen bu yöntemlerden ilkinde yük istenilen noktaya hassas bir şekilde indirilememektedir. Elektrikli sistemler kullanıldığında ise uygunsuz hava şartlarında veya arıza durumlarında yükün bırakılamaması durumları meydana gelmektedir. Personel kullanıldığında ise kritik anlarda ihtiyaç duyulan veya tehlikeli bir durumda orada bulunmaması gereken bir kişinin yükü serbest bırakmaya çalışması istenmeyen durumlara sebep olmaktadır.

Sonuç olarak, yukarıda bahsedilen tüm sorunlar, ilgili teknik alanda bir yenilik yapmayı zorunlu hale getirmiştir.

BULUŞUN KISA AÇIKLAMASI

Mevcut buluş yukarıda bahsedilen dezavantajları ortadan kaldırmak ve ilgili teknik alana yeni avantajlar getirmek üzere, bir yük bırakma tertibatı ile ilgilidir.

Buluşun bir amacı, otomatik olarak yükün bir yüzeye temas etmesi ile birlikte bırakılmasını sağlayan bir yük bırakma tertibatı ortaya koymaktır.

Buluşun bir diğer amacı, hava aracı ile bağlantısı güçlendirilen bir yük bırakma tertibatı ortaya koymaktır.

Yukarıda bahsedilen ve aşağıdaki detaylı anlatımdan ortaya çıkacak tüm amaçları gerçekleştirmek üzere mevcut buluş, en az bir taşıyıcı ile irtibatlandırılmış en az bir yükün en az bir hava aracı ile bir noktadan başka bir noktaya taşınıp bırakılmasını sağlamak üzere, en az bir gövde ve bahsedilen gövde içerisinde konumlanmış en az bir elastik eleman içermesi, içerdiği en az bir bağlantı ucu vasıtasıyla hava aracı ile irtibatlandırılan ve en az bir diğer ucu gövde içerisinde kalacak şekilde y ekseninde hareket edebilen en az bir tutucuya sahip bir yük bırakma tertibatı bir ile ilgilidir. Buna göre yeniliği, bahsedilen tutucunun en az bir diğer ucunda bulunan en az bir çekici uç komşuluğunda konumlanarak tutucudan aldığı hareket ile gövde içerisinde y ekseni doğrultusunda hareket ederek bahsedilen elastik elemanı sıkıştırabilen en az bir yatak içermesi, bahsedilen yatağın, y ekseni doğrultusundaki hareketini durdurmak üzere gövdedeki en az bir yuvaya geçerek kilitleme sağlayan en az bir kilitleyici içermesi, gövdenin en az bir ucunda sağlanan, yatay konumdayken taşıyıcının -y eksenindeki hareketini engelleyen, dikey konumdayken y eksenindeki hareketine izin en az bir dil içermesi, yükün -y ekseni doğrultusundaki ağırlığı ile birlikte taşıyıcının, taşıyıcının -y eksenindeki hareketinin engellendiği bir yatay konumda tuttuğu en az bir dil içermesi, bahsedilen dilin, taşıyıcının y eksenindeki hareketine izin verdiği bir dikey konuma geçmek için uyguladığı +y eksenindeki kuvvetin, taşıyıcı tarafından üzerine -y ekseninde uygulanan kuvvetten fazla olduğu durumda dikey konuma geçecek şekilde yapılandırılmış olmasıdır. Böylece yükün yere temas etmesiyle birlikte, hiçbir enerji kaynağı kullanılmadan, yalnızca insan gücü ile kurulmuş olan mekanizmalar vasıtasıyla yük otomatik olarak, dış müdahale gerektirmeden serbest bırakılmaktadır.

Buluşun mümkün bir yapılanmasının özelliği, bahsedilen tutucunun esasen mapa olmasıdır. Böylece hava aracı ile yük bırakma aparatının bağlantısı sağlamlaştırılmakta ve kanca yapılara göre avantaj sağlamaktadır.

Buluşun mümkün bir yapılanmasının özelliği, bahsedilen taşıyıcının T şekline sahip olmasıdır. Böylece her iki kenarında sağlanan dillere temas ederek yükün düşmesi engellenmektedir.

Buluşun mümkün bir yapılanmasının özelliği, bahsedilen dilin yatay konumdan dikey konuma geçmesini sağlamak üzere dönme hareketini gerçekleştiren en az bir yay mekanizması içermesidir. Böylece enerji harcayacak bir tahrik elemanı ihtiyacı ortadan kaldırılarak, yalnızca mekanik bir yapı ile hareket mümkün olmaktadır.

Buluşun mümkün bir yapılanmasının özelliği, bahsedilen dilin kısmen hilal formunda olmasıdır. Böylece taşıyıcının yüke bağlı olduğu milin her iki dil ortasından geçmesine imkân sağlanmaktadır.

Buluşun mümkün bir yapılanmasının özelliği, elastik elemanının esasen yay olmasıdır. Böylece sıkıştırma kuvveti elde edilebilmektedir.

Buluşun mümkün bir yapılanmasının özelliği, bahsedilen kilitleyicinin esasen yaylı pim olmasıdır. Böylece kolay bir şekilde kullanıcı tarafından kurulabilen bir yapı elde edilebilmektedir.

Buluşun mümkün bir yapılanmasının özelliği, gövdenin, iç kısmına erişimi kolaylaştıran en az bir açıklık içermesidir. Böylece taşıyıcı ve dillere erişim mümkün olmaktadır.

Buluşun mümkün bir yapılanmasının özelliği, bahsedilen çekici ucun dairesel şekle sahip olması ve çapının yatağın içerdiği delikten büyük olmasıdır. Böylece yatağın altında konumlanarak yataktaki delikten geçmeden yatağı hareket ettirebilmektedir.

Buluşun mümkün bir yapılanmasının özelliği, bahsedilen yuvanın esasen delik olmasıdır. Böylece gövde dışarısından kolayca sıkılarak kurulabilmektedir.

ŞEKİLLERİN KISA AÇIKLAMASI

Şekil 1’de buluş konusu yük bırakma tertibatının temsili bir izometrik görünümü verilmiştir.

Şekil 2’de buluş konusu yük bırakma tertibatının temsili bir yandan görünümü verilmiştir.

Şekil 3’te buluş konusu yük bırakma tertibatının temsili bir önden görünümü verilmiştir.

Şekil 4’te buluş konusu yük bırakma tertibatının temsili bir kesit görünümü verilmiştir.

Şekil 5’te buluş konusu yük bırakma tertibatının yükleme anındaki durumunu gösteren temsili bir kesit görünümü verilmiştir.

Şekil 6’da buluş konusu yük bırakma tertibatının taşınma anındaki durumunu gösteren temsili bir kesit görünümü verilmiştir.

Şekil 7’de buluş konusu yük bırakma tertibatının bırakmaya başlandığı andaki durumu gösteren temsili bir kesit görünümü verilmiştir.

Şekil 8’de buluş konusu yük bırakma tertibatının bırakma anındaki durumu gösteren temsili bir kesit görünümü verilmiştir.

Şekil 9’da buluş konusu yük bırakma tertibatının bırakma anındaki durumu gösteren temsili bir kesit görünümü verilmiştir.

BULUŞUN DETAYLI AÇIKLAMASI

Bu detaylı açıklamada buluş konusu yük bırakma tertibatı (10) sadece konunun daha iyi anlaşılmasına yönelik hiçbir sınırlayıcı etki oluşturmayacak örneklerle açıklanmaktadır.

Şekil 1’de buluş konusu yük bırakma tertibatının (10) temsili bir izometrik görünümü verilmiştir. Yük bırakma tertibatı (10), hava taşıtları, bilhassa insansız hava araçları, ile irtibatlandırılarak bir ağırlığa sahip yüklerin bir noktadan başka bir noktaya iletilmesini sağlamaktadır. Burada bahsedilen yük, bir ağırlığı olan cisim, insan gibi herhangi bir yük olabilmektedir. Yük bırakma tertibatı (10), yalnızca hava taşıtları ile değil, yükün havaya kaldırılarak taşınmasını sağlanan yerlerde de, vinç gibi, kullanılabilmektedir. Yük bırakma tertibatı (10), kullanıcı ihtiyacı olmadan yüklerin otomatik olarak istenilen zemine bırakılmasını sağlamaktadır.

Yük bırakma tertibatı (10) en az bir gövde (20) içermektedir. Bahsedilen gövde (20), içi boş silindir şeklinde olmaktadır. Alternatif yapılanmalarda kare, üçgen veya çeşitli çokgen geometrilere de sahip olabilmektedir. Gövde (20), esasen yük bırakma tertibatı (10) için gerekli olan unsurların muhafazasını gerçekleştirmektedir. Gövde (20) en az bir üst yüzeyinde (23) en az bir delik içermektedir. Bahsedilen üst yüzey (23), gövdenin (20) y

ekseni doğrultusunda en üst yüzeyi (23) olmaktadır. Bir başka deyişle üst yüzey (23), gövdenin (20) hava aracına baktığı yüzey olmaktadır.

Gövde (20) en az bir yan yüzeyinde yuva (22) içermektedir. Bahsedilen yuva (22) esasen delik olmaktadır. Bahsedilen yan yüzey ise y ekseni doğrultusunda uzanan yüzeyi olmaktadır. Yani üst yüzeye (23) dik olan yüzeydir. Yuva (22) sayısı iki adet olup y ekseninde aynı yükseklikte konumlanmaktadırlar.

Yük bırakma tertibatı (10) en az bir elastik eleman (21) içermektedir. Bahsedilen elastik eleman (21) gövde (20) içerisinde konfigüre edilmektedir. Elastik eleman (21) yay olmaktadır. Elastik eleman, içi boş silindir olan gövdenin (20) bahsedilen boşluğun konfigüre edilmektedir.

Yük bırakma tertibatı (10) en az bir yatak (30) içermektedir. Bahsedilen yatak (30), gövde (20) içerisinde sağlanmaktadır. Yatak (30), elastik elemanının (21) en az bir ucunda sağlanmakta ve y ekseninde hareket ederek elastik elemanı (21) sıkıştırabilmektedir. Elastik elemanı (21) esasen y ekseni doğrultusunda yatağın üzerinde konumlanmaktadır. Y ekseni doğrultusunda bakıldığında dairesel şekle sahip olmakta ve tutucunun (40) etrafında konfigüre edilmektedir. Ancak alternatif yapılanmalarda gövdenin (20) geometrisine bağlı olarak değişebilmektedir. Yatak (30) en az bir delik içermektedir.

Yatak (30) en az bir kilitleyici (31) içermektedir. Bahsedilen kilitleyici (31) yatak (30) üzerinde konfigüre edilmektedir. Kilitleyici (31), yatağın (30) -y ekseni (-y) doğrultusunda hareket etmesiyle birlikte gövde (20) üzerindeki yuvalara (22) geçerek yatağın hareketinin durmasını sağlamaktadır. Kilitleyici (31), yatak (30) üzerinde, gövde (20) yan yüzeyine bakacak şekilde konfigüre edilmektedir. Kilitleyici (31) esasen yaylı pim olmaktadır. Böylece, yükleme anındaki durumda (I) elastik elemanın (21), yatağı (30) aşağıda tutmasını sağlamak ve yükün boşa çıkmasını engellemek üzere kullanıcı yuvada (22) bulunan kilitleyiciyi (31) sıkmasıyla kilitleyiciyi (31) gövde (20) iç boşluğuna ittirmekte ve kilitleme ortadan kalktığı anda elastik eleman (21) yatağı (30) -y ekseninde (-y) ittirmekte ve kilitleyicinin (31) gövde (20) yan yüzeylerine temas ederek Şekil 6’da da görüldüğü üzere yatak (30) içerisinde kurulu halde kalmasını sağlamaktadır. Daha sonra yatak (30) yukarı kalktığında kilitleyiciler (31) kurulu olması sonucu, yayda biriken sıkıştırma kuvveti ile birlikte dışarı doğru atılarak ile pimi yuvalara (22) geçirerek yatağın (30) y eksenindeki hareketini durdurmaktadır.

Yük bırakma tertibatı (10), yatağın elastik elemanı (21) sıkıştırmasına imkân veren hareketi yatağa (30) ileten en az bir tutucu (40) içermektedir. Tutucu (40) silindirik geometriye sahip olmaktadır. Sırasıyla gövde (20) üst yüzeyindeki (23) delikten, elastik eleman içerisindeki boşluktan ve yayın altında konumlanmış olan yataktaki (30) delikten geçirilmektedir. Bahsedilen tutucu (40) y ekseni doğrultusunda hareket edebilmektedir. Buluşun tercih edilen yapılanmasında mapa olmaktadır. Tutucu (40) en az bir bağlantı ucu (41) ile hava aracına irtibatlandırılırken en az bir diğer ucu ile yatağın gövde (20) içerisinde kalmasını sağlayacak şekilde çapı yataktaki (30) delikten büyük olan en az bir çekici uç (42) içermektedir. Yani tutucunun (40) y eksenindeki hareketi ile birlikte elastik eleman (21) sıkıştırılabilmektedir. Tutucunun (40) bu hareketini sağlayan ise hava aracının havalanması ile birlikte tutucuya (40) doğru uyguladığı +y eksenindeki (+y) kuvvettir. Bahsedilen bağlantı ucu (41) halka şeklinde olmaktadır. Bu sayede yük bırakma tertibatının (10), hava aracından çıkması önlenmektedir. Yine tutucu (40), gövdenin (20) üst yüzeyindeki (23) delikten geçmesini kısıtlayan plaka içermektedir. Bahsedilen plaka, bağlantı ucunun (41) altında, üst yüzeye paralel olarak konumlanmaktadır.

Yük bırakma tertibatı (10) en az bir dil (50) içermektedir. Bahsedilen dil (50), gövde (20) içerisinde konumlanmaktadır. Buluşun tercih edilen yapılanmasında iki adet olmaktadır. Dil (50) kısmen hilal şeklinde olmaktadır. Dil (50), sürekli olarak yatay konumdan (Y) dikey konuma (D) geçiş yapmasını sağlamak üzere dile (50) sürekli bir şekilde kuvvet uygulayan en az bir yay içermektedir. Böylece diller (50) üzerinde konumlanmış taşıyıcı (60), yükün bir yüzeye temas etmesiyle birlikte yükün ağırlığının taşıyıcıya (60) uyguladığı kuvvet azalmakta ve taşıyıcının (60) dile (50) -y ekseninde (-y) uyguladığı kuvvet de azalmaktadır. Dolayısıyla dil (50), Şekil 7'de de görüleceği üzere, taşıyıcıyı (60) kaldırabilmekte ve +y ekseninde (+y) yukarı doğru hareket edebilmektedir. Dilin (50), dikey konuma (D) gelmesiyle birlikte (bkz. Şekil 8 ve Şekil 9) taşıyıcı (60) boşa çıkmış olmakta ve yer çekiminin etkisiyle gövdeden (20) ayrılmış olmaktadır.

Gövde (20) en az bir açıklık (70) içermektedir. Bahsedilen açıklık (70) gövde (20) yan duvarında sağlanan boşluk olmaktadır. Açıklık (70) vasıtasıyla gövde (20) içerisine ulaşmak mümkün olmaktadır. Açıklık (70) sayısı iki adettir.

Tüm bu anlatılanlar ışığında buluş şu şekilde çalışmaktadır: Yük bırakma tertibatı (10) tutucudaki (40) bağlantı ucu (41) vasıtasıyla hava aracı ile irtibatlandırılmaktadır. Yükleme anındaki durumda (I) hava aracı tutucuya (40) +y ekseninde (+y) kuvvet uygulamamakta dolayısıyla tutucuda (40) çekici uç (42) vasıtasıyla yatağı (30) hareketlendirmemektedir. Bu esnada yatak (30), taşıyıcıya (60) temas etmekte ve taşıyıcının (60) +y ekseninde (+y)

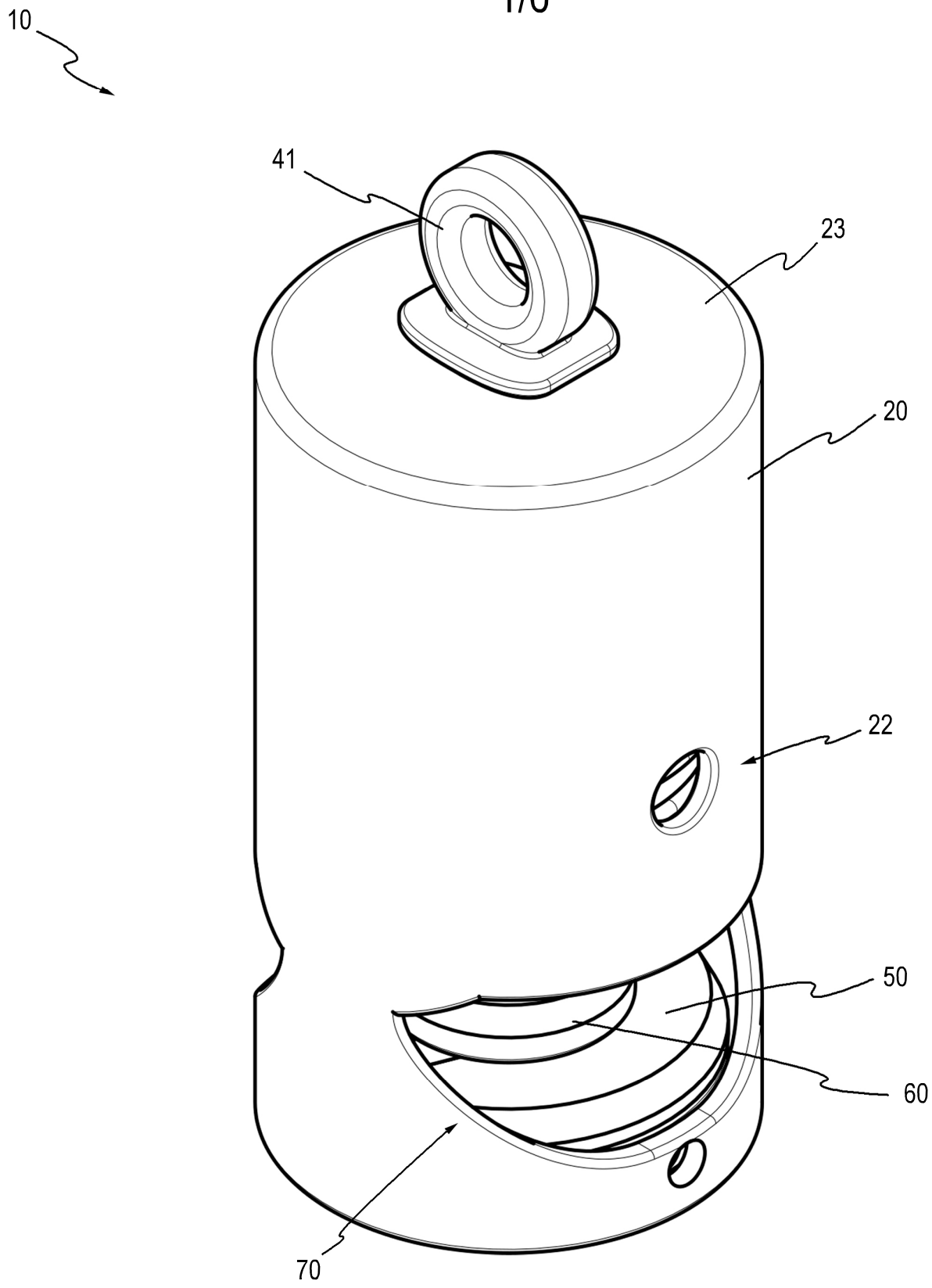
hareket etmesinin önüne geçilmektedir, dolayısıyla yük bırakılmamaktadır. Hava aracının kalkış yapması ile birlikte, yani taşınma anındaki durumda (II) tutucu (40) +y ekseninde (+y) hareket etmektedir ve çekici uç (42) vasıtasıyla da yatağı (30) +y ekseninde (+y) sürükleyerek elastik elemanı (21) sıkıştırmaktadır. +Y eksenindeki (+y) bu hareket yatakta (30) bulunan kilitleyicilerin (31) gövde (20) üzerindeki yuvaya (22) girmesi ile son bulmaktadır. Bu esnada yatak (30) y ekseni doğrultusunda artık hareket edememektedir. Taşıyıcı (60), diller (50) üzerinde konumlanmakta ve yükün ağırlığının dillerin (50) yatay konumdan (Y) dikey konuma (D) ulaşmak için uyguladığı kuvvetten büyük olması sebebiyle diller (50) açılamamaktadır, yani dikey konuma (D) gelememektedir. Hava aracının inişe geçmesiyle birlikte, yani yükü bir yüzeye temas ettirdiği bırakma anındaki durum (III) ile birlikte, taşıyıcının (60) dillere (50) uyguladığı -y eksenindeki (-y) kuvvet azalmaya başlamaktadır. Bahsedilen kuvvetin dillerin (50) +y ekseninde (+y) uyguladığı kuvvetten az olması sonucu diller (50) taşıyıcı (60) yukarı kaldırabilmekte ve dikey konuma (D) geçebilmektedir. Dikey konuma (D) geçmiş olan diller (50) arasındaki mesafe taşıyıcının (60) otomatik olarak yük bırakma tertibatından (10) çıkması anlamına gelmektedir. Dolayısıyla kullanıcı ihtiyacı olmadan otomatik olarak zemine yük bırakılmış olmaktadır. Bir sonraki işlem için yuvalara (22) geçmiş olan kilitleyiciler (31) kullanıcı tarafından sıkılarak tekrar gövde (20) içerisine geçmesi sağlanmakta tutucu (40) elastik elemanda (21) biriken enerji vasıtasıyla -y ekseni (-y) doğrultusunda hareket etmekte ve yük tekrar yüklenebilmiş olmaktadır.

Dolayısıyla hava aracı ile taşınan yüklerin otomatik olarak yalnızca zemine temas etmesi ile birlikte hava aracından ayrılması mümkün olmaktadır. Ayrıca mapa kullanılarak, uçuş esnasında çeşitli hava şartlarından dolayı savrulan yük bırakma tertibatının (10) hava aracından çıkmasının da önüne geçilmektedir.

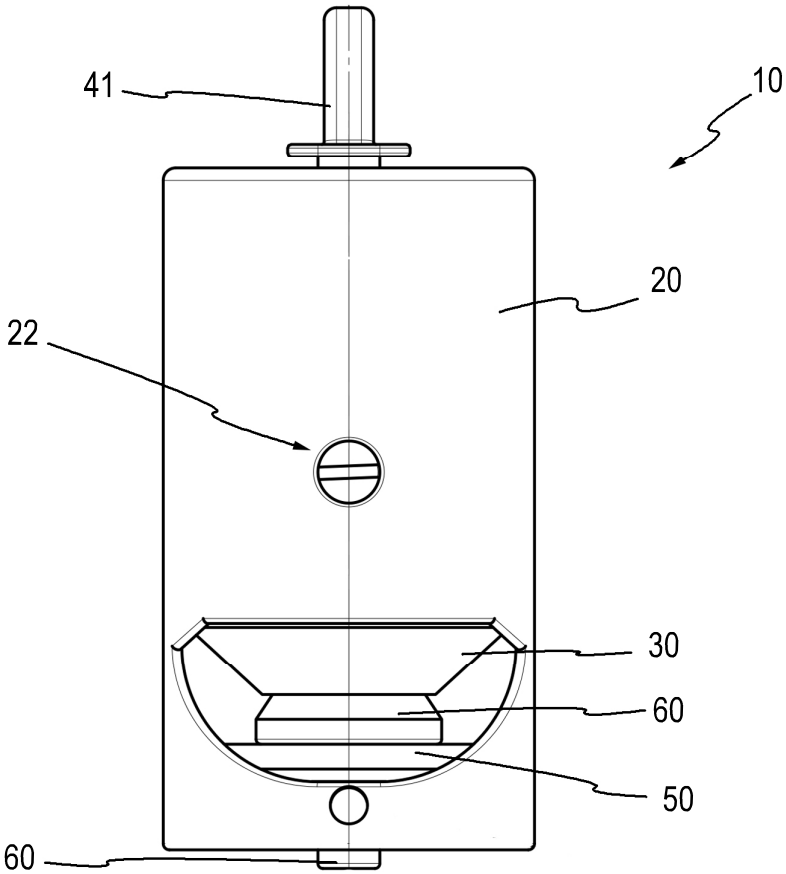
Buluşun koruma kapsamı ekte verilen istemlerde belirtilmiş olup kesinlikle bu detaylı anlatımda örnekleme amacıyla anlatılanlarla sınırlı tutulamaz. Zira teknikte uzman bir kişinin, buluşun ana temasından ayrılmadan yukarıda anlatılanlar ışığında benzer yapılanmalar ortaya koyabileceği açıktır.

ŞEKİLDE VERİLEN REFERANS NUMARALARI

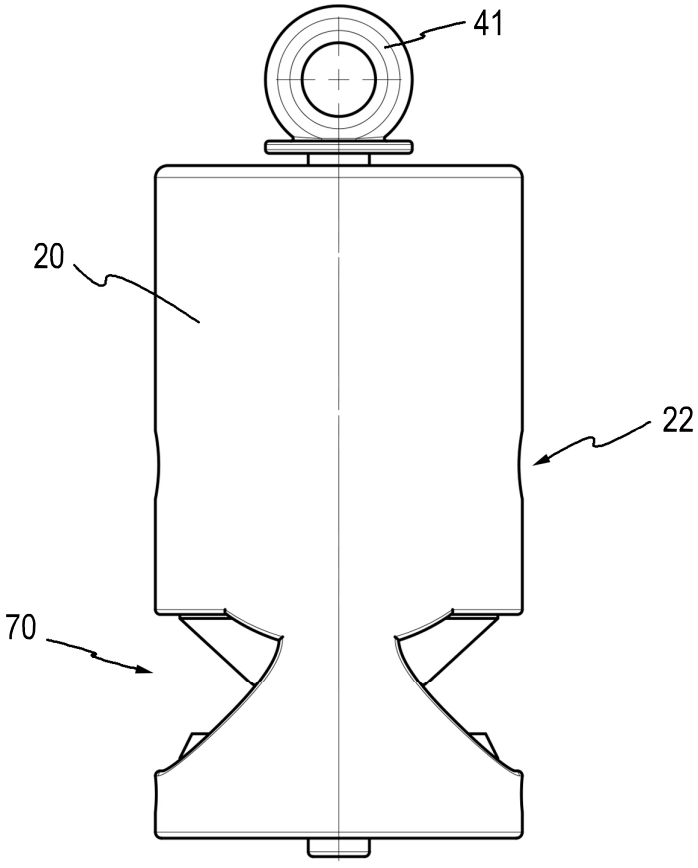
10 Yük Bırakma Tertibatı
20 Gövde
21 Elastik Eleman
22 Yuva
23 Üst Yüzey
30 Yatak
31 Kilitleyici
40 Tutucu
41 Bağlantı Ucu
42 Çekici Uç
50 Dil
60 Taşıyıcı
70 Açıklık
(Y) Yatay Konum
(D) Dikey Konum
(I) Yükleme Anındaki Durum
(II) Taşınma Anındaki Durum
(III) Bırakma Anındaki Durum
(+y) +Y Ekseni
(-y) -Y Ekseni



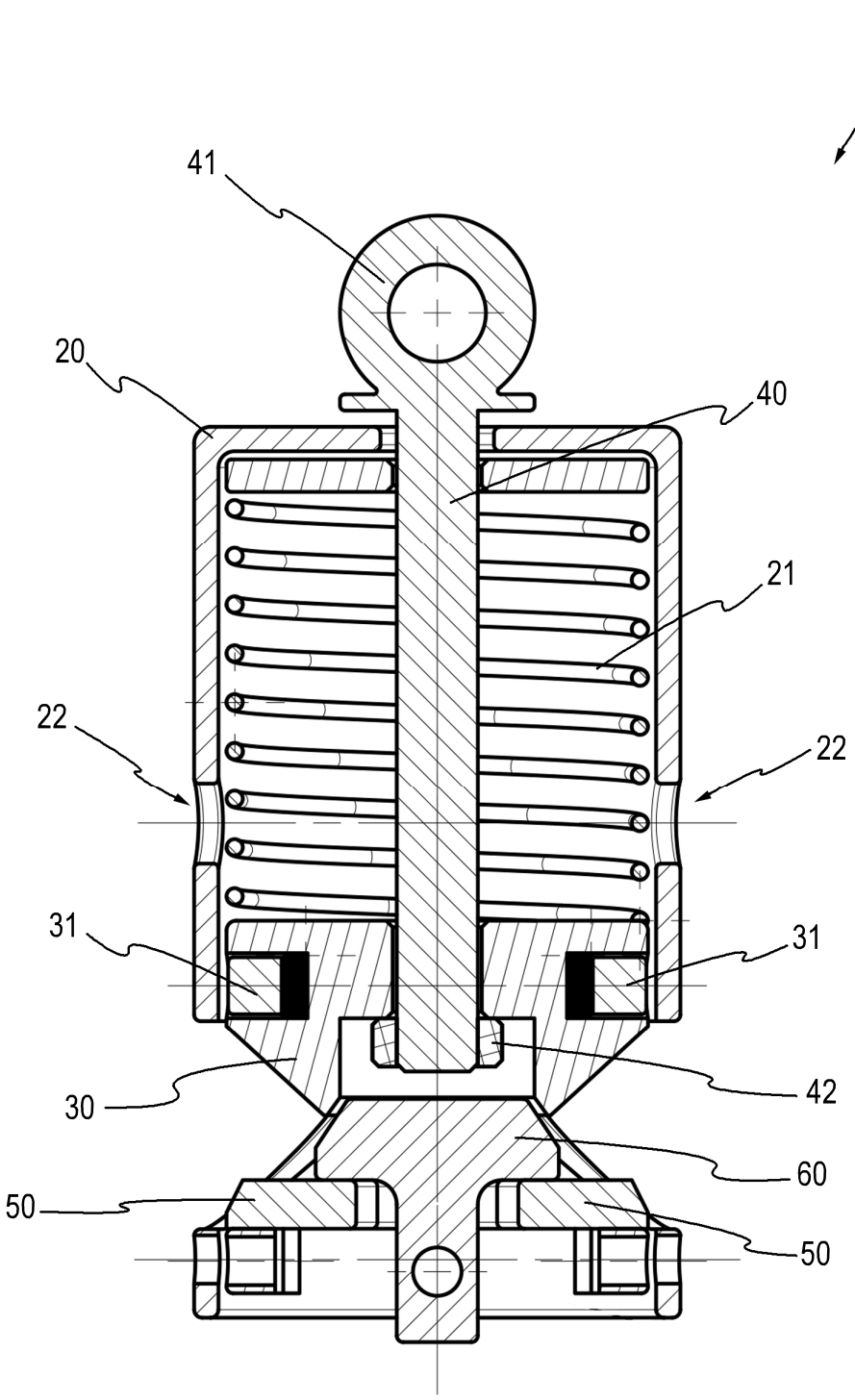
Şekil 1



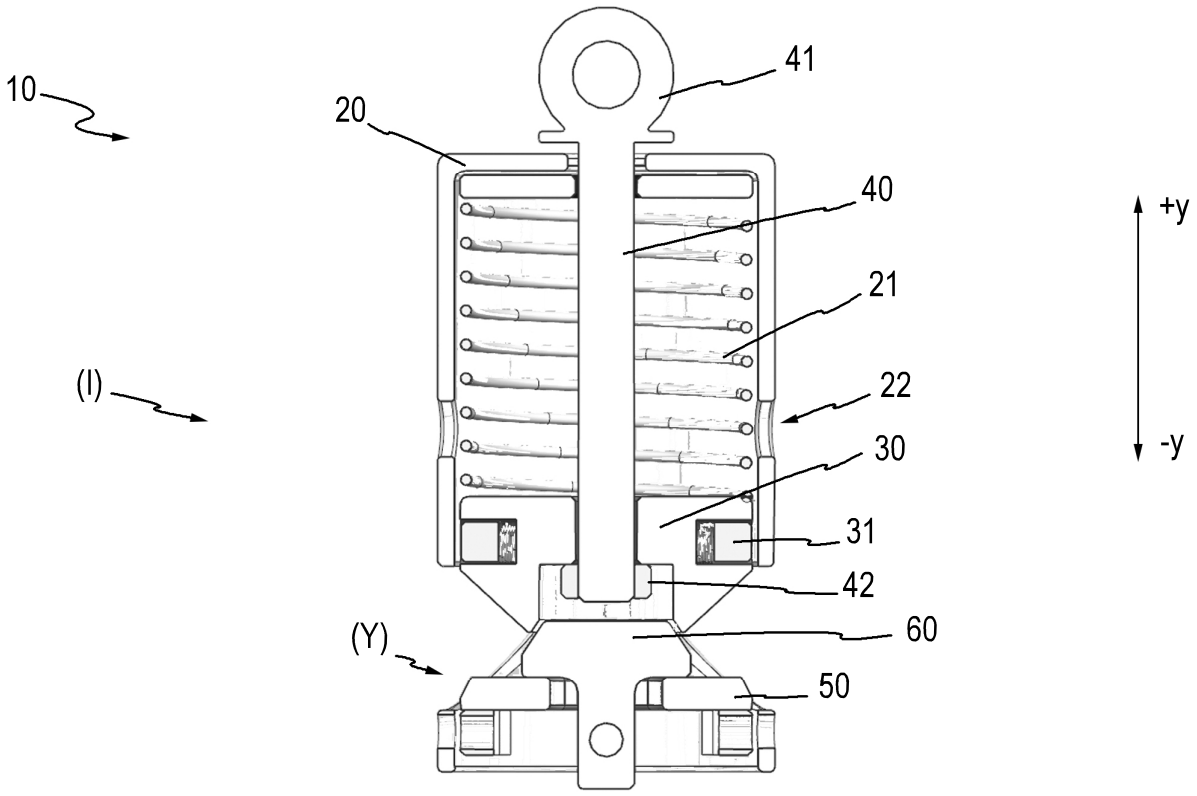
Şekil 2



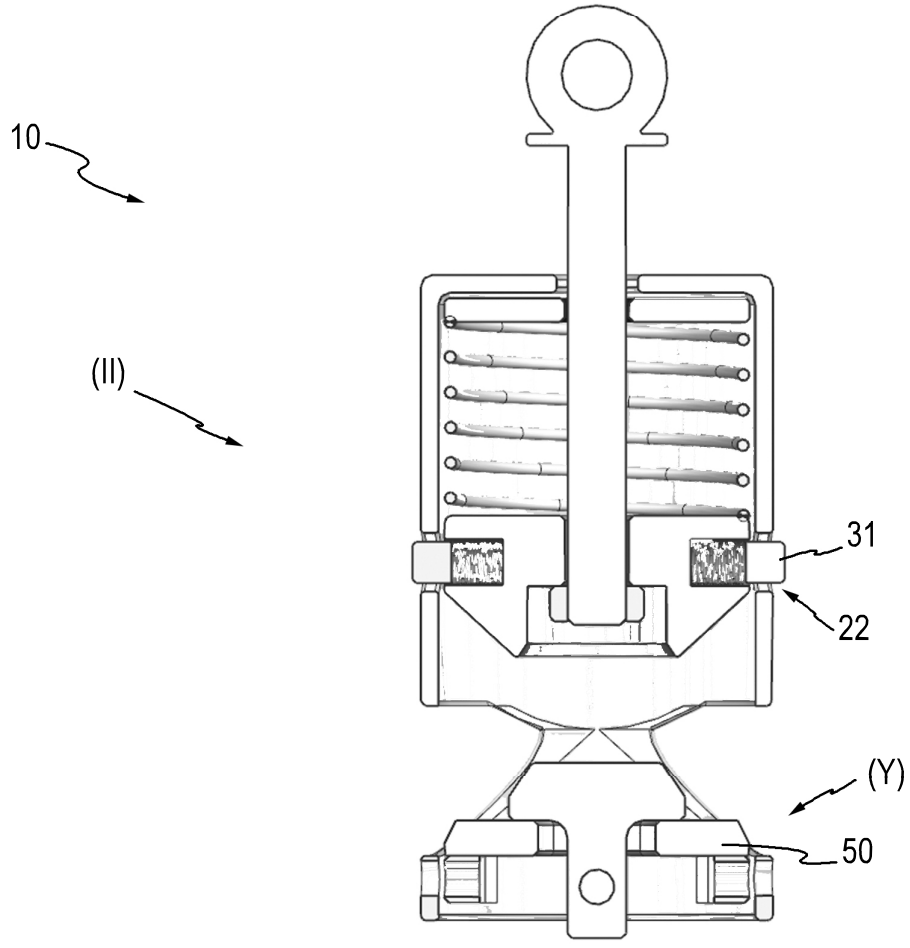
Şekil 3



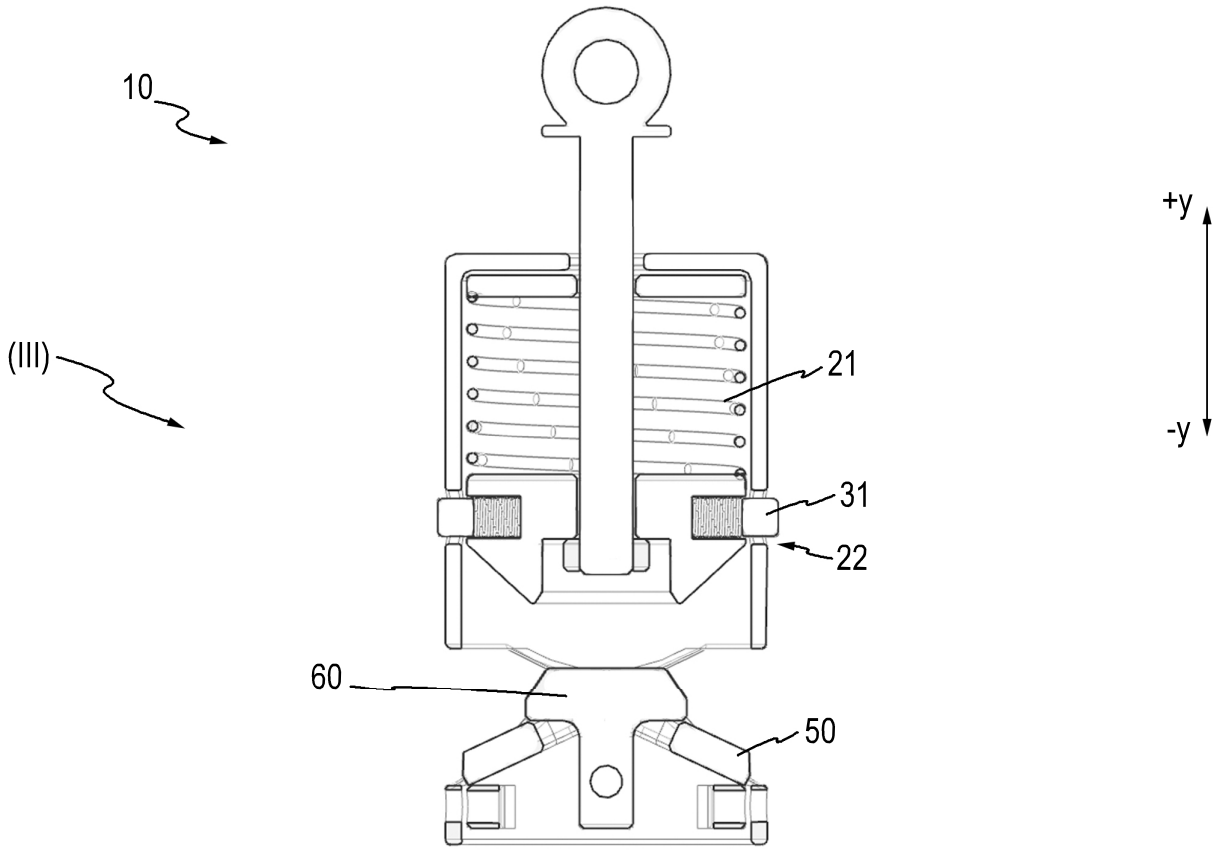
Şekil 4



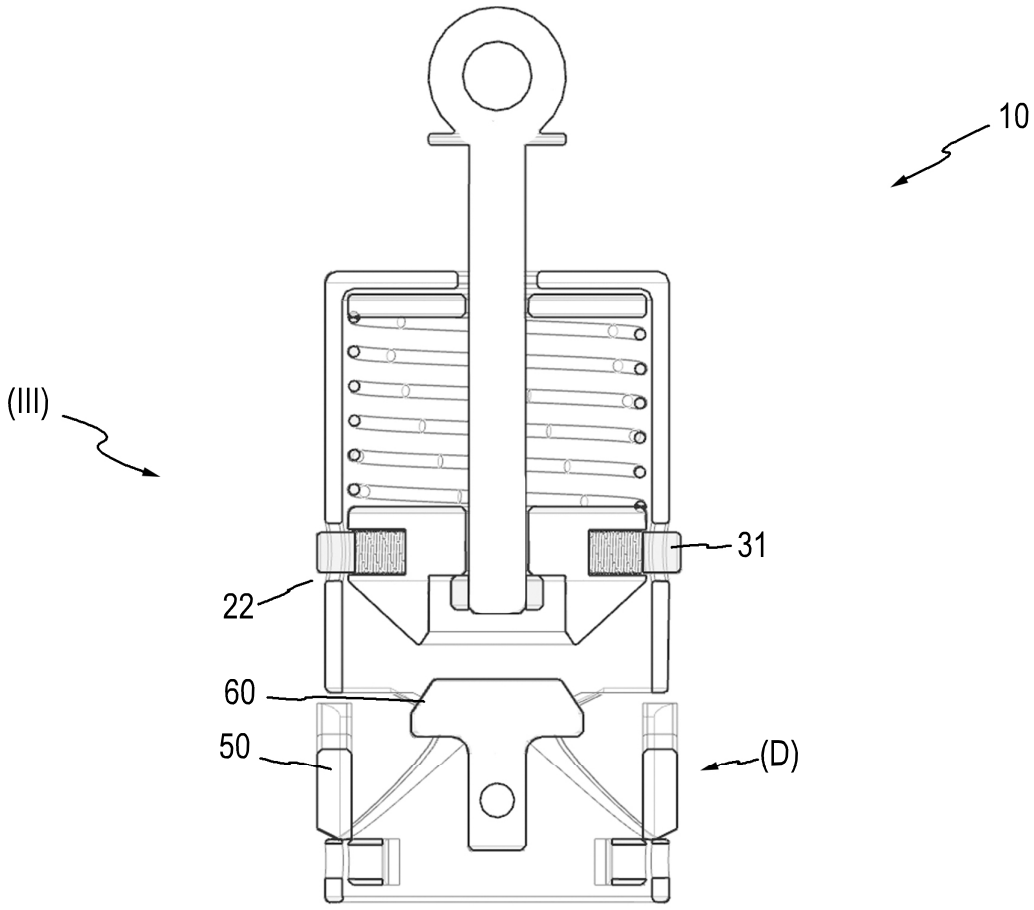
Şekil 5



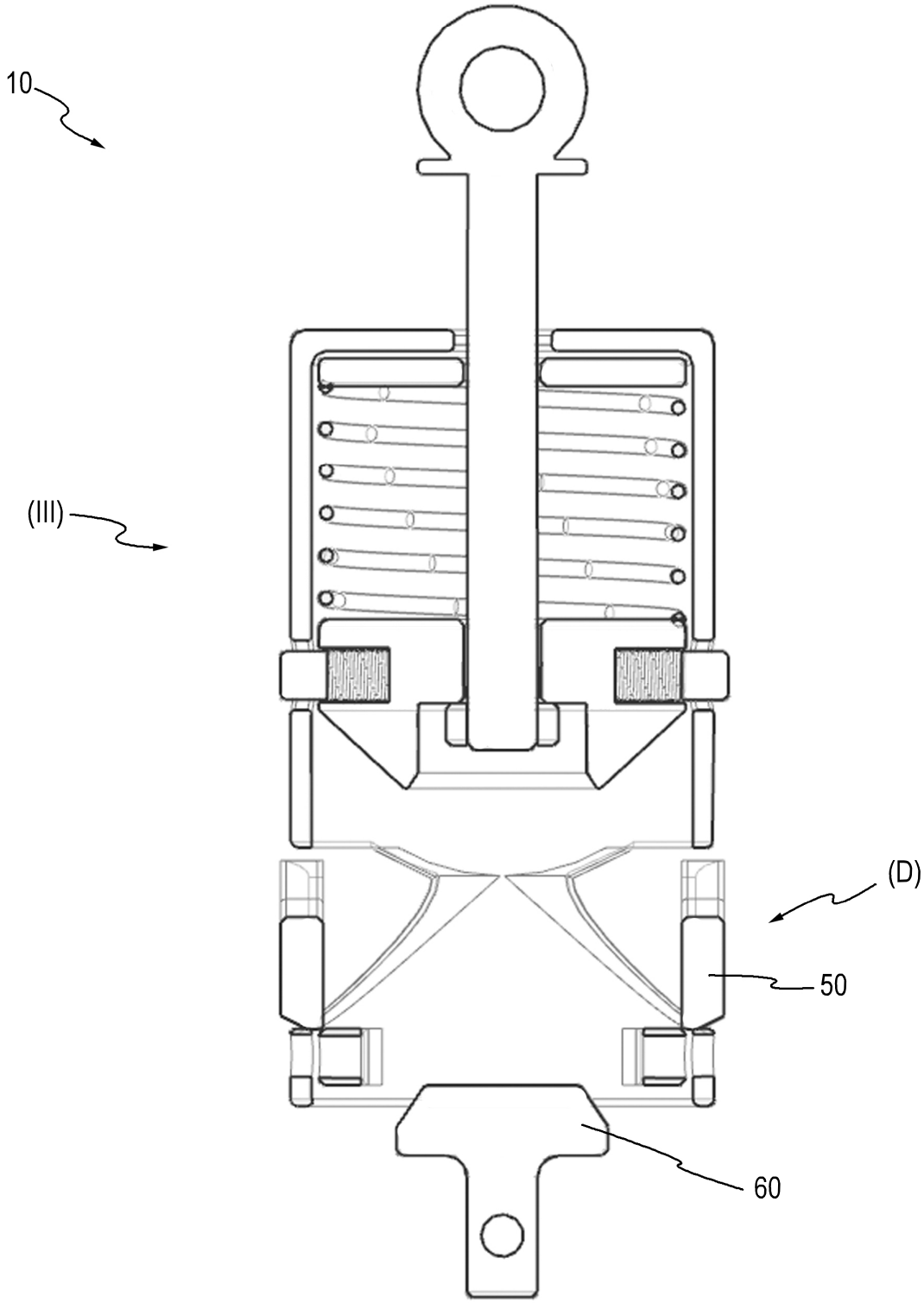
Şekil 6



Şekil 7



Şekil 8



Şekil 9