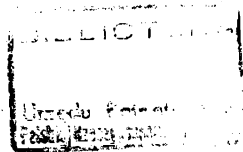


Warszawa, 20 kwietnia 1937 r.

URZĄD PATENTOWY



B64c 17/00



## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# OPIS PATENTOWY

Nr 24616.

Kl. 62 b, 11/01.

Adam Faliszewski  
(Kraków, Polska).

### Urządzenie stabilizacyjne do samolotów.

Zgłoszono 5 lipca 1935 r.  
Udzielono 27 lutego 1937 r.

Urządzenie stabilizacyjne do samolotów w wykonaniu według niniejszego wynalazku ma na celu zabezpieczenie równowagi samolotu, będącego w locie w czasie silnego wiatru.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania urządzenia stabilizacyjnego według wynalazku. Urządzenie stabilizacyjne samolotu składa się z ciężaru  $Q$  o odpowiednio dobranej masie w stosunku do masy całego samolotu wraz z ładunkiem i odpowiednio do wielkości powierzchni nośnej samolotu, aby ciężar urządzenia był w stanie także przeciwdziałać siłom uderzeń wiatru, prostopadłym do powierzchni nośnej samolotu. Ciężar  $Q$  urządzenia jest zawieszony pod kadłubem samolotu na lin-

ce  $e$ , a jednocześnie jest połączony czterema stalowymi linkami  $a$  i  $b$  z końcami skrzydeł samolotu oraz linkami  $c$  i  $d$  z przodem i końcem kadłuba samolotu. Linka  $e$ , na której wisi ciężar  $Q$ , jest przytrzymana w odpowiednim uchwycie  $H$ , przytwierdzonym do dna kadłuba samolotu. Końce każdej z tych czterech linek  $a$ ,  $b$ ,  $c$ ,  $d$ , przytwierdzone do samolotu, są połączone z samoczynnymi zwijaczami, a mianowicie: linka  $a$  — ze zwijaczem 1, przytwierdzonym na końcu lewego skrzydła samolotu, linka  $b$  — ze zwijaczem 2, przytwierdzonym na końcu prawego skrzydła samolotu, linka  $c$  — ze zwijaczem 3, przytwierdzonym na końcu przedniej części kadłuba, linka zaś  $d$  — ze zwijaczem 4

pod tylną częścią kadłuba samolotu. W czasie normalnego lotu, gdy powietrze jest spokojne, ciężar  $Q$  jest zaczepiony na uchwycie  $H$ , a linka  $e$  jest zwinięta, pozostałe zaś linki  $a, b, c$  i  $d$  są również zwinięte na swych samoczynnych bębnach zwijkowych: 1, 2, 3 i 4. Z chwilą zerwania się silnego wiatru pilot zwalnia ciężar  $Q$  z uchwytu  $H$  i opuszcza zwolna w dół przy pomocy linki  $e$ , nawiniętej na bębnie zwijkowym w kabinie pilota, przy czym wszystkie cztery linki  $a, b, c$  i  $d$ , ciągnięte przez opuszczany ciężar  $Q$ , rozwijają się ze swych bębnow zwijkowych. Gdy np. po opuszczeniu ciężaru  $Q$  wiatr uderzy w lewą powierzchnię nośną samolotu, wówczas ta powierzchnia nośna, usiłując podnieść się ku górze, pociąga za sobą równocześnie linkę  $a$ , przytwierdzoną do niej swym końcem na bębnie zwijkowym 1, która podnosi wówczas cały ciężar  $Q$  sama, podczas gdy przeciwległa jej linka  $b$  jest chwilowo odciążona. Wskutek tego ciężar  $Q$ , obciążając chwilowo tylko linkę  $a$ , przy pomocy tejże linki sprowadza z powrotem lewą powierzchnię nośną samolotu do położenia normalnego (poziomego). To samo ma miej-

sce z linkami  $b, c$  i  $d$ , gdy wiatr uderzy z prawej strony samolotu, z przodu lub z tyłu samolotu. Gdy wiatr ucichnie, wówczas pilot może podnieść ciężar  $Q$  do pierwotnego położenia nawijając linkę  $e$ , przy czym pozostałe cztery linki  $a, b, c$  i  $d$  nawijają się samoczynnie na bębny zwijkowe 1, 2, 3 i 4.

#### Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie stabilizacyjne do samolotów, znamienne tym, że posiada ruchomy ciężar ( $Q$ ), zawieszony na uchwycie ( $H$ ), połączonym za pomocą linki ( $e$ ) z tym ciężarem, przy czym ten ostatni jest połączony ponadto z dodatkowymi linkami ( $a, b, c, d$ ), których drugie końce są połączone z samoczynnymi bębnami zwijkowymi (1, 2, 3, 4), umieszczonymi na końcach skrzydeł oraz na przednim i tylnym końcu samolotu, dzięki czemu po opuszczeniu w dół tego ciężaru równoważone są siły uderzenia wiatru, wywierane na poszczególne części samolotu podczas silnego wiatru.

Adam Faliszewski.

