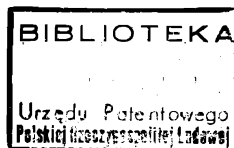


Warszawa, 12 stycznia 1935 r.

B64c

15/06

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 19754.

Kl. 62 b, 15/01.

Jerzy Teisseyre
(Biała Podlaska, Polska).

Opuszczane usterzenie kierunkowe samolotu.

Zgłoszono 9 maja 1932 r.
Udzielono 23 lutego 1934 r.

W istniejących samolotach usterzenie kierunkowe umocowane jest zwykle nad kadłubem. Umocowane w ten sposób nad kadłubem samolotu usterzenie kierunkowe przeszkadza w wojskowych samolotach w całkowitem wyzyskaniu pola obstrzału podczas strzelania do tyłu z karabina maszynowego. Wynalazek ma na celu uzyskanie wolnego pola obstrzału do tyłu w samolotach wojskowych oraz zapewnienie skutecznego działania sterowi kierunkowemu w czasie opadania samolotu w korkociąg.

Cel ten uzyskany zostaje w myśl wynalazku w ten sposób, że kierunkowe usterzenie nie przymocowuje się na stałe do kadłuba samolotu, lecz jest umocowane przesuwnie w kierunku do góry i wzdłuż, dzięki czemu po podniesieniu usterzenia

kierunkowego ku górze, w przypadku gdy samolot stoi na ziemi, usterzenie to wystaje ponad kadłubem, jak to ma miejsce obecnie w normalnych samolotach, podczas lotu zaś, gdy jest potrzebny wolny obstrzał do tyłu, załoga samolotu opuszcza przy pomocy odpowiedniego urządzenia usterzenie kierunkowe wzdłuż, tak że nie wystaje ono wówczas zupełnie ponad kadłub. Powierzchnia pracująca usterzenia kierunkowego znajduje się wówczas pod kadłubem.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia usterzenie kierunkowe samolotu w widoku z boku i z przodu, gdy samolot stoi na ziemi, fig. 2 — usterzenie kierunkowe samolotu w widoku z boku i z przodu, gdy samolot znajduje się w powietrzu, i wreszcie fig. 3 —

widok z góry na usterzenie kierunkowe. W ogonie *a* kadłuba wykonana jest pionowa szczelina *b*, w której osadzony jest statecznik *c* usterzenia kierunkowego, składającego się ze statecznika *c* i steru kierunkowego *d*. Ster kierunkowy *d* leży poza obrębem kadłuba, tak że w każdym położeniu usterzenia czynna jest cała powierzchnia sterownicza steru. Pod kadłubem *a* znajduje się płoza *e*.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Opuszczane usterzenie kierunkowe samolotu, znamienne tem, że pionowy sta-

tecznik (*c*) usterzenia kierunkowego osadzony jest przesuwnie w pionowej szczelinie (*b*) kadłuba (*a*) samolotu, dzięki czemu usterzenie to może być przesuwane do góry i w dół przy pomocy odpowiedniego urządzenia sterowniczego.

2. Opuszczane usterzenie kierunkowe samolotu według zastrz. 1, znamienne tem, że tylna krawędź kadłuba pokrywa się z tylną krawędzią statecznika (*c*), dzięki czemu w każdym położeniu usterzenia pionowego czynna jest cała powierzchnia steru kierunkowego (*d*).

Jerzy Teisseyre.

Fig.1.

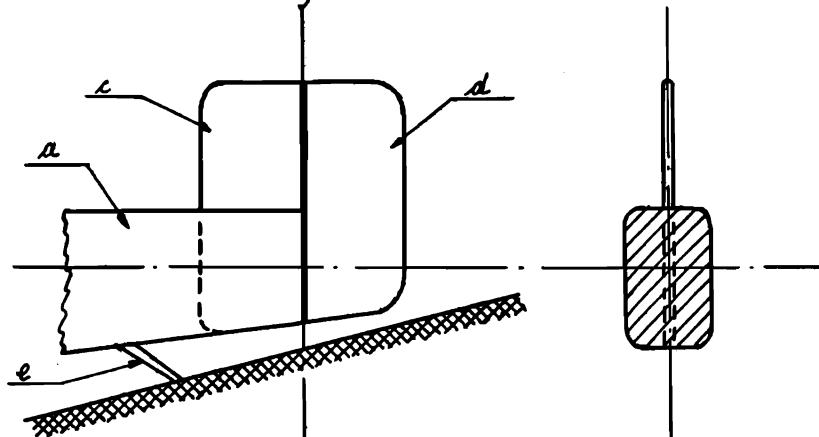


Fig.2.

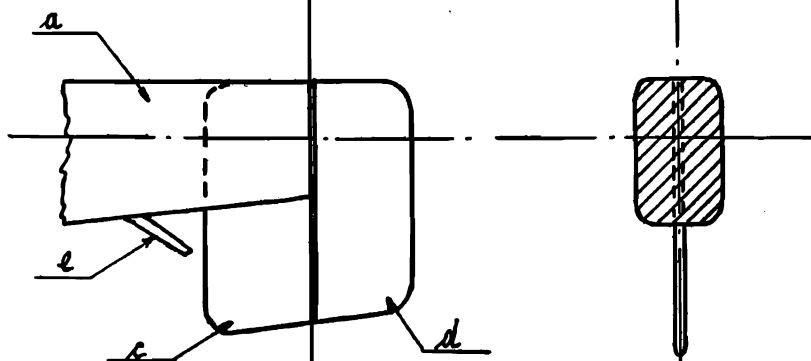


Fig.3.

