

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

1^{RE} ADDITION

AU BREVET D'INVENTION

N° 714.743

Gr. 6. — Cl. 4.

N° 40.415

Plateau de route pour aéronefs.

M. ALBERT LEPETIT résidant en France (Seine).

(Brevet principal pris le 3 avril 1931.)

Demandée le 30 juin 1931, à 14^h 18^m, à Paris.

Délivrée le 22 mars 1932. — Publiée le 23 juin 1932.

Le brevet principal concerne un plateau de route pour aéronef caractérisé par ce que le triangle qui matérialise la vitesse propre de l'aéronef, la vitesse du vent et la vitesse vraie de cet aéronef, commande une aiguille de dérive qui reste constamment parallèle au côté du triangle matérialisant la vitesse vraie de l'aéronef, de telle sorte que cette aiguille donne à chaque instant l'angle de dérive sur une graduation du plateau et la direction de la route vraie de l'aéronef par rapport à une ligne origine telle que la ligne Nord-Sud.

La présente invention a pour but de perfectionner encore ce plateau de route de manière à obtenir des indications très précises et notamment le point de vent et le vecteur vent.

La présente invention concerne dans ce but un plateau de route pour aéronefs conforme au brevet principal et caractérisé par un fil élastique dont les extrémités coulisseront dans la couronne formant rose, ce fil étant amené dans une position correspondant à une première position de l'aiguille de dérive et matérialisant alors la première position prise par le levier des vitesses vraies pour cette dérive, ledit levier pouvant

alors être amené dans une seconde position, correspondant à une deuxième dérive, le point d'intersection du fil élastique et du levier déterminant alors le point de vent et par suite le vecteur vent.

Suivant une variante de l'invention, le plateau de route comporte deux fils élastiques matérialisant les deux positions successives du levier des vitesses vraies, correspondant à deux dérives différentes, l'intersection de ces deux fils élastiques déterminant alors le point de vent et par suite le vecteur vent.

Des plateaux de route conformes à l'invention sont représentés à titre d'exemple sur le dessin ci-joint dans lequel :

La fig. 1 est une vue en plan d'un plateau de route ;

La fig. 2 est une coupe longitudinale de ce plateau de route suivant la ligne 2-2 de la fig. 1 ;

La fig. 3 est une vue en plan d'un plateau de route suivant une variante.

Le plateau de route représenté sur le dessin annexé est constitué par les mêmes éléments que celui déjà décrit dans le brevet principal. On y retrouve notamment la rose des vents 2 qui tourne dans une planchette 1

Prix du fascicule : 5 francs.

formant support, la flèche 6 qui tourne par rapport à la rose des vents 2 et qui matérialise la direction du vent, le levier 9 tournant sur l'axe 10 et indiquant la vitesse

5 vraie et l'aiguille de dérive 12 commandée par ce levier 9 et qui indique sur la rose des vents 2 l'angle de dérive.

Conformément à l'invention, un fil extensible 40 est engagé de façon mobile par ses extrémités dans une glissière 41 concentrique à l'axe de la rose des vents 2.

A cet effet, les extrémités de ce fil 40 portent des curseurs 42¹, 42² qui coulisent à frottement dur dans la glissière 41. Ce fil 15 40, en combinaison avec le levier 9 de vitesses vraies, sert à déterminer le point de vent et par suite le vecteur vent en connaissant deux dérives à deux caps différents.

20 Pour effectuer cette détermination; on procède de la manière suivante :

1° On amène l'aiguille de dérive 12 dans une première position correspondant à la dérive indiquée par le premier des deux caps 25 connus; pour cela il suffit de manœuvrer le levier 9 qui commande l'aiguille 12, comme il a été expliqué dans le brevet principal;

2° On amène le fil extensible 40 en coïncidence avec le côté du levier 9 qui est parallèle à l'aiguille de dérive 12; il suffit 30 pour cela de faire glisser convenablement les curseurs 42¹, 42² de ce fil dans la glissière 41;

3° On effectue une autre opération dans laquelle on amène l'aiguille de dérive 12 dans une deuxième position correspondant à la dérive indiquée par le deuxième cap connu.

Dans cette deuxième opération, le levier 9 prend une seconde position dans laquelle 40 le côté de ce levier parallèle à l'aiguille de dérive 12 coupe le fil extensible 40 en un point O qui indique le point de vent.

On amène enfin le téton 11 de la flèche des vents 6 sur ce point O et on détermine 45 ainsi les caractéristiques du vent c'est-à-dire sa direction indiquée par la flèche 6 et sa force qui est lisible sur une graduation

portée par la flèche 6 et devant laquelle se déplace un curseur solidaire du téton 11.

On peut apporter de nombreuses modifications 50 au plateau de route ci-dessus décrit; dans la variante de la fig. 3; les positions successives prises par le levier 9 et correspondant aux deux dérives des deux caps connus sont matérialisées par deux fils 55 extensibles 40¹, 40², disposés dans des plans horizontaux, l'un en dessous de l'autre.

Cette disposition permet ainsi de matérialiser d'abord la première position du levier 9 à l'aide du fil 40¹, puis de matérialiser 60 sa deuxième position à l'aide du fil 40².

Les deux fils extensibles se coupent alors en un point O qui indique le point de vent. On amène enfin comme précédemment le téton 11 de la flèche 6 sur ce point O pour 65 déterminer les caractéristiques du vent (sa force et sa direction).

RÉSUMÉ :

1° Plateau de route pour aéronef conforme au brevet principal et caractérisé par 70 un fil élastique dont les extrémités coulisent dans la couronne formant rose, ce fil étant amené dans une position correspondant à une première position de l'aiguille de dérive et matérialisant alors la première 75 position prise par le levier des vitesses vraies pour cette dérive, ledit levier pouvant alors être amené dans une seconde position correspondant à une deuxième dérive, le point d'intersection du fil et du levier 80 déterminant alors le point de vent et par suite le vecteur vent;

2° Une variante du plateau suivant 1° caractérisée par deux fils élastiques matérialisant les deux positions successives du 85 levier des vitesses vraies, correspondant à deux dérives différentes, l'intersection de ces deux fils élastiques déterminant alors le point de vent et par suite le vecteur vent.

LEPETIT.

Par procuration :

Émile BERT.

Fig. 2

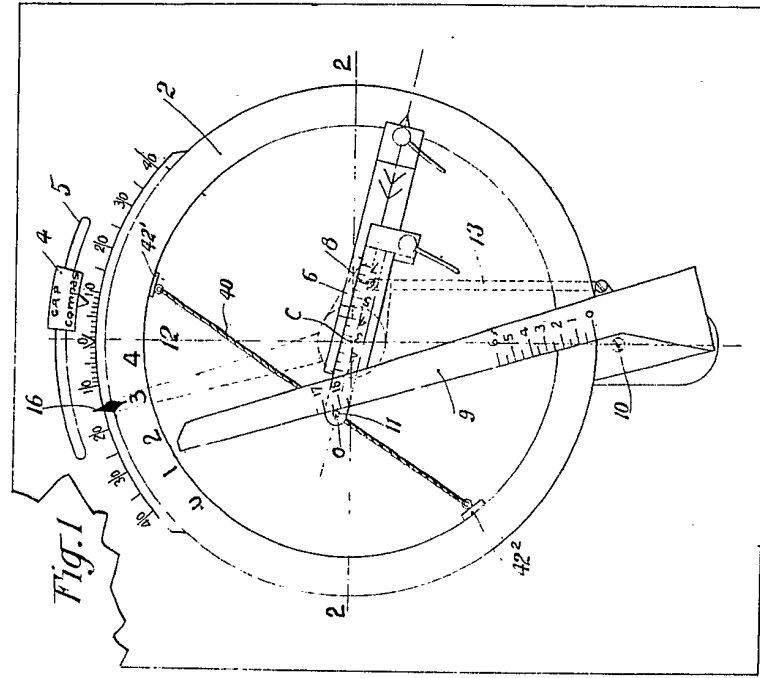


Fig. 3.

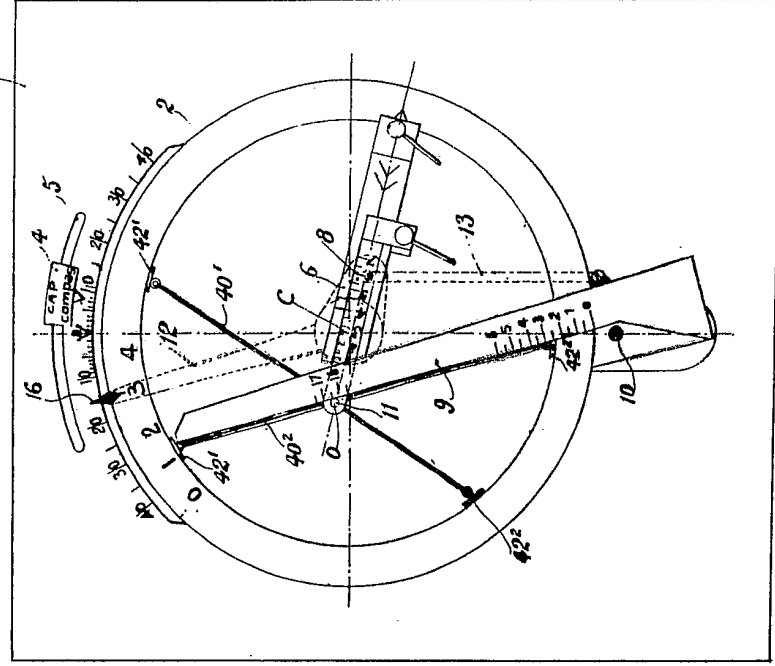


Fig. 2

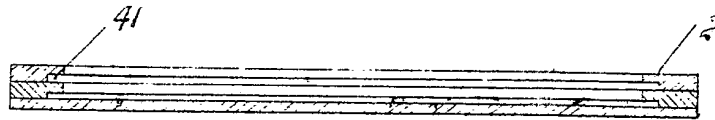


Fig. 1

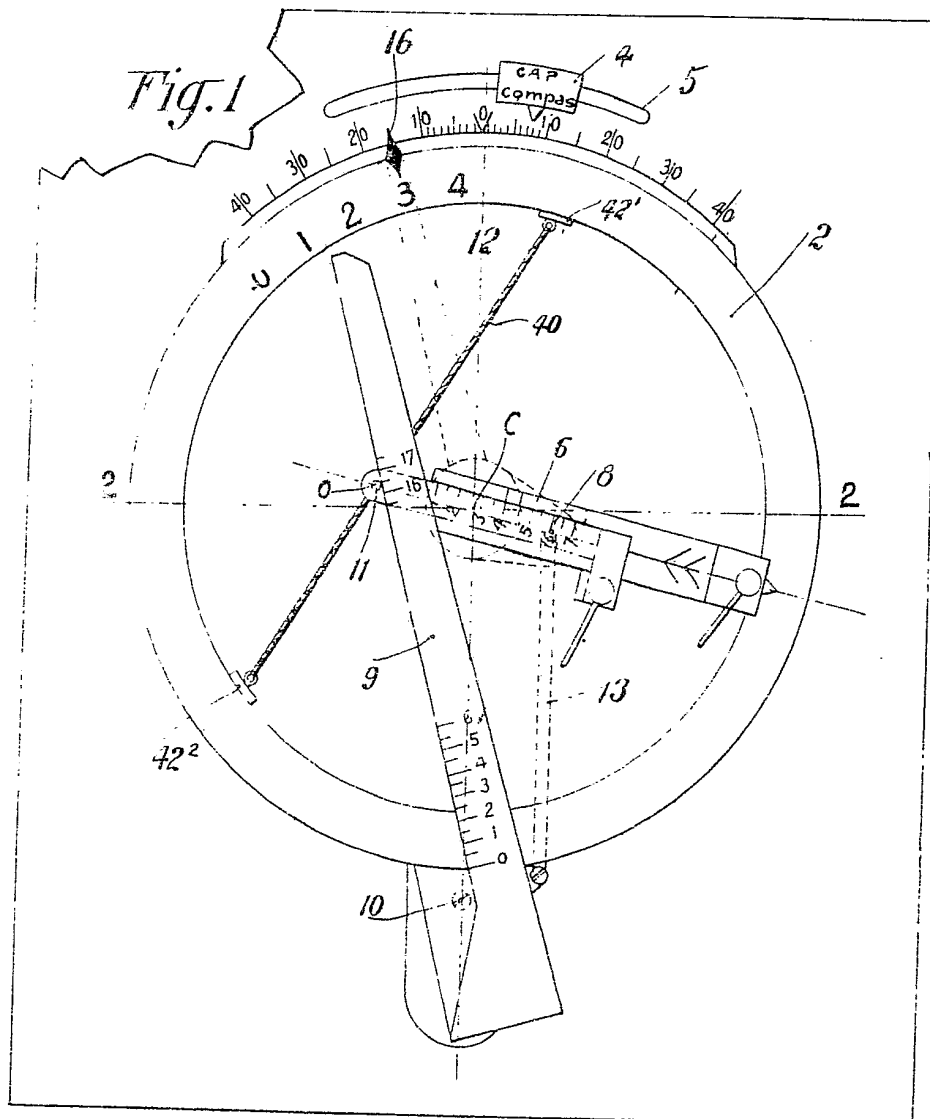


Fig. 3.

