

SCHUMACHER Jean Pierre

(ca 1890 -)

(LU)

Patents (details)

1 - Plan porteur pour avions

FR patent 50404
Application date 26 August 1918

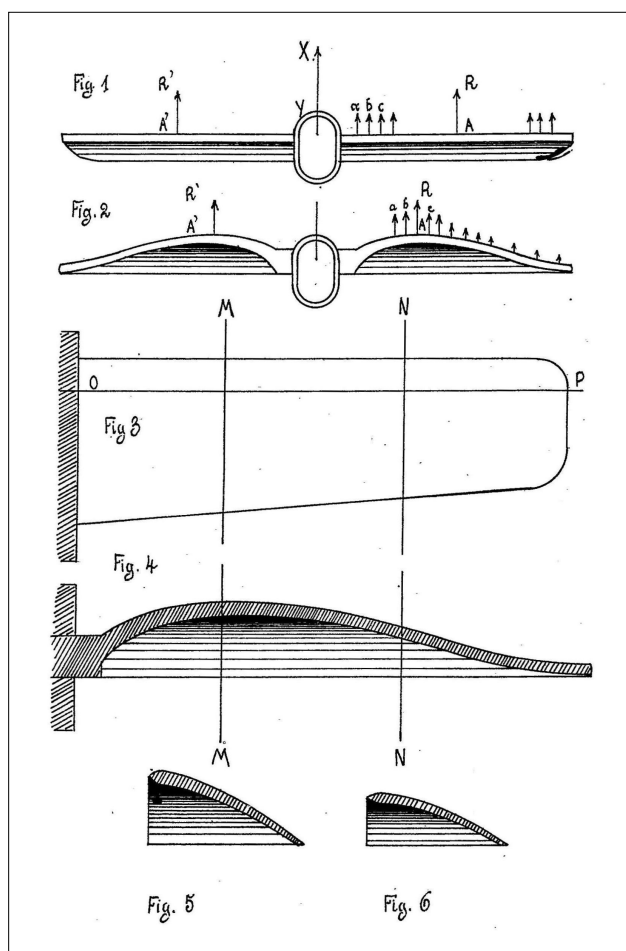
La présente invention consiste dans un plan porteur pour avions ayant pour caractéristique les points suivants:

1° La charge totale de l'appareil n'est pas uniformément répartie sur toute la surface du plan

2° La plus grande charge est portée sur le centre de poussée même et sur la surface avoisinant le centre de poussée du plan

Le point d'application de la force sustentatrice est immobilisé au centre de poussée du plan.

A cet effet l'angle d'incidence ainsi que la courbure du plan porteur n'ont pas la même valeur pour toute l'envergure du plan, mais ils varient de la base d'attache de l'aile en croissant vite et sur une courte distance jusqu'à une ouverture maxima pour aller ensuite en décroissant plus lentement jusqu'aux extrémités du plan.



1re Addition

FR patent 23693E
Application date 9 October 1920

Le brevet FR504047 donne la construction d'un plan porteur pour avions, dont l'angle d'incidence et la courbure n'ont pas la même valeur pour toute l'envergure du plan, mais qui s'ouvrent du centre de suspension de l'avion jusqu'à une valeur maxima pour aller ensuite en décroissant jusqu'aux extrémités du plan.

Sur les bords latéraux des plans se déplaçant avec une certaine vitesse dans l'espace, il se produit des bandes marginales troublées, qui influencent plus ou moins sur la stabilité de l'aile et en diminuent le rendement effectif.

Les bords latéraux des ailes présentent des angles d'attaque à incidence nulle, dont les filets d'air en passant en dessous, n'exercent plus aucune action sur le plan, de sorte que ces bords à incidence nulle agissent en qualité d'amortisseurs et de stabilisateurs.

Pendant le vol plané, tout en maintenant leur qualité d'amortisseur et de stabilisateur, ils deviennent portants et diminuent la vitesse de chute.

L'angle d'incidence sera donc égal à zéro pour les bords latéraux. Pour éviter des troubles et des remous au-dessous de l'aile par suite d'une variation trop accentuée de la courbure et de l'incidence, celles-ci n'augmenteront que doucement et parallèlement et elles diminueront de la même façon.

