

Megjelent 1902. évi július hó 14-én.



SZABADALMI LEIRÁS

24693. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Optikai jelzőléggömb.

BLUMENCRON KÁROLY LOVAG GYÁRIGAZGATÓ LEMBERGBEN.

A szabadalom bejelentésének napja 1901 december hó 18-ika.

Jelen találmány célja az, hogy egy léggömből nagyobb távolságra értesítéseket közvetíthessünk. Ez oly módon történik, hogy a léghajóban elhelyezett két dobbal, a melyek közül az egyik nyílásokkal van ellátva, a másik pedig három színűre (pl. fehér, vörös, fekete) van befestve, az utóbbinak elfordítása által optikai jeleket adunk, a mennyiben különféle színű mezők váltakozva tűnnek föl. Ha például a vörös szín a Morse-alfabéta pontjának és a fekete a vonalnak felel meg, úgy a Morsekulcs segítségével e színek kombinációja által oly értesítéseket adhatunk, a melyeket a megfigyelő leolvashat.

A találmány tárgyát a mellékelt rajz tünteti föl, és pedig az

1. ábra a hajó átmérőirányú metszetét; a
2. ábra a hajó D—F szerinti metszetét; a
3. ábra a relais oldalnézetét; a
4. ábra a relais fölülnézetét; az
5. ábra egy lebegő megkötött léggömböt; a
6. ábra a ballonnal való elektromos összeköttetés sémáját; a
7. ábra a hajóban lévő motor, akkumulátorok és a két relais elektromos összeköttetésének sémáját (ezen elrendezésnél a forgó dobot motor hajtja, tehát a hajóban légénység nincs); a

8. ábra a hajó átmérő irányában való metszetét; a

9. ábra a hajó G—H szerinti metszetét (egy megkötött vagy szabad léghajóhoz erősítve és kézi üzemre berendezve); a

10. ábra a kézi üzemhez szolgáló berendezés részleteit metszetben és a

11. ábra ugyanezt fölülnézetben mutatja.

Az 1., 2. ábrabeli hajó áll egy három helyen áttört külső (a) és a belső háromszínnűre festett (b) dobból, mely utóbbi (c) tengelyével együtt golyós csapágyakon foroghat el. A külső (a) dob alul és fölül bordaszerű (d) merevítésekkel bír és (f) fenékkal, továbbá (g) födéllel van ellátva.

A belső (b) dob küllőszerű (h) merevítéssel és egy (c) tengellyel bír, a melyen egy nagyobb (i) hajtókerék foglal helyet; ennek fogaival egy kisebb (k) hajtókerék kapcsolódik, mely az (M) motor által (ezen esetben ez egy elektromotor) közvetlenül helyeztetik forgásba. Miután itt elektromos üzemet alkalmaztunk, a motor ellenkező oldalán az (M) motor hajtására szolgáló (A) akkumulátorok foglalnak helyet.

A belső (b) dob megfelelő helyére erősített (l) szögvason foglal helyet a két (R) relais, a melyek az automatikus áramátkapcsolásra szolgálnak. Végül az (a) dob (f) fenékén egy ívalakú és három hosszú-

kás (n) mélyedéssel (a középső mélyedés a két relais alatt van) ellátott (m) futósín foglal helyet, s e mélyedésekbe az egyik vagy másik (R) relais (o) peczke nyúl bele.

Az (R) relaisnak (lásd 3. ábrát) két (p) és (r) kontaktusa van, a melyek közül (p) zárva marad, ha az (o) peczek az (n) mélyedésbe nyúl és viszont. Ha a dobot motorikusan akarjuk hajtani, úgy a (B) léggömböt (lásd 5. ábrát) egy kábel vagy kötél által rögzítjük, hogy a villamos összeköttetés létesíthető legyen.

A működési mód a következő:

Ha például egy (W) kocsiról (lásd 5. ábrát) az (E) elektromos battériából a (T) billentyű közvetítésével áramot adunk, úgy ez a (háromfonatú) (S) kábelén át az (R) relais-be és innét ismét az (E) battériába jut vissza.

Ez által a relais fegyverzete vonzatni fog, a (p) kontaktus megszűnik és az (r) záratik, a mi mellett az (o) peczek (3. ábra) az (n) mélyedésből kiemeltetik.

Föltéve, hogy az (E) battéria árama a jobboldali relaist hozta működésbe (7. ábra), úgy az (A) akkumulátorokból eredő másik áram az (r) kontaktuson (M) motoron, a másik relais (p) kontaktusán át ismét az akkumulátorokhoz halad. Ennek folytán az (M) motor működik vagyis a belső, befestett (b) dobot (1. és 2. ábra) forgásba helyezi, mindaddig, míg a relais (o) peczke az (n) mélyedésbe nem jutott, a miáltal az akkumulátoráram megszakítatik és a további forgás megszűnik. Ha a battéria áramát a másik billentyű útján indítjuk meg, úgy a (b) dob ellenkező értelemben fordul el, mivel az akkumuláto-

rok árama a motort ellenkező értelemben forgatja. Ily módon fölváltva a vörös, fehér és fekete szín jut az (a) dob nyílásai-
ban fölszínre, a miáltal szavakat képezhetünk vagy általában jeleket adhatunk.

A 8. és 9. ábrákban föltüntetett, kézi üzemre berendezett (b) dob az előzőekben leírttal teljesen megegyezik. Az (s) állvány, melyben a (c) tengely is helyet foglal, egy (t) szegmenttel van ellátva (11. ábra); ebben három (u) bevágás van, a melyekben a (v) emeltyűn eltolhatóan elrendezett (z) kilincs kapcsolódik, mihelyt a (b) dobnak a (v) emeltyű által az (y) spirálrugó behatása alatt eszközölt elforgatásakor egy (u) bevágással találkozik.

A (t) szegment két színűre, pl. vörös és feketére van befestve, a mely színek a (b) dobnak vörös vagy feketére befestett mezőivel korrespondeálnak azon célból, hogy a hajóban lévő ember a jeladásnál tudja, hogy az (a) dob nyílásán mily színű mező látszik.

Megjegyzendő, hogy a kábel fonatai csavarodóan futnak azon célból, hogy az (S) kábel, meghúzása alkalmával el ne szakadjon.

SZABADALMI IGÉNY.

Optikai jelzőléggömb, a melynek hajója egy több helyen áttört külső (a) és ebben elhelyezett, több színűre befestett és elforgatható (b) dobbal van ellátva, úgy hogy ez utóbbinak ide-oda forgatása által, a mi motorikus vagy emberi erővel eszközölhető, különböző színek jelennek meg a külső (a) dob nyílásaiban, és ily módon jelek adhatók le.

(1 rajzlap melléklettel.)

Optikai jelző léggömb.
BLUMENCRON KÁROLY LOVAG GYÁRICAZGATÓ
LEMBERGBEN.

24693. sz.
szabadalmi leíráshoz.

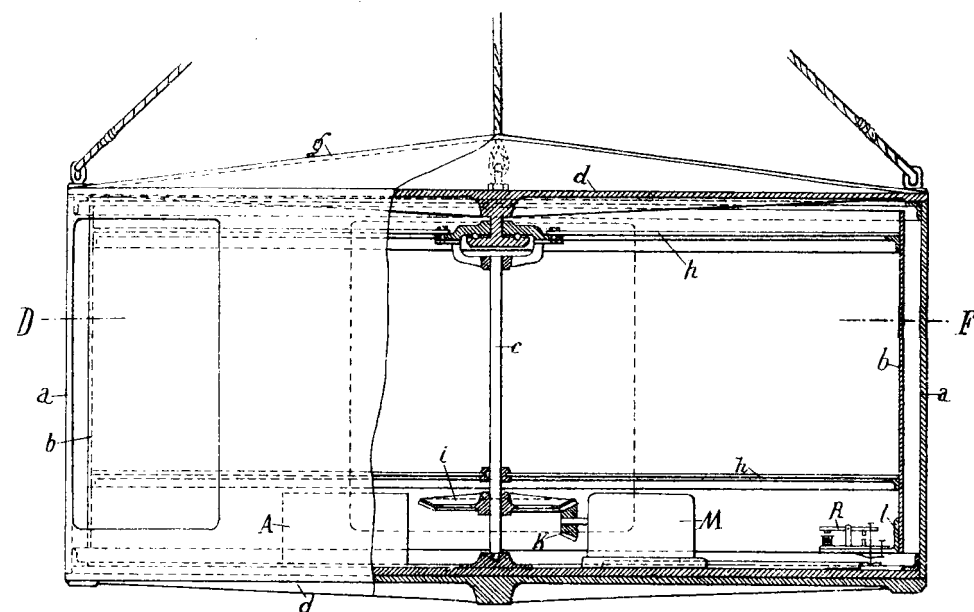


Fig. 1

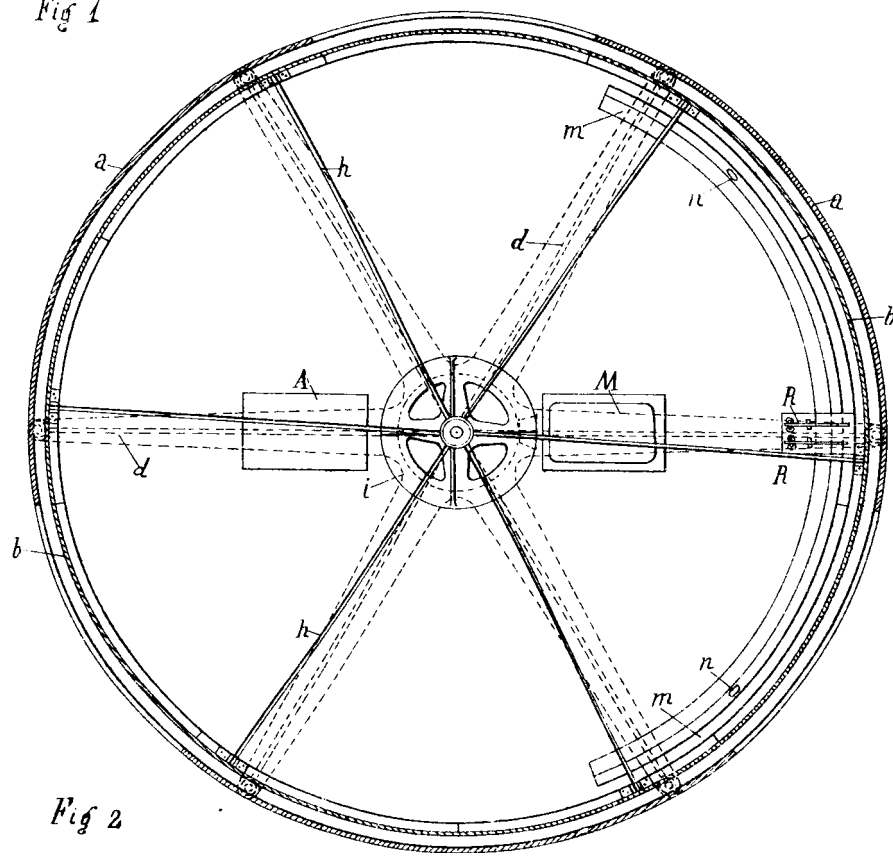


Fig. 2

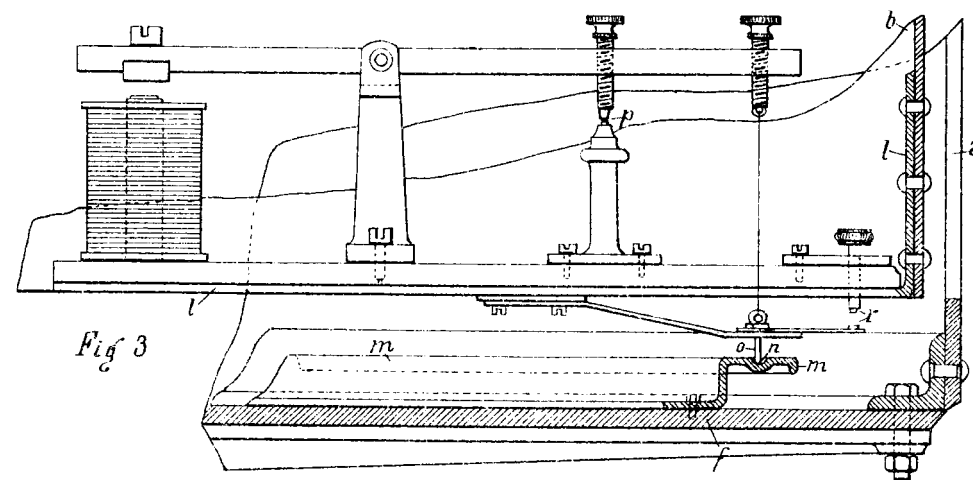


Fig. 3

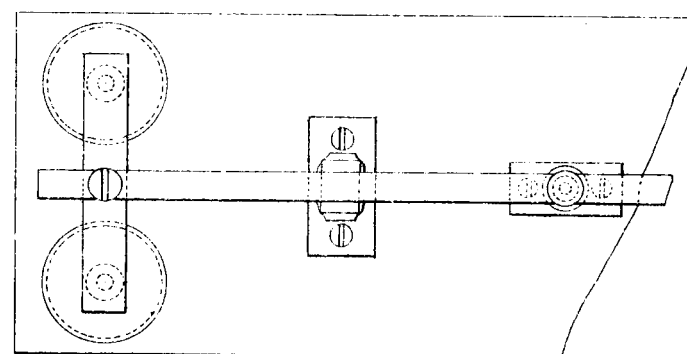


Fig. 4

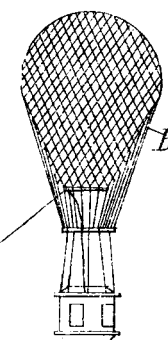


Fig. 5

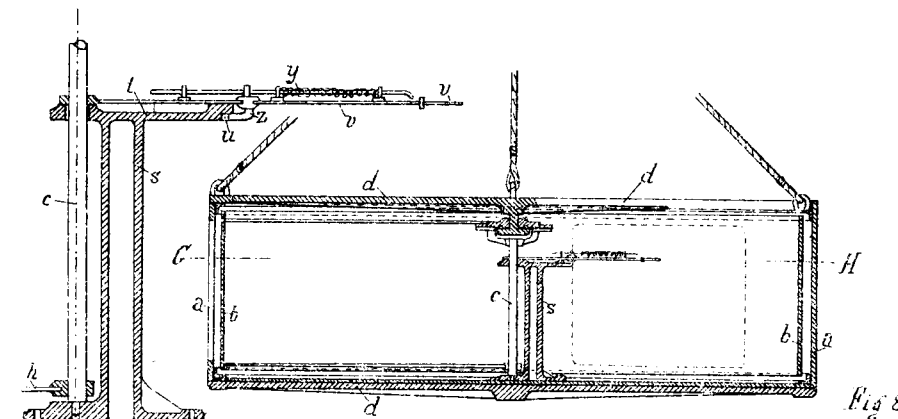


Fig. 8

Fig. 10

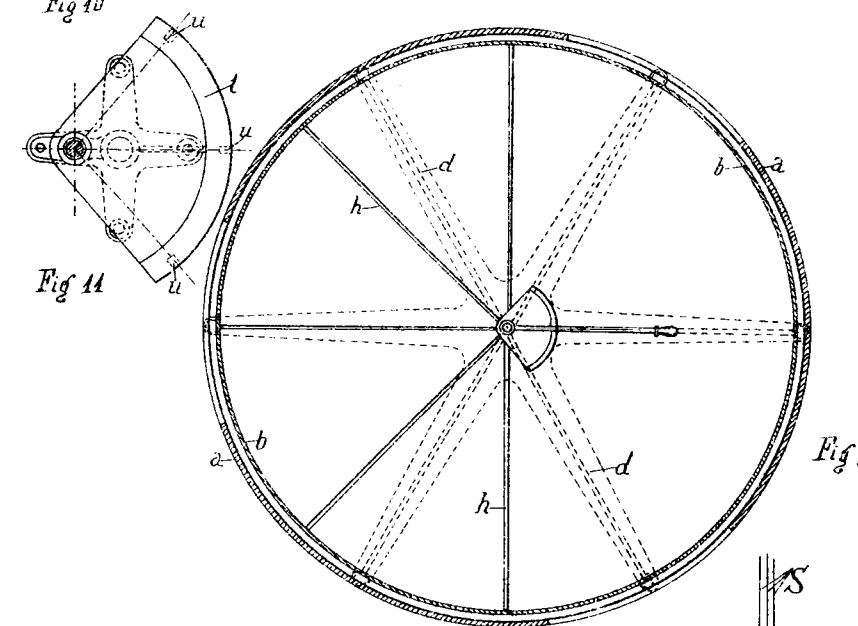


Fig. 9

Fig. 11

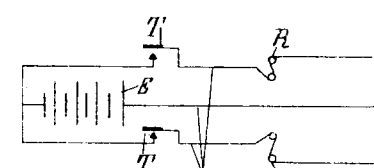


Fig. 6

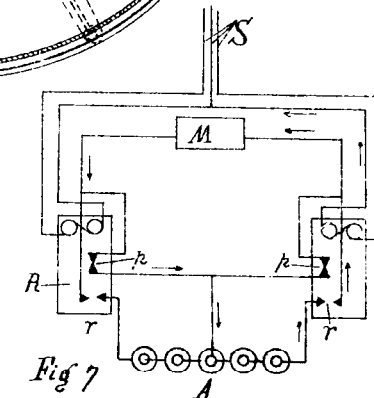


Fig. 7