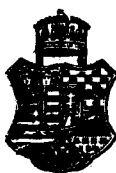


Megjelent 1912. évi február hó 29-én.

MAGY.

KIR.

SZABADALMI



HIVATAL

SZABADALMI LEIRÁS

55422. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Aeroplán.

BLERiot LOUIS MÉRNÖK PÁRISBAN.

A bejelentés napja 1910 december hó 19-ike.

A találmány aeroplánokra vonatkozik.

A találmány célja az általános elrendezés és a részletek előnyös megváltoztatása.

A találmány tárgya a csatolt rajz kapcsán érthető meg, melyben a mellékelt rajzok segélyével a találmány egy példája van ismertetve.

A föltüntetett és ismertetett példa oly aeroplánra vonatkozik, mely monoplán elnevezés alatt ismeretes.

Az 1. ábra értelmében — mely a találmány tárgyat oldalnézetben, helyenként eltávolított részekkel mutatja — az aeroplán derekát négy darab (a) hosszgerenda képezi, melyek közül a két alsó egyenes, míg a két felső a megfelelő alatta lévő gerendával egy-egy függélyes síkban van és oly ívben van a megfelelő alatta lévő gerendához erősítve, hogy az így képződött derék előlről hátrafelé haladva, először tetemes magassággal bír, mely még növekedik, majd egy gyorsan csökkenő magasságú részbe megy át, mely viszont egy vékony, már csak gyöngén csökkenő magasságú részben végződik; a derék ily kiképzése a haladási ellenállást lényegesen csökkenti.

Ezen derekat — ugyancsak az 1. ábra értelmében — két részre osztjuk (ezek közül a hátsó rész esetleg alkalmas burokba

foglalható és rendszerint az irányító és magassági kormányokkal láttatik el, míg a másik mellső rész az aeroplán egyéb ismert szerveit hordja) e két részt aránylag könnyen oldhatóan kapcsoljuk, ami a szállítás megkönnyítésére szolgál, még célszerűbb azonban e kapcsolást úgy kiképezni, hogy a mellső és hátsó rész egymáshoz képest különböző szögben legyen beállítható; célszerű ezért a rögzítő szerkezetet egyrészt a derék alsó éleinek megfelelően elrendezett, eltávolítható csappal bíró csuklós pántokból, másrészt a mellső és hátsó rész felső élei mentén elrendezett, rögzítő peckek befogadása céljából megfelelően lyukasztott szektorokból kiképezni.

A burkot célszerű úgy kiképezni, hogy közelítőleg lencsealakú legyen és lehetőleg a derékhoz simuljon; a burok a burokvázból és a huzatból áll:

A burokváz létesítése céljából — miként ez az 1. ábrából és az erre merőleges, nagyobb léptékű metszetet föltüntető 5. ábrából látható — harántirányban elrendezett (b) léceket alkalmazunk, melyek külső lapjukkal az (a) hosszgerendák belső lapjához fekszenek és amelyek a két oldalt nyúló (c) lécek mentén vannak egyesítve oldalt, míg a váz hátsó élét a (d) haránttrúd képezi,

melyhez a (c) oldallécek vannak erősítve; a merevítésre a (b1, b2) oszlopok és a (b3) huzalok szolgálnak; Ezen elrendezés helyett azon berendezést is használhatjuk, mely az 5. ábrának megfelelő helyzetű, de nagyobb léptékű 6. ábrában és a kisebb léptékű 7. ábrában fölülnézetben van föltüntetve, — és mely szerint két sor (egy jobboldali és egy baloldali) (b^o) feszítőrudat kapcsolunk az (a) hosszgerendákhoz, még pedig az említett 6. és 7. ábrák értelmében oly módon, hogy ezen (b^o) feszítőgerendákat szükség esetén a derék mellé fektethessük úgy, hogy ekkor a (c) lécek, valamint az előbbi példának megfelelő (d) harántrúd is a derék mellé fektethető; a (b^o) rudak feszítőhelyzetben való rögzítésére a beállítható (c^o) villák szolgálnak, melyek a (c) léceket fogják közre, míg a (d) harántrúd rögzítésére a (d^o) retesz szolgálhat, mely a derék megfelelő részeivel működhet össze.

A burok fölületének, vagyis a burokhuzatnak létesítésére — az 1., 5. és 6. ábrák és a fölülnézetet mutató 3. ábra értelmében — egy pár (e) vászonlap szolgál, melyet alkalmas formára metszünk ki és melyeket egymásra fekvő széleik mentén a (c) léceknek megfelelően egyesítünk, míg a többi széleken csak szemeket és alkalmas zsinórzatot alkalmazunk úgy, hogy a huzatot az 1. ábra értelmében könnyen húzhatjuk a derékre; a deréknak az (a) gerendák közti részei mind beljebb fekszenek, mint az (a) huzatlapok úgy, hogy a fölület lényegileg folytonos.

A derék hosszgerendáinak a derék alacsony helyein való függélyes merevítésére az 1. és 5. ábra értelmében a vékony, folytonos (f) lapokat alkalmazzuk az egymás alatti (a) gerendák közé, melyek különösen a burokhuzat által födött helyeken az (f1) nyílásokkal, továbbá az (a) gerendákhoz való kapcsolás céljából az (f2) villákkal vannak ellátva.

Az 1. ábra, valamint a gép homloknézetét föltüntető 4. ábra értelmében a derék azon helyét, ahol a motor működik, teljesen elválasztjuk a derék többi részétől és különösen a pilota helyétől; e célból cél-

szerű a gép elején oly rekeszt létesíteni, melyben a motor foglal helyet és melynek hátsó ferde (g) fala egyrészt elválasztja a gépkamrát a pilota ülésétől, másrészt mint emelőlap működik közre; a gépkamra alsó lapja természetesen lehetőleg bőven van nyílásokkal ellátva. A feszítés és torzítás (gauchissement) céljaira szolgáló részeket merev elemekből képezzük, pl. az 1. és 4. ábrák értelmében a (h) és (i) farudakból, aminek az az előnye, hogy fölöslegessé válnak ezáltal a szárnyak fölötti merevítő részek és az ismeretes «pylonok» és tartozékaik.

Az ütközőváz létesítésére — az 1., 3., 4. ábrák értelmében — egyrészt az ismert deformálható és irányítható háromszögeket, másrészt az ütközőváz belső részeire erősített (1) szántalpakat alkalmazzuk.

A gép hátsó részének alátámasztására az 1. ábra és a kisebb léptékű fölülnézetét mutató 2. ábra értelmében a (j) részeket alkalmazzuk, melyek szarvpár módjára úgy vannak a derék alsó (a) gerendáihoz erősítve, hogy fölülnézetben X-alakot képeznek; a (j) részek külső szabad végeinek egyesítésére a (j1) lap szolgál, mimellett a (j) részekre a C-alakú (j2) rúgó révén támaszkodik a (K) irányító kormány függélyes oszlopa.

A gép egyéb szerkezeti részletei a rajzokból tűnnek ki.

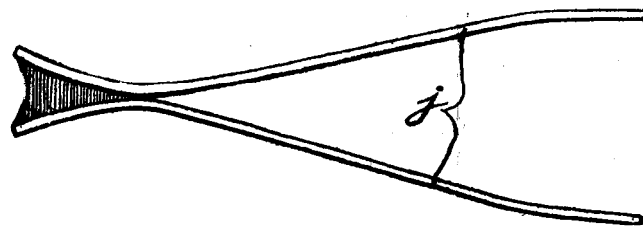
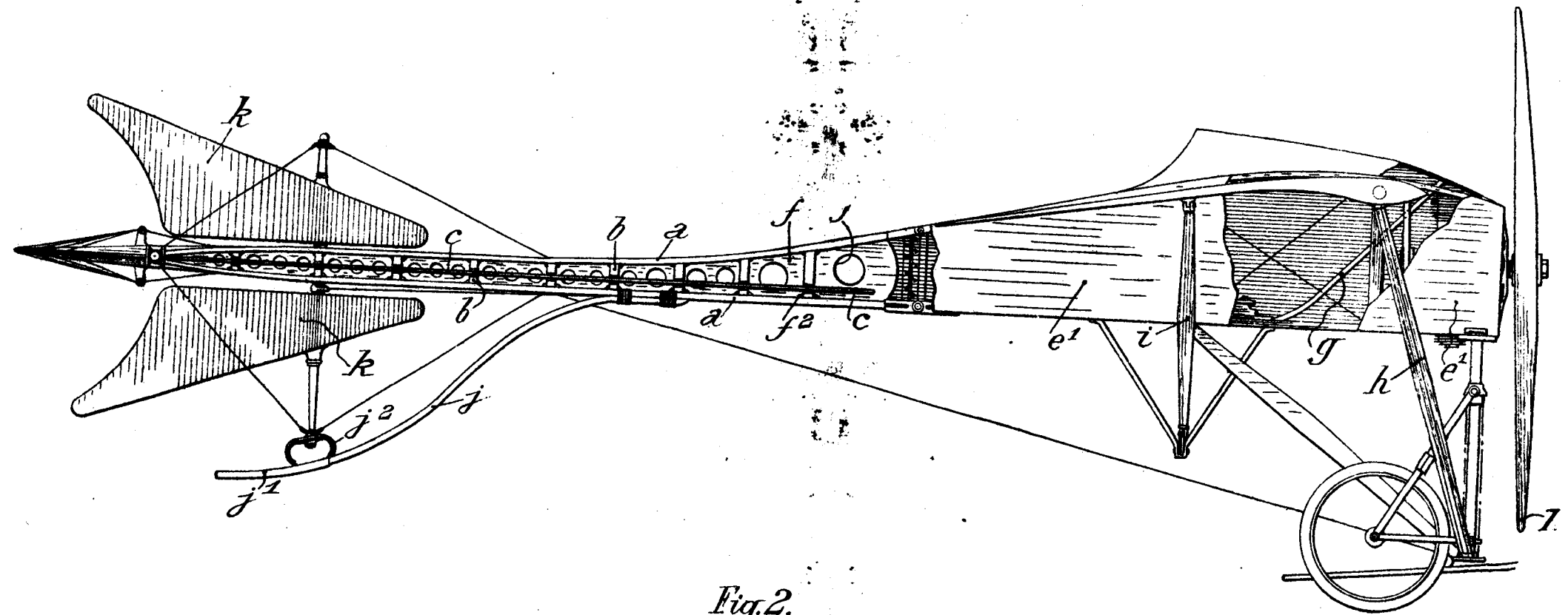
SZABADALMI IGÉNYEK.

1. Aeroplán, jellemezve azáltal, hogy derékát négyszögletes keresztmetszetű rácsos heveder képezi, melynek alsó lapja lényegileg sík, felső lapja pedig oly ívelésű, hogy a heveder elől lényeges magassággal bír, mely hátrafelé eleinte növekszik, azután gyorsan csökken kis magasságra, majd pedig hosszabb darabon át állandó vagy alig csökkenő magasságú, oly célból, hogy a haladási ellenállás csökkentessék.
2. Az 1. alatti aeroplán foganatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy dereka két egymástól oldható részből áll a szállításkor

- való szétszedés és a beállíthatóság megkönnyítésére.
3. Az 1. és 2. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy a burok oldalirányban folytatását képezi a derék alsó és felső lapjainak, mimellett a derék egyéb részei is burkolva vannak oly célból, hogy a haladási ellenállás csökkentessék és az oldalszél hatása a derékre lehetőleg kiküszöböltessék.
 4. Az 1—3. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy a burokvázat egymás fölött a hosszgerendákon belül párosával elrendezett harántlécek képezik oly célból, hogy a burokfölülete jól simuljon a derék felső és alsó lapjához s a burok deformációja meggátoltassék.
 5. Az 1—3. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy a burokvázat kétoldalt elrendezett két sor feszítőrúd képezi oly célból, hogy a burokfölület jól simuljon a derék alsó és felső lapjához.
 6. A 3. és 5. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy a burokvázat képező részek úgy vannak a derékhoz erősítve, hogy emellé fektethetők a szállítás megkönnyítése céljából.
 7. Az 1., 3., 5., 6. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy burkának fölületét egy eltávolítható huzat képezi, oly célból, hogy a le- és felszerelés megkönnyíttessék.
 8. Az 1. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja merevített hosszgerendákból képezett derékkal, jellemezve azáltal, hogy a derék kis magasságú része mentén a függélyes merevítésre folytonos falapok szolgálnak, melyek célszerűen lyukgatva vannak.
 9. Az 1. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy derekának a motort befogadó része teljesen el van szigetelve a pilota helyétől, mimellett a gépkamra hátsó fala oly lejtésű, hogy tartófölületet képez, a gépkamra padlója pedig lehetőleg nyílásokkal van ellátva, oly célból, hogy az égéstermékek könnyű távozását is érjük el.
 10. Az 1. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy a szárnyak feszítésére vagy a torzítás vezérlésére szolgáló részek merev elemekből állanak, oly célból, hogy a szokásos felső pylon és tartozékai elkerültesenek.
 11. Az 1. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja deformálható háromszögekből képezett ütközővázzal, jellemezve azáltal, hogy a váz szántalpakat is hord.
 12. Az 1. alatt igényelt aeroplán fogantatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy hátsó alátámasztására oly hajlású részek szolgálnak, melyek hátsó nézetben X-alakot, oldalnézetben pedig tökéletlen szarvat mutatnak, mely szarvak a földet érintő részükön egymással egyesítve vannak s e helyen hordják rugalmas közvetítő tag révén a gép hátsó részét.

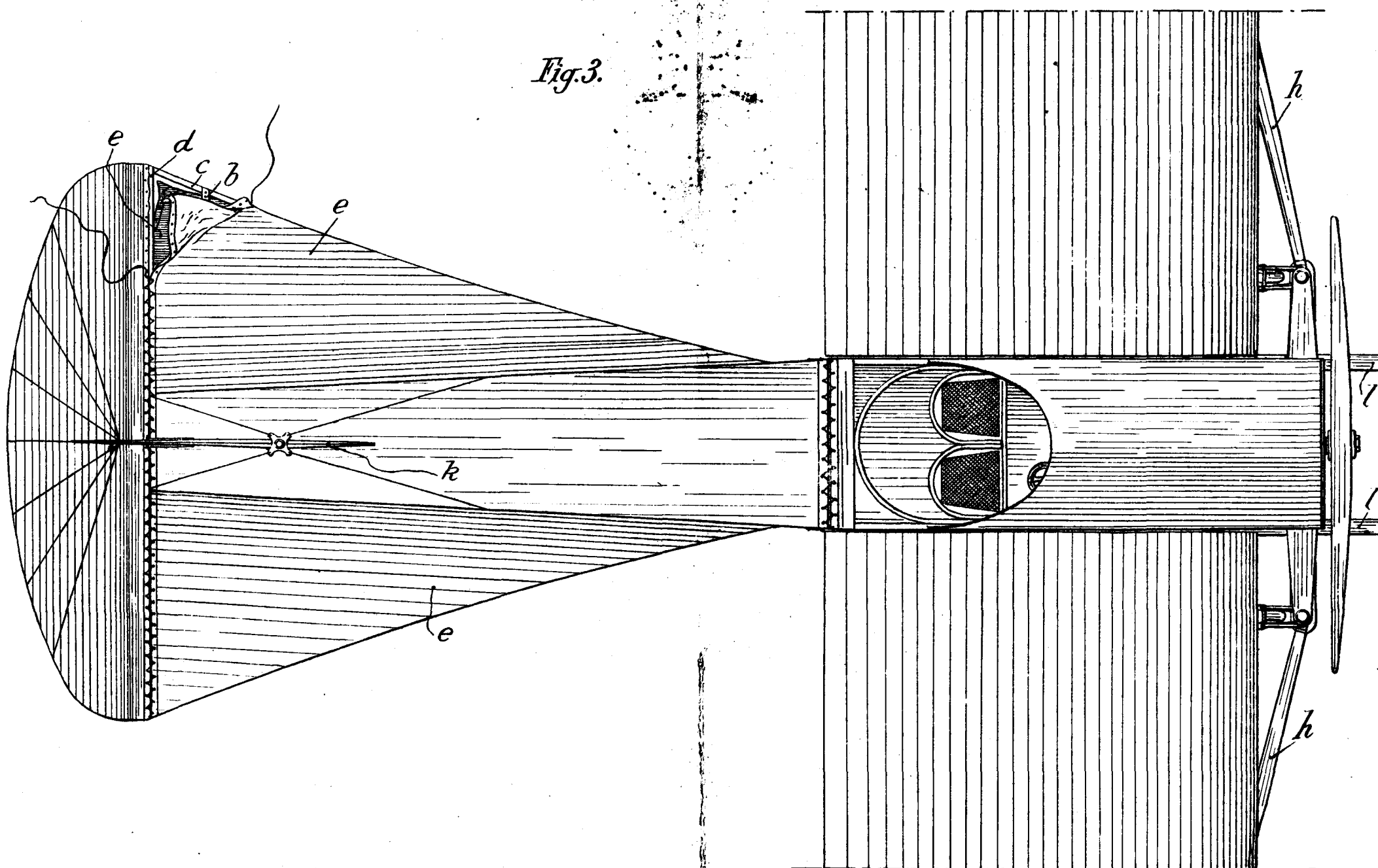
(4 rajzlap melléklettel.)

Aeroplane
BLERIOU LOUIS MÉNÉZES PÁRISBAN.



Aérodynam.
BLEROT LOUIS MÉNÉGER PÁRISBAN.

Fig. 3.



Aéroplán.

BLEROT LOUIS MÉRNOK PÁRISBAN.

Fig. 4.

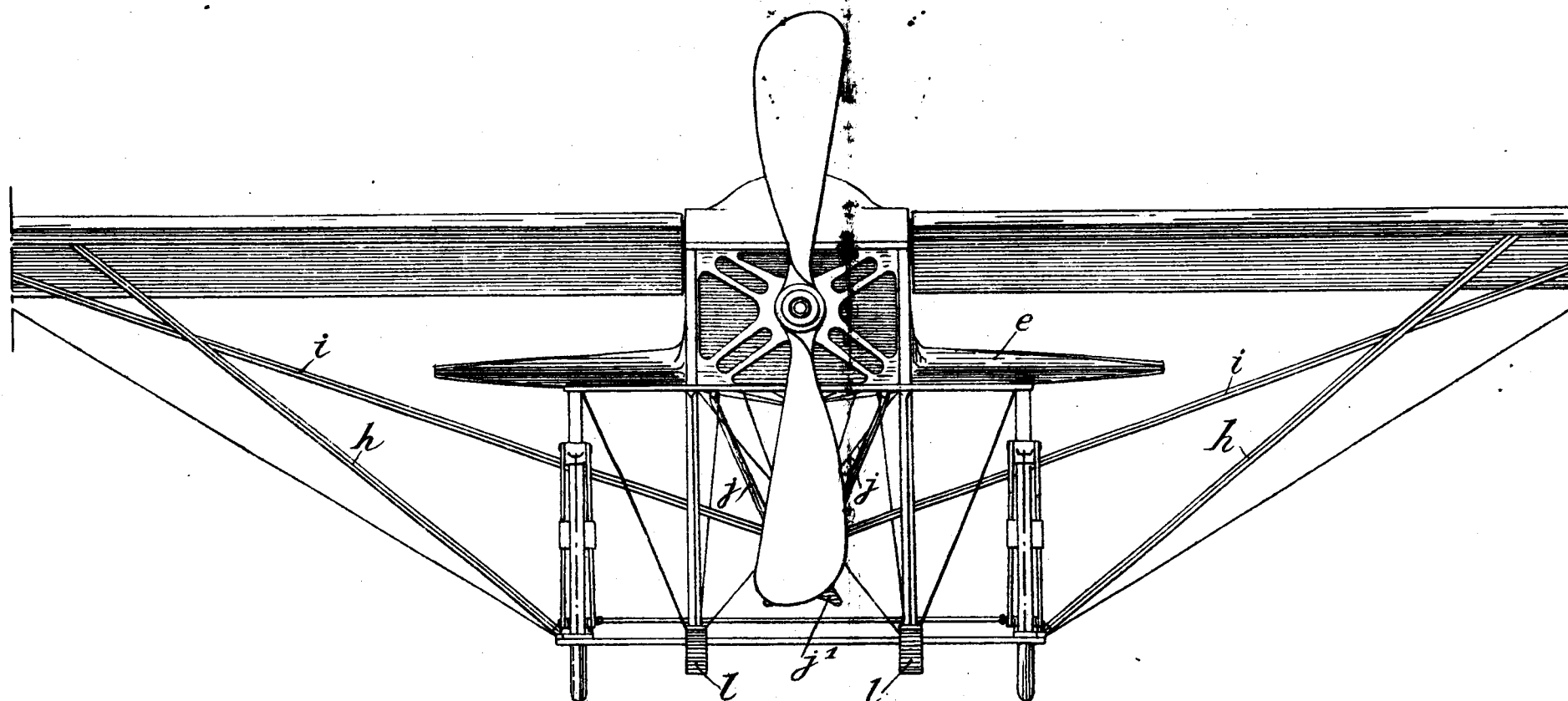
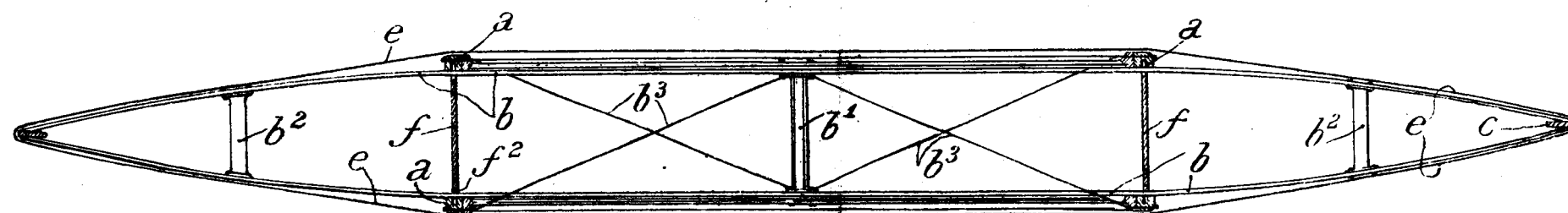


Fig. 5.



Aeroplán.

BLERIOT LOUIS MÉRnök PÁRISBAN.

Fig. 6.

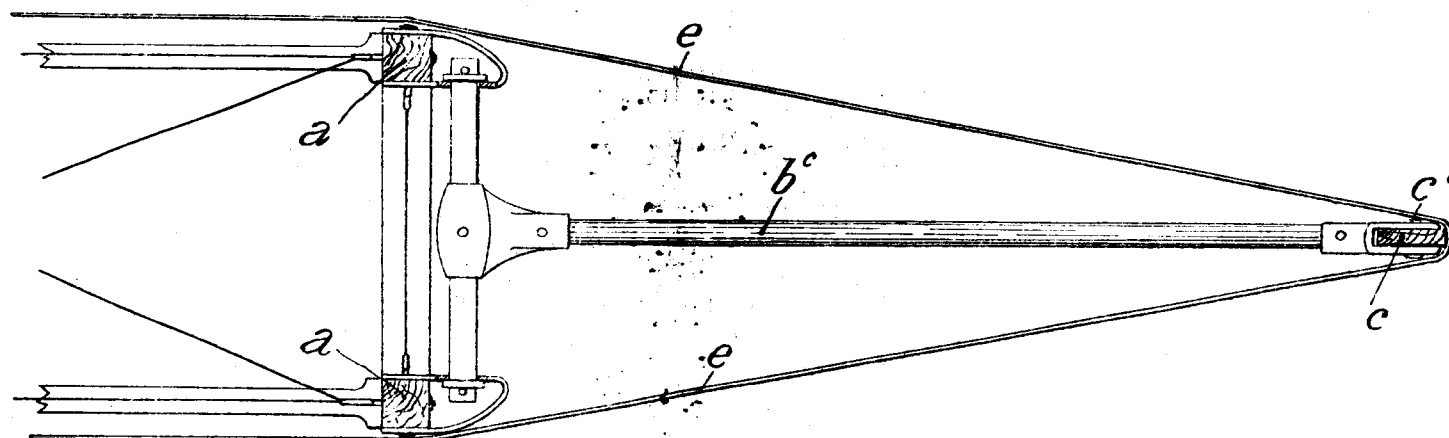


Fig. 7.

