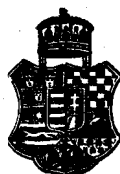


MAGY.

KIR.

SZABADALMI



HIVATAL

SZABADALMI LEIRÁS

61400. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Röpülőgép.

NAGY KÁROLY LAKATOS BUDAPESTEN.

A bejelentés napja 1912 április hó 24-ike.

Jelen találmány tárgya röpülőgép, mely fölfordulás elleni biztonsága által tűnik ki. A kitűzött célt a találmány azáltal éri el, hogy a röpülőgép súlypontját mélyen a sárkányfölkületek alatt helyezi el, hogy továbbá a pilóta ülésének vízszintes helyzetét mindenkor biztosítja.

Mellékelt rajzon látható jelen találmány egyik példaképeni kiviteli alakja:

1. ábra a találmány vázlatos oldalnézetét,
2. ábra fölülnézetét,
3. ábra pedig részletet tüntet föl nagyobb léptékben.

Jelen találmány szerint a (c) kosár, mely a pilótaülést és a (d) hajtómotort hordja, mélyen a (b) sárkányfölkületek alatt van elrendezve. Az összekötés a (c) kosár és a (b) sárkányfölkületek között, az eddigi berendezésektől eltérően nem merev, hanem rugalmas. Ezen célból a (c) kosárból (c'') tartók nyúlnak fölfelé, melyek fölül (i) vízszintes tengely segítségével vannak a (h) vázhoz elforgathatóan erősítve. A (c'') tartók felső végének közelében elrendezett (c') csapágycsavarban van az (e) hajtócsavar (e') tengelye ágyazva, mely hajtását a motorról (g) lánc-kerék és (f) lánc közvetítésével nyeri. A (h) váz, mely mellső és felső részén a (b) sárkányfölkületeket hordja, mellső végén (h')

villával fogja közre az (e') csavartengelyt míg a (c) kosár hátsó végéből kettős (i') rudak nyúlnak függőlegesen fölfelé, melyek egyfelől a (h) vázat kilengése közben vezetik, másfelől pedig a (p', q) vezetőzsinórkorongokat hordják az (m', n') huzalok számára, melyek (o) rugók közbeiktatásával hatnak a (k) magassági és (l) vízszintes kormánylapátok (k') ill. (l') karvégeire. Mind-egyik végén a (k) magassági kormánynak van egy-egy ilyen (k') kétkarú emelő, melyeknek felső és alsó szabad végeit két-két (m, m) huzal köti az (o) rugók hátsó végéhez (2. ábra), míg az (o) rugók mellső végéhez csatlakozik egy-egy (m', m') huzal (1. ábra), melyek a (h) váz két oldalán elrendezett (p, p') vezetőcsigákon át futnak a (t) kosárban (s') fogazott ív mellett elmozgó (s) kéziemelőhöz.

Az (l) vízszintes kormányok jelen kiviteli alaknál a (j) farkfölkület fölött és alatt vannak részarányosan elrendezve; a kormánylapátok működtetésére szolgáló (l') kétkarú emelő középen van, a két (l) kormánylapát között és (o) rugók közbeiktatásával kapcsolatban áll a (n') huzalokkal, melyek (q) vezetőcsigákon át kapcsolódnak a (c) kosárban lévő (r) kormányzókerékkel.

A (p, p' q) vezetőcsigák elrendezése olyan,

hogy az (m', n') huzalokba beiktatott (o) rugók feszültsége akkor a legkisebb, ha a (h) váz a (c) kosárral körülbelül párhuzamos, miért is a váz ezen helyzetében rugalmasan megtartatik.

A mellső (u) futókerek (u') karok közvetítésével rugalmasan elforgathatóan vannak a (v) haránttengelyhez erősítve, miáltal a röplőgép leszállásakor az (u) kerek tengelye kitörhet és ezáltal az ütközés ereje csökken. Az (u) kerek túl nagy kilengését a szilárd (z) ütközőrúd akadályozza, mely a kerek rugalmas kitörése után a talajhoz ütközik.

A gép működése és használati módja az eddigiek alapján következő: röplés közben a (j) farkfőület tartja vízszintes helyzetben a (h) vázat. A magassági és vízszintes kormányzás a (k), ill. (l) kormányfőületek elállítása által történik, mikor is túl hirtelen mozgások az (o) rugók egyenlítőnek ki. A (c) kosár önsúlya folytán állandóan függőlegesen lóg és vele együtt a benne szilárdan ágyazott (e) csavarnak tengelye szintén vízszintes marad. Ha a sárkányfőületeket hirtelen széláramok érik, úgy az (o) rugók megengedik azoknak kilengését a (c) kosárhoz képest anélkül, hogy maga a hajtócsavar is helyzetet változtatna; világos tehát, hogy a gép az egyensúlyozást önműködően minden különös ellensúlyozóberendezés nélkül a lehető legtökéletesebben végzi.

Jelen találmány az eddig ismerttetett kiviteltől számos eltéréssel is készíthető anélkül, hogy ezáltal lényegében változást szenvedne.

SZABADALMI IGÉNYEK.

1. Röplőgép, jellemezve azáltal, hogy a pilótaülést és a hajtómótort fölvevő (c)

kosár mélyen a (b) sárkányfőületek alatt van elrendezve, míg a hajtócsavar maga a sárkányfőületek magasságában van elrendezve, jellemezve továbbá azáltal, hogy a sárkányfőületeket és kormányfőületeket hordó (h) váz a hajtócsavart is fölvevő (c) kosárhoz képest vízszintes haránttengely körül rugalmasan kilenghetően van elrendezve, azon célból, hogy egyfelől a mélyen elhelyezett súlypont folytán a gép egyensúlya biztosíttassék, másfelől pedig a sárkányfőületeket érő széláramok lökései csakis a sárkányfőületeket térítsék ki rugalmasan, míg a kosár és hajtócsavar rendes helyzetüket megtartják.

2. Az 1. alatt igényelt röplőgép kiviteli alakja, jellemezve azáltal, hogy a magassági és vízszintes kormányok működtetésére szolgáló huzalokba rugók vannak beiktatva, hogy továbbá ezen huzaloknak a (c) kosárba való vezetésére szolgáló (p', q) vezetőcsigák olyképp vannak a (h) váz forgáspontjának magassága közelében elrendezve, hogy az (o) rugók feszültsége akkor a legkisebb, midőn a sárkányfőületeket tartó (h) váz a (c) kosárral közel párhuzamos helyzetben van azon célból, hogy a (h) váz ezen helyzetében rugalmasan tartassék meg.
3. Az 1—2. alatt igényelt gép kiviteli alakja, jellemezve azáltal, hogy az (n) futókerek tengelye a kosárhoz erősített (v) haránttengely körül (n') karok közvetítésével rugalmasan kilenghetően van elrendezve, jellemezve továbbá a kosár alsó részéhez erősített (z) ütközőfőület által, mely a keréktengelynek túl nagy fokú kilengését megakadályozza.

(1 rajzlap melléklettel.)

Röpülőgép.

NAGY KÁROLY LAKATOS BUDAPESTEN.

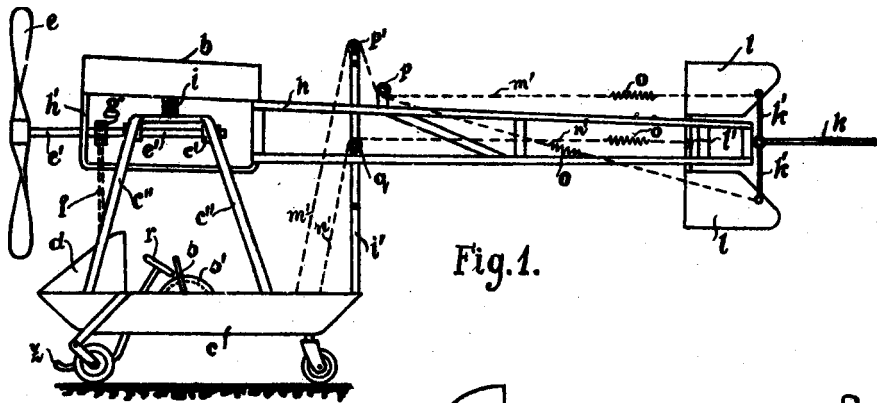


Fig. 1.

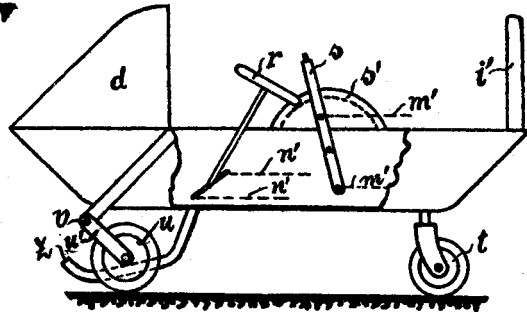


Fig. 3.

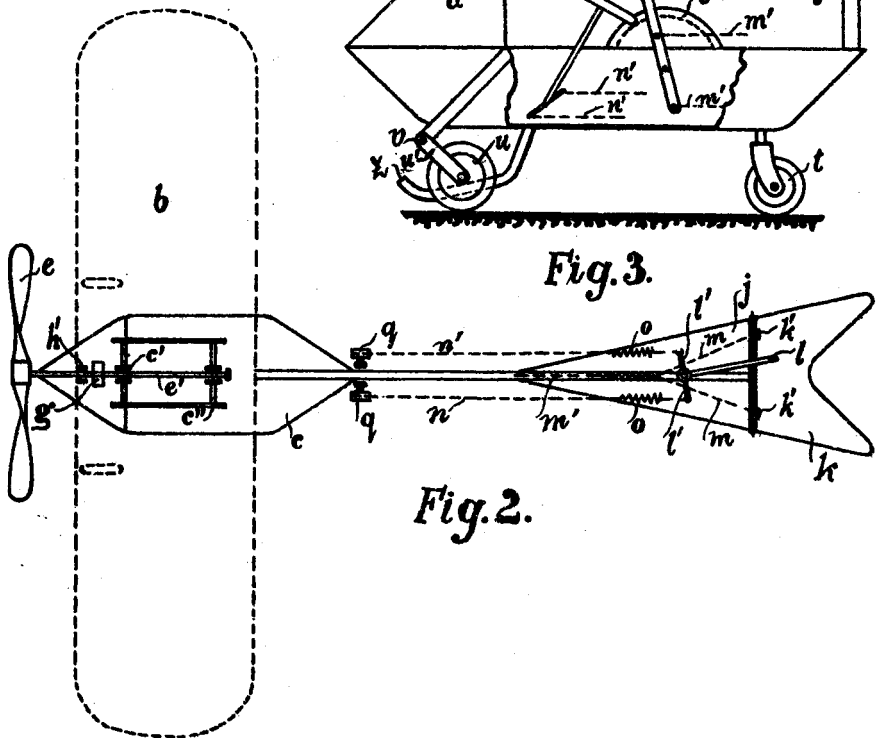


Fig. 2.