



SZABADALMI LEIRÁS

15514. szám.

V. OSZTÁLY.

Aerostatikus jármű.

MARY KÁROLY MÉRNÖK PÁRISBAN.

A szabadalom bejelentésének napja 1899 január hó 13-ika.

Találmányom tárgya egy aerostatikus jármű melynek célja az eddigi közuti vasutaknak helyettesítése. Jellemző találmányomra a jármű alakja és összeállítása, a mi lehetővé teszi, hogy a menetnél használt vágány a visszajövetnél használt fölött legyen alkalmazható, tehát az építkezési költségeket tetemesen kisebbíti.

A jármű továbbítására szükséges energia tetszőleges módon vezethető a vonathoz. Maga a jármű vihet magával kellő nagyságú energia forrást és az energiát hasznosító gépeket, így pld. egy akkumulátor telepet és egy elektromótort, de szükség esetén az elektromos energia vezetékeről is vehető. Lehet továbbá kötélvontatást is alkalmazni, de csak akkor, ha a pálya egy bizonyos hosszúságnál nem hosszabb. Minthogy a vonat maga, — mint azt részletesen ismertetni fogom — nagyon könnyű és teljesen ki van egyensúlyozva, a vonal és az összes járulékos részek igen könnyűek lehetnek, kötélvontatásnál pedig, minthogy a kötélnak nagyobb súlyt nem kell vontatnia, egyszerű aczéldrót is használható, melynek átmérője csak néhány milliméter.

Példaképen egy kötélvontatásos aerostatikus járművet fogok leírni, mely a csatolt rajzlapon

az 1. ábrán oldalnézetben, a 2. ábrán fölülnézetben van ábrázolva, míg a 3. és 4. ábra nagyobb méretben a pályát és annak vezetékeit ábrázolja.

A jármű két lapos (a b) léggömből áll, melyeknek elég merev vázuk van és melyek oly módon vannak egymással kapcsolva, hogy menetközben a két léggömb azonos irányban haladjon. A (c) sajka a (d) Cardanus-féle fölfüggesztés segítségével van a két léggömb között fölfüggesztve és a jármű vezetőjén kívül még nyolcz-tíz személy befogadására alkalmas.

Az állomáson akkor, ha egy utas beszáll, az utas súlyával egyenlő súlyú teher dobándó ki, ellenben akkor, ha egy utas kiszáll, megfelelő mennyiségű teher veendő föl, úgy hogy a jármű mindig egyensúlyban maradjon.

A jármű váza két a menetirányra merőleges (e f) rúddal van fölszerelve, melyek bizonyos tekintetben a jármű tengelyét képezik és melyek végeire a pályát képező (g) vezetékekben csúszó csigákkal ellátott kocsik vannak szerelve. A (g) vezetékeket megfelelő távolságokban a táviró oszlopokhoz hasonló oszlopok támasztják alá. A pályát alkotó vezetékek egyikében van a vontatást végző kötel elhelyezve.

A 3. és 4. ábra ama vezeték részletrajza,

melyben a vontatást végző kötél el van helyezve.

A (h) oszlopokra vannak az öntött konzolok szerelve, melyeknek négyszög keresztmetszetű csatornájuk van. Eme csatorna méretei a vezetékek méreteivel egyeznek meg. A vezetéket egy aczélből készült (j) cső képezi, mely elég erős, a cső négyszög keresztmetszetű a falai nincsenek áttörve, kivéve azt a falat, mely a pálya belseje felé fordul és melynek egész hosszán egy hasíték nyúlik végig.

Világos azonban, hogy a vezetékek keresztmetszete más is lehet, jellemző csak az, hogy a vezetékek egy hasítékos csövet képez. A jármű tengelyei az ily módon létesült csatornába nyúlnak és itt alkalmas módon pld. kocsikra szerelt kerekek stb. által fogva tartatnak.

A jármű tengelyének mindegyik végén egy-egy (k) koci van szerelve, mely az (l) csavar segítségével a tengelyen van megerősítve, és lényegében véve oly bádogból áll, melynek vastagsága valamivel kisebb mint a hasíték szélessége. Erre a kocsira vannak szerelve a három csiga tengelyei. Ezek közül a csigák közül kettőnek az (m) és (n) csigának tengelye a jármű tengelyeivel párhuzamos és úgyszólván a jármű futócsigáit képezik, míg a harmadik (o) csigáé a jármű tengelyeire merőleges. Eme harmadik csigának az a célja, hogy a jármű oldalmozgását meggátolja és ezért a vezetékek oldalfalaira fekszik.

A (p) vontatókábel a csatornának a csigák által el nem foglalt részében van elhelyezve. Az egyik tengelyen egy alkalmas (q) csipető van, melynek működtető berendezése

a jármű vezetőjének kezéigébe esik, úgy hogy a járművet tetszés szerint lehessen a vontatókábelrel kapcsolni.

A két vágány egymás fölött fekvő, az alsó pályáról a járműveket oly módon vezettük a visszajövetelre szolgáló felső pályára, hogy a vezetékekben megfelelő számú kivágásokat alkalmazunk, melyeken át a tengelyek végein alkalmazott kocsi átmenhetnek. Eme kivágások száma a tengelyek számával egyezik meg, a kivágások között pedig alkalmas vezetőberendezések alkalmazhatók.

Világos hogy a fentebb leírt berendezés sokféleképpen módosítható, eme módosítások általában ismeretesek, mert kötélpályáknál stb. gyakran lelnek alkalmazást.

Ép úgy világos az is, hogy oly állomásokon, hol a jármű hosszabb ideig tartózkodik, külön a gömbök fölfűvésére szolgáló berendezések is alkalmazhatók.

A pályát lehetőleg egyenes irányban kell vezetni, mi igen könnyű mert a pálya semmi oly akadályt nem talál, melyek legyőzése nehézségekbe ütköznék, azonkívül pedig a vontatás munkaszükséglete akkor sem nagyobbodik, ha a jármű emelkedésen mozog, mert a jármű maga teljesen súlytalan.

SZABADALMI IGÉNY.

Aerostatikus jármű, mely lényegében véve két lapos, nyújtott alakú, egymással mereven kapcsolt (a) és (b) léggömbből és a két gömb között elhelyezett (c) sajkából áll, hogy ily módon csekély magasságú járművet nyerjünk, és a menetire és visszajövetelre szolgáló vágányt egymás fölött helyezhessük el.

(1 rajzlap melléklettel.)

Aerostatikus jármű.
MARY KÁROLY MÉRNÖK PÁRISBAN.

