

Megjelent 1911. évi február hó 24-én.

MAGY.

KIR.

SZABADALMI



HIVATAL

SZABADALMI LEIRÁS

51277. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Sárkányrepülőgép beállítható csavarokkal.

LOUTZKY BORIS MÉRNÖK BERLINBEN.

A bejelentés napja 1910 február hó 17-ike.

Az eddig ismert sárkányrepülőgépeknek az a hátrányuk, hogy nincs oly berendezésük, melyek segítségével az egész gépet tengelye körül elforgathatnók. Az erre a célra eddig használt beállítható tartófölületek stb. egyáltalában nem hatnak kielégítően és ez az oka annak, miért repülhetnek a gépek csak gyenge (másodpercenként 9–10 m.-nél nem nagyobb sebességű) szél esetében és miért válnak heves oldal-lökéseket előidéző szélnél hasznavehetetlenekké.

A találmány tárgyát képező berendezés módot nyújt arra, hogy a gépet saját tengelye körül elforgassuk, mit azáltal érünk el, hogy két oldalesavart alkalmazunk, melyeket forgástengelyükre merőleges tengely körül beállíthatunk.

Találmányom egy foganatosítási alakja a csatolt rajzon látható.

Mellekes, hogy a sárkányrepülőgép szerkezete milyen és hogy egy vagy két födele van-e. A hajtás a gép hosszanti tengelyében történik az (M) motor és (P) húzócsavar segítségével. Ezenkívül még egy (M1) motor van alkalmazva, melynek tengelye az elsőre merőleges.

Ez a motor két kúpos (Z1, Z2) fogaskerek áttévés útján a (P1, P2) csavarokat

hajtja, melyek forgástengelyeit ezekre merőleges tengely körül beállítható, mit azáltal érünk el, hogy a propellerek hajtótengelyeit két a motortengely körül forgatható kúpkeréktokba ágyazzuk. A kormányos a propellereket a (H1, H2) emelők segítségével a szükségletnek megfelelően bármely tetszőleges állásba beállíthatja (l. az 1. ábrán pontozva jelzett állást), tehát minden széllelésnek és minden helytelen mozgásnak azonnal ellene hathat, minek következtében a kormányos repülőgépének teljesen ura.

A rajzon látható foganatosítási alaknál két külön motor van alkalmazva, hogy az egyik megsérülésénél a tovább repülés a másik segítségével lehetséges legyen. Az egyik (P) csavar helyett egymás mellett két, tehát összesen négy vagy még több csavar is alkalmazható.

A 3. és 4. ábrán sematikusán a szél és a hajtócsavarok által létesített forgató nyomaték hatása látható. (Z, F) a (P) továbbá a (P1) és (P2) csavar egyenes irányú vonóhatása, mely utóbbiak — ha tengelyük a főcsavaréval párhuzamos, — evvel azonos irányú erőket idéznek elő. (S, P) az egész repülőgép súlya, (T1) a tartófölület, (P1) és (P2) a két beállítható csavar, melyek a (D1, D2) pontok körül forognak.

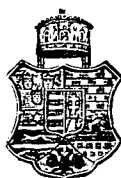
NYOMDAHIBA'S

Megjelent 1911. évi február hó 24-én.

MAGY.

KIR.

SZABADALMI



HIVATAL

SZABADALMI LEIRÁS

51277. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Sárkányrepülőgép beállítható csavarokkal.

LOUTZKY BORIS MÉRNÖK BERLINBEN.

A bejelentés napja 1910 február hó 17-ike.

Az eddig ismert sárkányrepülőgépeknek az a hátrányuk, hogy nincs oly berendezésük, melyek segítségével az egész gépet tengelye körül elforgathatnók. Az erre a célra eddig használt beállítható tartófelületek stb. egyáltalában nem hatnak kielégítően és ez az oka annak, miért repülhetnek a gépek csak gyenge (másodpercenként 9–10 m.-nél nem nagyobb sebességű) szél esetében és miért válnak heves oldal-lökéseket előidéző szélnél hasznavehetetlenekké.

A találmány tárgyát képező berendezés módot nyújt arra, hogy a gépet saját tengelye körül elforgassuk, mit azáltal érünk el, hogy két oldalsavart alkalmazunk, melyeket forgástengelyükre merőleges tengely körül beállíthatunk.

Találmányom egy foganatosítási alakja a csatolt rajzon látható.

Mellekes, hogy a sárkányrepülőgép szerkezete milyen és hogy egy vagy két födele van-e. A hajtás a gép hosszanti tengelyében történik az (M) motor és (P) húzócsavar segítségével. Ezenkívül még egy (M1) motor van alkalmazva, melynek tengelye az elsőre merőleges.

Ez a motor két kúpos (Z1, Z2) fogaskerek áttévés útján a (P1, P2) csavarokat

hajtja, melyek forgástengelyeit ezekre merőleges tengely körül beállítható, mit azáltal érünk el, hogy a propellerek hajtótengelyeit két a motortengely körül forgatható kúpkeréktokba ágyazzuk. A kormányos a propellereket a (H1, H2) emelők segítségével a szükségletnek megfelelően bármely tetszőleges állásba beállíthatja (l. az 1. ábrán pontozva jelzett állást), tehát minden szélőkésnek és minden helytelen mozgásnak azonnal ellene hathat, minek következtében a kormányos repülőgépének teljesen ura.

A rajzon látható foganatosítási alaknál két külön motor van alkalmazva, hogy az egyik megsérülésénél a tovább repülés a másik segítségével lehetséges legyen. Az egyik (P) csavar helyett egymás mellett két, tehát összesen négy vagy még több csavar is alkalmazható.

A 3. és 4. ábrán sematikusán a szél és a hajtócsavarok által létesített forgató nyomaték hatása látható. (Z, F) a (P) továbbá a (P1) és (P2) csavar egyenes irányú vonóhatása, mely utóbbiak — ha tengelyük a főcsavaréval párhuzamos, — evvel azonos irányú erőket idéznek elő. (S, P) az egész repülőgép súlya, (T1) a tartófelület, (P1) és (P2) a két beállítható csavar, melyek a (D1, D2) pontok körül forognak.

NYOMDAHIBÁS

A 4. ábrán a nyíl irányában mozgó repülőgépet az egy oldalról jövő szél félre fordította, a (P1, P2) csavarok pedig ez ellen hatnak.

A 3. ábrán (X) a (T1) tartófelület forgáspontja repülés közben, az (X) forgáspont körül a (P1 és P2) csavar az (L1, L2) kar útján forog, mely karok végeire a csavarok által kifejtett erők hatnak, mikor a repülőgép ferdén beállott.

Ennek az elrendezésnek az a különös előnye, hogy ha az egyik vagy másik motor fölmondja a szolgálatot, baleset ki van zárva.

Különös súlyt fektetünk arra, hogy a (P) vonócsavar és a beállítható (P1, P2) csavar egymás mellett van alkalmazva, mely a (P) vonócsavar működésénél a repülőgépnek állandó haladó mozgást kölcsönöz, míg a (P1, P2) csavarok a (P) csavart támogatják, a (P) csavarhoz viszonyított beállításuknál pedig oly komponenszt létesítenek, hogy a repülőgép egyensúlyát helyre állítja. Szükség esetén a gép mozgására a (P1, P2) csavarokat is lehet használni, de ekkor az egyensúlyt nem lehet oly könnyen helyreállítani, mint mikor a (P1, P2) beállítható csavarok a (P) vonócsavarokkal működnek együtt.

Ha a repülőgéppel jobbra vagy balra

akarunk fordulni, csak az egyik, tehát a jobb vagy bal (P1) illetve (P2) csavart kell fölemelni. Minthogy az első esetben csakis a jobb csavart emeljük föl, a bal pedig vízszintes helyzetben marad, a repülőgép bal oldalára ható vonóerő, amennyiben a jobb oldali csavar erejének egy része emelésre szolgál. Ennek az a következménye, hogy a repülőgép kering, minthogy pedig egyidejűleg a jobboldali csavar is fölfelé fordul, a repülőgép föl sem billenhet.

SZABADALMI IGÉNYEK.

1. Sárkányrepülőgép, azáltal jellemezve, hogy a hosszanti irányban ható főcsavar mellett két oldalcsavar van alkalmazva, melyek forgástengelyei ezekre merőleges tengelyek körül egymástól függetlenül beállíthatók.
2. Az 1. alatt védett sárkányrepülőgép foganatosítási alakja, azáltal jellemezve, hogy a főcsavar és a mellécsavarok hajtására két egymástól független motor van alkalmazva.
3. Az 1. alatt védett sárkányrepülőgép foganatosítási alakja, azáltal jellemezve, hogy a két szélső csavar ellenkező irányban forgatható, a középső csavar pedig tetszés szerint jobbra vagy balra forgatható.

(1 rajzlap melléklettel.)

Sárkányrepülőgép beállítható csavarokkal.
LOUTZKY BORIS MÉRNÖK BERLINBEN.

