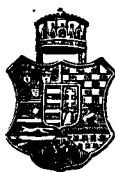


Megjelent 1912. évi szeptember hó 27-én.

MAGY.

KIR.

SZABADALMI



HIVATAL

SZABADALMI LEIRÁS

57448. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Röpülőgép.

SCHNEIDER SEVERIN ÜZEMVEZETŐ LINDAU^M OPFENBACHBAN.

A bejelentés napja 1911 április hó 20-ika.

A találmány oly repülőgépre vonatkozik, melynek hossz- és harántstabilitását a csuklósan fölfüggesztett és függélyes helyzetbe igyekvő pilótaülés vagy másnehezék önműködően tartja fenn úgy, hogy a pilótának a repülés közben csak a kormányval kell törődnie, a stabilizáló szervekkel ellenben nem. A motor vétlen megállása esetén az önműködő stabilizálás a síma siklórepülést teszi lehetővé.

A találmány egy példája a csatolt rajzon

1. ábrán oldal,
2. ábrán homloknézetben,
3. ábrán pedig alaprajzban van föltüntetve.

Az (a) pilótaülés és a (b) benzintartály a kb. a pilóta vállmagasságában elrendezett (c) és (d) keretekbe van függesztve. A (c) keret az (e) csapok révén a gép vázában, a (d) keret pedig az (f) csapok révén a (c) keretben van foroghatóan megerősítve. A két keret tehát univerzális csukló, mely a gép minden állásában lehetővé teszi az ülés függélyes beállítását. Az ülés fölfüggesztési pontjához koncentrikus ívelésű (g) fogasrúd a (k) zsinórdobot hordó üreges (i) tengely (h) kerekével fog össze. Az (i) tengely az (l) tengelyen el-

tolható; az (m) spirálrúgó az (i) tengelyt úgy igyekszik eltolni, hogy a (g, h) részek összefogjanak.

Fölszálláskor az (n) szögemelőre kifejtett húzás révén az (l) tengelyt eltoljuk úgy, hogy a (h) kerék kilép a (g) fogasrúd fogáiból, mely az (o) görgők közt van vezetve; most tehát a magassági kormányt a (p) emelő révén tetszés szerint beállíthatjuk. A kívánt magasság elértekor az (n) emelőt kiengedjük úgy, hogy az (m) rúgó újra helyreállíthatja a (g, h) közti kapcsolatot. Ettől kezdve a pilótának nem kell a magassági kormányval törődnie. Ha a gép előre vagy hátra billen, az ülés függélyes helyzetben maradván, a (d) keret az (f) csap körül elfordul s ezáltal az (i) tengely a (k) dobbal jobbra vagy balra fordulva, a vezérzsinegek révén a kormányt beállítja.

A gép harántirányú ingadozásainál az (e) csapokhoz koncentrikusan ugyancsak az ülésre szerelt (r) fogasrúd a (t) zsinórdobot hordó (s) vezértengelyt jobbra vagy balra fogja fordítani úgy, hogy az (u) zsinór a segédfölületeket pl. egyik oldalon emelni, a másikon süllyeszteni fogja. A (g) és (r) rudak egymástól függetlenül működnek. Leszálláskor az (n) emelő révén

a (g, h) kapcsolatot újra oldjuk s a (p) emelőt megfelelően állítjuk be. Ezt csak akkor kell tennünk, ha a motor leszállás közben is jár. Ha a motor le van állítva, akkor a gép a kormány működtetése nélkül siklórepüléssel száll le.

SZABADALMI IGÉNYEK.

1. Röpülőgép, jellemezve azáltal, hogy ülése csuklósan van fölfüggesztve és úgy van kiképezve, hogy a gép hossz- vagy harántbillenéseinél is függélyes helyzetbe áll be s eközben a kormányműveket úgy működteti, hogy az egyensúlyi helyzet önműködően áll újra helyre.
2. Az 1. alatti repülőgép foganatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy az ülés kardancsukló módjára két keretben van

fölfüggesztve, melyek közül a (c) külső a gépváz csapjaira foroghatóan van szerelve, míg a (d) belső a külső keret csapjaiban annak forgástengelyére mérőlegesen foroghatóan van megerősítve.

3. Az 1. alatti röpülőgép foganatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy az ülésre szerelt két (g, r) fogasrúd szolgál arra, hogy a gép hossz- vagy harántingadozásainál egymástól függetlenül az (i), ill. (s) kormánytengelyeket forgassák.
4. Az 1. alatti röpülőgép foganatosítási alakja, jellemezve azáltal, hogy a magassági kormány vezértengelye két koncentrikus részből áll, melyek egymáshoz képest eltolhatók, hogy a magassági kormány föl- és leszálláskor beállítható legyen.

(2 rajzlap melléklettel.)

Repülőgép.

SCHNEIDER SEVERIN ÜZEMVEZETŐ LINDAU/^m
OPFENBACHBAN.

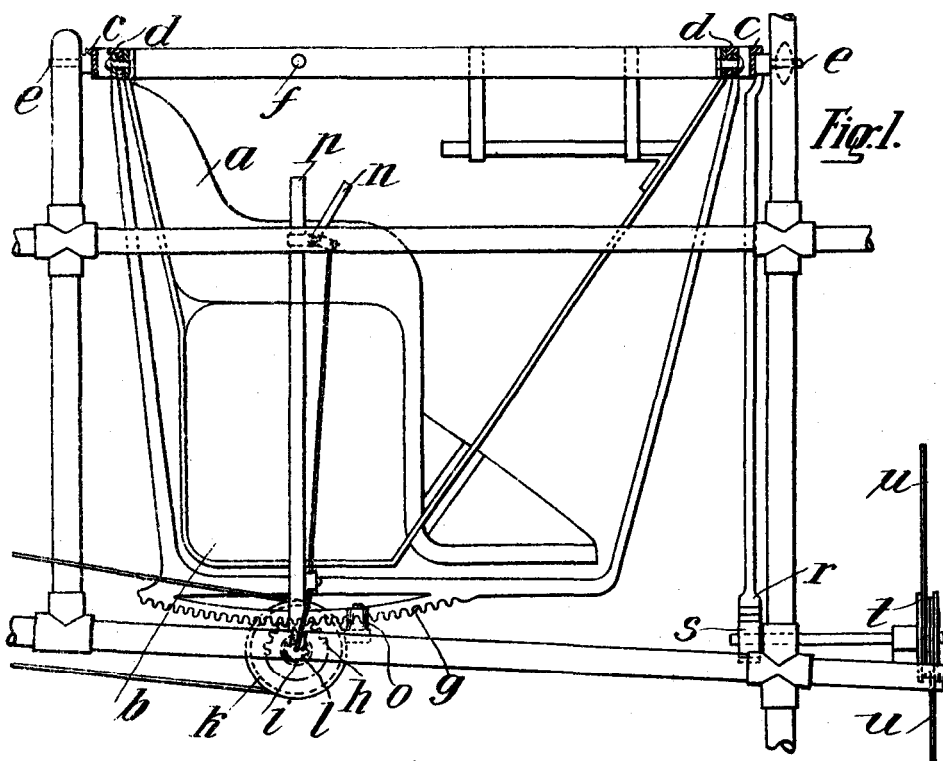


Fig. 1.

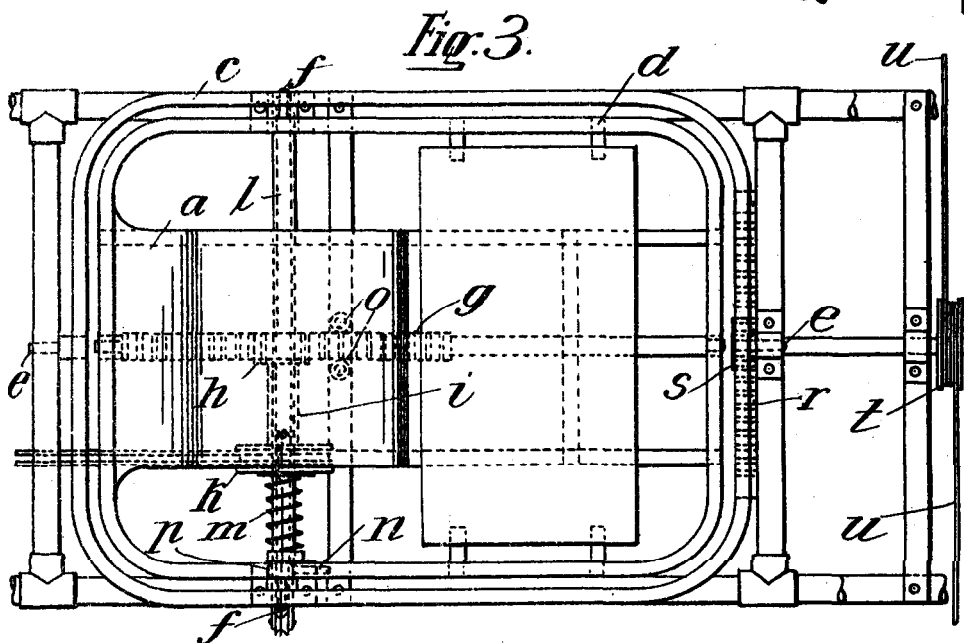


Fig. 3.

Repülőgép.

SCHNEIDER SEVERIN ÜZEMVEZETŐ LINDAU/^m
OPFENBACHBAN.

