

Megjelent 1912. évi február hó 27-én.

1

MAGY.
SZABADALMI



KIR.
HIVATAL



SZABADALMI LEIRÁS

55401. szám. — 500

V/h OSZTÁLY.

Röpülőgép.

VARGHA PÁL FŐGYMN. TANÁR RÓZSAHEGYEN.

A bejelentés napja 1910 november hó 14-ike.

A találmány tárgya az ismeretes egy- vagy többsíkú röpülőgépektől első sorban abban különbözik, hogy az alkalmazott síkok szimmetrikusan vannak elrendezve, és pedig olyan módon, hogy középtengelyeikben metszik egymást; két sík esetében tehát ezek merőlegesen, három sík esetében 120° alatt és így tovább állnak egymásra. Továbbá a mótort és az ülést tartó váz a síkck vázától független szerkezetet alkot, amely ez utóbbiban a röpülőgép hosszten-gelye körül szabadon elfordulhat úgy, hogy az ülés mindig megmarad eredeti helyzeté-ben, bármennyire elforgassa is a síkokat az oldalirányból jövő szél. A találmány tár-gyának egyéb részleteit a mellékelt rajz kapcsán fogjuk ismertetni, amely a röpülő-gépnek egy kétsíkú kivitelét tünteti föl vázlatosan, és pedig az

1. ábrán fölülnézetben, a
2. ábrán előlnézetben, míg a
3. ábra a mótort és ülés ágyazásának homlok-nézetét, a
4. ábra ugyanezen részletek oldalnéze-tét, az
5. ábra pedig a kormánylap nézetét mu-tatja nagyobb léptékben.

Az 1. és 2. ábra szerint az (1) és (2) főtartósíkok egymásra merőlegesen vannak

elrendezve, úgyszintén a hátsó (3) és (4) egyensúlyozó síkok is, amelyeket bambusz-nádból vagy más megfelelő anyagból ké-szült (5, 6) rudak kötnek össze a fősíkok-kal. A különböző síkokat a (7) merevítő rudak vagy drótok tartják egymásra me-rőleges helyzetben. Rendes légköri viszo-nyok mellett az egyik sík menet közben mindig lapjával van a föld felé fordulva, tehát teljes emelő erejét kifejtheti, ha pe-dig valamely erős oldalirányú szél a síko-kat normális helyzetükből elbillenti, akkor mindkét sík ugyanazon szöggel fordul el és így a két sík vízszintes fölületének, ill. ettől függő emelő erejének összege soha-sem lesz nulla.

Az indulás a 2. ábrán látható helyzetből történik, amelyben a síkok 45° -ú szöget zárnak be a föld fölületével. Az elülső síkok széleire kis (8) kerekek, a hátsó síkok széleire pedig rugalmas szánkók vannak sze-relve, minthogy ezekre már csak csekély súly esik.

Az elülső szárnsíkok merevítései által alkotott keresztalakú vázba két vagy több párhuzamos (9) gyűrű van a gép hosszten-gelyére merőlegesen beépítve és a síkok-nak ezen gyűrűk közé eső része el van tá-volítva. Mindegyik gyűrű belsejében egy

háromszögalakú (10) keret foglal helyet, amelynek csúcsai a (9) gyűrűk belső oldalán futó (11) görgőket hordanak. A két (10) háromszöget a (12) hosszrudak kötik össze egymással úgy, hogy a két háromszög a hosszrudakkal együtt egy merev vázat alkot, amely a síkok vázában a röplőgép hossz tengelye körül szabadon elfordulhat. A (10—12) vázra van szerelve egyrészt a (13) motor, másrészt pedig a (14) ülés, amely egy vezetéken előre és hátra futhat, hogy ily módon a súlypont helyzete megváltoztatható és ezáltal az egyensúlyozás megkönnyíthető legyen.

A (13) motor az ülés mögött szilárdan van a (10—12) vázra szerelve és előtte foglal helyet az ülés lécezetén a benzintartó, amelyet csuklóval ellátott cső köt össze a motorral. Ha motor az üléssel szilárdan össze van építve, akkor természetesen nincs szükség csuklóra a csővezetékben.

A motor mögött, az (1, 2) síkoknak egy további kivágásában forog a (15) propeller, amelynek (16) tengelye a röplőgép hossz tengelyével esik össze és a súlyponton megy át, azonban a vízszintessel csekély pl. 5°-ú szöget zár be a fölemelkedés megkönnyítése céljából.

Kormányfőület gyanánt egyetlen sík szolgál, amely az 5. ábra szerint egy (17) egyenszárú háromszög alakjában van kiképezve. Ezen háromszögrövidebb oldala két, a pilóta kezeügyébe eső (18) fogantyút hord, csúcsa pedig egy (19) gömbcsukló segítségével a (20) keretbe van ágyazva, amely a gépvázhoz erősített és gúlaalakban összefoglalt lécekből áll. Ezen elrendezés következtében a (17) kormánylap bármilyen helyzetbe beállítható. A kor-

mánylapot határoló keret célszerűen rugalmas, hogy a kormánylap a levegő nyomása alatt homorú alakot vehessen föl.

SZABADALMI IGÉNYEK.

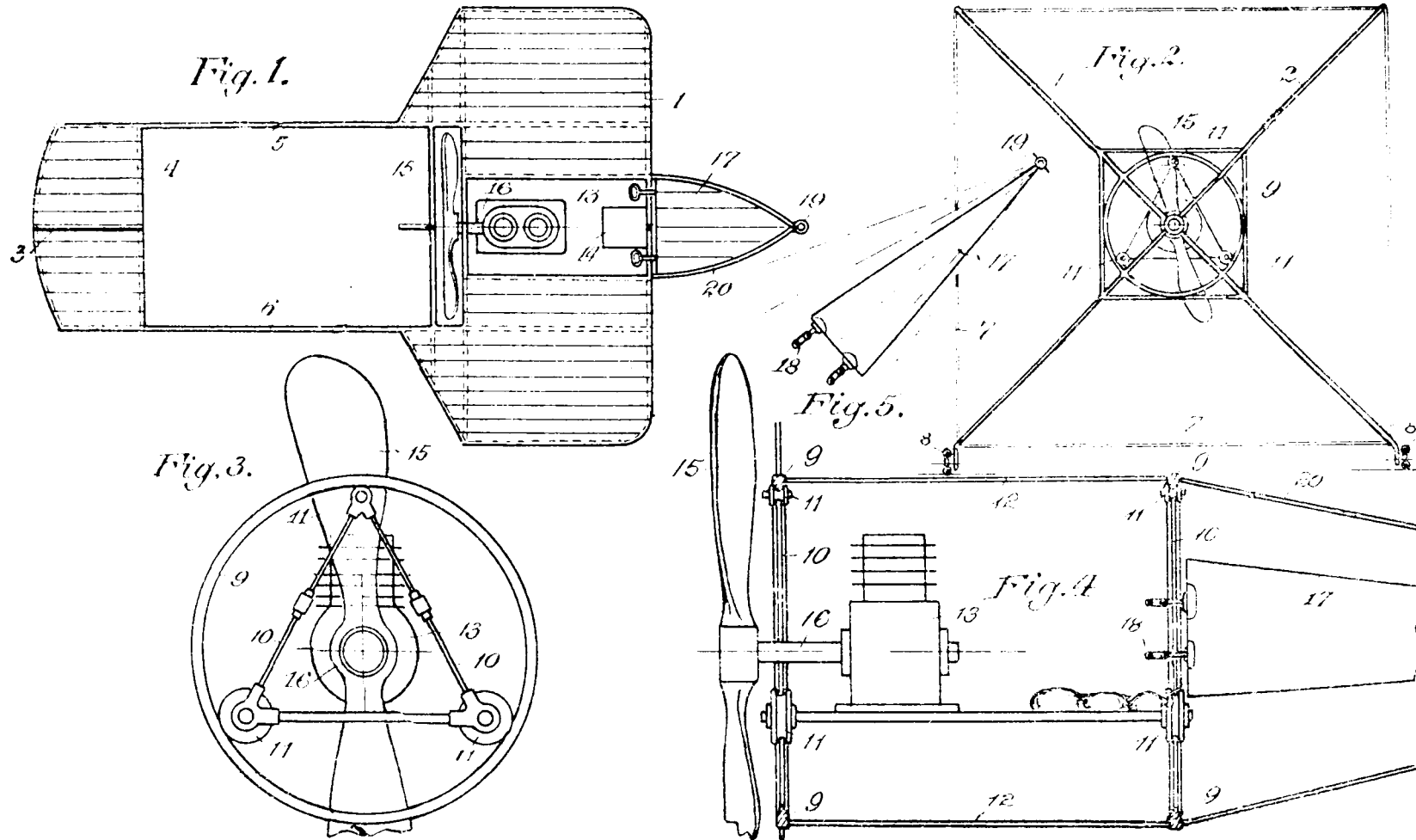
1. Röplőgép, jellemezve azáltal, hogy a főtartósíkok és a hátsó egyensúlyozó síkok egymást középtengelyeikben metszik és ezen metszési vonal körül szimetrikusan vannak elrendezve, mimellett a síkok merevítése által alkotott vázba két vagy több, a gép hossz tengelyére merőleges gyűrű van párhuzamosan beépítve, amelyeknek belsejében a motort és az ülést tartó váz foroghat.
2. Az 1. igénypontban védett röplőgépnek egy kiviteli alakja, jellemezve azáltal, hogy a főtartósíkoknak a gyűrűk között fekvő része el van távolítva és a síkokban szintén egy-egy kivágás van a csavar számára kiképezve, amelynek tengelye a röplőgép hossz tengelyével párhuzamos, azonban a gép nyugvó helyzetében a vízszintessel némi szöget zár be.
3. Az 1. és 2. igénypontban védett röplőgépnek egy kiviteli alakja, jellemezve egy egyenszárú háromszög alakjával bíró és rugalmas kerettel ellátott kormányfőület által, melynek keskenyebb oldala a fogantyúkat hordja, csúcsa pedig gömbcsukló segítségével van a gépvázhoz foglalva oly célból, hogy bármely helyzetbe beállítható legyen.
4. Az 1—3. igénypontban védett röplőgépnek egy kiviteli alakja, jellemezve azáltal, hogy a futókerek a főtartósíkok széleire vannak szerelve, míg a hátsó egyensúlyozó síkok szélei kis szánkókkal vannak felszerelve.

(1 rajzlap melléklettel.)

Röpülőgép.

55401. sz.
szabadalmi leíráshoz.

VARGHA PÁL FÖGYMN. TANÁR RÓZSAHEGYEN.



Fotólkogr. Klösz Gy. és fia Budapesten.

Pallas-nyomda Budapesten.