

Megjelent 1912. évi június hó 27-én.



SZABADALMI LEIRÁS

56402. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Újítások repülőgépeken.

LAMPL IGNÁC GÉPLAKATOSSEGÉD ERZSÉBETFALVÁN.

A bejelentés napja 1910 július hó 20-ika.

Találmányom tárgya két újítás repülőgépeken. Az egyik újítás a repülőgép magassági és oldalkormányzására szolgáló szerkezet, mely a gép egyik végén elrendezett és a motor által a gép hossz tengelyére merőleges tengely körül forgatható egy vagy két csavarlapátból áll, melyek egyúttal a gép hossz tengelye körül bármily helyzetbe állíthatók, miáltal a gép ezen vége tetszés szerinti irányba terelhető, illetve a gép ily módon kormányozható.

A másik újítás a stabilizáló fölületek nagyságának változtatására szolgáló berendezés, amely abban áll, hogy a szárny-fölületekben tolóajtók módjára kezelhető részeket képezik ki, melyeknek nyitásával a fölület csökkenthető. Ezen célt eddig a tartó-fölületek elhajlításával értek el, ami azonban nagyobb erő kifejtést igényel, mint egy ilyen tolóablak kinyitása.

Ezen újítások a mellékelt rajzon vázlatosan vannak föltüntetve. Az

1. ábra egy eroplan oldalnézete, a hátsó végen az új kormány szerkezettel, a

2. ábra az utóbbinak nagyobb léptékű oldalnézete, a

3. ábra ennek előlnézete, végül a

4. ábra egy tolóablakkal ellátott tartó-fölület fölülnézete.

A kormány szerkezet két (a, a) csavarlapátból áll, melyeknek egy vonalban elrendezett (b, b) tengelyei a rájuk erősített (c, c) kúpkerékeket hordják és egy (d) keretben vannak ágyazva, mely keret az (e) kúpkeréknek a motor által hajtható (f) tengelyét lazán körülvevő (g) hüvelyhez van erősítve.

Az utóbbi az (f) tengelytől függetlenül forgatható el úgy, hogy az (a) csavarok (b) tengelyei tetszőleges helyzetbe állíthatók be, mimellett az (e) kupkerék a (c) ke-rekekkel mindig kapcsolható, illetve a csavarok forgathatók.

Tegyük fel, hogy oly (a) csavarlapátok alkalmaztatnak, melyek az 1—3. ábrákon föltüntetett helyzetben forgás közben a levegőt lefelé nyomják, akkor a repülőgép vége megemeltetik, amint leszállás alkalmával szükséges. Emelkedés céljából az (a, b, c, d) részeket a (g) hüvely elforgathatása által 180°-kal forgatjuk el, mikor is a csavarok a levegőt fölfelé fogják nyomni és a gép ezen vége süllyed. Oldalkormányzás céljából a (b) tengelyeket vízszintes helyzetbe hozzuk, vagyis a rajzon föltüntetett helyzetből jobbra vagy balra forgatjuk 90°-kal a szerint, amint jobbra vagy balra kell a gép ezen végét terelni. Ter-

mészetes, hogy a (b) tengelyek közbenső helyzeteiben a csavarok egyidejűleg magassági és oldalkitérítést eredményeznek.

A 4. ábtán föltüntetett másik újítás abban áll, hogy a (h) tartófölületben egy hornyokban vezetett (i) tolóablak van kiképezve, mely a gép vezetője által megfelelően vezetett huzalok révén a (k) rúgó hatásával szemben teljesen vagy részben nyitható. Ezen tolóablak két részből is állhat, melyek kétfelé nyílnak.

SZABADALMI IGÉNYEK.

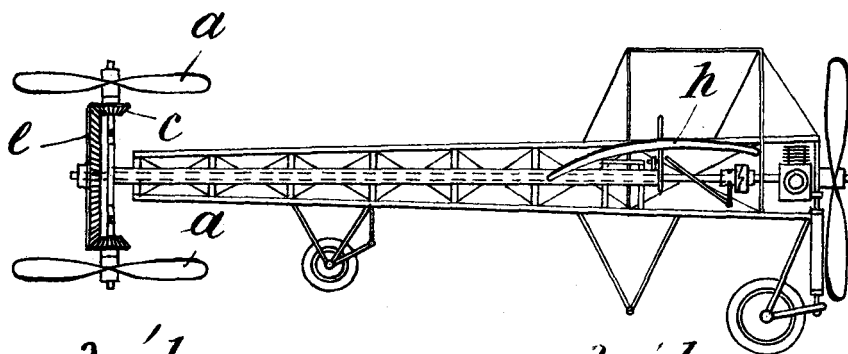
1. Kormány szerkezet repülőgépek számára, jellemezve a gép egyik végén elrendezett és a gép hossztengelyére merőleges tengely körül forgatható egy vagy két (a) csavarlapát által, melyeknek tengelye egyúttal a gép hossztengelye körül körben beállítható.
2. Stabilizáló berendezés repülőgépek számára, jellemezve a tartófölületekben kiképezett és tolóajtók módjára nyitható részek által.

(1 rajzlap melléklettel.)

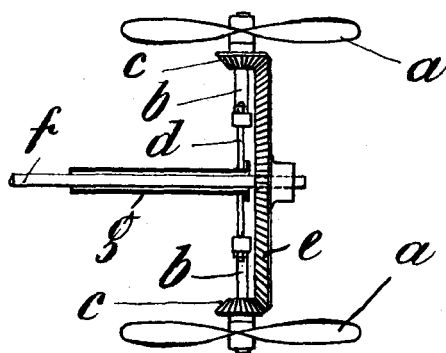
Ujítások röpülőgépeken.

LAMPL IGNÁC GÉPLAKATOSSEGÉD ERZSEBETFALVÁN.

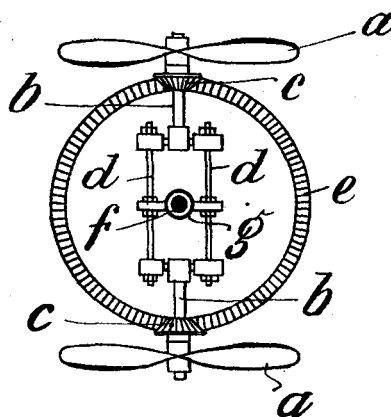
1. ábra



2. ábra



3. ábra



4. ábra

