

MAGY.

KIR

SZABADALMI



HIVATAL

SZABADALMI LEIRÁS

58301. szám. *58400*

V/h. OSZTÁLY.

Repülőhajó.

WLASSITS NÁNDOR MÁV. TISZTVISELŐ SZOLNOKON.

A bejelentés napja 1911 december hó 21-ike.

Jelen találmány tárgya a repülőgép és léghajó kombinációja, melynek alkalmazása mellett elérjük azt a célt, hogy vele bármely pillanatban fölszállhatunk, a levegőben megállhatunk és propeller, vagy egyéb géphiba esetén simán, csendesen leszállhatunk.

A találmány lényegében egy aluminium-lemez-burkolatban elhelyezett léggömb, amely állítható szárnyakkal és belülről kezelhető, állítható, irányában változtatható szárnyakkal ellátott motorral bír, míg alul futókerékkel van ellátva.

A mellékelt rajzon a találmány sématis rajzai vannak föltüntetve:

1. ábrán előlről nézve,
2. ábrán oldalnézetben,
3. ábra az állítható egyik kiviteli alakját tünteti föl metszetben, a
4. ábra egy légfűtési motor alkalmazási módját tünteti föl.

(a) a hajótest előrésze, amelybe az (f) fej körül állítható (v) motor van szerelve. A motor végére az (e) propellert erősítjük. Az (f) fej nyúlványa a (h) vezetékben állítható (s) karral van felszerelve, melynek segítségével a motor iránya állítható.

Az (a) előtesthez van erősítve a (g) burkolat, amely aluminium, vagy más könnyű

anyagú lemezből van kiképezve és belsejében selyem, vagy hasonló burkolatú tömlők vannak elhelyezve, amelyek hidrogéngázzal töltetnek meg és amelyek a gép súlyát kiegyenlítik.

A gép belsejében van elhelyezve az (r) kormánykerék, amely az (o) vezető segélyével a (c) rudakat, illetve a (b) szárnyakat állítja. Ugyancsak a (g) burkolat belsejében szereljük föl az utasok üléseit, valamint a fölszálláshoz szükséges túlsúlyokat.

A fölszállás előtt a tömlőket, vagy az azt helyettesítő ballont hidrogéngázzal töltjük addig, míg a hajó, valamint az azon elhelyezett utasok súlya ki nem egyenlítetik. Ekkor 25—30 kilogrammnyi súlyt helyezünk a hajóba, amely által az egész hajó súlya a levegőnél ezen 25—30 kilogrammal van túlsúlyban. Ezután a motort elindítjuk és az (s) állítókar segélyével tet-szés szerinti irányt adunk a légszavarnak.

Fölszállásnál a 25—30 kilogrammnyi túlsúlyt egy dróton a földre bocsátjuk, miáltal a hajó lassan fölemelkedik és kellő irányba állítva, a kormányzó csavart és szárnyfőlületeket, a gép lassan fölemelkedik. Ezután a túlsúlyt a dróton ismét fölhúzzuk és a propellert, valamint a kor-

mánykerék segélyével a szárnyakat a kívánt irányba állítva tovább haladhatunk. Veszély esetén a motort leállítjuk és a gáz lassú kibocsátása segélyével leszállhatunk.

Jelen találmány az ismertetett kiviteltől egyéb eltéréssel is készíthető anélkül, hogy ezáltal lényegében változást szenvedne.

SZABADALMI IGÉNYEK.

1. Repülőhajó, jellemezve egy alumínium-lemezburkolattal zárt, elől állítható motorttal, belül tölthető ballonnal és belülről állítható szárnyakkal ellátott repülőhajó által, azon célból, hogy a léghajó és repülőgép kombinációjaként, teljesen

biztonságot nyújtva, használható legyen.

2. Az 1. alatt igényelt hajóhoz használt motor kiviteli alakja, jellemezve azáltal, hogy a motortest egy, a hajó orrának megfelelően kiképezett fejjel és egy állítható karral van felszerelve, melynek segélyével bármely irányban állítható, azon célból, hogy a légsavakok iránya változtatható legyen.

3. Az 1—2. alatt igényelt hajó kiviteli alakja, jellemezve azáltal, hogy a fémburkolat belsejében légtömlőket, vagy ballont alkalmazunk, amely gázzal tölthető, a gép ellensúlyozhatása céljából.

(1 rajzlap melléklettel)

Repülőhajó.

WLASSITS NÁNDOR MÁV. TISZTVISELŐ SZOLNOKON.

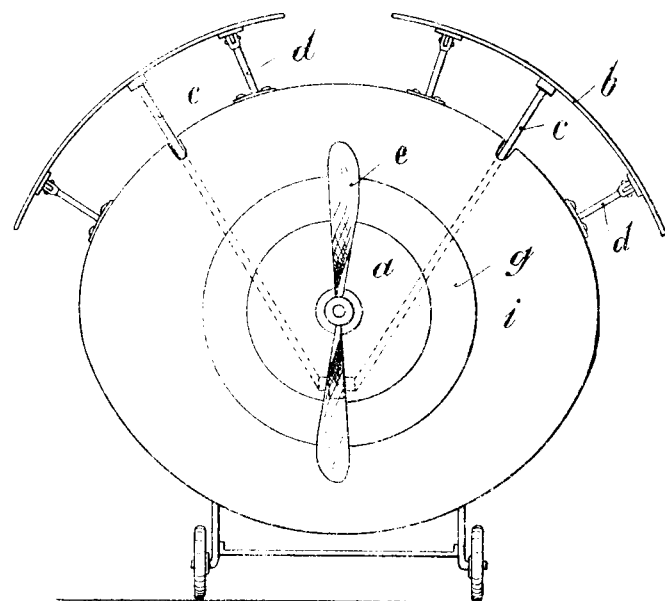


Fig. 1.

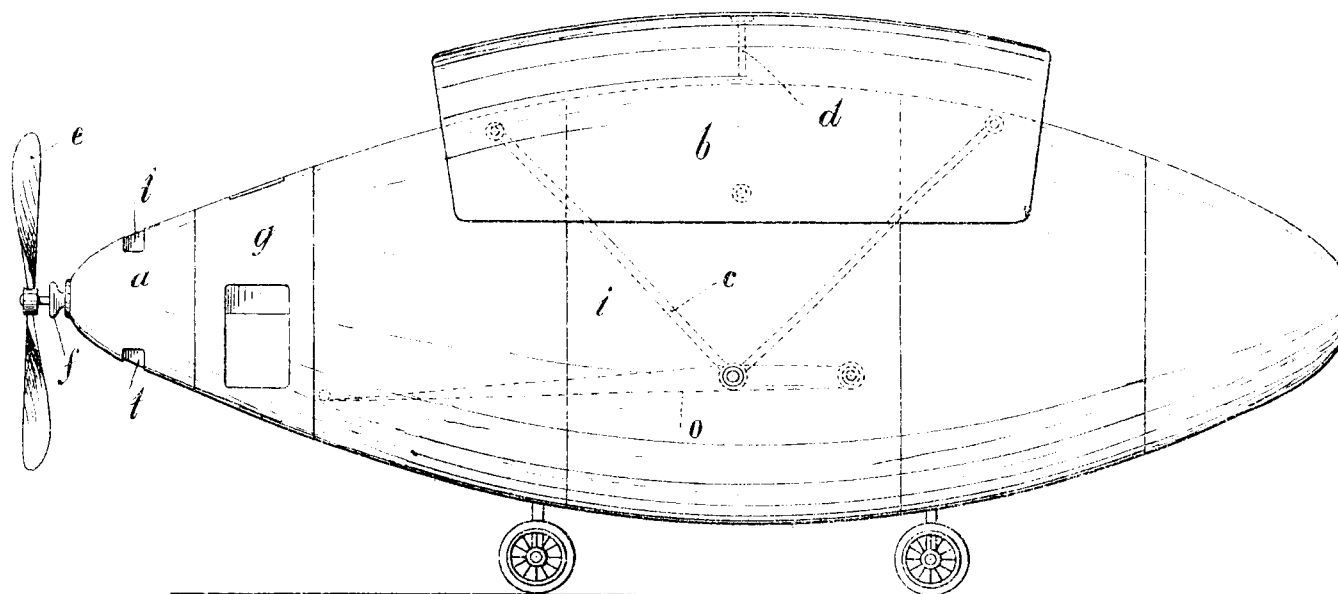


Fig. 2.

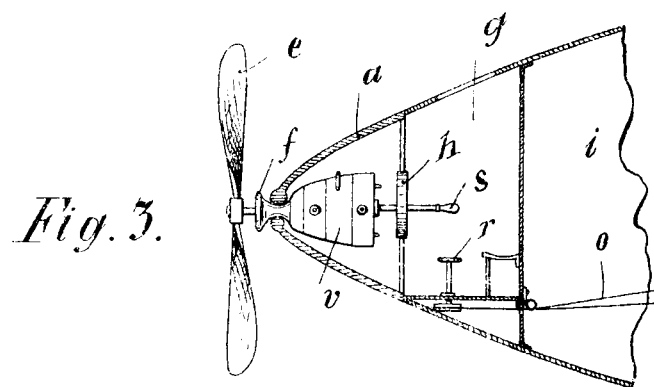


Fig. 3.

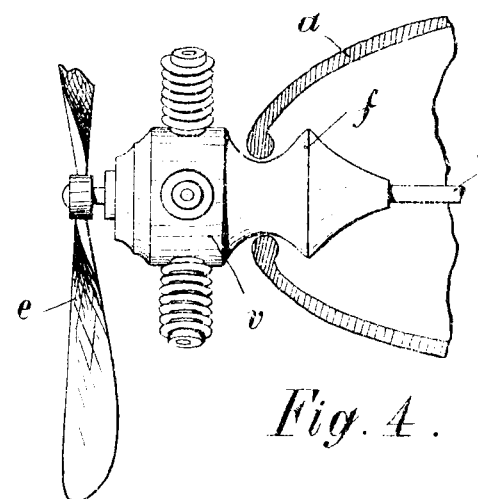


Fig. 4.