

MAGY.

KIR.

SZABADALMI



HIVATAL

SZABADALMI LEIRÁS

47677. szám.

V/h. OSZTÁLY.

Sárkány-röpülőgép.

LÁNYI KÁROLY MÉZESKALÁCSOS Ó-LUBLÓN.

A bejelentés napja 1909 január hó 13-ika.

Jelen találmány tárgya oly sárkányrepülőgép, melynél a repülőgép továbbítására szolgáló légsavarok a gép elején, a sárkányfőület mellső vége alatt találnak elhelyezést, továbbá a légsavarok abroncsalakú hengerrel vannak körülveve, ezenkívül gyorsabb vagy mérsékeltébb emelkedés előidézése céljából, a sárkányfőület egy tengely körül tetszés szerint beállítható.

A sárkány-repülőgép példakép fogantatási alakját az ide csatolt rajz tünteti föl, amelyen az

1. ábra a sárkány-repülőgép oldalnézetét, a

2. ábra pedig előlnézetét ábrázolja.

A találmány tárgyát képező sárkány-repülőgép a következő:

A hajtó motornak, a kormányzó eszközöknek és a léghajósoknak elhelyezésére szolgáló (1) kosár a két oldalán rudakból képezett, szilárd (2) és (2) vázzal van összekötve, mely váznak földadata a sárkányrepülőgép alkatrészeit viselni, illetve egymással összefüggésben tartani.

A sárkányfőületet parallelogramm alakú, szilárd (3) keretre erősített (4) vitorlavászon vagy fémlemez képezi. A (3) keret két hosszabb oldalának (5) és (5) középpontját összekötő egyenes mentén a kerethez szilárdan

megerősített (6) tengely van alkalmazva, mely a (2) és (2) váznak tetején kiképezett (7) és (8) tengelyágyakon keresztülvezetettik. A (3) keret ezen (6) tengely körül tetszés szerint beállítható. A beállítás eszközésére a két oldalon elhelyezett egy-egy (9) és (10) kötél szolgál, mely köteleknek egyik vége a parallelogramm alakú (3) keret felső csúcspontjaihoz van kötve, azután az (1) kosár jobb, illetve bal oldalán lévő kötél-dobokon (11) és (12) körülesavarva, végül a (3) keret alsó csúcspontjaihoz kötve. Ha az (1) kosárban ülő léghajós a (11) és (12) kötél-dobok (13) tengelyét elfordítja, akkor a kötél-dobok a néhány menettel rájuk tekeresztelt (9) és (10) kötelek által a (3) keretet a rendes helyzetnél meredekebb, vagy kevésbé meredek helyzetbe hozzák aszerint, hogy a kötél-dobok (13) tengelye mely irányban lett elforgatva. A (3) sárkányfőületnek a normálisnál meredekebb (14), illetve kevésbé meredek (15) helyzete az 1. ábrán pontozott vonallal van föltüntetve.

A szerkezet továbbítását eszközlő két darab (16) és (17) légsavar az eddig szokásban volt eljárástól eltérőleg a repülőgép elejére, a sárkányfőület mellső vége alá van helyezve. A (16) és (17) légsavar ismert alakkal bír, vízszintes (18) tengely

körül forog; forgását (19) lánckerekek és (20) láncátvitel segítségével a kosárban elhelyezett ismert mótortól nyeri, mely utóbbi egyszerűség kedvéért az ábrán föltüntetve nincs. A légsavaroknak a repülőgép elejére való helyezésén kívül lényeges újítás az, hogy mindegyik légsavar egy-egy, megfelelően széles, abroncsalakú (21) hengerben forog, mely hengernek az a feladata, hogy a csavarok által meghajtott levegőnek oldalt való elmozdulását megakadályozza s ez által a levegőnek (18) tengely irányában való mozgását erőteljesebbé tegye.

A szerkezet hátsó végén a (2) váz (22) konzoljára erősített ismert (23) kormánylapát nyer elhelyezést, melynek mozgatása valamely ismert módon az (1) kosárban lévő léghajós által eszközölhető. A most említett (22) konzol és (23) kormánylapát egyszerűség kedvéért a 2. ábrán föltüntetve nincs.

A leírt szerkezet működési módja a következő:

Az (1) kosárban elhelyezett motor a (19) lánckerekek és (20) láncok közvetítésével egymással ellentétes irányú forgásba hozza a (16) és (17) légsavarokat. Ha a fordulatszám elég nagy, úgy a légsavarok által meghajtott levegő reakciónyomása a légsavarokat és ezekkel együtt az egész szerkezetet a (24) nyíllal jelzett irányban továbbítja. Ezen továbbítás közben a ferdén álló (4) sárkányfőület alatt légtorlódás áll elő és pedig nemcsak a haladás természetes következménye gyanánt, hanem főleg azért, mert a repülőgép elején elhelyezett lég-

csavarok által meghajtott levegő a sárkányfőület alá jut. Az így előálló légtorlódásnak a sárkányfőület alsó felszínére ható nyomása az egész szerkezetet emeli és pedig annál hatásosabban, minél meredekebb helyzetbe állíttatik a sárkányfőület. Eközben a légsavarokat körülvevő (21) hengerek úgy a haladást, mint az emelkedést nagy mértékben elősegítik az által, hogy a légsavarok által meghajtott levegőnek oldalt való elmozdulását megakadályozzák és így a tengely irányában való mozgást erősítik.

SZABADALMI IGÉNYEK.

1. Sárkány-repülőgép, jellemezve a gép elejére, a sárkányfőület mellső vége alá szerelt légsavarok által, mely elrendezés mellett a forgó légsavarok közvetítésével meghajtott levegő a sárkányfőület alá kerül és így a szerkezet továbbításán kívül az emelést is nagy mértékben előmozdítja.
2. Az 1. igénypont alatti szerkezet fogantatási alakja, jellemezve a szerkezet továbbítását eszközölő légsavarokat körülvevő abroncsalakú henger által, mely a légsavarok által meghajtott levegőnek oldalt való elmozdulását megakadályozván, a levegőnek tengelyirányú mozgását erősíti.
3. Az 1. igénypont alatti szerkezet fogantatási alakja, jellemezve az emelkedés gyorsaságának változtatása céljából a menetirányra merőleges tengely körül elfordítható sárkányfőület által.

Sárkány-röpülőgép.

LÁNYI KÁROLY MÉZESKALÁCSOS Ó-LUBLÓN.

47677. sz.
szabadalmi leíráshoz.

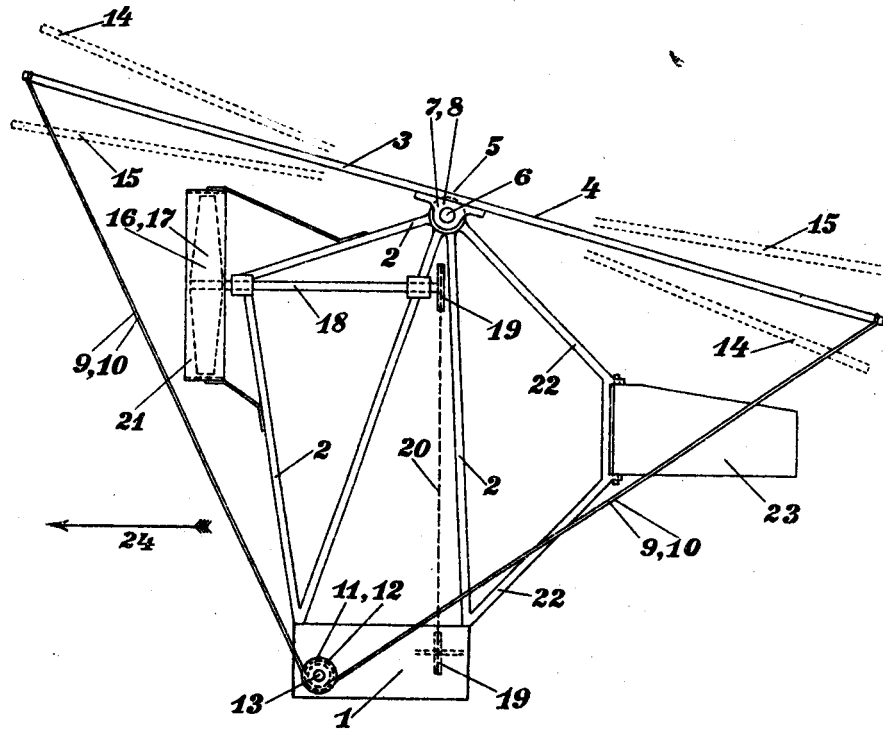


Fig. 1.

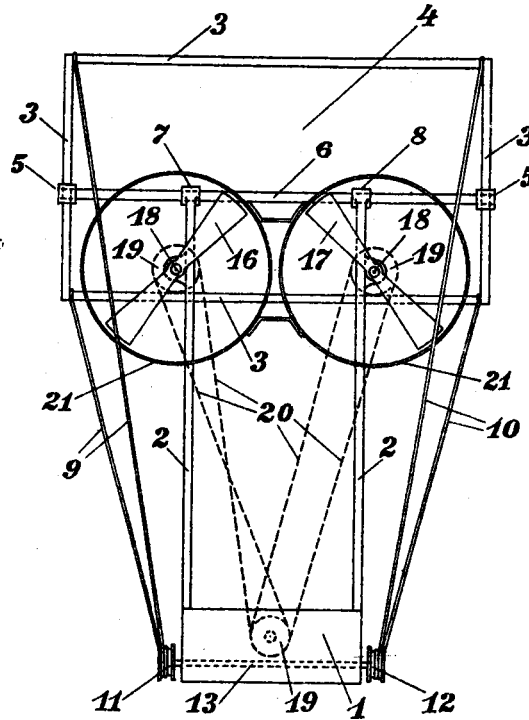


Fig. 2.