

KAISERLICHES



PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

— № 134728 —

KLASSE 77h.

AUSGEBEN DEN 30. SEPTEMBER 1902.

ADAM KOHN IN POZEGA, KROATIEN.

Lenkbares Luftschiff.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 28. September 1900 ab.

Gegenstand vorliegender Erfindung ist ein lenkbares Luftschiff, dessen drei Haupttheile, Gondel, Flugdecke und Gasbehälter, in fester unlöslicher Verbindung mit einander stehen.

Auf beiliegender Zeichnung ist das Luftschiff in Seiten- und Vorderansicht durch Fig. 1 und 2 dargestellt.

Den unteren Theil des Luftschiffes bildet die Gondel *a*, die als ein festes, im Verhältniß zur Länge schmales, hohes und oben sich ausdehnendes Gestell *a* ausgebildet ist. Das Gestell ist mit einem geeigneten Ueberzug versehen und stellt einen geschlossenen Raum dar, der wegen seiner Gestalt wenig Luftwiderstand bietet und der die Luftschiffer, die erforderliche Ausrüstung des Gefährtes, den Motor und den Antrieb für die am Gondelgehäuse befestigten Treibstügel aufnimmt.

Das untere Ende der Gondel *a* trägt eine kräftige Platte *b*, an welcher federnde Füße, Spreizen u. dergl. befestigt sind, die das Aufstoßen der Gondel auf den Erdboden abschwächen.

Das Oberende der Gondel ist flach abgedeckt und die flache Decke rechts und links über die Gondel hinaus verlängert. Diese Flugdecke *c* besteht aus einem kräftig ausgesteiften, widerstandsfähigen, aber möglichst leichten Rahmen, der mit luftundurchlässigem Stoff fest überspannt ist. Die Flugdecke liegt nicht genau wagerecht über der senkrecht stehenden Gondel, sondern in der Längsrichtung der Gondel etwas schräg, und zwar vorn etwas nach oben gerichtet. Damit der unter der Flugdecke sich fangende Wind den Rahmen nicht etwa knicken und aufschlagen kann, ist der Rahmenrand

durch eine genügende Zahl Spannstangen *d* mit dem Gondelfuß *b* verbunden.

Ueber der Flugdecke wird der Gasbehälter angeordnet. Derselbe besteht aus einem festen Untergestell, welches mit dem Gerippe der Flugdecke fest verbunden ist und durch gasundurchlässigen Ueberzug zur Gasaufnahme geeignet gemacht wird. Der Gasbehälter *e* ist wie die Gondel so geformt, daß er der Luft den geringsten Widerstand bietet. Im vorliegenden Fall ist der Gasbehälter in der Form der oberen Hälfte eines Fischleibes gebaut. Der Behälter selbst wird den jetzt üblichen Ballons der Luftschiffe gegenüber wesentlich kleiner ausgeführt, da nicht auf überschüssige Tragfähigkeit gesehen wird. Der durch den Inhalt des Behälters zu erzeugende Auftrieb soll vielmehr nur gerade ungefähr das Gewicht des betriebsfertigen Luftschiffes ausgleichen, während der Aufstieg durch die Wirksamkeit der Flugvorrichtung bewirkt werden soll.

Zur Lenkung des Fahrzeuges dienen zwei Steuer, und zwar ein in der Fahrtrichtung des Luftschiffes senkrecht an der Vorderkante der Gondel angebrachtes Steuer *f*, welches in erster Linie als Lufruder dient, und dann ein Steuer *g*, das hinter der Gondel an der Flugdecke drehbar angebracht ist und durch seine von der Gondel aus zu regulirende Auf- und Abbewegung die Steilstellung der Flugdecke entsprechend beeinflussen soll. Dieses, dem Vogel-schwanz nachgebildete Steuer (Fig. 3) kann aus zu einander einstellbaren einzelnen Jalousieen zusammengesetzt sein.

Am Boden der Gondel ist ein Motor *h* angebracht, welcher eine im Obertheil der Gondel

liegende Welle *i* treibt. Von dieser Welle aus wird die Flugvorrichtung *k* des Luftschiffes in Thätigkeit gesetzt. Eine bestimmte Anordnung dieser Flugvorrichtung will der Erfinder für sein Fahrzeug nicht geschützt wissen, sondern behält sich vor, unter den vielfachen Vorschlägen dieser Art zu wählen. Sie ist nur bestimmt, durch Erzeugung künstlicher Flugbewegung den Aufstieg des ausbalancirten Gefährtes hervorzurufen, und besteht deshalb vorzugsweise aus einer Anzahl von Flugsegeln *k*, welche zu beiden Seiten der Gondel unter der Flugdecke angeordnet sind und ihren Antrieb von der Welle *i* in der Gondel aus derart empfangen, daß sie bei beliebig abzuändernder Stellung der Segelfläche zur Horizontalen auf- und ab- bzw. vor- und zurückschlagen können.

Die große Fläche der Flugdecke wirkt hierbei luftabfangend und muß die Steigung des Fahrzeuges zur Folge haben. Andererseits wirkt aber beim Abstieg die gleiche Fläche als vorzüglicher Fallschirm, der es dem Luftschiffer ermöglicht, selbst bei einem unvorhergesehenen Abfall das Landen mit Hilfe der Steuervorrichtung so zu regeln, daß der Gondelboden selbst nur mittels seiner federnden Untertheile auf den Boden trifft und keine harten Stöße, die das Fahrzeug gefährden könnten, auf die Gondel übertragen werden.

Durch die Form der Gondel und die Gewichtsvertheilung in derselben wird sodann in Anbetracht der seitlich weit ausladenden Flugdeckentheile und der Flugsegelanordnung ein seitliches Kippen des Fahrzeuges unmöglich gemacht, was beim Manövriren bei ungünstigem Winde für die Brauchbarkeit des Luftschiffes besonders ins Gewicht fällt.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Lenkbares Luftschiff mit flacher starrer Flugdecke, gekennzeichnet durch die ovale Form dieser Flugdecke, welche, große Endflächen beidseitig freilassend, in der Mitte auf der kurzen Achse oben den Gasbehälter und unten das schmale, feste Gondelgehäuse mit der Einrichtung zur Inbetriebsetzung der Flugvorrichtung trägt, deren Flügel seitlich des Gondelgehäuses unter der Flugdecke arbeiten.
2. Lenkbares Luftschiff nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch seine Einrichtung zur Steuerung, bestehend in einer senkrecht vor dem Kopf des Gondelgehäuses stehenden Ruderplatte (*f*) und einem hinten an der Flugdecke drehbar angehängten, vogelschwanzartig ausgebildeten, flach liegenden Steuer (*g*) für die Bewegung des Fahrzeuges in senkrechter Richtung.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

ADAM KOHN IN POZEGA, KROATIEN.

Lenkbares Luftschiff.

Fig. 1.

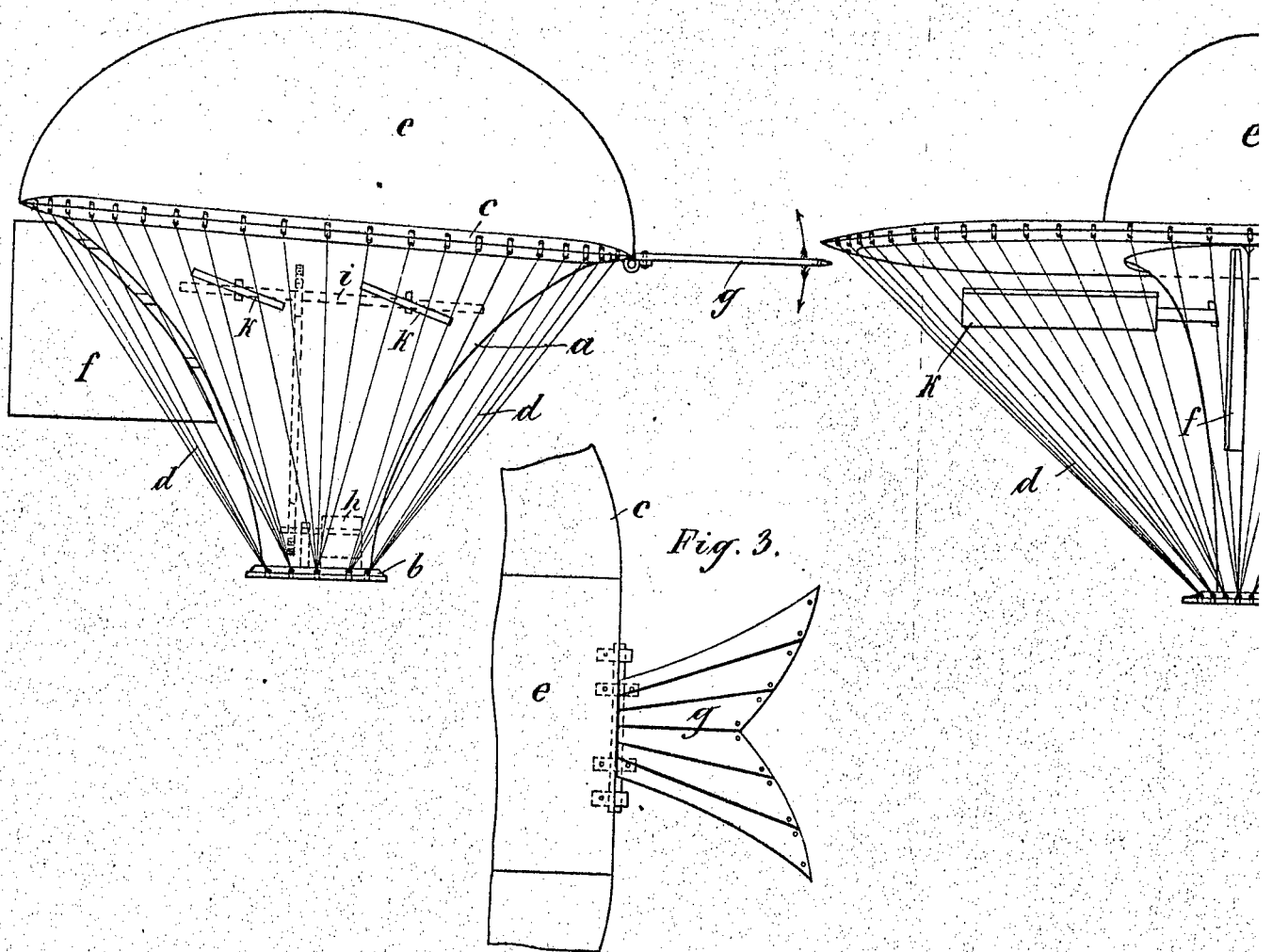


Fig. 3.

A KOHN IN POZEGA, KROATIEN.

Lenkbares Luftschiff.

Fig. 2.

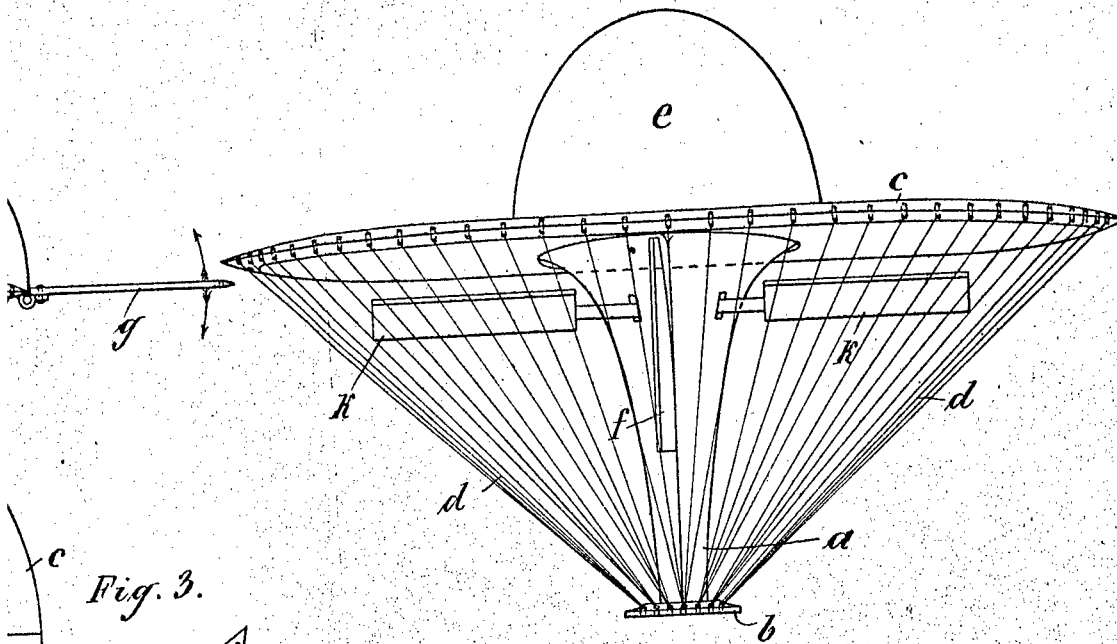
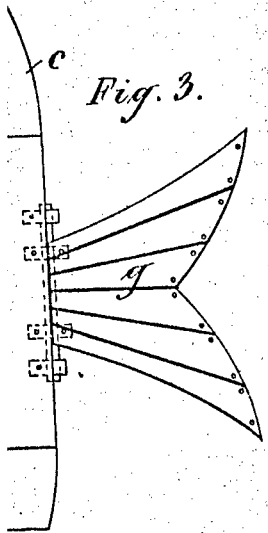


Fig. 3.



Zu der Patentschrift

№ 134728.