

KAISERLICHES PATENTAMT.



# PATENTSCHRIFT

— № 26933 —

KLASSE 77: SPORT.

AUSGEBEN DEN 12. MAI 1884.

ROBERT WIESENDANGER IN HAMBURG.

## Neuerung an Luftschiffen.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 18. September 1883 ab.

Der Ballon, der in Fig. 1 in der Vorderansicht gezeichnet ist und von welchem Fig. 2 den Grundriss (in ausgezogenen Linien), den Längsschnitt (in Strich-Punkt-Linie) und den Querschnitt (in punktirter Linie) giebt, hat die Form einer Schildkröte, wodurch eine leichte Beweglichkeit in horizontaler Richtung, ein nur mit geringem Widerstand kämpfender Auftrieb und ein durch die Fallschirmwirkung verlangsamtes Sinken des Ballons erreicht werden soll.

Der Luftschiffer sitzt unterhalb des Ballons auf einem Sitz *a* (s. Fig. 1) und steuert den Ballon mittelst der Ruderflügel *d* und des Fächerschweifes *c*. Der letztere ist am Boden des Sitzes *a* aufgehängt und besteht aus einem leichten Winkel, zwischen dessen Schenkeln *c*<sup>1</sup> ein Stoffstreifen lose ausgespannt ist. An den Schenkeln befinden sich die Bügel *c*<sup>2</sup> zur Aufnahme der Füße des Luftschiffers, mit welchem dem Steuerschweif die der Fahrtrichtung entsprechende Stellung gegeben wird. Der Schweif wird, wenn er functioniren soll, ausgebreitet und dann in die entsprechende Lage zur Horizontalen gebracht, um mittelst der so erzeugten schiefen Fläche die gewünschte Ablenkung von der Windrichtung zu bewirken. Der Ballon wird also beim Aufsteigen nicht vertical in die Höhe gehen, sondern annähernd unter dem Winkel, den der Steuerschweif mit der Horizontalen bildet; ebenso wird das Fallen des Ballons bei ausgebreitetem Schweif nicht vertical erfolgen,

sondern der Ballon wird langsam in einer schrägen Linie, welche mit der Stellung des Schweifes correspondirt, sich abwärts senken.

Die Ruderflügel *d* werden wie die Riemen eines Bootes in Bewegung gesetzt, nur wirken sie nicht allein in horizontaler, sondern auch in verticaler Richtung, da die Füllung des Ballons nur annähernd das Gewicht des Apparates und des Luftschiffers balanciren, der Auftrieb aber durch Bewegung der Flügel *d* von oben nach unten bewirkt werden soll. Um außerhalb des Sitzes *a* die Stützpunkte für die Flügel *d* zu erhalten, ist entweder wie in Fig. 1 und 3 ein leichter Bügel *f* von dem Ballonring *b* zum Sitz *a* geführt, oder es ist wie in Fig. 4 oben am Ballonring *b* und unterhalb des Sitzes *a* je eine Stange *f*<sup>1</sup> befestigt, zwischen deren Enden die Seile *f*<sup>2</sup> gespannt sind. In den letzteren oder in den Bügelarmen sind die Schäfte der Ruderflügel gelagert.

Das Ablaßventil, Fig. 5, 6 und 7, besteht aus zwei leicht gebogenen, sehr elastischen Bügeln *ee*<sup>1</sup>, die an den Enden vereinigt und am besten auf einem Ring montirt sind. An diesen sind die beiden Seiten eines im Ballon befindlichen Schlitzes befestigt, und zwar so, daß, wenn das Ventil geschlossen ist, Fig. 5, der an dem einen Bügel befestigte Stoff sich über den mit dem anderen Bügel verbundenen legt. Werden die beiden Federn *ee*<sup>1</sup> durch eine passende Vorrichtung aus einander gezogen

---

(s. Fig. 6), so lassen sie das Gas durch eine linsenförmige Oeffnung entweichen.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Der Steuerschweif  $c$ , bestehend aus den beweglichen Schenkeln  $c^1$  mit den Bügeln  $c^2$  und dem zwischen den Winkelschenkeln lose ausgespannten Stoffdreieck.

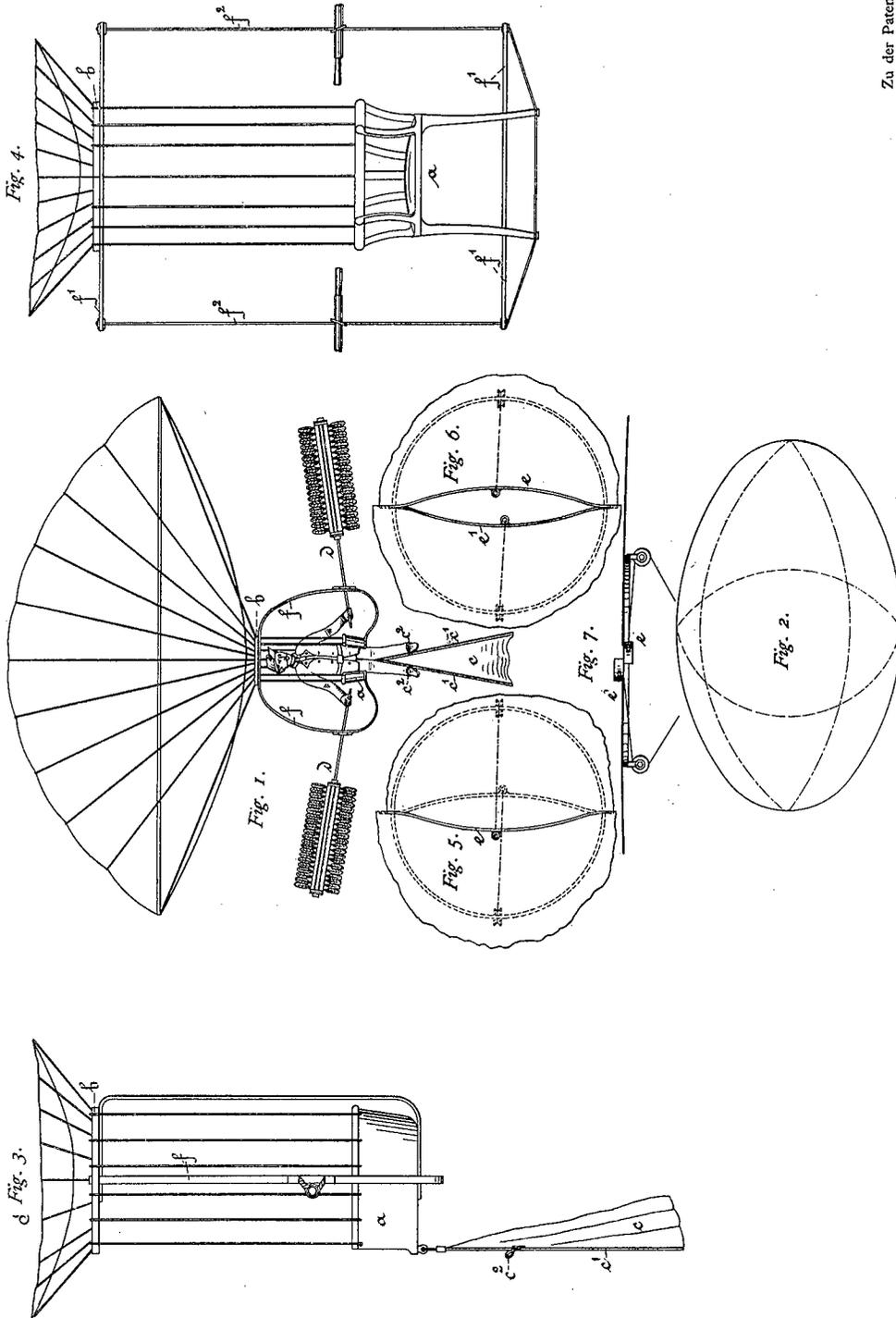
2. Das Ablafsventil, bestehend aus den leicht gebogenen, an ihren Enden verbundenen, mit Kautschuk oder einem ähnlichen Stoff überzogenen Bügeln  $ee^1$  aus Stahl, Fischbein u. s. w., die beim Oeffnen des Ventils nach der ihrer Krümmung entgegengesetzten Seite durchgedrückt werden.

---

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

---

ROBERT WIESENDANGER IN HAMBURG.  
 Neuerung an Luftschiffen.

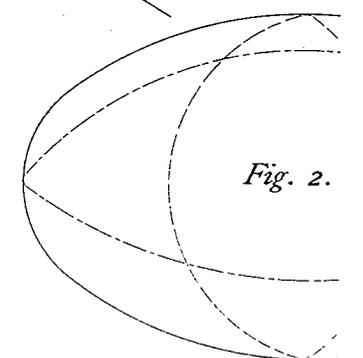
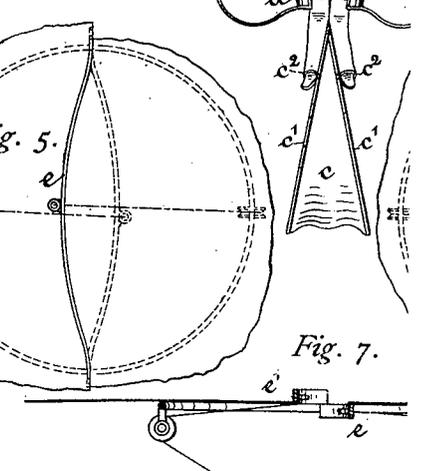
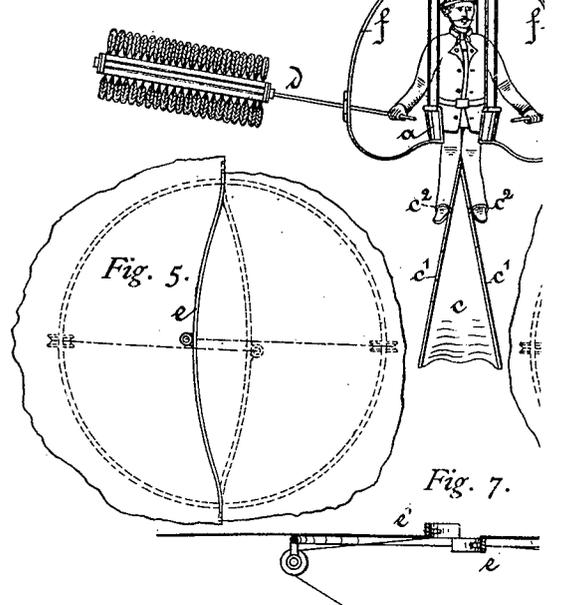
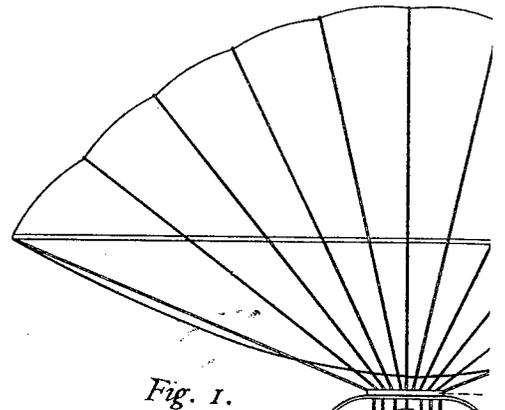
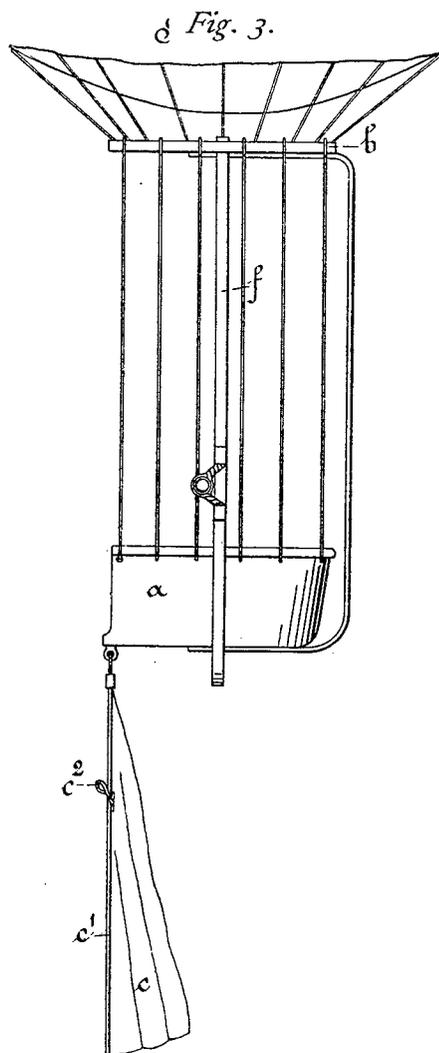


Zu der Patentschrift  
 № 26933.

PHOTOGR. DRUCK DER REICHSDRUCKEREI.

ROBERT WIESENDANGER

Neuerung an Luftsc



IN HAMBURG.

hiffen.

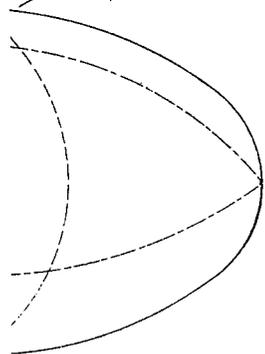
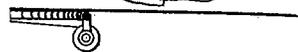
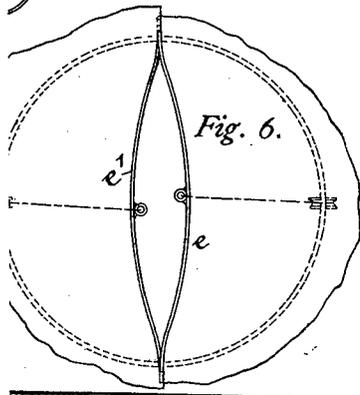
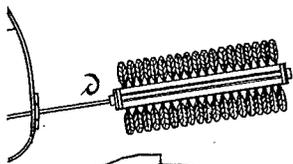
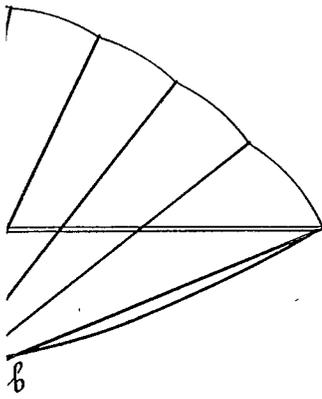
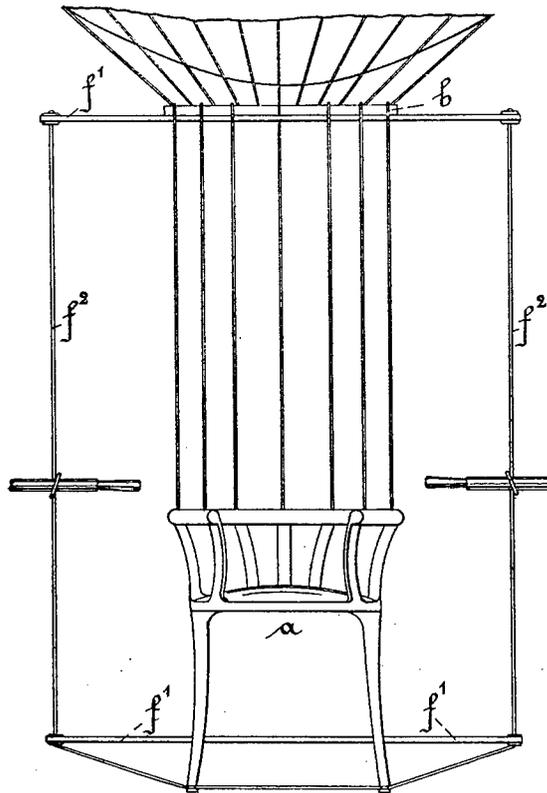


Fig. 4.



Zu der Patentschrift

№ 26933.