

KAISERLICHES



PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

— № 42902 —

KLASSE 77: SPORT.

AUSGEBEN DEN 12. MAI 1888.

WALD GUSTAFSON IN LONDON.

Neuerung an Luftschiffen.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 1. Juli 1887 ab.

Fig. 1 stellt das Luftschiff in Seitenansicht dar.

Fig. 2 ist ein Schnitt durch den Ballon unter Fortlassung einzelner Theile,

Fig. 3 eine Endansicht (in größerem Maßstabe) des Antriebsmechanismus,

Fig. 4 eine Seitenansicht (ebenfalls in größerem Maßstabe) der Vorrichtung zur Regulirung der Propellerstellung,

Fig. 5 eine Endansicht von Fig. 4.

Fig. 6 stellt in Seitenansicht den Treibmechanismus und das denselben umgebende Gestell dar.

Fig. 7 ist eine Endansicht von Fig. 6 unter Fortlassung einzelner Theile.

Fig. 8 stellt in Endansicht den Mechanismus dar, bei welchem die Handstange mit dem Pedal verbunden ist und einzelne Theile ausgelassen sind.

Fig. 9 ist ein Querschnitt (in größerem Maßstabe) durch die Propellerwelle und das Gestell des unteren Wellenendes, und

Fig. 10 ein Längsschnitt durch dieses Gestell.

Durch die Schraube *B* kann jede Aufwärtsbewegung herbeigeführt werden; die Schraube *B* ist auf der Welle *C* angeordnet und wird durch das Treibrad *D* durch Fußbetrieb, Fig. 1, 2, 3, 6 und 7, oder von Hand oder durch beides, Fig. 8, angetrieben.

Die Hülse *E* der Welle *C*, Fig. 9 und 10, umfaßt den Rahmen *F*, auf dem sie von der horizontalen Lage bis zur verticalen nach Er-

fordern frei gleiten kann. Die Hülse trägt inwendig Rollen *e*, und auf einem Bolzen *a* sind Röllchen *e¹e¹*, die alle auf dem Rahmen *F* laufen, je nachdem die Lage der Schraube geändert wird. Die Schnüre *g g*, welche am Bolzen *a*, Fig. 9, befestigt sind und über Scheiben *f*, Fig. 6, 9 und 10, des Rahmens *F* führen, laufen nach den Rollen *G*. Durch diese Einrichtung kann die Lage des Propellers beliebig geändert werden, indem einfach die Rolle *G* durch die Kurbel *g¹*, Fig. 4, 5 und 6, gedreht und dadurch eine der Schnüre *g* auf-, die andere abgewickelt wird. Die Kurbel *g¹* kann durch eine Frictionsfeder in Stellung gehalten werden; es empfiehlt sich jedoch zu dem Zwecke besonders die in Fig. 4 und 5 dargestellte Einrichtung. Hiernach tritt die Kurbel mit der gezahnten Scheibe *g²* in Eingriff, die an der Stange *H* angebracht ist, die wiederum an dem Hauptträger unter dem Ballon *A* befestigt ist.

In bequemer Lage über dem Sitz oder Sattel *I* ist die Steuerhandhabe *i* angebracht, an welcher die Schnüre *j* befestigt sind, die zum Ruder *J*, Fig. 1, führen. Soll Handbetrieb entweder allein oder in Verbindung mit Fußbetrieb benutzt werden, so kann eine Stange *K* unter dem Sitz *I* angebracht und mit Führungen *k* versehen werden, durch welche Stangen *k¹* laufen, die mit der Trittkurbel, wie aus Fig. 8 ersichtlich, verbunden sind.

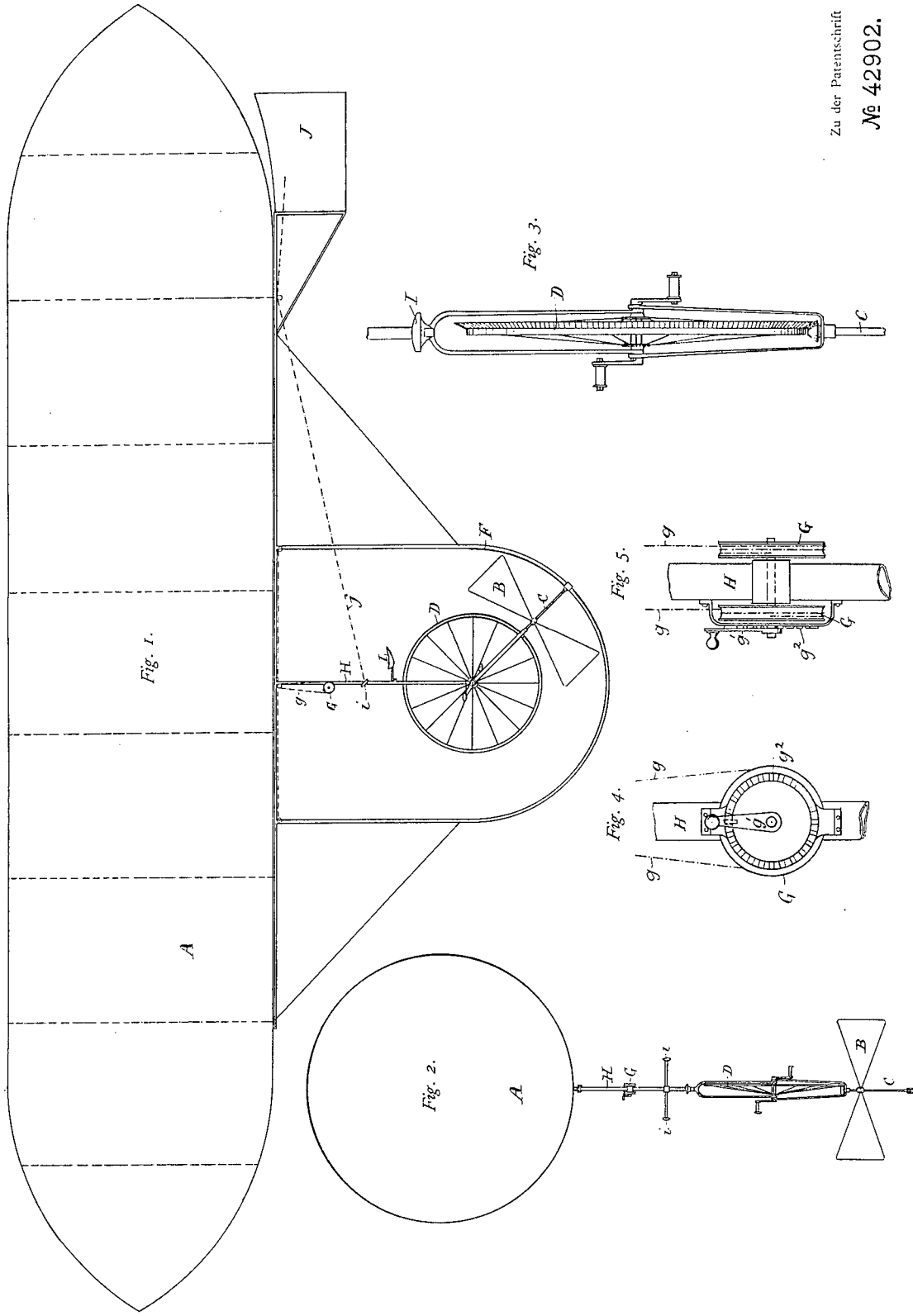
Es ist ersichtlich, daß bei Anwendung eines Ballons, der nur ausreicht, ein Schweben in

der Luft zu veranlassen, die Bewegung nach oben oder vorwärts mittelst des Propellers bewirkt werden muß; dies geschieht, indem der Propeller unter dem entsprechenden Winkel eingestellt wird, der sich in dem Maße ändert, als man nach vorwärts, rückwärts oder nach unten zu gehen wünscht.

PATENT-ANSPRUCH:

Bei Luftschiffen die Verbindung des Treibrades *D* und des Propellers *B* mit dem Rahmen *F*, den Schnüren *g* und Vorrichtungen zum Anziehen derselben zwecks Einstellung des Propellers unter entsprechenden Winkeln.

Hierzu 2 Blatt Zeichnungen.



Zu der Patentschrift
№ 42902.

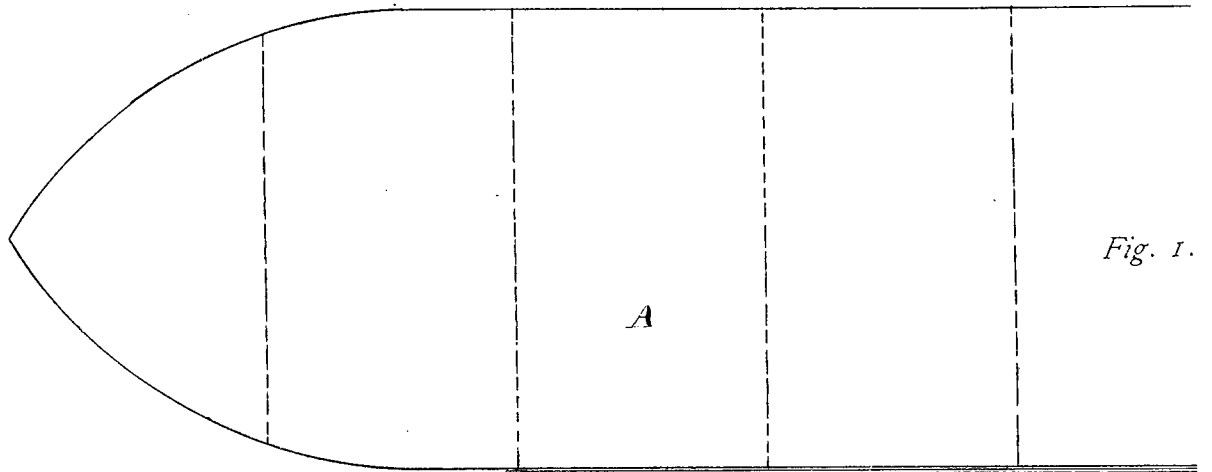


Fig. 1.

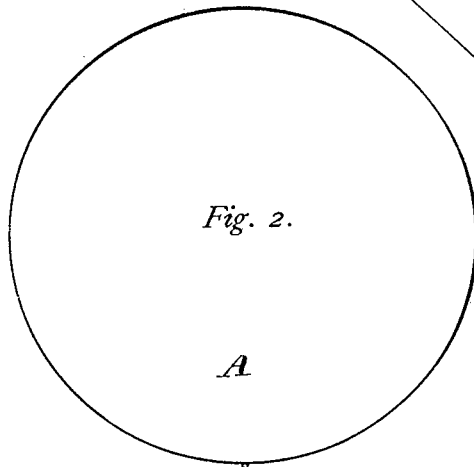


Fig. 2.

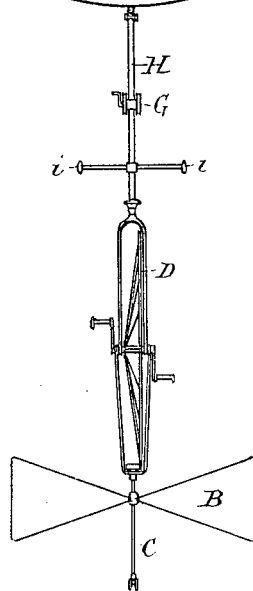
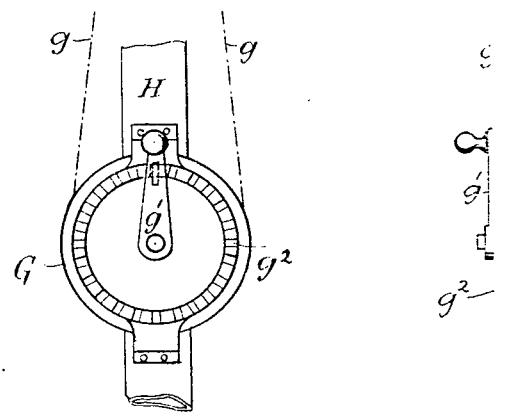


Fig. 4.



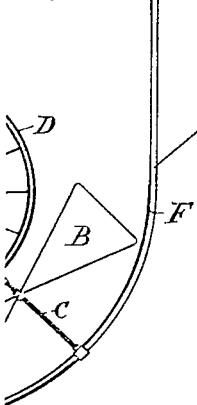
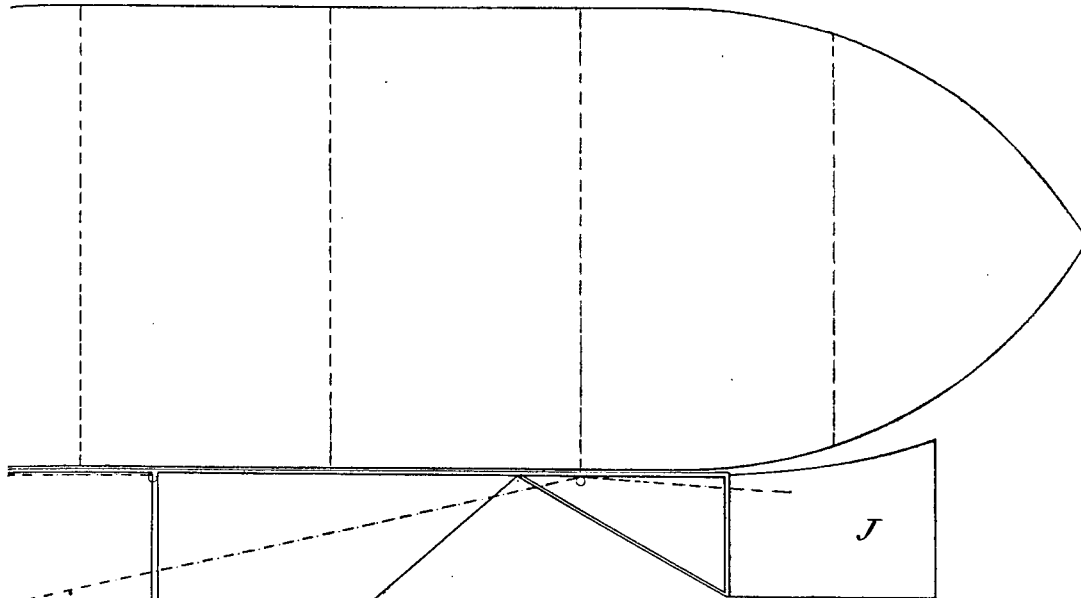


Fig. 5.

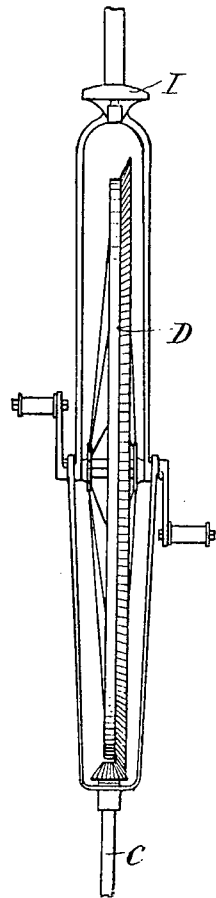
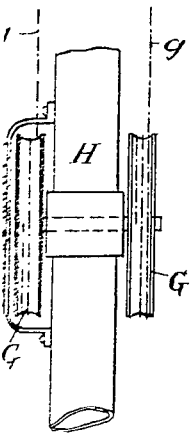


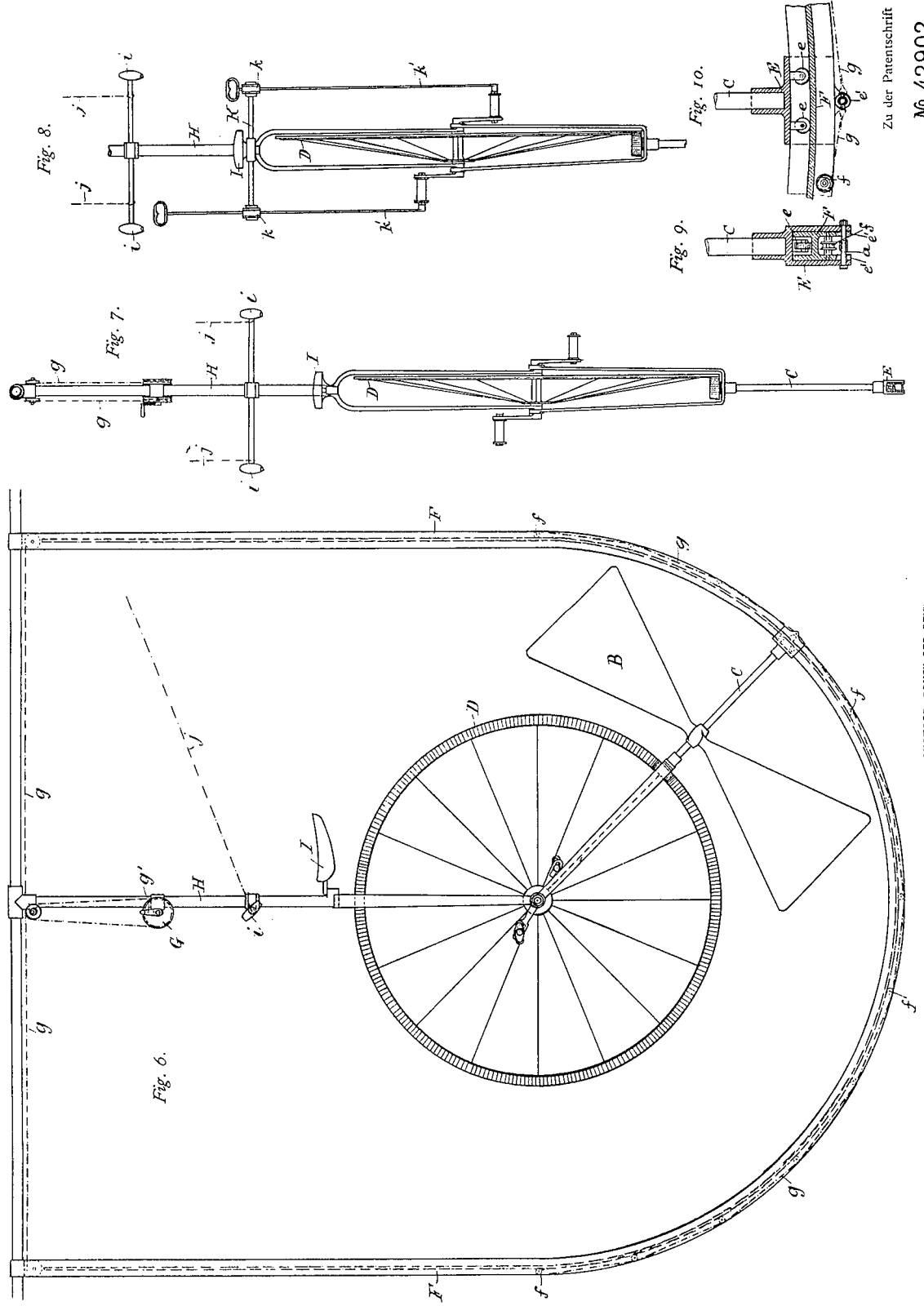
Fig. 3.

Zu der Patentschrift

№ 42902.

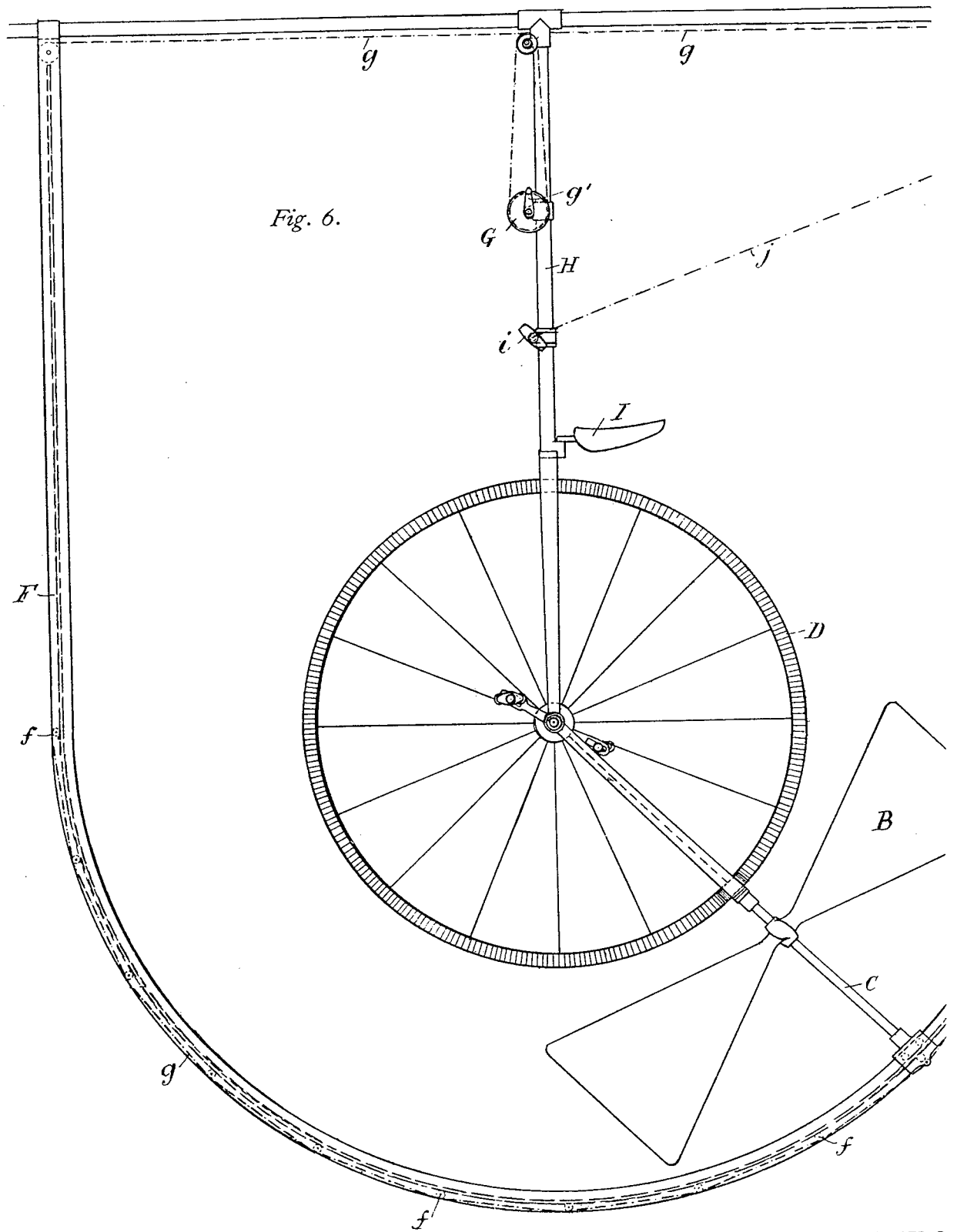
WALD GUSTAFSON IN LONDON.
Neuerung an Luftschiffen.

Blatt II.



Zu der Patentschrift

N^o 42902.



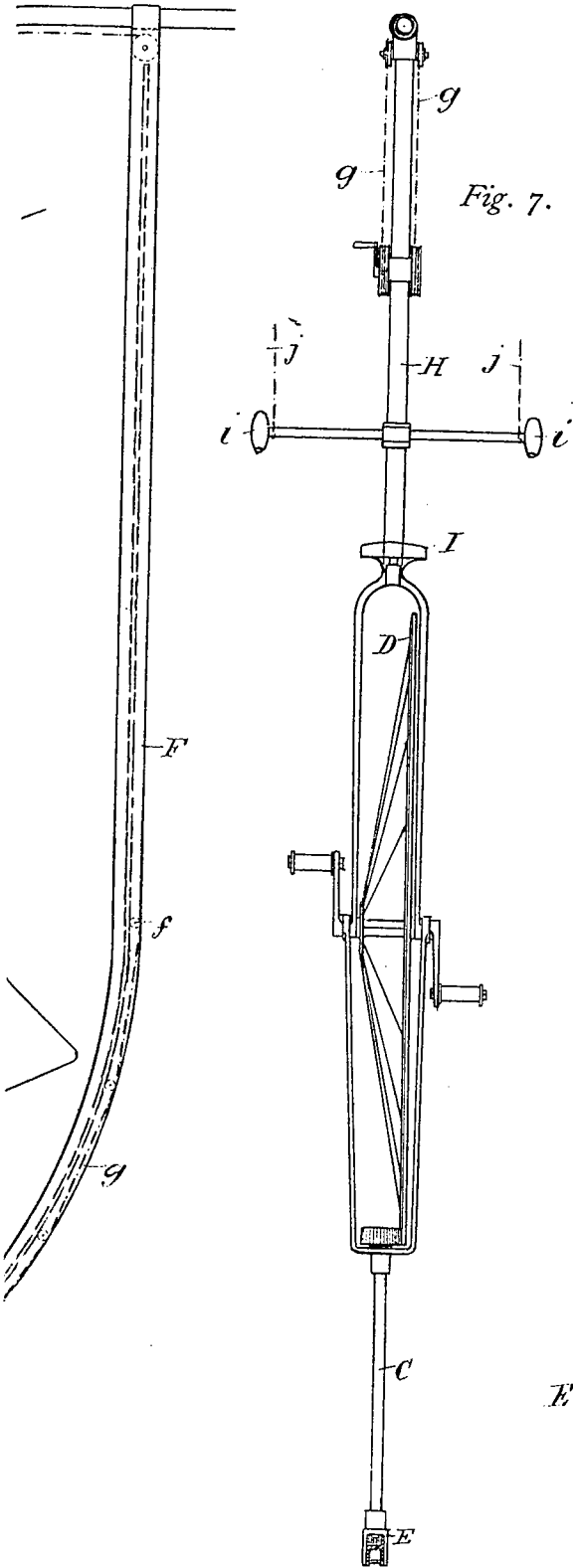


Fig. 7.

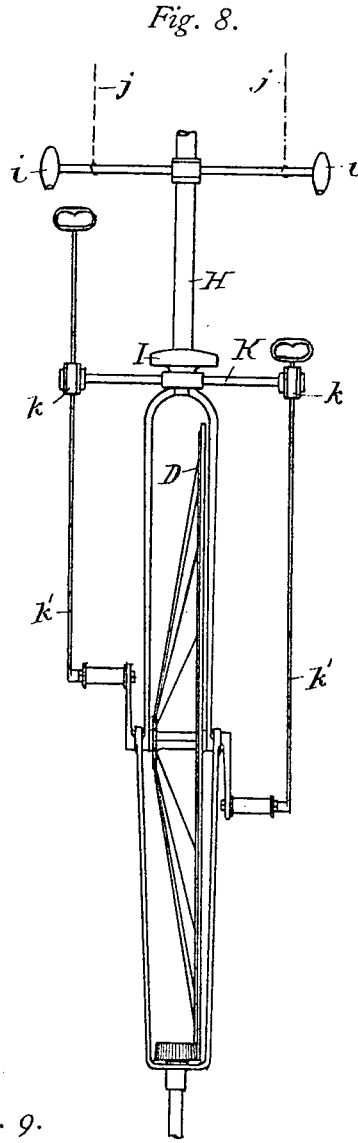


Fig. 8.

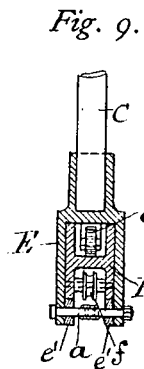


Fig. 9.

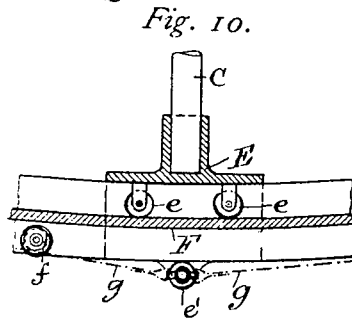


Fig. 10.

Zu der Patentschrift

N^o 42902.