

KAISERLICHES



PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

— № 76315 —

KLASSE 77: SPORT.

AUSGEBEN DEN 24. JULI 1894.

J. H. HOMEISTER IN HAMBURG.

Luftschiff ohne Ballon.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 26. Mai 1893 ab.

Bei dem den Gegenstand der vorliegenden Erfindung bildenden Luftschiff ist von der Anwendung eines mit Gas gefüllten Ballons Abstand genommen worden, und soll das Luftschiff sowohl in verticaler als in horizontaler Richtung nur durch motorische Kraft bewegt werden.

Auf beiliegender Zeichnung ist die Erfindung in einer Ausführungsform zur Veranschaulichung gebracht, wobei insbesondere angestrebt wurde, eine geringe Luftwiderstandsfläche und Einfachheit der ganzen Anordnung zu erzielen, sowie darauf, daß die angesaugte bzw. zurückgeworfene Luft niemals auf die Fortbewegung des Schiffes hemmend wirken kann.

Fig. 1 ist eine Seitenansicht, theilweise im Schnitt gezeichnet, und Fig. 2 eine Oberansicht des Luftschiffes mit Fortlassung der als Propeller dienenden Windflügel; Fig. 3 ist ein Verticalschnitt durch Fig. 1; Fig. 4 bis 6 erläutern Constructionseinzelheiten.

Dem das eigentliche Luftschiff bildenden Schiffskörper *a* ist zweckmäÙig die in der Zeichnung dargestellte, an den Enden zugespitzte Form zu geben. Das hintere Ende des Luftschiffes wird in bekannter Weise mit einem Verticalruder *B* zum Regeln der Seitenrichtung versehen.

In dem Luftschiff *a* ist auf einer geeigneten Gleitbahn mittelst Stellvorrichtung in der Längsrichtung des Schiffes verstellbar ein Bock *b* angeordnet, welcher das die Windflügel *C* in Umdrehung versetzende Propellerrohr *c* trägt. Letzteres ruht mit einem Zapfen von eckigem Querschnitt in einem mittelst Kugelgelenk im Bock *b* gelagerten Rohrstützen *d* (Fig. 5), so

daß sich bei Verschiebung des Bockes *b* z. B. in die punktirte Lage Fig. 1 das eigentliche Propellerrohr *c* behufs Verlängerung aus dem Rohr *d* herausziehen bzw. letzteres von dem Zapfen des Rohres *c* abziehen kann (Fig. 1 und 5). Das Rohr *d* und damit das Propellerrohr *c* erhält seine Umdrehung mit Hilfe einer von einem geeigneten, auf der Platte *e* aufzustellenden Motor bethätigten Räderübersetzung *f*.

Das Rohr *c* hat an seinem mittleren Theile eine kugelförmige Verdickung oder Erweiterung *c*¹, welche von einem Ringlager *g* umfaßt wird, an welches der Schiffskörper mittelst Trage-seilen *g*¹ derart aufgehängt ist, daß er stets in horizontaler Lage bleibt (s. Fig. 1 und 4). Oberhalb des Ringlagers für die Trage-seile trägt das Rohr *c* die als Propeller dienenden Windflügel *C*. Diese sind in ihrer äußeren Form den amerikanischen Windflügeln für Pumpwerke ähnlich, jedoch ist die platte Arbeitsfläche nicht nach oben, sondern nach unten zu verlegt worden. An der Spitze des Rohres *c* über den Windflügeln ist ein geeigneter Fallschirm *D*, dessen Gestell in bekannter Weise aus den Rippen *h h*¹ gebildet wird, angebracht.

Beim Nichtgebrauch wird der Fallschirm, wie in Fig. 1 gezeigt, an das Rohr *c* dicht angeklappt und durch geeignete Vorrichtungen in dieser Stellung zusammengehalten.

Um den Aufstieg des vorliegenden Luftschiffes zu bewirken, ist das Propellerrohr *c* zuerst ziemlich lothrecht einzustellen, wodurch der Schiffskörper auch ganz senkrecht durch die in Umdrehung versetzten Windflügel in die Höhe gehoben werden kann. Ist eine genügende Höhe erreicht, so wird das Propeller-

9. 4

rohr entsprechend geneigt, um unter Beibehaltung der gewünschten Höhe die horizontale Fortbewegung zu erzielen. Das Niedergehen des Luftschiffes wird durch langsamere Umdrehung der Windflügel bezw. durch größere Neigung derselben zum Horizont bewirkt. Nur beim etwaigen Versagen der motorischen Kraft kann der Abstieg auch mit Hülfe des Fallschirmes stattfinden. Es ist hierbei nur zu beachten, daß das Propellerrohr nicht ganz senkrecht gestellt wird, um ein Drehen des ganzen Luftschiffes durch die von unten durch die windschiefen Windflügel streichende Luft zu verhindern. Das Landen muß stets gegen den Wind geschehen, besonders wenn dieser

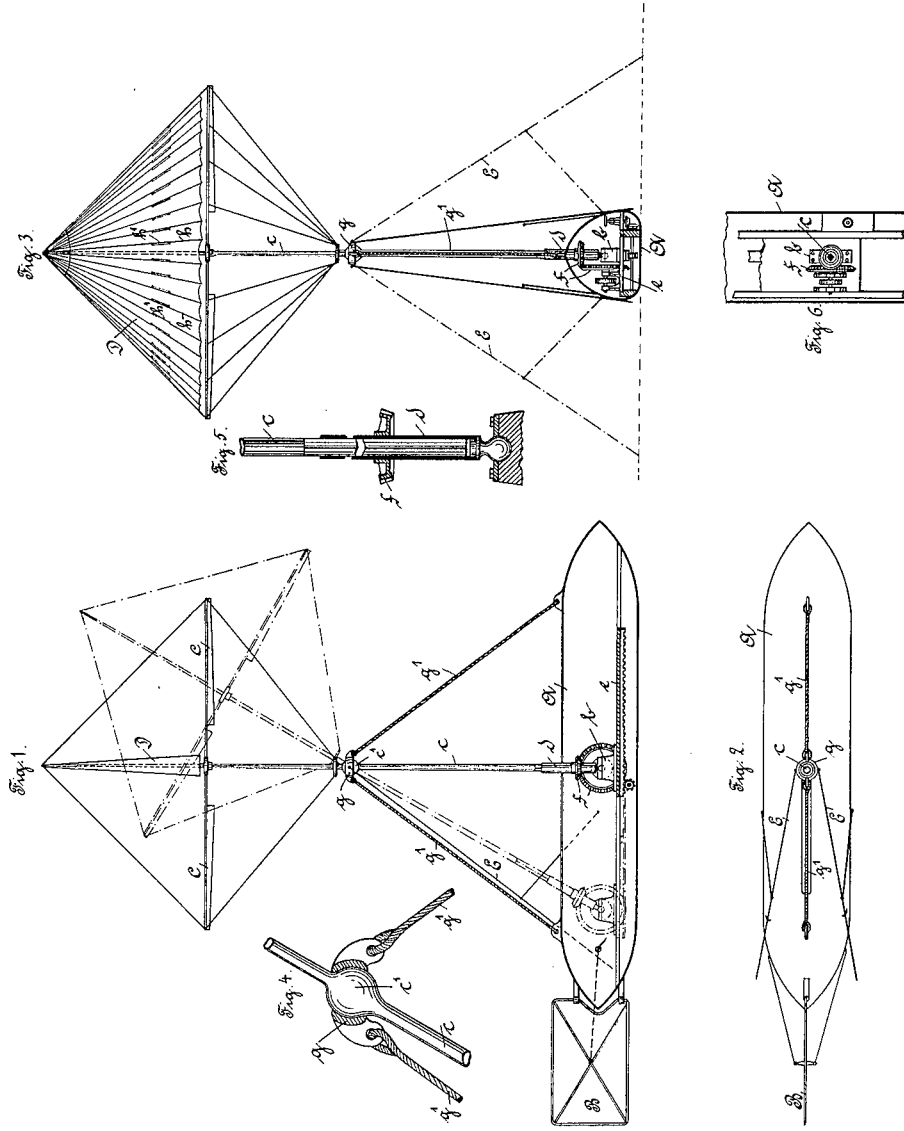
mit größerer Stärke weht. Nach erfolgter Landung ruht der Schiffskörper mit seiner abgeflachten Unterseite auf dem Boden auf; seitlich ausklappbare Stützen *E* sichern hierbei seine aufrechte Lage (Fig. 3).

PATENT-ANSPRUCH:

Ein Luftschiff, bei welchem die den Schiffskörper treibenden Windflügel zwecks Regelung der Vorwärtsbewegung und Aenderung der Höhenrichtung auf einer in der Verticalebene verstellbaren Treibwelle (*c*) befestigt sind, wobei die an die Treibwelle mittelst Ringlager (*g*) angehängten Trageile (*g*¹) dem Schiffskörper eine horizontale Lage sichern.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

J. H. HOMEISTER IN HAMBURG.
Luftschiff ohne Ballon.

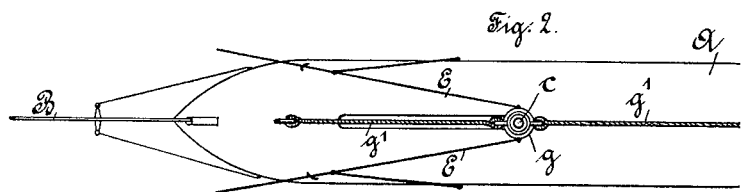
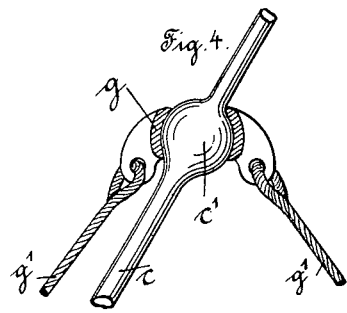
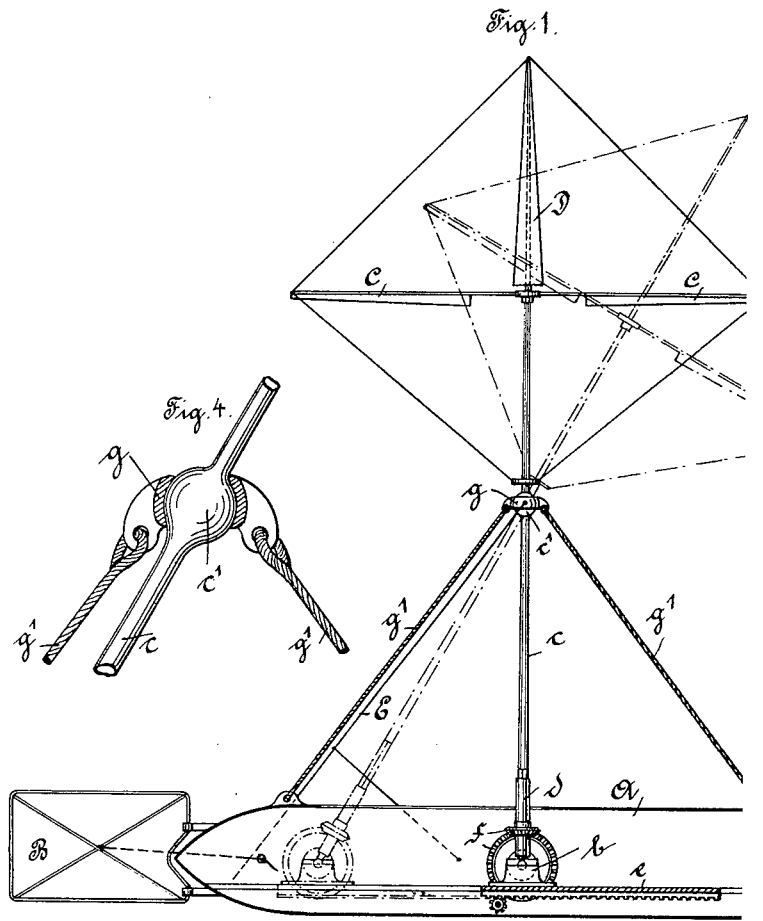


Zu der Patentschrift
№ 76315.

PHOTOG. DRUCK DER REICHSDRUCKEREI.

J. H. HOMEIS

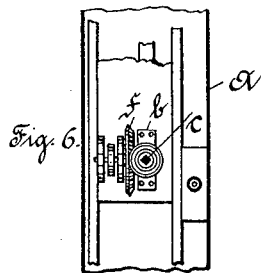
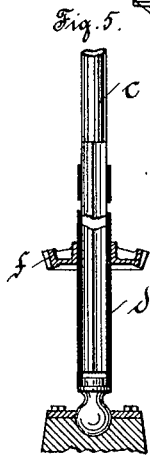
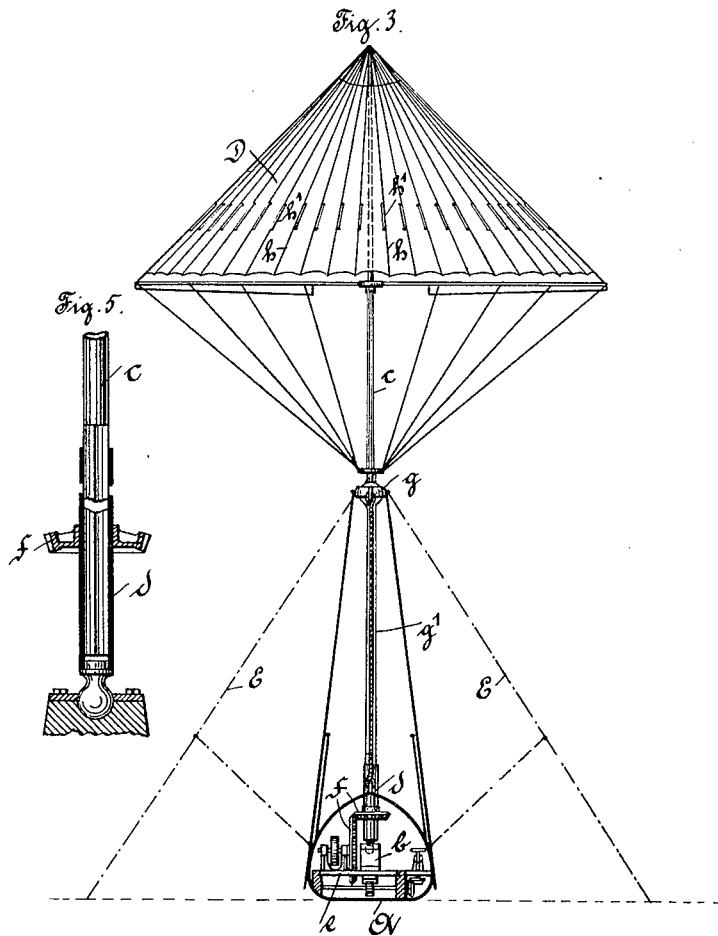
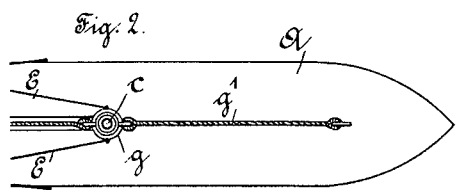
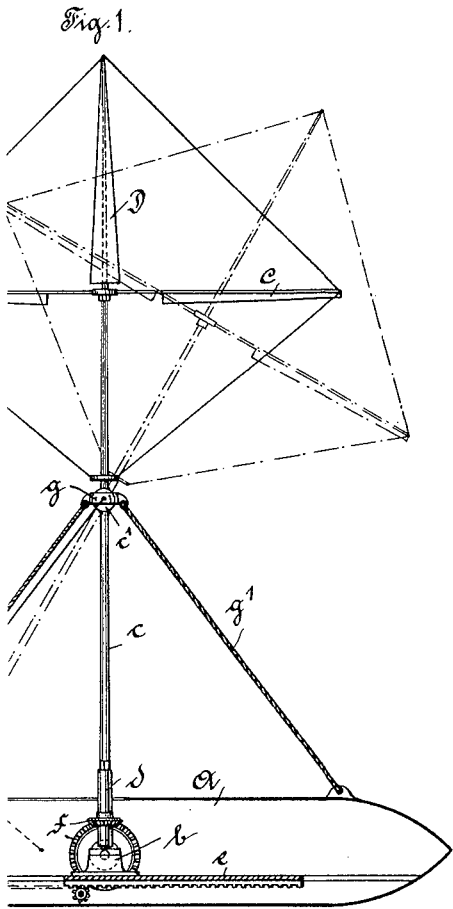
Luftschiff



PHOTOG. DRUCK

J. H. HOMEISTER IN HAMBURG.

Luftschiff ohne Ballon.



Zu der Patentschrift

N^o 76315.