

Eigenthum
des Kaiserlichen
Patentamts.

KAISERLICHES PATENTAMT.



PATENTSCHRIFT

— № 78295 —

KLASSE 77: SPORT.

Gelöscht

AUSGEGEBEN DEN 10. DECEMBER 1891.

E. DE LA SAUCE IN BERLIN.

Luftschiff mit einer gegen den Horizont beliebig verstellbaren Tragfläche.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 22. October 1893 ab.

Das Luftschiff besteht aus einer möglichst ebenen Tragfläche *a*, welche zweckmäfsig rechteckig, aber auch anders gestaltet sein kann, und deren Abmessungen so berechnet sind, dafs auf 1 qm Fläche nur etwa 1 kg Belastung kommt. Zum Spannen dieser Tragfläche dienen zwei Bügel *b*, welche diagonal zwei gegenüberliegende Ecken der Fläche *a* verbinden. Am Kreuzungspunkt *b*¹ sind die Bügel *b* zur Erhöhung der Festigkeit mit einander verbunden. Zur weiteren Versteifung des Gerüsts gehen von der Mitte der Fläche *a* nach den Bügeln *b* vier radiale Streben *c*. Die Bügel und Streben sind aus möglichst leichtem, jedoch festem Material, z. B. Bambus, zu fertigen und die Fläche *a* wird zweckmäfsig mit leichtem, luft- und wasserdicht gemachtem Stoff, z. B. Seide, bezogen. Um das Ausbauchen der Fläche zu verhindern, können Schnüre *d*, in angemessenen Abständen an der Fläche befestigt, zwischen dieser und den Bügeln *b* bzw. Streben *c* gespannt sein.

Die Gondel *e*, ebenfalls aus leichtem Material hergestellt, hängt pendelartig an einem Rohr *f*, welches von der Mitte der Fläche *a*, dem Ausgangspunkt der Streben *c*, herabreicht; die Gondel kann innerhalb des von den vier Streben begrenzten Raumes frei pendeln, und bei genau waagrechter Lage der Fläche *a* wird sie lothrecht unter der Mitte der letzteren hängen. Wird die Gondel seitlich aus dieser Lage abgezogen, so neigt sich die Tragfläche entsprechend nach dieser Richtung.

Um von der Gondel aus der Fläche *a* nach jeder Richtung hin jede beliebige Neigung geben zu können, ist eine Lenkschnur *g* an-

gebracht, welche endlos über Laufrollen von der Gondel nach jeder der Streben *c* und wieder zurückgeführt ist und an jeder der Rollen mittelst einer Klemme festgestellt werden kann. Will man die Gondel nach einer der Streben hin bewegen, so klemmt man den nach dieser Strebe hin führenden Theil der Schnur *g* fest und zieht den von der Strebe zurückführenden Theil so viel an, bis die Gondel die gewünschte Lage hat, dann klemmt man auch diesen Theil der Schnur fest, um die Lage beizubehalten. Auf gleiche Weise kann man der Gondel jede beliebige Lage innerhalb der vier Streben *c* und folglich der Tragfläche *a* jede Neigung in beliebiger Richtung geben.

Zum Heben und Fortbewegen des Luftschiffes dient das Flügelrad *h*, welches auf der Achse *i* drehbar ist und von der Gondel aus mittelst Trittkurbel, Schnurscheibe und Schnur in Drehung gesetzt wird. Doch kann der Antrieb auch auf andere Weise übertragen und als Triebkraft Dampf, Pressluft, Electricität u. s. w. benutzt werden.

Damit das Luftschiff stets gegen den Wind gerichtet bleibt, ist in der Verlängerung der Achse *i* ein Steuer *k* angebracht, welches mittelst der Schnur *l* von der Gondel aus lenkbar ist.

Bevor mit der Auffahrt begonnen wird, setzt man das Luftschiff auf einen leichten hochrädigen Wagen, dem Winde entgegen. Ist die Gondel bestiegen, so wird letztere mittelst der Lenkschnur so gerichtet, dafs die Tragfläche *a* eine geringe Neigung nach hinten erhält, das Flügelrad *h* also vorn höher liegt. Einer der

4

Luftschiffer setzt nun das Flügelrad in Drehung, während gleichzeitig der Wagen nach rückwärts oder vorwärts bewegt wird, je nachdem das Luftschiff durch den Wind rückwärts oder durch das Flügelrad vorwärts getrieben wird. Bei Windstille wird das Luftschiff sich, je nach der mehr oder weniger geneigten Stellung der Tragfläche a , in einem größeren oder kleineren Winkel nach vorwärts, wie der Erfinder behauptet, von der Erde erheben. Bei schwachem oder stärkerem Winde wird es sich dagegen nur senkrecht oder rückwärts gehend erheben. Will man einen Kreis beschreiben, so wird das Steuer entsprechend gestellt und der Tragfläche eine entsprechende Neigung gegeben. Ist der Wind so stark, daß man gegen denselben nicht vorwärts kommen kann, so ist man mittelst der Tragfläche a und des Steuers k im Stande, gegen den Wind zu kreuzen, indem man die Fläche a nach einer Seite neigt und das Steuer scharf einsetzt und so abwechselnd rechts und links verfährt.

Bei weiteren Fahrten wird man zweckmäßig zuerst möglichst hoch auffahren und dann der

Tragfläche eine Neigung nach der gewünschten Richtung hin geben; das Schiff wird dann mit großer Geschwindigkeit wie auf einer schiefen Ebene vorwärts gleiten und sich langsam der Erde nähern. Die Flügel des Rades h werden dann so gestellt, daß sie dem Winde keine Fläche bieten.

Will man landen, so giebt man der Tragfläche a eine möglichst waagrechte Lage. Der Stofs auf den Erdboden ist dann ein nur sehr geringer und wird durch die große Elasticität des Luftschiffes fast völlig aufgehoben, so daß die Insassen der Gondel von dem Stofs sehr wenig verspüren.

PATENT-ANSPRUCH:

Luftschiff mit Tragfläche, dadurch gekennzeichnet, daß die an Streben (c) innerhalb der die Tragfläche versteifenden Bügel (b) aufgehängte Gondel (e) nach allen Richtungen hin zu pendeln vermag und somit eine beliebige Verstellung der Tragfläche gegen den Horizont gestattet.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

E. DE LA SAUCE IN BERLIN.

Luftschiff mit einer gegen den Horizont beliebig verstellbaren Tragfläche.

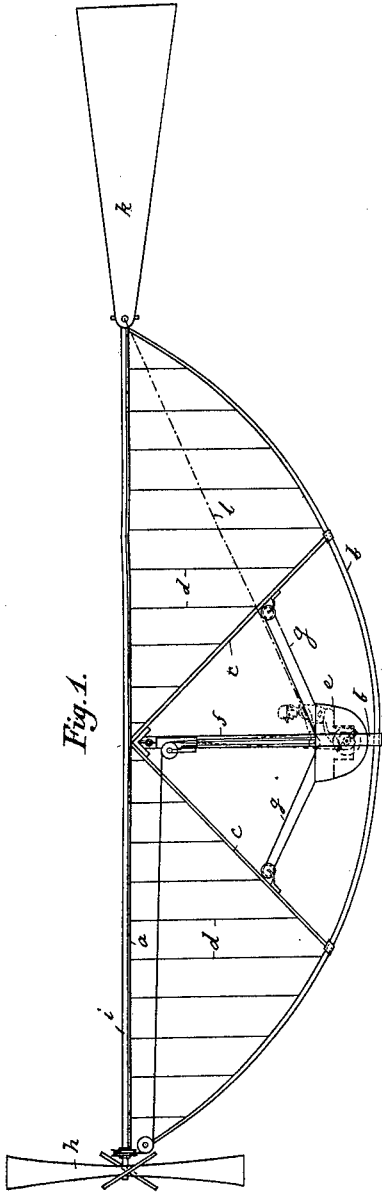


Fig. 1.

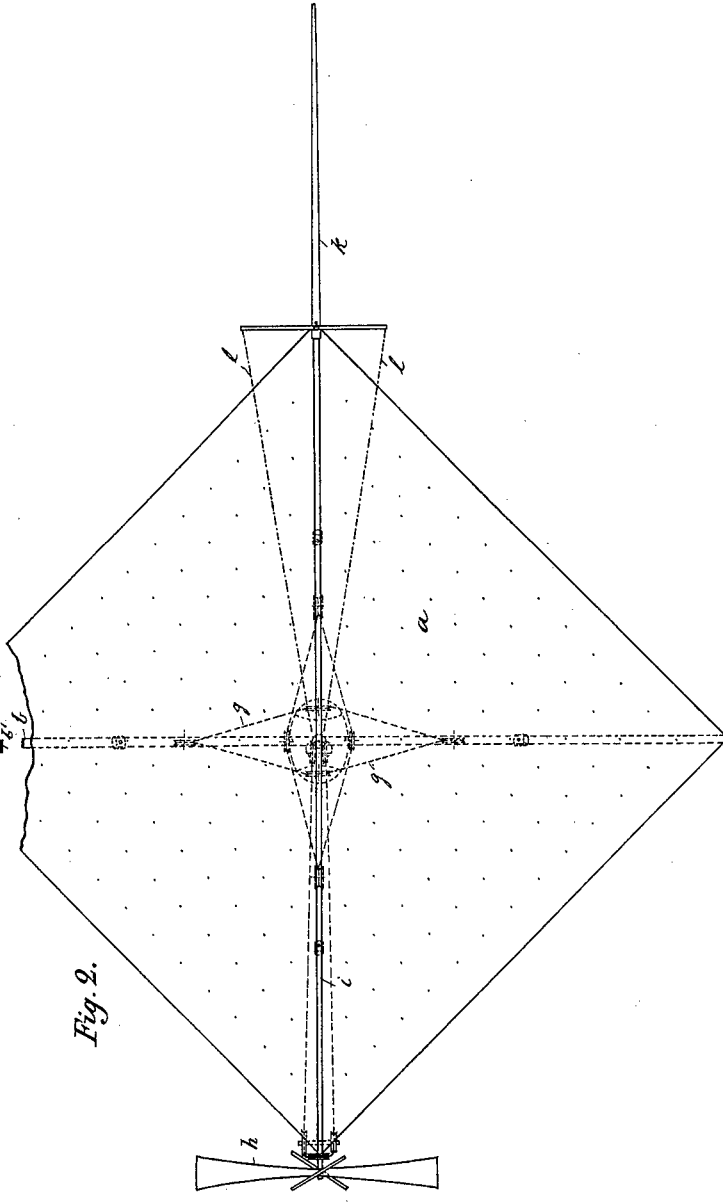


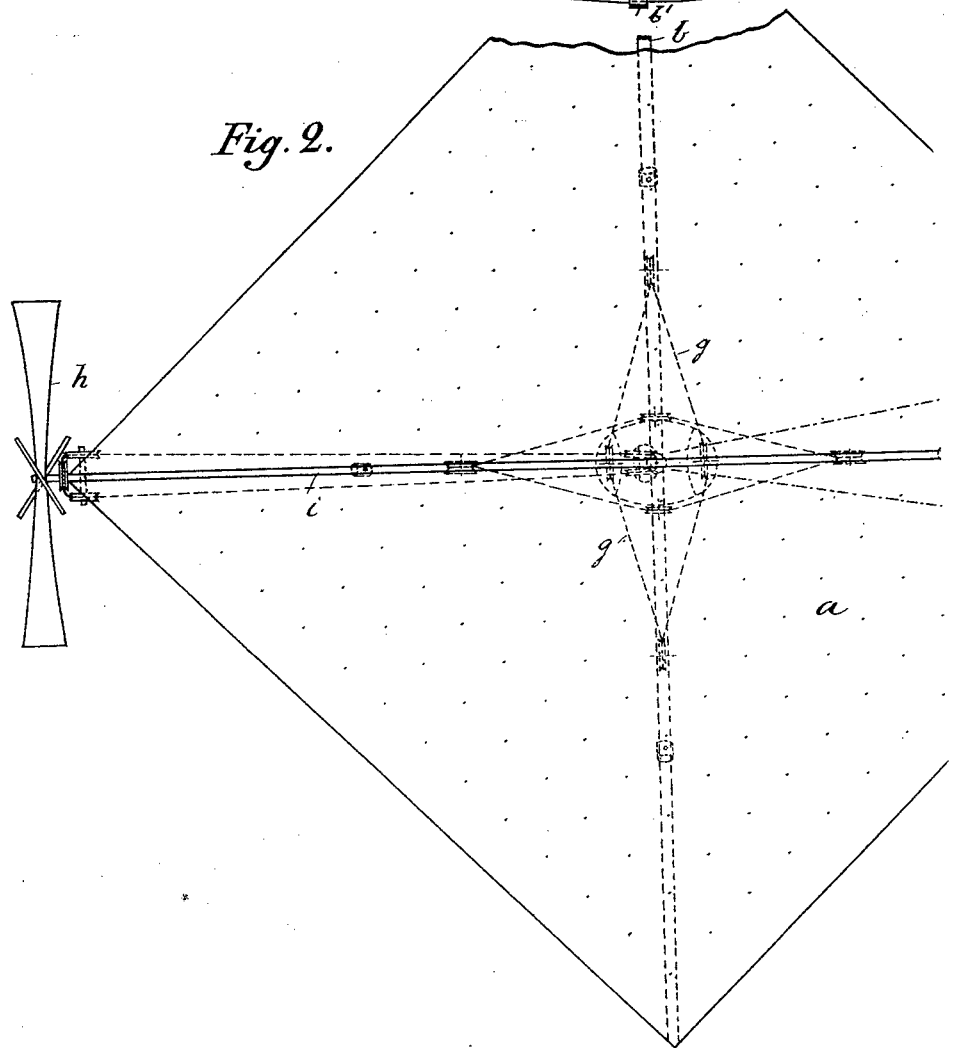
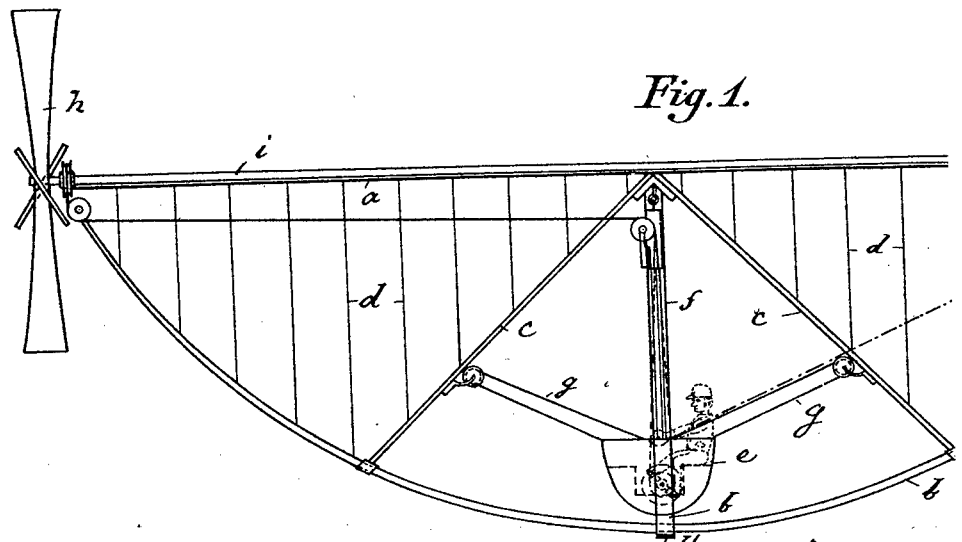
Fig. 2.

Zu der Patentschrift

№ 78295.

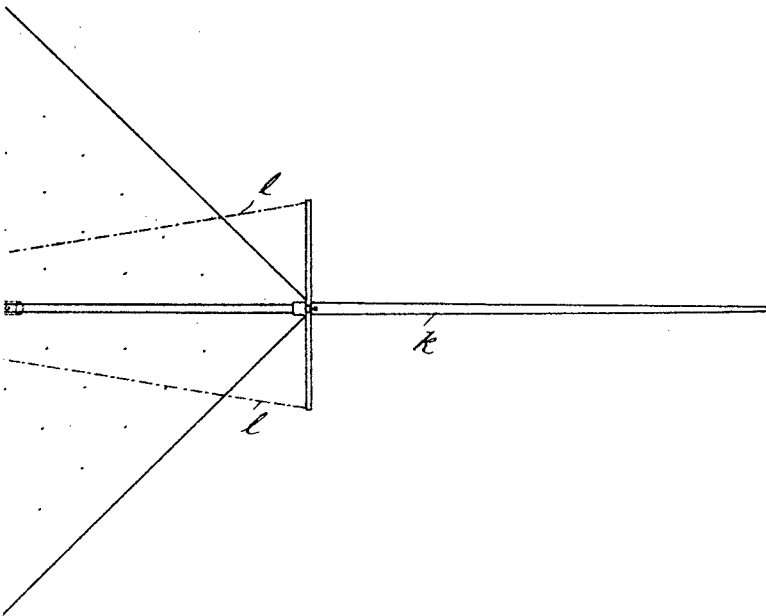
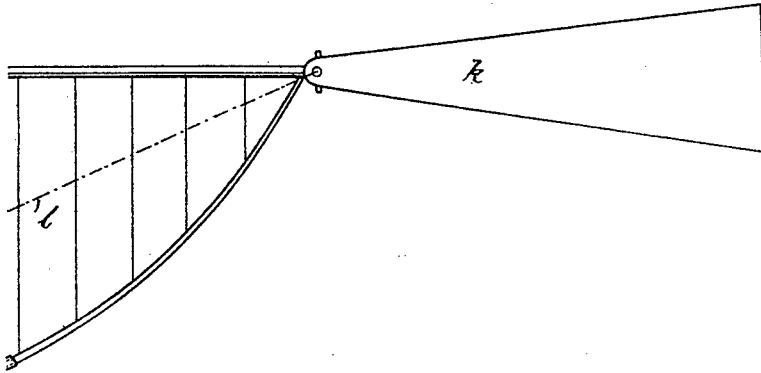
PHOTOG. DRUCK DER REICHSDRUCKEREI.

E. DE LA SAUCE IN F
Luftschiff mit einer gegen den Horizont beliei



BERLIN.

big verstellbaren Tragfläche.



Zu der Patentschrift

№ 78295.

DRUCKEREI.