



KAISERLICHES



PATENTAMT.

PATENTCHRIFT

— № 108214 —

KLASSE 77: SPORT.

AUSGEGEBEN DEN 20. JANUAR 1900.

A. JÄGER IN WERDER B. DABERGOTZ.

Anfahrvorrichtung für Flugmaschinen.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 18. Juni 1898 ab.

Um eine Flugmaschine, die sich nach dem Princip des Vogelfluges durch Heben und Senken vorwärtsbewegt und diese Bewegung durch eine Kraftmaschine bewerkstelligt, in ihrer Bewegung zu unterstützen, sowie jeder mit einer Kraftmaschine ausgerüsteten Flugmaschine sowohl beim Aufstieg sowie beim Landen behilflich zu sein, dient die vorliegende Vorrichtung, welche die Motorkraft in Gestalt von Prefsluft nach Belieben aufstapelt und wieder freigiebt.

Fig. 1 und 2 verdeutlichen die Vorrichtung zur Erzeugung und zur Zuführung der die Motorkraft hemmenden bzw. unterstützenden Prefsluft.

Eine Flugmaschine, die sich nach dem Princip des Vogelfluges durch Heben und Senken vorwärtsbewegt und zweckentsprechend sich nur durch Motorkraft hebt, wird beim Senken die Motorkraft ganz oder zum Theil erübrigen und zweckentsprechend in Gestalt von Prefsluft aufstapeln, um dieselbe beim Heben mit zu verwenden und so desto kräftiger sich wieder zu heben und eine möglichst gleichmäßige Vorwärtsbewegung zu erzielen.

Das läßt sich nun dadurch erreichen, daß der Motor mit einer Luftpumpe, mittelst welcher Luft in einen besonderen Behälter oder in die Gestellrohre geprefst wird, gekuppelt wird. In diesen Luftbehälter wird die Luft beim Fallen hineingepumpt und comprimirt. Beim Aufsteigen der Flugmaschine hingegen läßt man durch eine einfache Hahnumstellung die Druck-

luft auf den Kolben der Luftpumpe als treibendes Mittel einwirken, wodurch diese als Motor zur Vergrößerung der Arbeitsleistung dient.

In den Fig. 1 und 2 der Zeichnung ist diese Einrichtung zur Regelung und Zuführung der comprimierten Luft dargestellt. Die Luftpumpe, die mit dem Motor oder mit der Antriebswelle verbunden ist, schöpft Luft durch das Ansaugrohr *H* und durch das Luftzuführungsrohr *A* des Hahnes *P* und preßt die comprimierte Luft durch das Luftabführungsrohr *B* in das Luftrohr *C* (Fig. 1). Beim Aufstieg wird durch eine Drehung des mit entsprechenden Bohrungen versehenen Hahnes *P* das bisherige Luftabführungsrohr *B* der Luftpumpe, durch welches die comprimierte Luft in das mit dem Röhrensystem in Verbindung stehende Luftrohr *C* geprefst wurde, zum Luftzuführungsrohr *A*, das unten in den Hahn mündet (Fig. 2). Es strömt nun die comprimierte Luft des Rohres *C* in das Luftzuführungsrohr *A* und von dort in das frühere Ansaugrohr *H* und wirkt antreibend auf die Luftpumpe und durch diese auf den mit ihr verbundenen Motor und die Antriebswelle. Das Luftabführungsrohr *B* steht nach der Drehung des Hahnes *P* nicht mehr mit dem Luftrohr *C*, sondern mit der freien Luft in Verbindung. Die aus der Luftpumpe kommende Luft kann also frei abstreichen. Ist die comprimierte Luft verbraucht oder hat die Flugmaschine die gewünschte Höhe erreicht, so wird der Hahn *P*

in die erste Stellung (Fig. 1) zurückgedreht, so daß die Luftpumpe wieder in das Luftrohr C und damit in die Röhren Luft hineinpreßt. Der hierbei steigende Kraftverbrauch der Luftpumpe wirkt wie eine allmählich angezogene Bremse. Die Flugmaschine fällt und die in der comprimierten Luft aufgestapelte Antriebskraft wird durch abermaliges Drehen des Hahnes P als Antriebskraft verwendet, worauf die Maschine wieder steigt oder schließlich beim Landen am Aufstoßen verhindert wird.

PATENT-ANSPRUCH:

Anfahrvorrichtung für Flugmaschinen, dadurch gekennzeichnet, daß mit der Betriebsmaschine ein nach Art der bekannten kraftsammelnden Fahrzeugbremsen wirkender Luftcylinder verbunden ist, der beim Landen, als Luftverdichter benutzt, Preßluft erzeugt und beim darauffolgenden Auffahren einen die erzeugte Preßluft nutzbar machenden Hilfsmotor bildet.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

A. JÄGER IN WERDER B. DABERGOTZ.

Anfahrvorrichtung für Flugmaschinen.

Fig. 1.

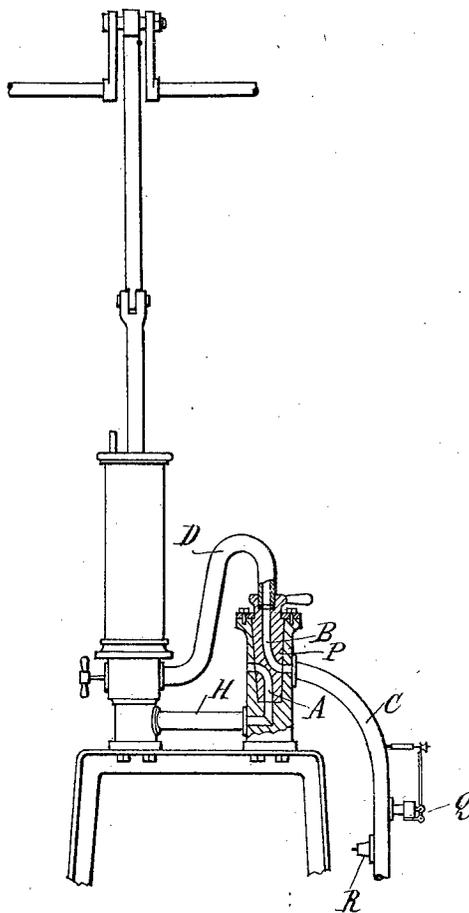
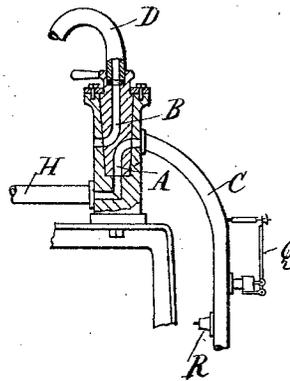


Fig. 2.



Zu der Patentschrift

N^o 108214.