



INTERNATIONALE ANMELDUNG VERÖFFENTLICHT NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE  
INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT)

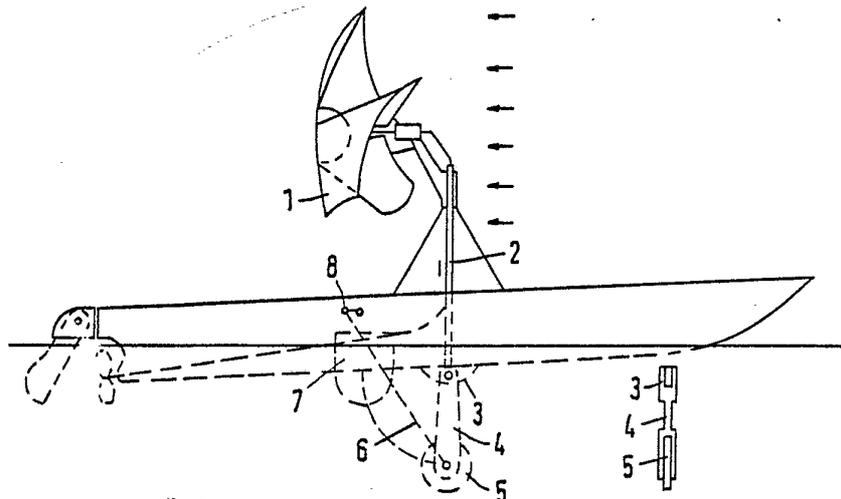
<p>(51) Internationale Patentklassifikation<sup>3</sup> : <b>F03D 9/00; B63H 13/00</b></p>	<p><b>A1</b></p>	<p>(11) Internationale Veröffentlichungsnummer: <b>WO 82/ 01398</b>  (43) Internationales Veröffentlichungsdatum: 29. April 1982 (29.04.82)</p>
<p>(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE81/00175 (22) Internationales Anmeldedatum: 17. Oktober 1981 (17.10.81)  (31) Prioritätsaktenzeichen: P 30 39 387.4 (32) Prioritätsdatum: 18. Oktober 1980 (18.10.80) (33) Prioritätsland: DE  (71)(72) Anmelder und Erfinder: JÖST, Bernhard [DE/DE]; Traminerweg 4, D-6800 Mannheim 31 (DE). (74) Anwälte: ZIPSE, Erich; Lessingstr. 12, D-7570 Baden- Baden (DE) usw.  (81) Bestimmungsstaaten: JP, SU, US.</p>		<p><b>Veröffentlicht</b> <i>Mit internationalem Recherchenbericht. Vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche zugelassenen Frist. Veröffentlichung wird wiederholt falls Änderungen eintreffen.</i></p>

(54) Title: WIND PROPULSION FOR ALL TYPES OF VEHICLES AND STATIONARY MACHINES

(54) Bezeichnung: WINDANTRIEB FÜR FAHRZEUGE UND STATIONÄRE MASCHINEN JEDER ART

(57) Abstract

Wind propulsion for all types of waterborne craft and land vehicles and for all stationary machines and generators. The wind propulsion mechanism consists of rotating sails mounted on a transmission shaft in such a way that the largest working surface offers very little wind resistance, and otherwise inefficient light air currents are directed from the inner section towards the more efficient sail-tips.



(57) Zusammenfassung

Windantrieb für Wasser- und Landfahrzeuge jeder Art sowie für alle stationären Arbeitmaschinen und Stromerzeuger. Dieser Windantrieb besteht darin, dass auf einer Übertragungswelle Windflügel angeordnet sind, die bei grösster Beaufschlagungsfläche einen sehr geringen Luftwiderstand aufweisen, wobei auch sonst leistungsschwache Luftströme der Innenzone auch aussen auf die leistungsstarken Flügelspitzen gelenkt werden.

**LEDIGLICH ZUR INFORMATION**

Code, die zur Identifizierung von PCT-Vertragsstaaten auf den Kopfbögen der Schriften, die internationale Anmeldungen gemäss dem PCT veröffentlichen.

AT	Österreich	KP	Demokratische Volksrepublik Korea
AU	Australien	LI	Liechtenstein
BR	Brasilien	LU	Luxemburg
CF	Zentrale Afrikanische Republik	MC	Monaco
CG	Kongo	MG	Madagaskar
CH	Schweiz	MW	Malawi
CM	Kamerun	NL	Niederlande
DE	Deutschland, Bundesrepublik	NO	Norwegen
DK	Dänemark	RO	Rumänien
FI	Finnland	SE	Schweden
FR	Frankreich	SN	Senegal
GA	Gabun	SU	Sowjet Union
GB	Vereinigtes Königreich	TD	Tschad
HU	Ungarn	TG	Togo
JP	Japan	US	Vereinigte Staaten von Amerika

- 1 -

## Windantrieb für Fahrzeuge und stationäre Maschinen jeder Art

Die vorliegende Erfindung ist geeignet für Landfahrzeuge in windreichen Gegenden und Wasserfahrzeuge jeder Art und Größe, vom Spielzeug bis zum größten Personen- oder Frachtschiff, ebenso zum Antrieb stationärer Arbeitsmaschinen und Generatoren.

- 5 Die Fahrzeuge sollen auch bei direktem Gegenwind eine brauchbare Geschwindigkeit erzielen.

Windkraftkonstruktionen gibt es in allen Variationen, von der alten Windmühle über das amerikanische Windrad bis zum modernen einflügeligen Propeller. Dazu noch Vertikalachser in  
10 verschiedenen Ausführungen.



- 2 -

Bei den herkömmlichen Windkraftmaschinen verhindert entweder der eigene Luftwiderstand das Fahren gegen den Wind, oder die nötige Leistungsabgabe erfolgt erst bei großen Windstärken (Propeller). Sie sind daher für stationäre Kraftwerke aber  
5 kaum zum Antrieb von Fahrzeugen geeignet. Eigene Versuche haben das bestätigt.

Aufgabe der Erfindung ist die Beseitigung dieser Mängel. Der Luftdurchgangswiderstand muß verringert und die beaufschlagte Flügelfläche bei kleinstmöglichem Durchmesser vergrößert werden.

- 10 Mit vorliegender Erfindung wurden diese Probleme gelöst. Schon bei Windstärke 2 fahren die getesteten Modelle (ein Boot und ein Strandsegler) direkt gegen den Wind. Während das gleiche Modellboot bei Antrieb durch einen der bisher bekannten Windmotoren bei Gegenwind zurückgetrieben wird, treibt dieser neue  
15 Windantrieb das Boot parallel zu wachsender Windstärke, mit zunehmender Geschwindigkeit nach vorne. Testversuche haben ergeben, daß dieser neue Windantrieb bei gleichem Flügeldurchmesser die mehrfache Leistung der bisher bekannten Windantriebe bringt. Kleine Boote bekommen zweckmäßig biegsame Wellen.
- 20 Die Flügel befinden sich hinter dem Mast, so daß sie sich automatisch in Windrichtung stellen. Steuervorrichtungen, wie Hilfspropeller oder Steuerfahne, die die Kreisbewegung der

- 3 -

Umluft abbremsen, entfallen.

Zur Stabilisierung kleinerer Boote kann anstelle des üblichen Schwertes unten am Kiel ein Pendelgewicht (oder mehrere) angebracht werden, das sich bei evtl. Bodenhindernissen bei Voraus-  
5 fahrt automatisch nach hinten legt und bei Rückwärtsfahrt bugwärts. Dieses kann mittels Hand- oder Elektrowinde bis zum Kiel hochgezogen werden, wobei es zusätzlich den Kiel vor Beschädigung schützt. Der Unterschied zu anderen Ballastgewichten oder  
10 Vorrichtungen, die sich nur senkrecht verstellen lassen, besteht darin, daß jene bei Berührung mit Bodenhindernissen sich leicht verbiegen und unbrauchbar werden.

Die Flügel können durch Scharniere oder andere Gelenke schwenkbar gemacht und mittels Vorrichtungen mechanisch oder elektrisch gesteuert werden.

15 Beim Ankern oder auch beim Fahren mit überschüssiger Windkraft kann ein an die Schraubenachse ankoppelbarer Stromerzeuger eine möglichst große Batterie aufladen, die den Strom für Licht, Kochen, Heizung oder Kurzfahrt bei Windstille kostenlos liefert.

Vorliegende Modelle kennen, genau wie Segler bekannter Art,  
20 keinen Rohstoffverbrauch und keine Umweltverschmutzung, haben dazu folgende Vorteile:

Ersatzblatt



- 4 -

1. Fahrt direkt gegen den Wind (keine Zickzackfahrt).
2. Keine Segelbedienung, da selbsttätige Flügeleinstellung.
3. Keine Kentergefahr, da ungünstige Segelstellung nicht möglich.
- 5 4. Einmannbedienung wie beim Motorboot.
5. Bei direktem Gegenwind: mit zunehmender Windstärke, steigende Geschwindigkeit des Bootes.
6. Eigene, kostenlose Stromversorgung.

Der Windantrieb kann mit einem, zwei, drei oder mehr  
10 Flügeln bestückt werden.

Fig. 1 Seitenansicht eines kleineren Bootes im Wasser mit dem neuen Windantrieb. 1 Antrieb mit drei Flügeln.  
(2) Mast mit Kippgelenk und biegsamer Welle.

Fig. 1 und 2 Halterung 3 für Pendelarm. 4 Pendelarm.  
15 5 Pendelrolle (zweckmäßig mit Schwermaterialfüllung).  
6 Seilzug. 7 Schwertkasten, in den die Pendelrolle bis zur Hälfte eingezogen werden kann. 8 Hand- oder Elektrowinde zum Einstellen der Pendeltiefe.

Fig. 3 (2) Mastgelenk, erlaubt bei biegsamer Vertikalwelle  
20 das Kippen des Mastes.



- 5 -

- Fig. 4 Ausführung mit Getriebe, wobei die Schraubenwelle ganz und die vertikale Achse bis zum Punkt 5/12a starr sein können. Übergangsmuffe von biegsam auf starr erforderlich. 20 T-Schiene für Mastbefestigung, 5 19. vertikale Achse im Rohrmast drehbar gelagert, 18. Stromerzeuger, 17 Getriebe mit mehreren Vorwärtsgängen, einem Rückwärtsgang, Leerlauf und Kupplung für Stromerzeuger. 13 Rohrmast, feststehend.
- Fig. 5 Einfachster Antrieb, ohne Zahnräder und Getriebe. 10 Regulierung der Bootsgeschwindigkeit erfolgt über Kupplung 11a oder Einbau der Vorrichtung in die Flügelachse (Fig. 19 oder Fig. 20). 9 starre Flügelachse (Rohr), 10 Lager, 11 Übergangsmuffe von biegsam auf starr, 12 biegsame Welle ohne Mantel, Mantel 15 ist nur innerhalb des Mastrohres erforderlich, 12a. Mantelende, 13 Mastrohr, feststehend mit Auslaßöffnung für biegsame Welle, oben und unten seitwärts. 11a Kupplung, 14 Stützring für Tragarm 15. 16 Befestigungsrohr für die Flügel, das auf die Achse 9 aufgesteckt. 20 wird.
- Fig. 6 Teilansicht der Fig. 5. von rechts.

- 6 -

- Fig. 7 Größeres Schiff im Wasser mit drei Windkraftantrieben.  
(21) Kegelradpaare.
- Fig. 8 Ausführung mit drehbar gelagertem, gebogenem Mastrohr.  
22. Am Mastrohrbogen befestigte Halterung für die Flü-  
5 gelachsenlager (5/10,16). 23 Drehbar gelagerter  
Haltering mit Ösen für Wanten. 12a. Mantelende der  
biegsamen Welle. 12 Biegsame Welle. 11 Bei Bedarf:  
Kupplung. 17 Getriebe mit Stromerzeuger 18. 10  
Lager.
- 10 Fig. 9 Fig. 8 von rechts gesehen, 22 Lagerhalterung für  
Flügelachse, 24. Fußlager für Mastrohr.
- Fig. 10 Dreiflügler wie Fig. 1/1 von vorne, von der Seite  
und von hinten gesehen. Die Flügel sind durch eine  
Halbkugel aus Blech oder Kunststoff mit dem Aufsteck-  
15 rohr (Fig. 5/16) fest verbunden. Diese Halbkugel leitet  
gemeinsam mit der entsprechenden Flügelform den sonst  
fast wirkungslosen Luftstrom im Flügelzentrum auf die  
leistungsstarken Flügelspitzen. Die Flügel sind so  
konstruiert, daß trotzdem der Luftstrom nicht behindert  
20 wird.

- 7 -

Fig. 11 Mechanische Vorrichtung zum schwenken der Flügel  
nach hinten und vorne (Fig. 15/40). Der Hebel 54  
drückt durch Seilzug 30 und 31 mit der Rolle 28  
die Gleithülse mit den Scheiben 26 und 26a nach  
rechts. Dadurch werden die nach hinten geschwenkten  
5 Flügel (Fig. 15/40) über die Zugdrähte oder Plastik-  
seile 55 mit der Feder von der Hülsenscheibe 26a  
nach rechts gezogen. Der Hebel 53 tritt hierbei nicht  
in Funktion, da der Anker 29 nicht sperrt. Dieser  
10 Anker rastet erst in der gewünschten Flügelstellung  
ein, wenn der Seilzug nachläßt. Zur Rückstellung der  
Flügel nach links drückt der Hebel 53 durch Seil-  
zug die Scheibe der äußeren Hülse 25 nach rechts,  
so daß die Nase vor der Sperrklinke diese von dem  
15 Zahnsegment auf der Flügelwelle abhebt. Auch der  
geringste Luftzug drückt die Flügel nach links und  
rastet in der gewünschten Stellung ein, wo der Zug  
am Seil nachläßt. Die Druckfeder 27 drückt die  
Außenhülse wieder in Ruhestellung. Die hier beschrie-  
bene Spannvorrichtung ist normalerweise nur zum stil-  
20 legen der Flügel erforderlich, da selbst bei größeren  
Windstärken die Flügelstellung durch die in den Spann-  
seilen eingebauten Zugfedern 55 automatisch eingestellt  
wird. Die Zahnsperre 29 ist in Fig. 11 und Fig. 12  
25 im Ausschnitt dargestellt. Das Zahnsegment ist an der



- 8 -

Achse direkt oder mittels Keilnute befestigt und sichert gleichzeitig die mit Nuten versehenen Gleithülsen gegen Verdrehung.

- 5 Fig. 12 Ansicht der Fig. 11 von links, jedoch mit dem dahinter liegenden Lager 10. Die Scheibe 26a und die Außenhülse 25 mit Scheibe mit <sup>Te</sup> Zilausschnitt.
- 10 Fig. 13 Durch Scharnier oder anderes Gelenk geteilter Flügel. Innenteil 33 fest mit der Achse verbunden. Außenteil mittels Drehfeder (Fig. 15/39) oder Zugfeder (Fig. 17/41) bei zu starkem Wind elastisch nachgebend. Sollen die Flügel bei jedem Wind, ob schwach oder stark, stillgelegt werden, ist eine Vorrichtung nach Fig. 11 oder (Fig. 19) zweckmäßig. Da sich die Flügel durch die schräge Anordnung der Gelenke nicht nur neigen, sondern
- 15 auch drehen, werden diese bei starker Vor- oder Rückneigung auf ihrer Rückseite beaufschlagt und bleiben stehen. Noch stärkere Neigung erzielt der Wechsel der Drehrichtung. Damit ist es möglich, ohne Getriebe oder Kupplungen alle Fahrzeuge anzuhalten oder vor- und
- 20 rückwärts zu fahren. 32. Scharnier, 34. elastische Längsstäbe oder Rohre aus Leichtmetall oder Kunststoff mit durch Klappringe oder Karabinerhaken leicht ab-



- 9 -

nehmbarem Tuch- oder Kunststoffbezug. Dieser kann auch über Seilrollen hiss- und raffbar gemacht werden.

5 35. Querverbindungen sind nicht erforderlich, wenn die Längsstäbe oder Rohre mit Zug nach außen eingesetzt werden. Bei Verwendung hochelastischer Stäbe oder Rohre kann auf Scharniere, Federn und andere Regulier-  
10 tungen verzichtet werden, da diese Flügel bei zu starkem Sturm automatisch nach hinten nachgeben und somit kein Drehmoment mehr gegeben ist. Alle Flügel aus Leichtmetallblech, Kunststoff oder Stäben mit Bespannung können aus Transport- oder Montagegründen axial oder radial durch Scharniere mit Drehfedern oder Festverbindungen mehrfach unterteilt werden.

15 Fig. 14 Halterung für Flügelstäbe oder Rohre. 16, Flügelachse, 38 auf der Achse befestigte Hülse mit Scheiben zur Aufnahme der Kurvenrohre 37. 32 Scharnier, 36, Klemm-  
vorrichtung für eingesteckte Flügelstäbe 34.

Fig. 15 Zurückgeklappter Flügel 40 mit Zugfeder, 32 Scharniere, 39 Drehfedern.

20 Fig. 16 Flügel in Seitenansicht mit Scharnier und Zugfeder.

Fig. 17 zeigt Fig. 16. von rechts gesehen mit Scharnier 32.,

- 10 -

Zugfeder 41. Parallel zum Scharnier der überlappende Streifen des inneren Flügelteils als Anschlag für den Drehflügel.

5 Fig. 18 Windkraftantrieb für größere Schiffe. 10 Lager, 18 Stromerzeuger und Kupplung links neben dem Lager, 42 Fußlager für Vertikalwelle, 43 Hand- oder Elektrobremse, 44 Antriebsmaschine bei Ausfall des Windantriebs, 45 Fußlager für Rohrmast, 46 oberes Lager für Vertikalwelle, 50 Kegelräder, 51 Halterung für Vorrichtung (Fig. 11), 49 Wanten, 47 Stirn- und Kegelrad, als Kupplung auf der Schraubenwelle gleitend, 48 Kupplungshebel, auch Elektrokupplung, 17 Getriebe, 15 Tragarm für Flügelwelle, 32 Scharnier.

15 Fig. 19 Reguliervorrichtung zum Neigen oder Drehen aller Windflügelarten. Eingerichtet für Fernsteuerung. Verwendbar auch für Schiffsschrauben, wobei durch genügende Verdrehung der Schraubenflügel auf Rückwärtsfahrt geschaltet wird. Bei Wind- und Schraubenflügel ist jeder Neigungs- oder Drehwinkel einstellbar. Windräder wechseln bei 20 einem gewissen Einstellwinkel die Drehrichtung. 9 Windradachse, 10 Lager, 66 Flügelhalterung auf Rohr, die über die Achse 9 geschoben und mit Bolzen 67 befestigt wird. 58 Schubhülse, auf der Achse gleitend mit Ösen

- 11 -

für die Schubstangen 57 und Gewinde auf der Stirn-  
seite für die Motorwelle 59. 60 Schlitz in der  
Schubhülse, 61 Bolzen als Schlitzführung gegen Ver-  
drehung und gleichzeitig Befestigung der eingeschobenen  
5 Hülse mit Motor und Zubehör 62. 63 Motor, 64 Relais  
für Fernsteuerung: Linkslauf, Halt und Rechtslauf, 69  
Antenne, (65) Raum für Batterien. Beim Betätigen des  
Fernschalters schiebt die Gewindechse 59 des Motors  
63 die Hülse 58 nach rechts oder links. Hierbei  
10 werden die Flügel 56 über die Schubstangen 57 in die  
gewünschte Stellung gebracht. Gleichzeitig stabilisieren  
die Schubstangen die Flügel in jeder Lage. Voraus- und  
Rückwärtsfahrt ohne Getriebe.

Fig. 20 Die gleiche Reguliervorrichtung wie Fig. 19 von oben  
15 gesehen. Während dort die Flügel durch die Schrägstellung  
der Scharniere (Fig. 15/32) geneigt und gedreht werden,  
erfolgt hier nur die Drehung. Geeignet für Propeller und  
Windmühlenflügel. Bei Windkraftantrieben, deren Flügel  
vor der Vertikalwelle liegen, wird diese Reguliervorrichtung  
20 vor den Flügeln eingebaut. Auch hier kann die Drehrich-  
tung der Achse durch entsprechende Flügeleinstellung um-  
gekehrt werden.

- 12 -

## P A T E N T A N S P R Ü C H E

1. Windantrieb für Wasser- und Landfahrzeuge jeder Art sowie für alle stationärenArbeitsmaschinen und Stromerzeuger, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , daß hierfür neuartige Flügel verwendet werden, die trotz größter Be-  
5 aufschlagungsfläche einen sehr geringen Luftwiderstand haben.
2. Windantrieb nach Anspruch 1, d a d u r c h g e - k e n n z e i c h n e t , daß durch die neuartige Form der Flügel der sonst leistungsschwache Luftstrom der Innen-  
10 zone nach außen auf die leistungsstarken Flügelspitzen gelenkt wird und somit die mehrfache Leistung der üblichen Flügel bringt. (Fig. 1/1 und Fig. 10). Erst hierdurch ist die direkte Gegenwindfahrt möglich.
3. Windantrieb nach Anspruch 1, d a d u r c h g e - k e n n z e i c h n e t , daß zur Sicherheit kleinerer Boote anstelle von Schwertern oder senkrecht verstellbaren Stangen ein Pendel mit Gewichtsrolle (oder mehrere) ange-  
15 bracht wird, das durch eventuelle Bodenhindernisse nicht verbogen oder sonstwie beschädigt werden kann, sondern

- 13 -

nach hinten nachgibt, den Kiel des Bootes schützt und gleichzeitig den Transport an Land erleichtert (Fig. 1 und 2). Mit Hand- oder Elektrowinde kann die Rolle bis in den Schwertkasten eingezogen werden.

- 5 4. Windantrieb nach Anspruch 1, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t , daß für kleinere Bootsan-  
triebe anstelle starrer Übertragungsachsen, die an jeder  
Krümmung Gelenke oder Kegelräder benötigen und somit Verluste  
durch größere Reibung, Abnützung und Wartung verursachen,  
10 biegsame Wellen verwendet werden. (Fig. 5/12 und 8/12)
5. Windantrieb nach Anspruch 1, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t , daß bei Verwendung einer biegsamen  
Vertikalwelle der Rohrmast durch ein Gelenk für War-  
tungsarbeiten kippbar gemacht wird (Fig. 1/2 und 3/2).
- 15 6. Windantrieb nach Anspruch 1 bis 5, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t , daß der Rohrmast unten über  
einem Getriebe endet und an einer T-Schiene befestigt wird  
(Fig. 4/17 und 20). Die biegsame Welle (Fig. 5/12) läuft im  
Mastrohr gerade bis zum Getriebe (Fig. 4/17). Dieses hat  
20 außer mehreren Vorwärtsgängen einen Rückwärtsgang, Leerlauf  
und eine Kupplung für den Stromerzeuger (18). Die hier abge-  
hende Schraubenwelle ist starr.



- 14 -

7. Windantrieb nach Anspruch 1 bis 6, d a d u r c h  
g e k e n n z e i c h n e t , daß der Rohrmast dreh-  
bar gelagert ist (Fig. 8 und 9/24), ebenso der Haltering  
für die Wanten (Fig. 8/23).
- 5 8. Windantrieb nach Anspruch 1 bis 7, d a d u r c h  
g e k e n n z e i c h n e t , daß der Antrieb für größere  
Schiffe nur mit starren Achsen (Rohrachse für Flügel) ver-  
sehen wird (Fig. 18). Der Tragarm für die Flügelachse wird  
verstärkt (15). Außer sonstigem Zubehör sind Batterien mit  
10 großer Kapazität für einen elektrischen Hilfsmotor vorge-  
sehen. Zweckmäßig ist zusätzlich ein Dieselmotor (44).
9. Windantrieb nach Anspruch 1 bis 8, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t , daß auf größeren Schiffen mehrere  
Flügelräder angebracht werden, die über Kegelräder gemeinsam  
15 die Schraubenwelle antreiben (Fig. 7/21).
10. Windantrieb nach Anspruch 1 und 2, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t , daß der wirkungsvolle äußere  
Flügelteil durch Scharniere oder andere Gelenke schwenk-  
und drehbar gemacht wird (Fig. 15/32 und 40).
- 20 11. Windantrieb nach Anspruch 1 bis 10, d a d u r c h g e -

- 15 -

5 k e n n z e i c h n e t , daß anstelle von Leichtmetallblech-  
oder Kunststoffflügeln leichte, elastische Leichtmetall-,  
Kunststoffrohre oder Stäbe mit Tuch oder Kunststofffolien-  
bespannung verwendet werden (Fig. 13/34). Falls erforder-  
lich: Querverbindungen aus Kunststoff- oder Gummischnüren (35).

12. Windantrieb nach Anspruch 11, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t , daß die Bespannung durch Klapp-  
ringe oder Karabinerhaken gleitfähig an den Längsrohren  
oder Stäben befestigt wird und mittels Rollenseilzug  
10 hiss- und raffbar ist.

13. Windantrieb nach Anspruch 10 bis 12, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t , daß noch eine Halterung für die  
Flügelstäbe oder Rohre, bestehend aus einer Hülse mit daran  
befestigten Kurvenrohren (Fig. 14/38) auf die Flügelachse (16)  
15 aufgeschoben und befestigt wird. Die Flügelrohre oder Stäbe  
werden in den beweglichen Teil der Kurvenrohre eingesteckt  
und festgeklemmt (34 u. 36). Damit sind die Flügel zerlegbar.

14. Windantrieb nach Anspruch 10 bis 13, d a d u r c h  
g e k e n n z e i c h n e t , daß die Außenteile der  
20- Flügel durch Drehfedern (Fig. 15/39) oder Zugfedern  
(Fig. 17/41) in Arbeitsstellung gehalten werden und bei  
Sturm selbsttätig nach hinten nachgeben.



- 16 -

15. Windantrieb nach Anspruch 1 bis 14, d a d u r c h  
g e k e n n z e i c h n e t , daß auf die Flügelwelle  
die mechanische Vorrichtung (Fig. 11 und 12) aufge-  
schoben und an der Halterung (Fig. 18/51) befestigt wird.  
5 Damit können alle Flügeltypen in jede Stellung geneigt  
oder gedreht werden, wodurch die Drehzahl der Flügel gere-  
gelt, deren Ruhestellung und Umkehr der Drehrichtung mög-  
lich ist. Kleine Windböen werden durch die Zugfedern (55)  
aufgefangen. Die Flügel werden durch die Spannseile  
10 stabilisiert. Bei Windantrieben, deren Flügel vor der Ver-  
tikalachse liegen, wird diese Vorrichtung vor den Flügeln  
eingebaut.
16. Windantrieb nach Anspruch 1 bis 15, d a d u r c h  
g e k e n n z e i c h n e t , daß in und auf die Flügel-  
15 Rohrachse eine elektrische Vorrichtung geschoben wird, die  
an dieser befestigt wird und sich mitdreht (Fig. 19, 20).  
Auch mit dieser Vorrichtung sind sämtliche Neig- und Dreh-  
stellungen aller Flügeltypen und Schiffsschrauben möglich.  
Rechts- und Linkslauf und Ruhestellung. Bei Windantrieben,  
20 deren Flügel vor dem Mast liegen, wird die Vorrichtung auf  
der Flügel-Rohrwelle vor den Flügeln eingebaut. Die Schub-  
stangen stabilisieren gleichzeitig die Flügel. Die Be-  
dienung erfolgt durch Fernsteuerung bequem vom Führer-  
platz aus.

- 17 -

17. Windantrieb nach Anspruch 1 bis 16, d a d u r c h  
g e k e n n z e i c h n e t , daß alle Antriebsteile und  
Ausrüstungen bei jedem Schiffs- oder Landfahrzeugtyp ver-  
wendet und kombiniert werden können.

1/5

Fig.1

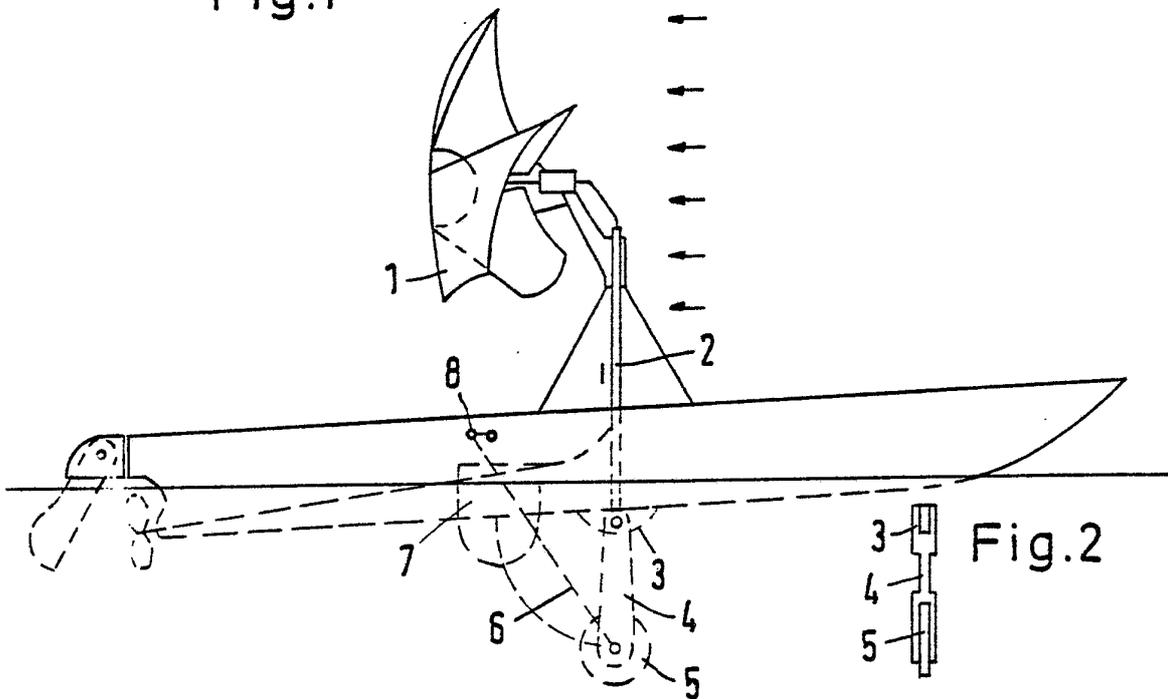


Fig.2



Fig.3

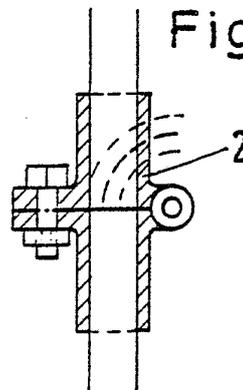


Fig.5

Fig.6

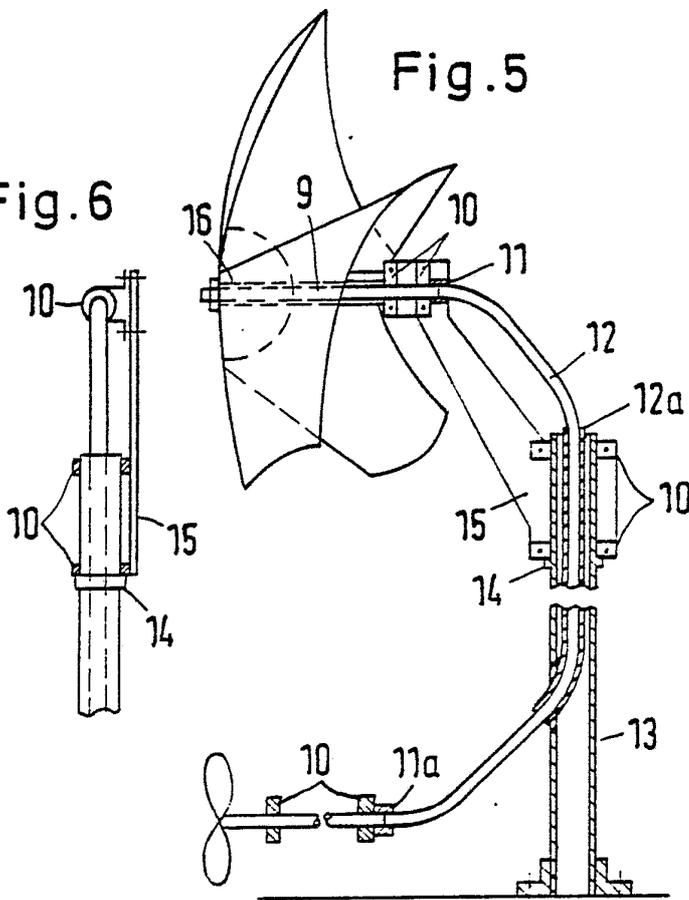
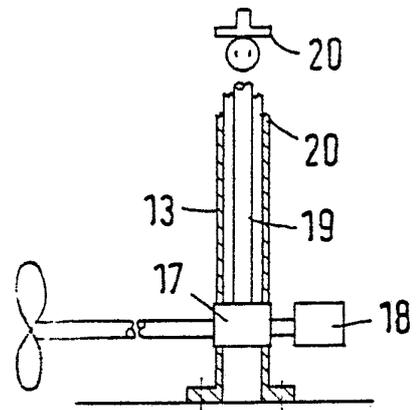


Fig.4



Ersatzblatt



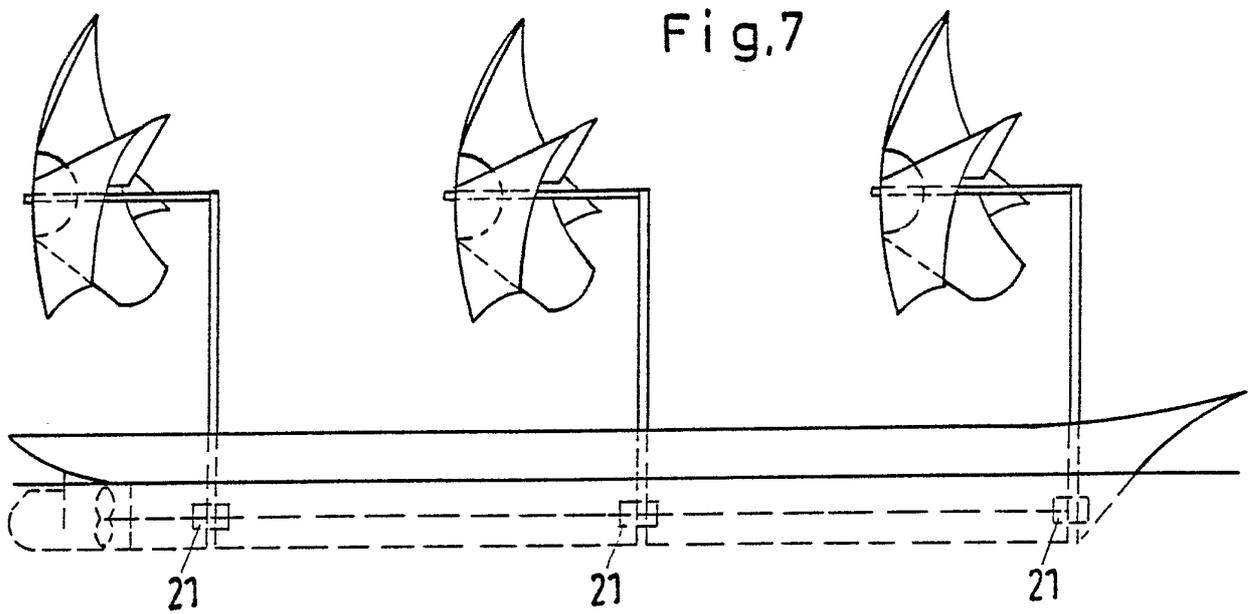


Fig.9

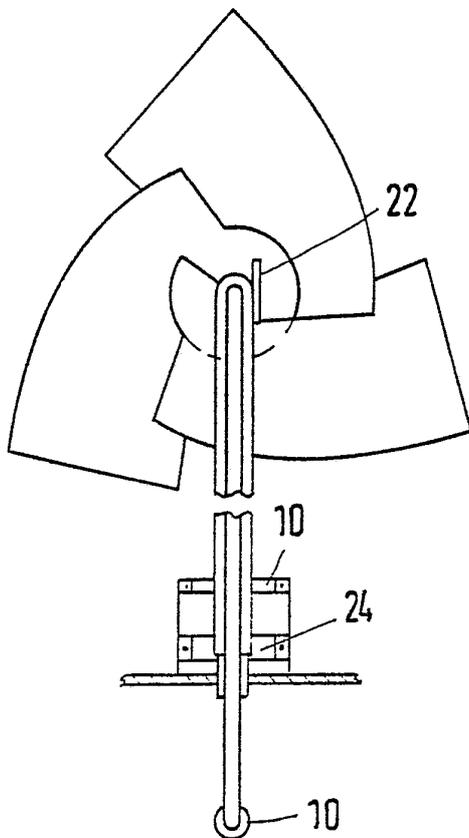


Fig.8

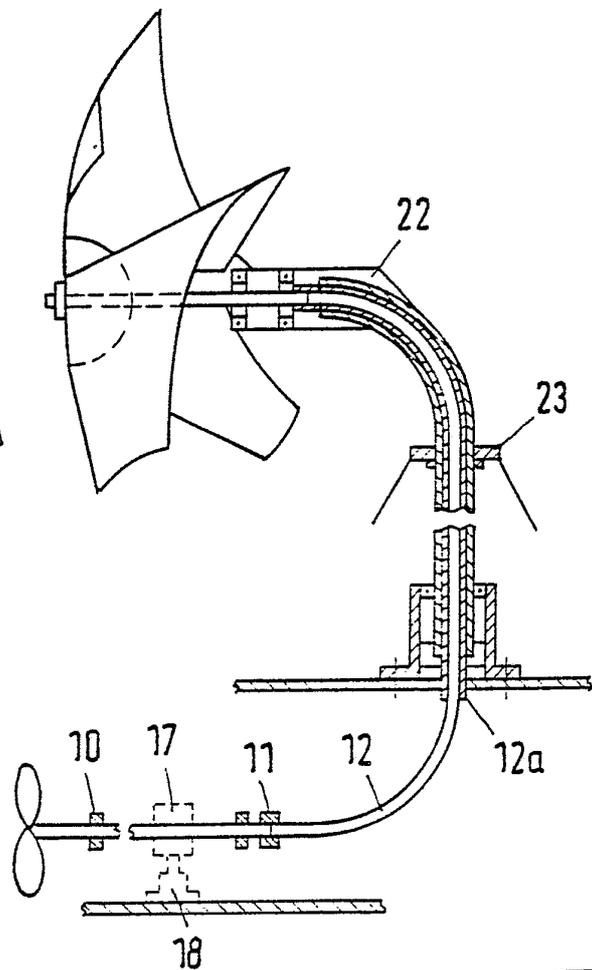


Fig. 10

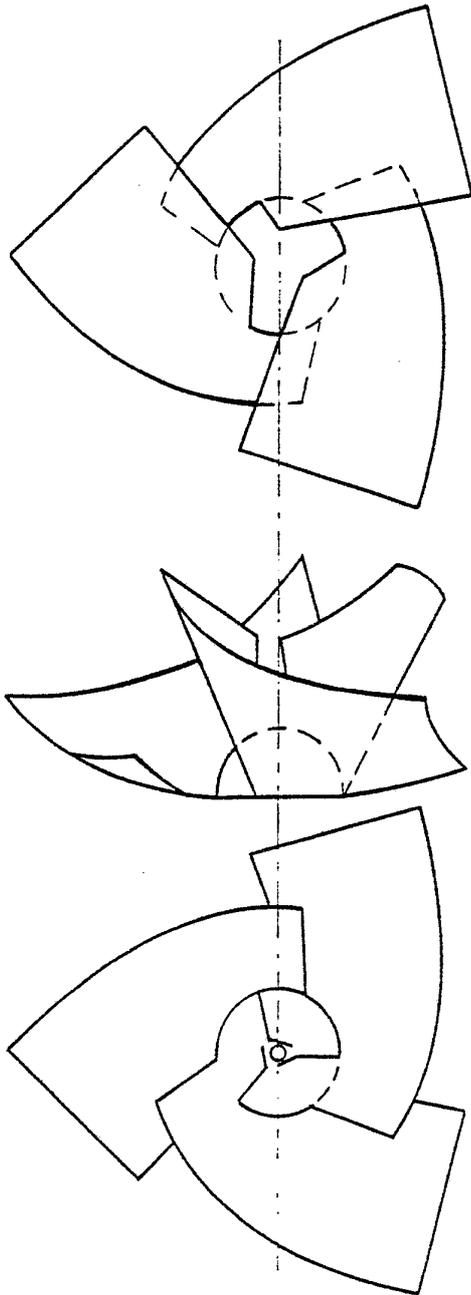


Fig. 12

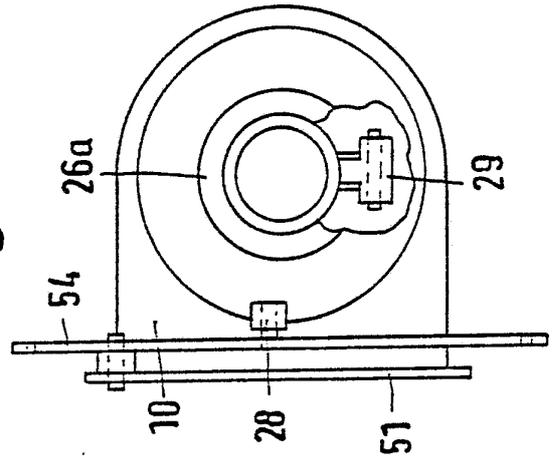
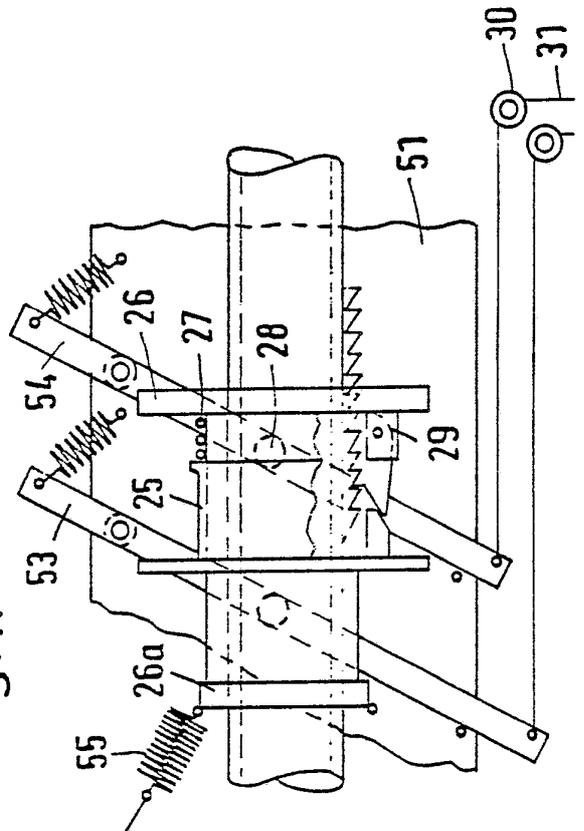


Fig. 11



4/5

Fig.17

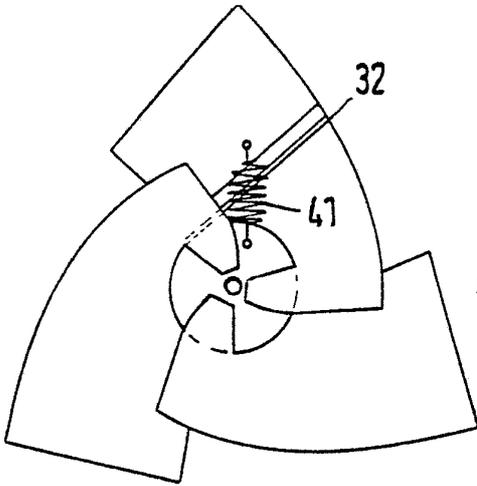


Fig.15

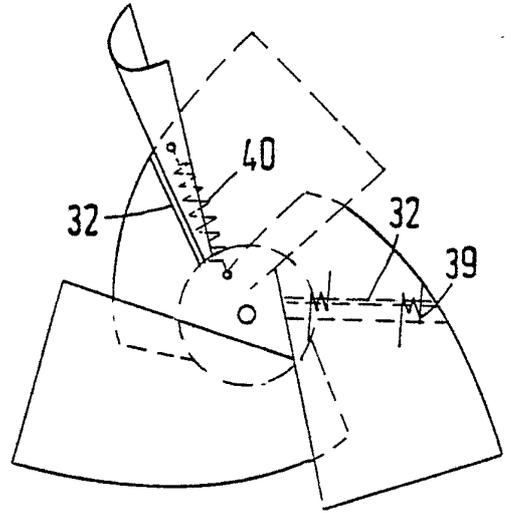


Fig.16

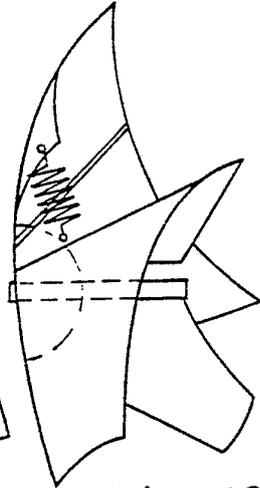


Fig.13

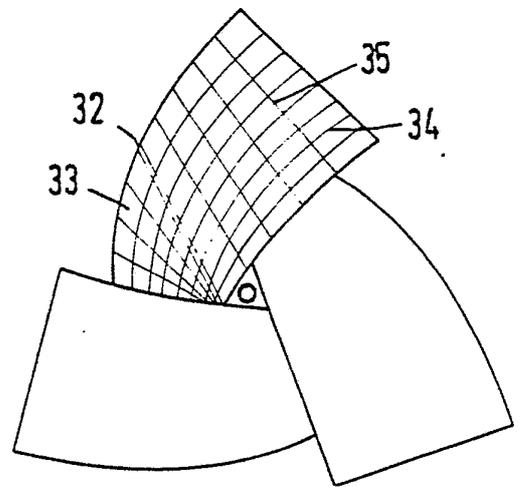


Fig.18

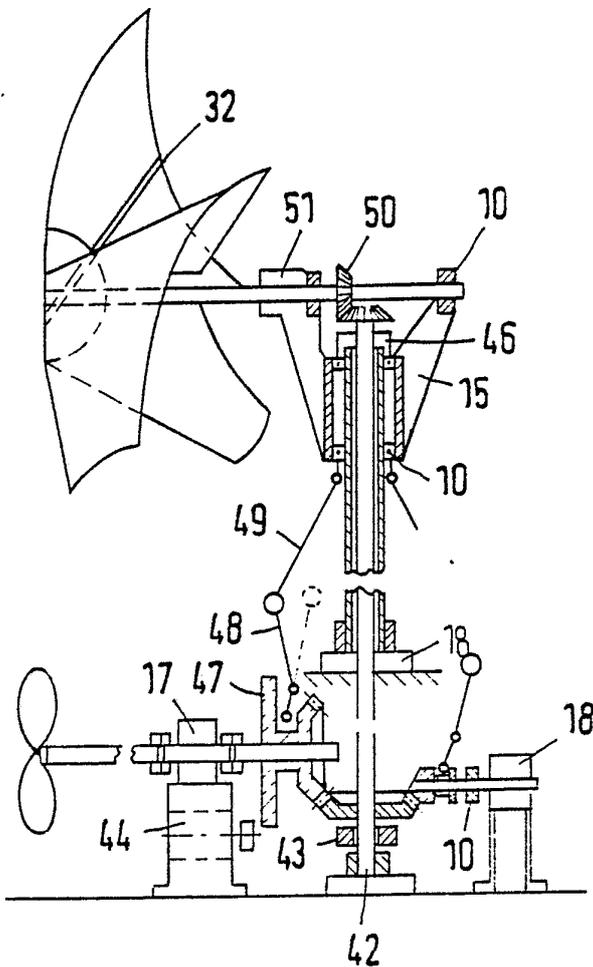
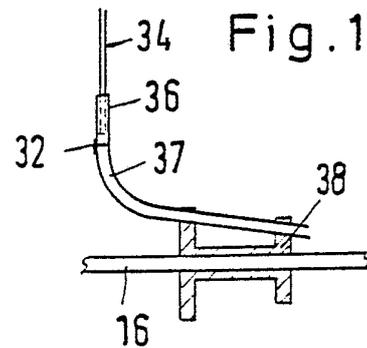


Fig.14



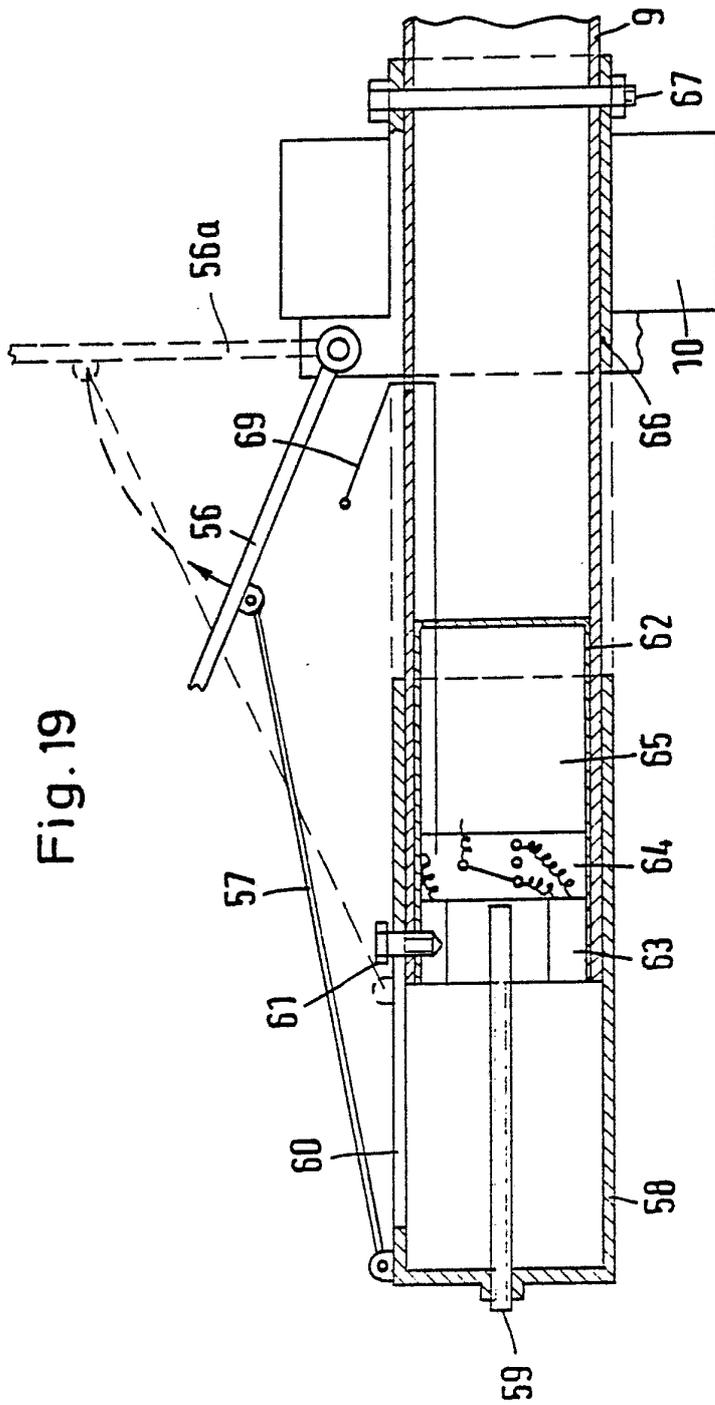


Fig. 19

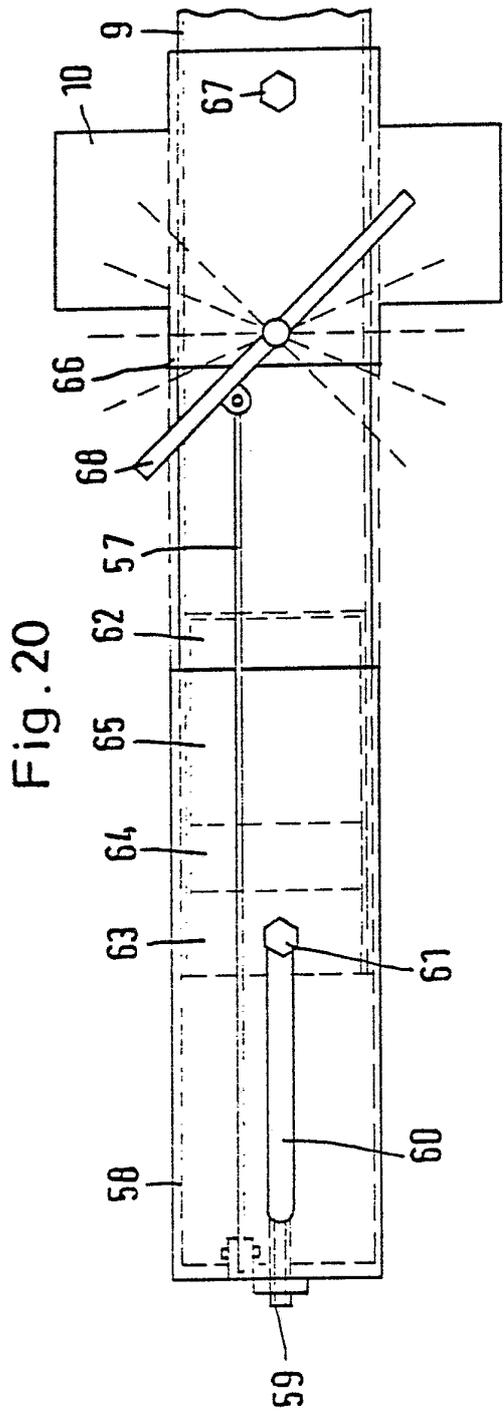


Fig. 20



# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No PCT/DE 81/00175

<b>I. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER</b> (if several classification symbols apply, indicate all) <sup>3</sup>		
According to International Patent Classification (IPC) or to both National Classification and IPC		
Int.Cl. <sup>3</sup> : F 03 D 9/00; B 63 H 13/00		
<b>II. FIELDS SEARCHED</b>		
Minimum Documentation Searched <sup>4</sup>		
Classification System	Classification Symbols	
Int. Cl. <sup>3</sup>	F 03 D; B 63 H	
Documentation Searched other than Minimum Documentation to the Extent that such Documents are included in the Fields Searched <sup>5</sup>		
<b>III. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT</b> <sup>14</sup>		
Category *	Citation of Document, <sup>16</sup> with indication, where appropriate, of the relevant passages <sup>17</sup>	Relevant to Claim No. <sup>18</sup>
X	DE, C, 807366, (SCHATZ), 19 April 1951, see page 1, line 1 to page 2, line 60	1,7,17
X	DE, C, 804090 (DÜMMEL), 15 February 1951, see page 1, line 1 to page 2, line 65	1,2,17
A	GB, A, 1338463, (POTTER), 21 November 1973, see page 2, lines 23 to 62	4,17
A	GB, A, 993117 (ZALEWSKI), 26 May 1965, see page 3, lines 45 to 69	5,17
A	FR, A, 416935, (BAUDER, MENDEZ), 2 November 1910, see page 1, line 51 to page 4, line 36	8,9,10,11, 12,15,17
A	FR, A, 2345599 (PECHMEJA), 21 October 1977, see the whole document	1,8,17
A	US, A, 2677344, (ANNIS), 4 May 1954, see column 1, line 54 to column 4, line 59	11,12,17
A	GB, A, 203605 (TUST) 4 October 1923, see page 1, line 76 to page 2, line 6 and page 2, line 85 to page 3, line 9	6,8,9,14,17
A	US, A, 1417000 (VOGT) 23 May 1922, see page 1, line 64 to page 2, line 105	11,15,16,17
* Special categories of cited documents: <sup>15</sup>		
"A" document defining the general state of the art "E" earlier document but published on or after the international filing date "L" document cited for special reason other than those referred to in the other categories "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means	"P" document published prior to the international filing date but on or after the priority date claimed "T" later document published on or after the international filing date or priority date and not in conflict with the application, but cited to understand the principle or theory underlying the invention "X" document of particular relevance	
<b>IV. CERTIFICATION</b>		
Date of the Actual Completion of the International Search <sup>2</sup>	Date of Mailing of this International Search Report <sup>2</sup>	
5 February 1982 (05.02.82)	22 February 1982 ( 22.02.82)	
International Searching Authority <sup>1</sup>	Signature of Authorized Officer <sup>20</sup>	
European Patent Office		

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen PCT/DE 81/00175

<b>I. KLASSIFIKATION DES ANMELDUNGSGEGENSTANDS</b> (bei mehreren Klassifikationssymbolen sind alle anzugeben) Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC Int.Kl. <sup>3</sup> : F 03 D 9/00; B 63 H 13/00		
<b>II. RECHERCHIERTE SACHGEBIETE</b> Recherchiertes Mindestprüfstoff <sup>4</sup>		
Klassifikationssystem	Klassifikationssymbole	
Int.Kl. <sup>3</sup>	F 03 D; B 63 H	
Recherchierte nicht zum Mindestprüfstoff <sup>4</sup> gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Sachgebiete fallen <sup>5</sup>		
<b>III. EINSCHLAGIGE VERÖFFENTLICHUNGEN</b> <sup>6</sup>		
Art <sup>7</sup>	Kennzeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der Maßgeblicher Teile <sup>7</sup>	Betr. Anspruch Nr. <sup>8</sup>
X	DE, C, 807366 (SCHATZ), 19. April 1951, siehe Seite 1, Zeile 1 bis Seite 2, Zeile 60 ---	1,7,17
X	DE, C, 804090 (DUMMEL), 15. Februar 1951, siehe Seite 1, Zeile 1 bis Seite 2, Zeile 65 ---	1,2,17
A	GB, A, 1338463 (POTTER), 21. November 1973, siehe Seite 2, Zeilen 23 bis 62 ---	4,17
A	GB, A, 993117 (ZALEWSKI), 26. Mai 1965, siehe Seite 3, Zeilen 45 bis 69 ---	5,17
A	FR, A, 416935 (BAUDER, MENDEZ), 02. November 1910, siehe Seite 1, Zeile 51 bis Seite 4, Zeile 36 ---	8,9,10,11,12,15,17 ./.
<p>* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen<sup>9</sup>:</p> <p>"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist</p> <p>"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</p> <p>"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung bezeugt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)</p> <p>"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht</p> <p>"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist</p> <p>"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist</p> <p>"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden</p> <p>"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist</p> <p>8) Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist</p>		
<b>IV. BESCHEINIGUNG</b>		
Datum des Abschlusses der internationalen Recherche <sup>10</sup>		Absenddatum des internationalen Recherchenberichts <sup>10</sup>
05. Februar 1982		22. Februar 1982
Internationale Recherchenbehörde <b>Europäisches Patentamt</b>		Unterschrift des Bevollmächtigten Bediensteten <b>G.L.M. KRUYDENBERG</b>

III. EINSCHLAGIGE VERÖFFENTLICHUNGEN (FORTSETZUNG VON BLATT 2)		
Art	Kennzeichnung der Veröffentlichung. * soweit erforderlich unter Angabe der maßgeblichen Teile	Betr. Anspruch Nr. **
A	FR, A, 2345599 (PECHMEJA), 21. Oktober 1977, siehe das ganze Dokument ---	1,8,17
A	US, A, 2677344 (ANNIS), 04. Mai 1954, siehe Spalte 1, Zeile 54 bis Spalte 4, Zeile 59 ---	11,12,17
A	GB, A, 203605 (TUST), 04. Oktober 1923, siehe Seite 1, Zeile 76 bis Seite 2, Zeile 6 und Seite 2, Zeile 85 bis Seite 3, Zeile 9 ---	6,8,9,14,17
A	US, A, 1417000 (VOGT), 23. Mai 1922, siehe Seite 1, Zeile 64 bis Seite 2, Zeile 105 -----	11,15,16,17