NORGE
[NO]

STYRET
FOR DET INDUSTRIELLE
RETTSVERN

[B] (11) **UTLEGNINGSSKRIFT** Nr. 136039

(51) Int. Cl.² B 63 H 11/08, B 63 B 35/68

(21) Patentsøknad nr. 753018

(22) Inngitt 02.09.75

(23) Løpedag 02.09.75

(41) Alment tilgjengelig fra 03.03.77
(44) Søknaden utlagt, utlegningsskrift utgitt 04.04.77

(30) Prioritet begjært Ingen.

(54) Oppfinnelsens benevnelse Fartøy.

(71)(73) Søker/Patenthaver N. B. PRAN
SKIPSKONSULENTER,
Rådhusgt. 23B,
Oslo 1.

(72) Oppfinner LEIF PRAN,
Oslo.

(74) Fullmektig Siv.ing. Karsten B. Halvorsen,
J.K. Thorsens Patentbureau, Oslo.

(56) Anførte publikasjoner Norsk patent nr. 74167, 98317
BRD patent nr. 810940
US patent nr. 2534817, 3412705

Utlegningsskrift nr. 136039

Int. Cl. B 63 H 11/08
B 63 B 35/68

N. B. PRAN

ENDRING

av innkommet til Styret den 23. mai d.å. er
ovennevnte søknad overdratt til:
, Sankt Pöltener Strasse 43, D-7920 Heidenheim,
Forbundsrepublikken Tyskland.

Patent nr. 136039

Int. Cl. B 63 H 11/08
B63B 35/...

Rettelse

nehaverens navn og adresse ved en inkurie feil angitt.
Riktig navn og adresse er:
N. B. PRAN,
Rådhusgt. 23 B, Oslo 1.

136039

Foreliggende oppfinnelse angår et fartöy som er særlig egnet som bukserbåt, slepebåt eller ferge, og herunder spesielt havnebukserbåt, hvor det er av avgjörende betydning at fartöyet lar seg manövrere raskt og sikkert under samtidig opprettholdelse av strekkfast forbindelse med det fartöy som er under buksering eller slep.

Konvensjonelle fremdrifts- og manövrerings-innretninger krever en viss lengde på fartöyet og dermed visse nedre begrensninger for svinge-radier og sleperetninger.

Fartöyet i henhold til foreliggende oppfinnelse er av den art som for fremdrift og manövrering er utfört med to langskips vannfyllte tunneller utstyrt med hver sin vripropell. Ved å anordne de to tunneller i avstand til hver sin side av den langskips senterlinje for fartöyet, kan fartöyet ikke bare drives frem eller tilbake, men også styres ved hjelp av vripropellene, slik at vanlig utstyr, såsom ror og styremaskin kan bortfalle, idet en hensiktsmessig regulering av hver enkelt av de to vripropeller vil kunne gi fartöyet nettopp den fremdriftsretning som trenges på et hvilket som helst tidspunkt.

For oppnåelse av den tilsiktede manövreringsevne er, i henhold til oppfinnelsen, de to vripropeller tilsluttet en og samme drivmaskin, f.eks. en motor eller turbin anordnet over fartöyets hoveddekk, hvorved det ikke bare oppnås at det til enhver tid er full synkronsime mellom omdreiningene av de to

propeller, man også at fartöyets volum forövrig kan utnyttes for föring av olje e.l. og for föring av drivstoff. Herved oppnås en vesentlig rombesparelse, og dessuten at alle forbindelser mellom drivmaskinen og hver av de to vripropeller blir enklere enn om fartöyets nedsenkede volum også måtte gi plass for et maskinrom.

Ved anordningen av drivmaskinen over dekk blir det også mulig å anordne felles styreinnretninger for de to vripropeller, slik at fartöyföreren i sitt hus, ved hjelp av enkle spaker og/eller ratt kan styre fartöyet, både med hensyn til slepehastighet og retning.

På vedföyde tegninger er det skjematisk vist hvorledes et fartöy i henhold til oppfinnelsen kan bringes til utförelse.

Fig. 1 og 2 viser fartöyet sett henhv. fra siden og forfra, mens fig. 3 viser et grunnriss.

Det er klart at fartöyet som sådant kan være utformet på hvilken som helst konvensjonell måte. Det som er av interesse i den foreliggende forbindelse er at det i et skrog 1 er anordnet to langskips tunneller 2, 3 under vannlinjen 4. Disse kanaler strekker seg i god avstand fra den midtre langskips senterlinje i fartöyets lengderetning og hver av dem er utstyrt med en vripropell 5. Over hoveddekket 6 er det anordnet et hus 7 som i planet over hoveddekket inneholder et maskinrom 7 med drivmaskin 8 og oppholdsrom 9 for mannskap. Over dette plan er det anordnet styrehus 10 med utsikt i alle retninger.

Anordningen av fremdrift- og manövrerings-tunnellene 2, 3 med sine propeller 5 i liten avstand fra vannlinjen 4 gir fartöyet, en fremdrifts- og manövrerings-evne som er langt större enn for et tilsvarende fartöy utstyrt med akterlig propell og ror. Följelig kan fartöyet utföres med et meget lite dypgående, med derav följende liten motstand mot bevegelse fremover og under svingning.

Innretningene for överföring av drivkraft og innstilling fra den felles drivmaskin 8 til de to vripropeller 5 kan være utfört på hvilken som helst konvensjonell måte. Det som er det vesentlige i foreliggende forbindelse er at rorgjengeren i sitt hus 10 ved hjelp av en felles innretning, en spak og/eller et ratt, er i stand til å styre hver enkelt av de to vripropell ler 5 slik at slepe-kraft og -retning til enhver tid passer for formålet.

Det er klart at hver enkelt av de komponenter som er utnyttet i den fremdrifts- og manövrerings-anordning som er gjenstand for foreliggende oppfinnelse er kjent i seg selv. Det vesentlige i den foreliggende forbindelse er imidlertid at disse, i og for seg kjente trekk er kombinert på en ny og oppfinnerisk måte, som har gitt et fartöy som ikke tidligere har vært foreslått, med egenskaper som ikke tidligere har kunnet oppnås.

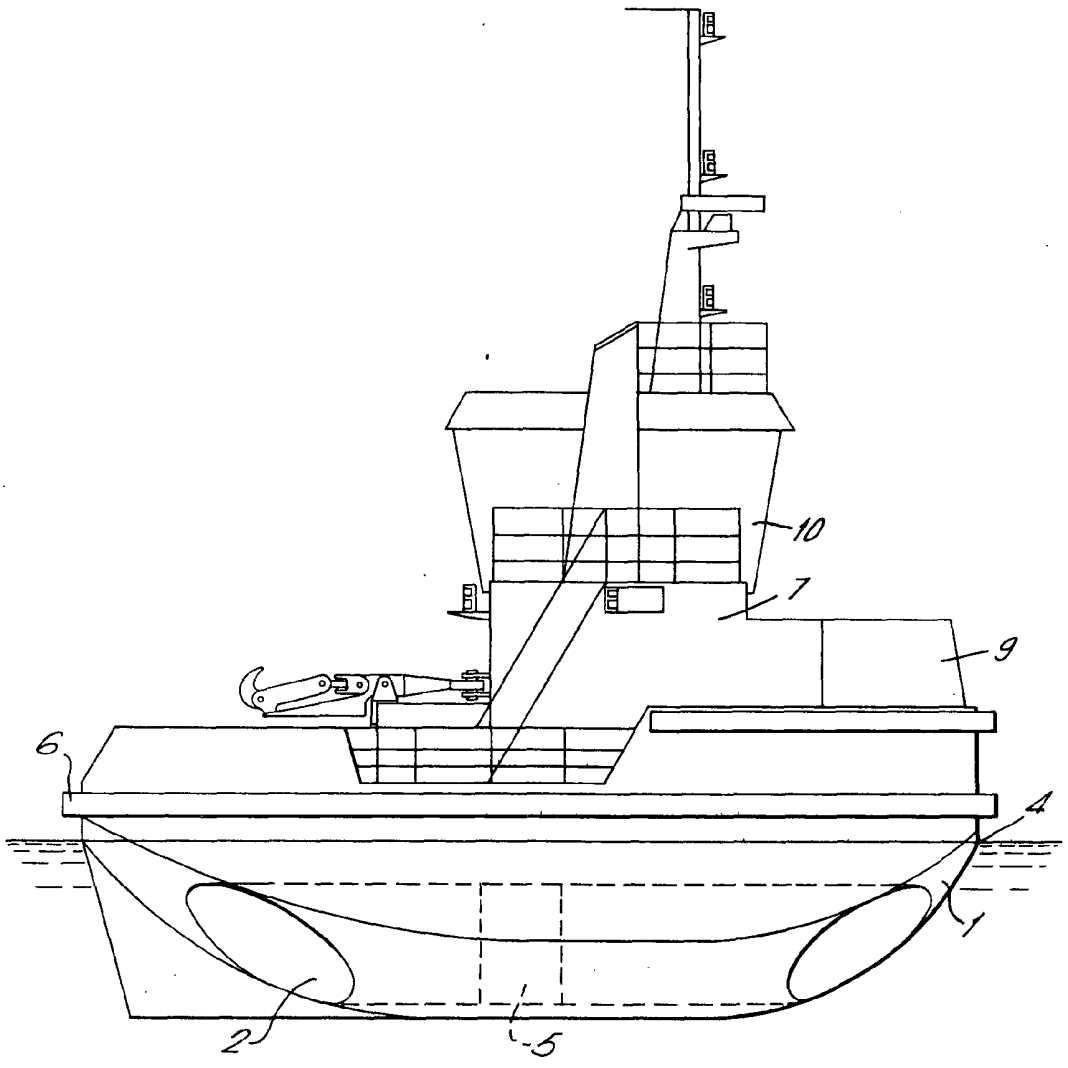
PATENTKRAV

1. Fartöy, særlig bukserbåt, slepebåt eller ferge, som for fremdrift og manövrering er utfört med to langskips vannfylte tunneller utstyrt med hver sin vripropell, k a r a k t e r i s e r t v e d at de to vripropeller er tilsluttet en og samme driv-maskin, anordnet over fartöyets hoveddekk.

2. Fartöy som angitt i krav 1, k a r a k t e r i s e r t v e d at de to vripropeller er tilsluttet en felles styreinnretning.

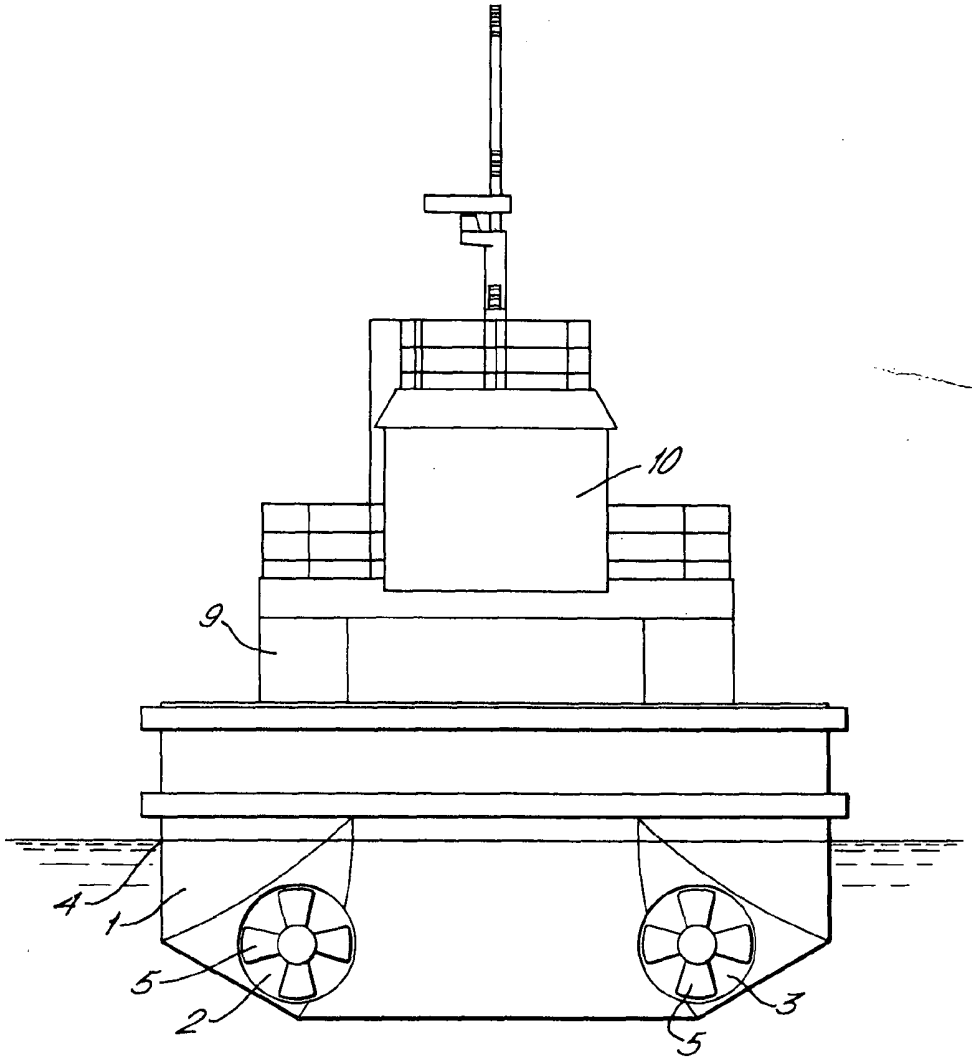
136039

FIG. 1.



136039

FIG. 2.



136039

FIG. 3.

