

Vanlige ledeinnretninger av denne type har den ulempe at støtet ved en eventuell påkjørsel med et kjøretøy dempes for lite og at kjøretøyet derfor slynges tilbake til kjørebane eller helt over i motsatte kjørebane, hvilket medfører en øket fare for de øvrige trafikanter. Det er kjent å forsyne ledeskinnene med langhull for forbindelses-, henholdsvis festeskruene, slik at det ved sterke belastninger muliggjøres en viss ettergivning, henholdsvis utbøying av ledeskinnene, men den derved oppnåbare støtdempingseffekt er ikke tilstrekkelig. En vesentlig forbedring representerer en annen kjent ledeinnretning, ved hvilken ledeskinnene er festet til bærepastene un-

**120198**

der mellomkobling av avstandsholdere med et skjevt parallelogram-tverrsnitt, hvorved avstandsholderne ved en påkjørsel forholdsmessig lett kan sammentrykkes, idet det dertil nødvendige deformeringsarbeide medfører den ønskede støtdemping. Også ved disse utførelser foreligger det imidlertid en fare for at bærepостene skal falle om ved en sterkere belastning og at den ødelagte ledeinnretning med sine i tilfelle utover kjørebanen ragende deler skal kunne føre til uhell for den etterfølgende trafikk. Det er videre kjent å forankre bærepостene slik at de ikke er stivt forankret i marken, men er opplagret begrenset utsvingbart utover på en grunnplate, idet det for denne svingebegivelse er anordnet en hydraulisk støtdemper. Denne konstruksjon er imidlertid for komplisert og dyr til at den kan utnyttes fullt ut i praksis, helt bortsett fra at den mulige svingevei ved et sterkt stöt ikke er tilstrekkelig for å unngå farlige ødeleggelser, dvs. ødeleggelser som er farlige for den etterfølgende trafikk. Det er også kjent veikantpåler av elastisk ettergivende materiale eller forsynt med et anvist bruddsted. Det dreier seg imidlertid her om enkeltpåler som ikke har til oppgave å bære ledeskiner og som, da de bare tjener til markering av veikanten, ikke byr på noen vesentlig motstand for eventuelt påkjørende kjøretøy.

Hensikten med foreliggende oppfinnelse er å eliminere de mangler som hefter ved de hittil kjente konstruksjoner og å tilveiebringe en kjøretøyledeinnretning, ved hvilken man er sikret en betraktelig demping av påkjørselsstötet og det i störst mulig grad hindres en omfalling av bærepостene, henholdsvis hele ledeinnretningen med en derav følgende fare for den etterfølgende trafikk som følge av utragende innretningsdeler.

Dette oppnås ifölge oppfinnelsen i det vesentlige ved at bærepостene er forsynt med en på marken hvilende glideskinne og på i og for seg kjent måte er forsynt med et beregnet bruddsted i området ved markoverflaten, idet fortrinnsvis ledeskinnene, som i og for seg kjent, har langhull for forbindelses- eller festeskruene eller lignende. Glideskinnene hindrer en omfalling av hele ledeinnretningen og sikrer i tillegg en föring av bærepостene i retning av påkjørselsstötet. Der-som det mellom ledeskinnene og bærepостene anordnes en lett deformerbar avstandsholder, så vil ved et lett påkjørselsstöt den for deformeringsen av avstandsholderen nødvendige arbeidsmengde være tilstrekkelig for støtdempingen, uten at det skjer en vesentlig beskadigelse av ledeinnretningen eller en stillingsendring av ledeskinen. Ved en öket påkjenning vil det etter utnyttelsen av deformerbarheten til av-

standsholderen skje en ledeskinneforlengelse, henholdsvis ledeskinn-  
utbøying, som muliggjøres av langhullene i ledeskinnene. Ved et ennu  
sterkere påkjørselsstöt kan man vente et brudd i bærepостene ved de  
respektive beregnede bruddsteder, hvorefter glideskinnene kommer til  
virkning, støtter den resterende postdel sammen med ledeskinnene, fö-  
rer disse deler i stötets retning og sikrer dem mot en omfalling. Et-  
ter en slik beskadigelse av ledeinnretningen er det praktisk talt ikke  
mer mulig at utragende deler, såsom f. eks. bærepостer, skal kunne ra-  
ge inn i kjörebanen, da jo postenes övre deler forskyver seg utover  
og den resterende underdel forblir i det under markflaten anordnede  
fundament.

Hensiktsmessig anordnes glideskinnen på den side av bærepос-  
ten som vender fra veien og avstöttes mot denne ved hjelp av en skrå-  
strever, for derved å få en god omfallingssikring.

Bærepостene er for dannelsе av de beregnede bruddsteder for-  
synt med horisontale langhull. Alt etter dimensjoneringen av disse  
langhullene kan man bestemme bruddtverrsnittet, henholdsvis den önske-  
de bruddverdi. Tverrsnittet skal være så stort at ledeskinnenes maksi-  
male böyespenning er mindre enn bruddspenningen i posten.

Ifölge oppfinnelsen kan videre langhullene i ledeskinnene  
avsmalne i retning av skruerelativforskyvningen ved en utbøying av le-  
deskinnene. Ved en slik utforming av langhullene oppnår man en ekstra  
energidreping og hindrer i stor grad en avskjæring av feste- eller for-  
bindelsesskruene, slik at man utelukker en lösripping av ledeskinnene,  
som da eventuelt kunne komme inn i kjörebanen igjen.

Oppfinnelsen skal forklares nærmere under henvisning til  
tegningen hvor fig. 1 viser en kjöretöyledeinnretning i tverrsnitt  
gjennom ledeskinnen, fig. 2 viser ledeinnretningen i grunnriss, og fig.  
3 viser et oppriss av enden til en ledeskinne.

På de i marken forankrede, av en Z-profil bestående bærepос-  
ter 1 er det ved hjelp av avstandsholdere 2 fastskrudd bølgeprofilerte  
ledeskinner 3. Bærepостene 1 har hver en mot marken hvilende glide-  
skinne 4 som er anordnet på den siden av bærepостen som vender fra  
veien, og glideskinnen er avstöttet mot posten ved hjelp av en skrå-  
strever 5. Videre er hver bærepост 1 i området ved markoverflaten for-  
synt med et beregnet bruddsted ved hjelp av horisontale langhull 6, og  
langhullene 6 befinner seg ikke bare i steget, men også i flensene til  
Z-profilen. Ved et sterkt påkjørselsstöt vil bærepостens 1 overdel  
bli brutt av ved det beregnede bruddsted og kan uten å falle om skyves

# 120198

utover fra kjørebanen ved hjelp av skinnen.

Ledeskinnene 3 er forbundet innbyrdes og med avstandsholderen 2 på vanlig måte ved hjelp av skruer. For disse forbindelses- eller festeskruer er det som antydnet i fig. 3 anordnet langhull 7 som avsmalner i retning av skruerelativforskyvningen ved en forlengelse eller utbøying av ledeskinnene.

## P a t e n t k r a v .

1. Kjøretrøyledeinnretning langs veikanter, bestående av i marken forankrede bærepoter og til disse festede, innbyrdes forbundne ledeskinner, k a r a k t e r i s e r t v e d at bærepotene (1) er forsynt med en mot marken hvilende glideskinne (4) og på i og for seg kjent måte er forsynt med et beregnet bruddsted (ved 6) i området ved markoverflaten, hvorhos fortrinnsvis ledeskinnene (3), som likeledes kjent, har langhull (7) for sine forbindelses-, henholdsvis festeskruer eller lignende.

2. Ledesinnretning ifølge krav 1, k a r a k t e r i s e r t v e d at glideskinnen (4) er anordnet på den side av bærepoten (1) som vender fra veien og er avstøttet mot bærepoten ved hjelp av en skråstrever (5).

3. Ledesinnretning ifølge krav 1 eller 2, k a r a k t e r i s e r t v e d at bærepotene (1) for dannelsen av de beregnede bruddsteder er forsynt med horisontale langhull (6).

4. Ledesinnretning ifølge krav 1, k a r a k t e r i s e r t v e d at langhullene (7) i ledeskinnene (3) avsmalner i retning av skruerelativforskyvningen ved en utbøying av ledeskinnene.

Anførte publikasjoner: -

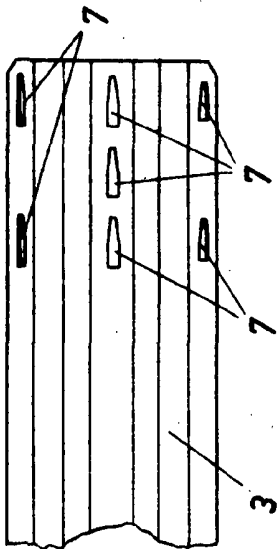


FIG. 3

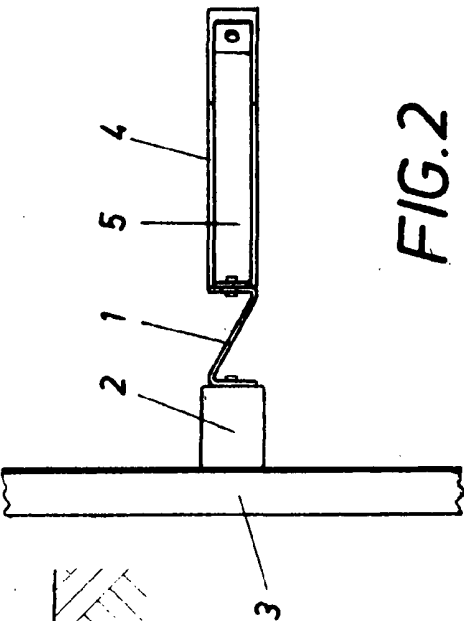


FIG. 2

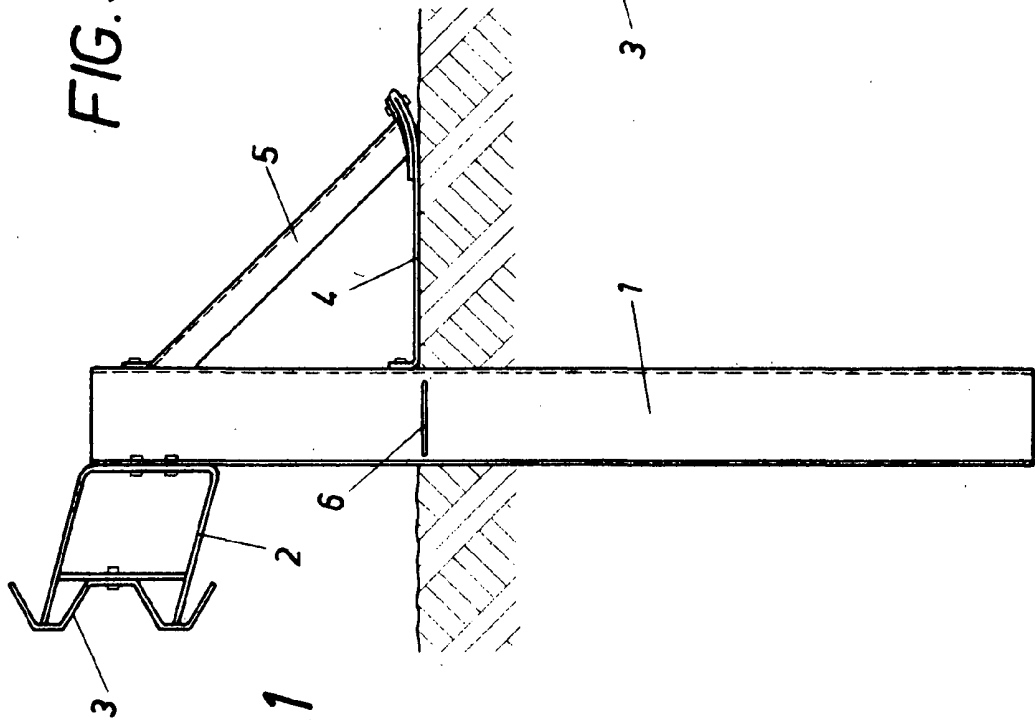


FIG. 1