

NORGE

[B] (11) UTLEGNINGSSKRIFT Nr. 130125



**STYRET
FOR DET INDUSTRIELLE
RETTSVERN**

(51) Int. Cl. E 01 f 9/02

(52) Kl. 19e-9/02

(21) Patentsøknad nr.	2207/73
(22) Inngitt	28.5.1973
(23) Løpedag	28.5.1973
(41) Søknaden alment tilgjengelig fra	13.12.1973
(44) Søknaden ulagt og utlegningsskrift utgitt	8.7.1974
(30) Prioritet begjært fra:	12.6.1972 Sverige, nr. 7674/72

-
- (71)(73) Plast AB Cipax,
S-330 10 Bredaryd, Sverige.
- (72) Lars-Erik Söderberg, Norregårdsvägen 12,
S-330 10 Bredaryd, Sverige.
- (74) Siv.ing. Per Onsager.
- (54) Trafikkjegle og fremgangsmåte til dens
fremstilling.

Den foreliggende oppfinnelse angår en trafikkjegle som består av et hult konisk legeme forsynt med en dobbeltvegget hul fotflens med en øvre vegg som danner fotflensens overside, og en nedre vegg som danner standflate for kjeglen og har en åpning koaksial med det koniske legeme.

Det hulrom som fremkommer mellom fotflensens to vegger ved trafikkjeglere av denne art, blir normalt utnyttet til utfylling med et eller annet slags ballastmateriale så kjeglen får lavt tyngdepunkt og dermed stor stabilitet.

Enklest blir hulrommet fylt med et kornformet fyllgods, f.eks. sand. Imidlertid foreligger da den ulempe at sanden, hvis kjeglen venter, delvis vil strøme ut av hulrommet. Dette skjer selv om bunnveggen, slik det forekommer ved endel konstruksjoner, er forsynt med en oppadrettet kantflens i kjeglens indre. Når endel av fyllmaterialet er

strømmet ut, har kjeglen ikke lenger samme stabilitet, dels fordi dens tyngdepunkt er flyttet et stykke oppover, og dels fordi resterende fyllgods ofte ikke lenger er jevnt fordelt i foten.

For å overvinne denne vanskelighet har man som ballastmateriale anvendt faste stykker, f.eks. støpte betongplater, som blir stukket inn mellom fotflensens to vegger. Derved blir imidlertid utfyllingen av hulrommet omstendligere og ballastmaterialet dyrere. Videre risikerer man ved denne utførelse at et eller flere av stykkene glir ut av foten når kjeglen velter, med mindre man gjør den oppstående kantflens ekstra høy. I det sistnevnte tilfelle blir på den annen side innføringen av ballastmaterialet ytterligere vanskeliggjort.

Hensikten med den foreliggende oppfinnelse er å løse det nevnte problem på en enkel og praktisk måte. Det som kjennetegner oppfinnelsen, er at kantpartiet rundt åpningen i fotflensens nedre vegg er innrettet til etter fylling av hulrommet i fotflensen å legges fjærende an mot kjeglekroppens innside. Ved denne utførelse har man mulighet for å anvende ballastmateriale i granulær eller til og med flytende form uten å risikere at det forsvinner ut av foten når kjeglen veltes.

Oppfinnelsen går også ut på en fremgangsmåte til fremstilling av en trafikkjegle av den angitte utførelse. Fremgangsmåten er karakterisert ved at det koniske legeme og fotflensen på i og for seg kjent måte rotasjonstøpes som et eneste lukket hullegeme, og at fotflensen herunder utformes med et parti som er koaksialt med den koniske kjeglekropp og rager ut fra den nedre vegg i motsatt retning til kjeglekroppen, og hvorfra der fjernes et sentralt parti, hvorefter det gjenstående kantparti vrenses inn i fotflensen til anlegg mot eller tilnærmelsesvis til anlegg mot kjeglekroppens innside.

I det følgende vil oppfinnelsen blir belyst nærmere under henvisning til tegningen.

Fig. 1 viser trafikkjeglen perspektivisk og delvis avbrukket.

Fig. 2 - 4 viser kjeglen i sideriss, delvis gjennemsåret og i mindre målestokk på forskjellige stadier av fremstillingen, og

fig. 5 er et tilsvarende riss som viser hvorledes kjeglens fot kan fylles.

Den viste trafikkjegle består av en hul konisk kjeglekropp 1 og en likeledes hul dobbeltvegget fotflens 2. Denne utgjøres av en øvre vegg 3 som danner fotflensens overside og hensiktsmessig har en avfaset kant 4, og en nedre vegg 5 som danner standflate for kjeglen i ferdig tilstand.

På fig. 2 er kjeglen vist som halvfabrikat etter at den er fremstilt som et lukket hullegeme, noe som fortrinnsvis på i og for seg kjent måte kan være foregått ved rotasjonsstøpning. Kjegleens fot 2 er ved støpningen utformet med et utstikkende parti 6 som er plasert koaksialt med kjeglekroppen 1 og strekker seg i motsatt retning av denne. Fra partiet 6 fjernes en sentral del 7, hvorefter kjeglen får et utseende som vist på fig. 3. Det utstikkende parti 6 blir så vrent inn i kjeglen, hvorved dets kantparti 8 får anlegg eller tilnærmelsesvis får anlegg mot innsiden av kjeglekroppen 1 som vist på fig. 4. Kjeglen er nu i og for seg klar til bruk.

Imidlertid er det ønskelig å fylle hulrommet 9 i kjegleens fot med ballastmateriale for å øke kjegleens stabilitet. Ved en kjegle utført i samsvar med oppfinnelsen skjer det hensiktsmessig på den måte at man først uttar et hull 10 i toppen av kjeglekroppen 1. Dette hull blir ved trafikkjegler normalt utformet i alle tilfelle for at man skal ha mulighet for å plasere f.eks. et markeringsflagg, en signallampe eller et lignende objekt i toppen av kjeglen. Gjennom den åpning 11 som ble dannet i den nedre vegg 5 av fotflensen 2 ved fjernelsen av den sentrale del 7, fører man inn et verktøy 12 hvormed der åpnes et mellomrom mellom kantpartiet 8 og innsiden av kjeglekroppen 1. Gjennom hullet 10 stikker man så inn et rør eller lignende for å lette fyllingen. Ved å stille kjeglen på skrå og under langsom dreining av den la ballastmateriale strømme ned langs innsiden av kjeglekroppen 1 og inn i hulrommet 9 i fotflensen 2 får man dette fylt raskt og lettvtint. Når hulrommet 9 er fylt, fjernes verktøyet 12, hvorved kantpartiet 8 fjærer tilbake til anlegg mot innsiden av kjeglekroppen.

Utgjøres fyllgodset av granulært materiale, f.eks. sand, behøver kantpartiet ikke å ligge tett an mot innsiden. Er der derimot tale om væskeformet fyllmateriale, gir oppfinnelsens mulighet for å utforme kantpartiet 8 slik at det lukker helt tett for hulrommet 9.

Ved hjelp av oppfinnelsen blir det oppnådd at man som fyllmateriale kan anvende alle mulige former for kornformet materiale eller væske uten å risikere at fyllgodset renner eller strømmer ut om kjeglen velter. Å kunne anvende væskeformet materiale innebærer de ytterligere fordeler at fotflensens hulrom blir særlig lettvtint å fylle, og at man alltid får fullstendig jevn fordeling av fyllmaterialet helt rundt.

Oppfinnelsen er ikke begrenset til den viste og beskrevne utførelse, men kan varieres på en rekke måter innen rammen av patentkravene. Fotflensen 2 er vist med en avfaset kant 4 som er bestemt til å redusere risikoen for at kjeglen skal velte om et kjøretøy med et hjul ruller opp

på fotflensen, og med hjørner som hindrer at kjeglen i tilfellet av velting ruller ut i kjørebanelen. Selvsagt kan fotflensen imidlertid ha annen utformning uten at dette influerer uheldig på konstruksjonen ifølge oppfinnelsen.

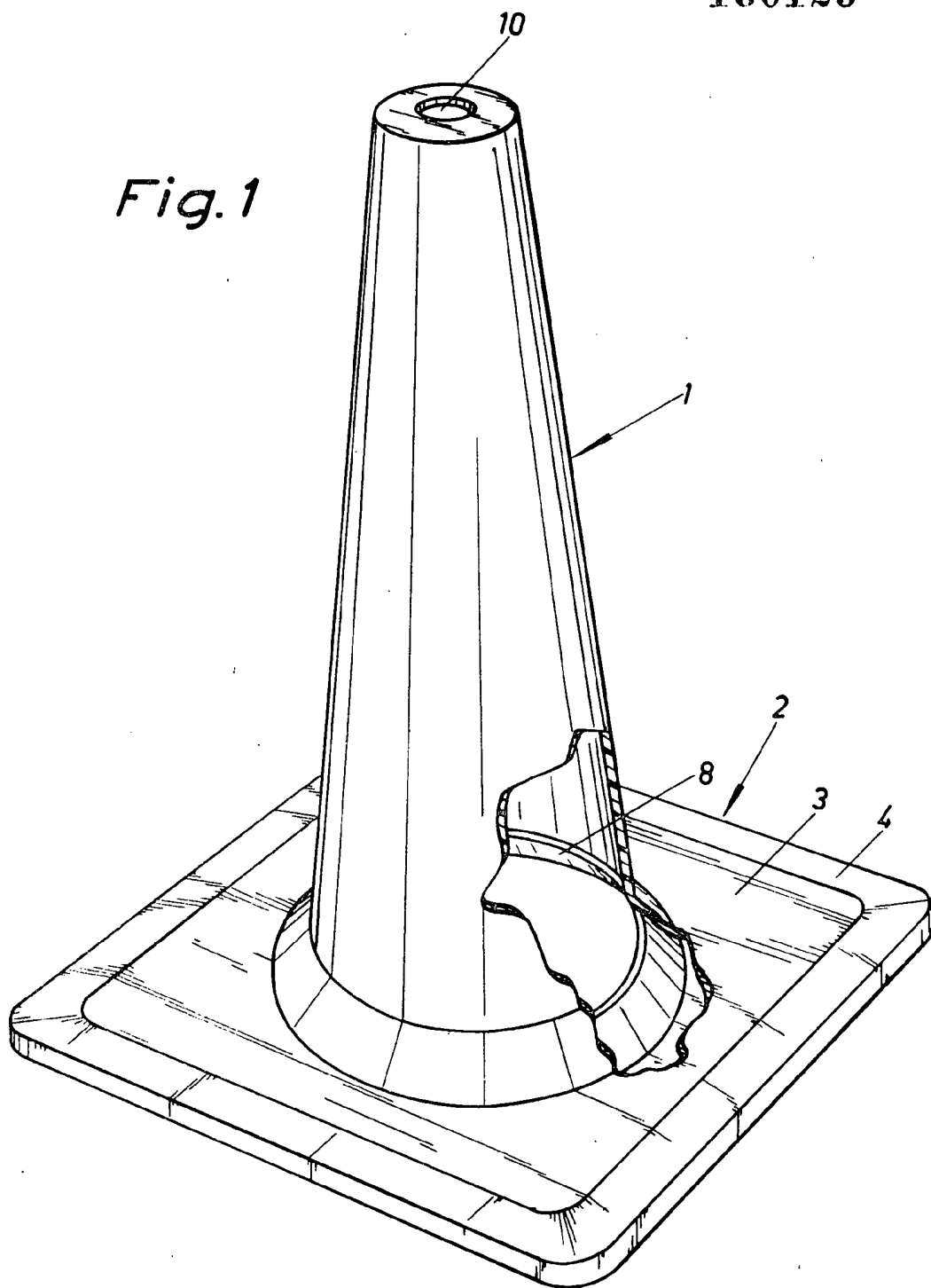
P a t e n t k r a v:

1. Trafikkjegle bestående av en hul konisk kropp (1) og en dobbeltvegget hul fotflens (2) med en øvre vegg (3) som danner fotflensens overside, og en nedre vegg (5) som danner standflate for kjeglen og er forsynt med en åpning (11) koaksial med den koniske kjeglekropp (1), samtidig som hulrommet (9) mellom fotflensens (2) vegger (3, 5) kan fylles med ballastmateriale i fortrinnsvis granulær eller flytende form, k a r a k t e r i s e r t ved at kantpartiet (8) rundt åpningen (11) i fotflensens (2) nedre vegg (5) er innrettet til etter fylling av hulrommet (9) i fotflensen (2) å legges fjærende an mot innsiden av kjeglekroppen (1).

2. Fremgangsmåte til fremstilling av trafikkjegle som angitt i krav 1, bestående av en hul koniske kropp (1) og en dobbeltvegget hul fotflens (2) med en øvre vegg (3) og en nedre vegg (5), k a r a k t e r i s e r t ved at den koniske kjeglekropp (1) og fotflensen (2) på i og for seg kjent måte rotasjonstøpes som et eneste lukket hullegeme, og at fotflensen (2) herunder utformes med et parti (6) som ligger koaksialt med den koniske kjeglekropp (1) og rager ut i motsatt retning av denne fra den nedre vegg (5), og hvorfra der fjernes en sentral del (7), hvorefter det gjenstående kantparti (8) vrenses inn i fotflensen (2) til anlegg eller tilnærmelsesvis anlegg mot innsiden av kjeglekroppen (1).

130125

Fig. 1



130125

Fig.2

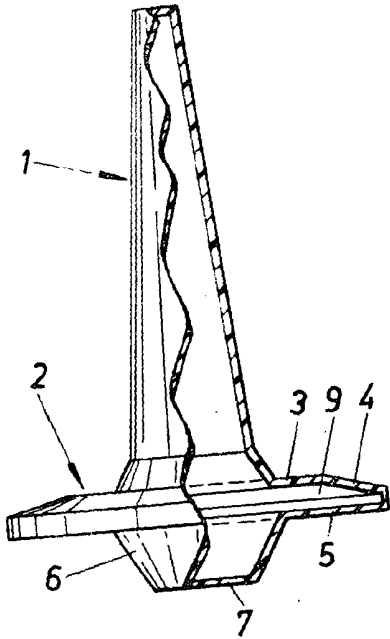


Fig.3

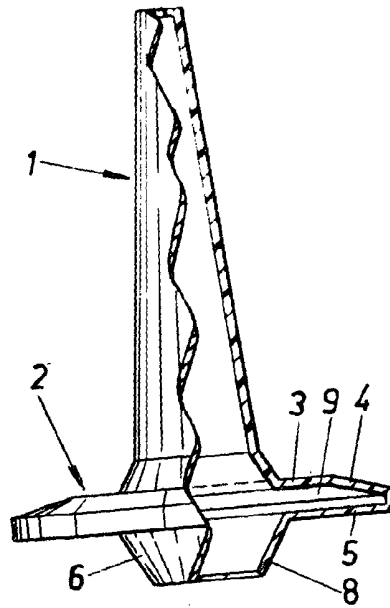


Fig.4

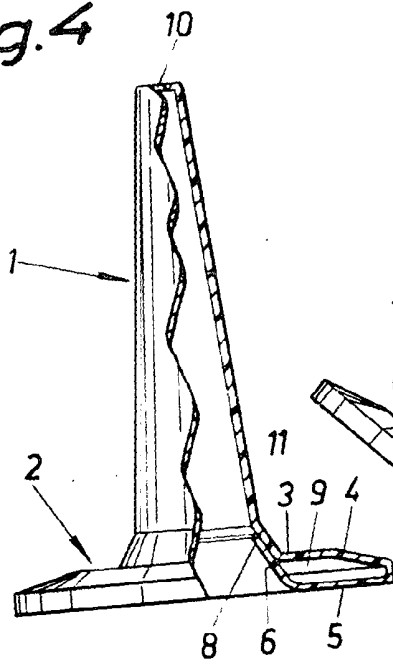


Fig.5

