

NORGE



**STYRET
FOR DET INDUSTRIELLE
RETTSVERN**

Utlegningsskrift nr. 124587

Int. Cl. B 62 b 13/04 Kl. 63b-22

Patentsøknad nr. 3176/69	Inngitt	1.8.1969
Løpedag	-	
Søknaden alment tilgjengelig fra		3.2.1970
Søknaden utlagt og utlegningsskrift utgitt		8.5.1972
Prioritet begjært fra:	2.8.1968 Tyskland, nr. P 17 80 123.9	

Dr. Ing. h. c. F. Porsche KG,
Porschestrasse 42, 7000 Stuttgart-Zuffenhausen, Tyskland.

Oppfinner: Ferdinand Alexander Porsche, Wacholderweg 7,
7031 Döffingen og Theodor Bauer, Rossbergstr. 26,
7022 Leinfelden, Tyskland.

Fullmektig: A/S Oslo Patentkontor Dr. ing. K. O. Berg.

Glidekjøretøy.

Oppfinnelsen vedrører en ensporet glidekjelke med et bærelageme, med hvilket en styreinnretning med en svingbart hengslet frontmeie og en bakmeie er leddforbundet.

En kjent ensporet glidekjelke omfatter en bæreramme, som er forsynt med et ikke avfjæret sete og på hvilken det er anordnet en svingbar styreinnretning med en stivt anordnet styremeie og en bakre, stivt anordnet glidemeie. Den stive anordning av glide-meiene medfører dog den ulempe at glideegenskapene for dette sportsredskap ikke er tilfredsstillende. Dessuten er kjøring på ujevnt terreng ubehagelig for kjøreren, idet setet ikke er avdempet mot svingninger. For å unngå disse ulemper er det al-

lerede foreslått å forsyne en glidekjelke med en styremeie som er svingbart anordnet på styreinnretningen, samt en bakmeie som er festet på rammens frontparti og bakparti, samtidig som setet er avstøttet ved et fjærorgan som samvirker med rammens bakre parti. Denne utførelse har imidlertid den ulempe at setet på grunn av fjærorganets fjæring skråner bakover i forhold til kjørebanelen, slik at kjøreren kommer i en uheldig kjøreposisjon som kan medføre fall. De belastninger som opptrer ved kjøring vil også hovedsakelig ledes mot bakpartiet av bakre meie, slik at frontmeien avlastes og kontrollert styring vanskeliggjøres.

Ved begge utførelser oppfattes det videre som en ulempe at bakre meie omfatter stasjonære, plasskrevende konstruksjonsdeler, som er i veien ved transport av glidekjelken.

Det er videre kjent et glidekjøretøy (fransk patent nr. 1.218.660) hvis bakre glidemeie er fast montert til bærerammen. Denne utførelse har imidlertid den ulempen at kjøring i ulendt terreng er ytterst besværlig, idet de gjennom bunnujevnheter fremkalte kjørebanestøt blir overført direkte uten demping på glidekjøretøyetets ramme og således på kjøreren. Denne situasjon innvirker ikke bare ufordelaktig på kjøreegenskapene for glidekjøretøyet, men kan også føre til at glidekjøretøyet kommer i slike kjøresituasjoner som trekker med seg at kjøreren styrter.

Til grunn for foreliggende oppfinnelse ligger den oppgave å forbedre glidekjelkens styre- og glideegenskaper, likesom kjelkens fjæringskomfort, slik at kjelken kan kjøres hurtig og uten vanskeligheter selv i bakket terreng.

Dette oppnås ifølge oppfinnelsen ved at bakmeien er festet til bærelegemet ved hjelp av armer som danner en parallelogramføring og som er i og for seg kjent avfjæret ved hjelp av en fjærunderstøttelse som består av en dobbeltsidig virkende demper og et fjærledd. På denne måte sikres at frontmeien i alle glidekjelkens belastningsområder opprettholder god kontakt med kjørebanelen, slik at sportsredskapets styreegenskaper og således også dets glideegenskaper blir meget gode. Også kjøring i bakket ter-

reng blir mer behagelig, idet stöt vil absorberes av glidemeien og fjærorganet. Armene som samvirker med bakmeien forløper i det vesentlige parallelt og den forreste av de to armer er kortere enn den bakerste. På grunn av dette trekk vil bakmeien danne en vinkel mot kjørebanen, og denne vinkel vil øke ved økende fjæring, slik at glidekjelken kan gli fritt. Også kjøring i dyp sne vil uten videre være mulig. Fjærorganet dannes av en i og for seg kjent støtdemper, som er leddforbundet med bærerammen, likesom med bakmeien. Forbindelsen mellom fjærunderstøttelsen og bakre meie opprettes ved hjelp av en lett løsbar spennlås. Støtdemperen kan således løsnes fra glidemeien, slik at denne kan svinges opp langs bærelegemet, noe som er meget fordelaktig ved transport. Glidemeien er dessuten effektivt og funksjonelt korrekt avfjæret. Bakmeien omfatter en beslagdel som utgjør festeanordningen for bakre arm og for fjærorganet. Ved denne konstruksjon oppnåes en enkel, lett produserbar befestigelsesdel. Det er fordelaktig at bakre arm danner en vinkel på minst 45° med fjærunderstøttelsen ved kjøreklar kjelke, og at sistnevnte danner en vinkel på minst 90° med bakmeiens forpart, når glidekjelken er montert for kjøring.

I tegningen er et utførelseseksempel av oppfinnelsen skjematisk gjengitt.

Fig. 1 viser et sideriss av en glidekjelke ifølge oppfinnelsen.

Fig. 2 er et snitt etter linjen II-II i fig. 1, vist i større målestokk.

Fig. 3 viser et deloppriss av en bakre meie ifølge fig. 1 i større målestokk.

Fig. 4 er et snitt etter linjen IV-IV i fig. 3.

Glidekjelken 1 (fig. 1) omfatter et formstivt bærelegeme 2, som er fremstilt av kunststoff. Bærelegemet 2 er utformet som et hul-legeme og har hulrom 3, 4. I bærelegemets 2 øvre parti er det anordnet et polstret sete 5. Det polstrede sete 5 er ved hjelp av hengsler 6, 7 anordnet på bærerammen 2 og lukker hul-

rommet 3, som er utformet som et oppbevaringsrom. Bærelegemet 2 er dessuten utformet i ett stykke med et stötterör 8. Stötterör 8 forsterker bærerammens 2 frontparti og tjener til opp-tagelse av en styreinnretning 9. Styreinnretningen 9 omfatter et styrerör 11 som er forbundet med en styrearm 10 samt en leddforbundet frontmeie 12. Styrerör 11 holdes på plass i stötterör 8 ved hjelp av et anslag 13 og et stötteledd 14. Anslaget 13 er fast forbundet med styrerör 11, mens stötteleddet 14 samvirker med styrerör 11 via en ikke vist gjengeforbindelse som lett kan oppheves for hånd. Med bærerammen 2 samvirker også en bakre glidemeie 15, som er ført via armer 16, 16' og er avfjæret ved en kjent stötdemper 17, som ved hjelp av bolter e.l. er dreibart lagret på bærerammen 2. Armene 16, 16' har forskjellig lengde, idet armen 16 er kortere enn armen 16'.

Fig. 2 viser en mulig utformning av lagringen av armen 16 på bærerammen 2 samt på bakmeien . I det foreliggende tilfelle omfatter armen 16 et firkantrör 18, som på motstående sider er forsynt med lagerbössinger 19, 20. Lagerbössingene 19, 20 er sveiset fast på firkantrör 18. For opptagelse av armen 16 i bærerammen er det på innsiden av hulrommet 4 anordnet opptagelsesbössinger 21, 21' , som er stöpt inn i materialet. Lagerbössingen 19 for armen 16 er hengslet fast på opptagelsesbössningene 21, 21' med en tapp 22. Lagerbössingen 20 for armen 16 samvirker via en tapp 22' med en opptagelsesdel 23 av blikk, som ved hjelp av skruer e.l. er festet til bakmeien 15. Utförelsen av armen 16' og dennes lagring på bærearman samt på glidemeien 15 svarer til det som er nevnt i forbindelse med armen 16.

Ifölge fig. 3 og 4 er bakmeien 15 forsynt med et beslag 24, som samvirker med armen 16' og ved hjelp av en lett lösbar spennlås 25 er forbundet med stötdemperen 17. Spennlåsen 25 omfatter en fikseringsdel 26 for en bolt 27, som er fast forbundet med stötdemperen 17. På fikseringsdelen 26 er en sperreklinke 28 svingbart anordnet. Sistnevnte omfatter et parti 29 som omslutter bolt 27 og kan betjenes mot en trykkfjærs 30 virkning. Trykkfjæren 30 holdes på plass av innpresninger 31, 32 på beslagdelen 24, samt på sperreklinken 28.

Ved hjelp av spennlåsen 25 kan støtdemperen 17 og bakmeien 15 adskilles, slik at disse to deler kan bringes i en transportstilling som er vist med strekede linjer (fig. 1). Dessuten kan styreinnretningen 9 lett løsnes fra bærelegemet 2 og uten vanskelighet anbringes i hulrommet 3. Det er således mulig å gjøre om glidekjelken til et lite plasskrevende, lett transportabelt vintersportsredskap i en håndvendning og med enkle midler.

P a t e n t k r a v

1. Ensporet glidekjelke med et bærelegeme, med hvilket en styreinnretning med en svingbart hengslet frontmeie og en bakmeie er leddforbundet, karakterisert ved at bakmeien (15) er festet til bærelegemet (2) ved hjelp av armer (16, 16') som danner en parallellogramføring og, som i og for seg kjent, er avfjæret ved hjelp av en fjærunderstøttelse (17) som består av en dobbeltsidig virkende demper og et fjærledd.
2. Ensporet glidekjelke som angitt i krav 1, karakterisert ved at forreste arm (16) er kortere enn bakre arm (16').
3. Ensporet glidekjelke som angitt i krav 1, karakterisert ved at forbindelsen mellom fjærunderstøttelsen (17) og bakre meie (15) opprettes ved hjelp av en lett løsbar spennlås (25).
4. Ensporet glidekjelke som angitt i krav 1 og 3, karakterisert ved at bakmeien (15) omfatter en beslagdel (24) som utgjør festeanordningen for bakre arm (16') og for fjærorganet (17).
5. Ensporet glidekjelke som angitt i krav 1 og 2, karakterisert ved at bakre arm (16') danner en vinkel på minst 45° med fjærunderstøttelsen (17) ved kjøreklar kjelke (1).
6. Ensporet glidekjelke som angitt i krav 1 og 3, karakterisert ved at fjærunderstøttelsen (17) ved kjøreklar kjelke (1) danner en vinkel på minst 90° med bakmeiens (15) forpart.

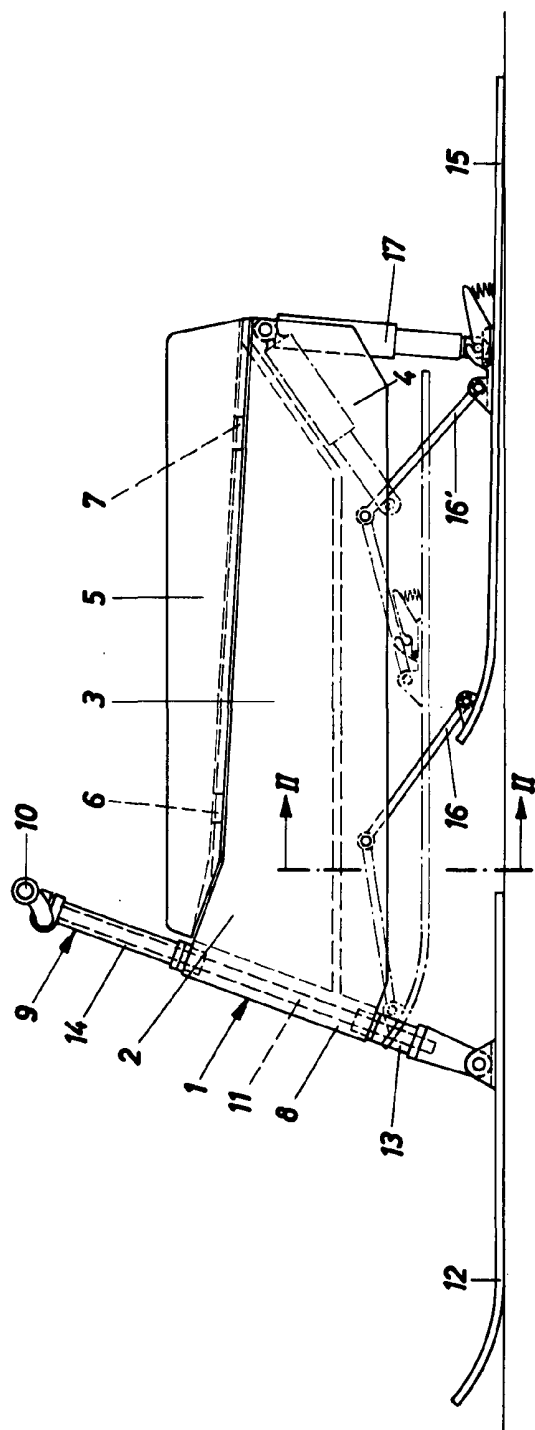
124587

Anførte publikasjoner:

Norsk patent nr. 73048
Fransk patent nr. 1.218.660
U.S. patent nr. 899.591

124587

Fig.1



124587

Fig.2

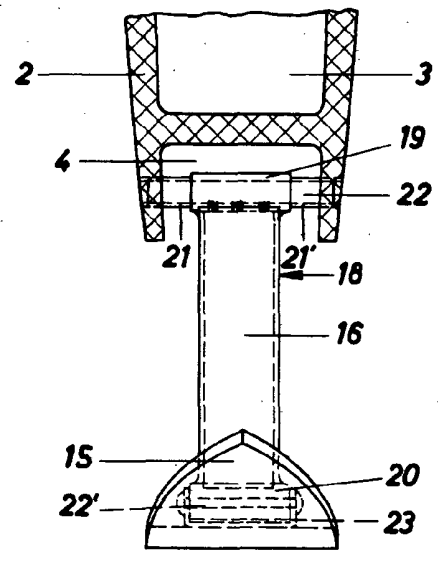


Fig.3

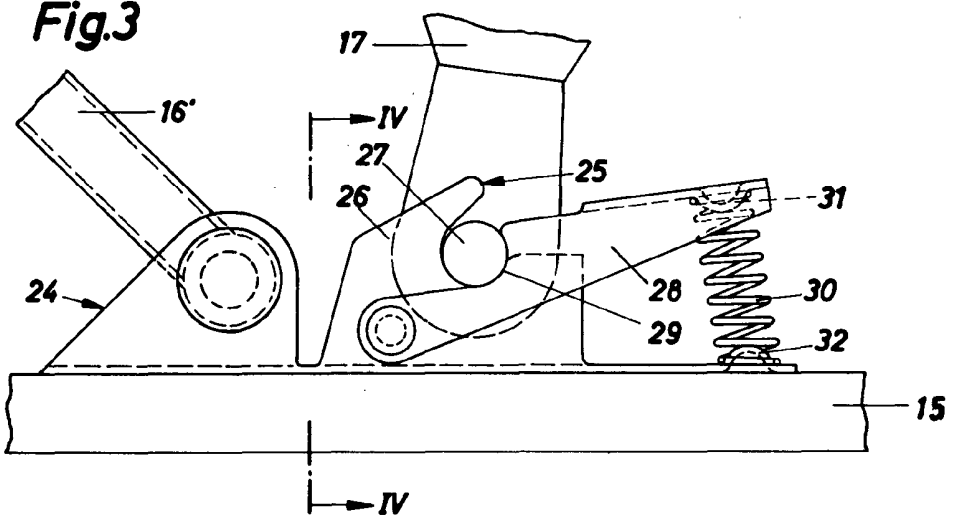


Fig.4

