

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 82201180.5

(51) Int. Cl.³: **B 63 C 13/00**

(22) Anmeldetag: 22.09.82

(30) Priorität: 28.09.81 CH 6231/81

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
06.04.83 Patentblatt 83/14

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR IT

(71) Anmelder: Guelli, Oliviero
Via Camara 22e
CH-6932 Breganzona(CH)

(72) Erfinder: Guelli, Oliviero
Via Camara 22e
CH-6932 Breganzona(CH)

(74) Vertreter: Pozzi, Mario, Dr.
Via Pioda 12
CH-6901 Lugano(CH)

(54) **Nautischer Radsatz zum Schleppen von Booten ins und aus dem Wasser.**

(57) Er besteht aus einem Paar von Rädern (3) der Standardausführung, die auf den Zapfen (4) befestigt sind, die an den Enden der Arme (2) fest angebracht sind. Diese Arme (2) werden mit ihrem entgegengesetzten Ende mittels der Zapfen (7) und der Nuten (8a) und (8b) in zwei plattenförmige Befestigungsschlitten (1) eingesetzt, die durch die Bolzen (9) mit dem Boot (5) verbunden sind. Die Nut (8a) dient zur Verbindung des Radsatzes während des Schleppvorgangs an Land, während die Nut (8b) zur Verbindung desselben mit dem Boot während der Fahrt auf See dient.

Er findet Anwendung bei Vergnügungs-, Sport- oder Belustigungsbooten und bei Schlauchbooten.

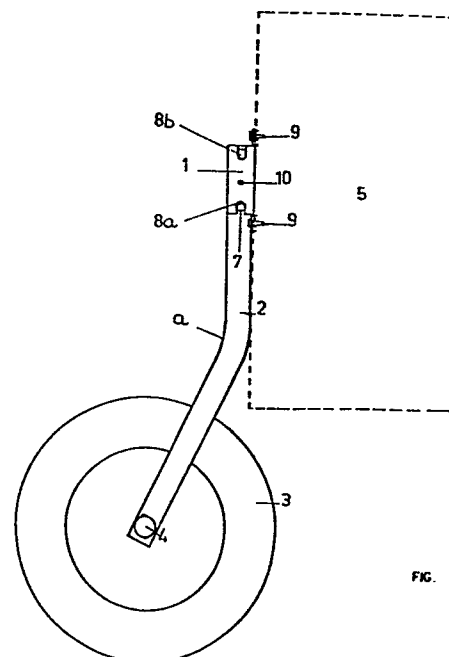


FIG. 1

Nautischer Radsatz zum Schleppen von Booten ins oder aus dem Wasser

Es ist die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein nautisches Gerät zu schaffen, mit dem es möglich ist, Wasserfahrzeuge oder Boote ins oder aus dem Wasser zu schleppen, ohne dass dieses Gerät an Land gelassen werden muss, nachdem das Wasserfahrzeug ins Wasser gebracht worden ist.

Es ist allen bekannt, dass die Karren der bekannten Technik fast ausschliesslich zum Schleppen und Transport der Wasserfahrzeuge an Land bestimmt sind, und gesetzt den Fall, dass sie es gestatten, das Wasserfahrzeug ins Wasser zu bringen, müssen sie dann aus diesem zurückgezogen und an Land gelassen werden.

Dagegen gestattet der erfindungsgemässe nautische Karren, das Wasserfahrzeug an Land zu schleppen, es bequem ins Wasser zu bringen und auf See damit zu fahren, ohne dass es notwendig ist, den Karren an Land zu lassen, wobei es lediglich erforderlich ist, ihn aus der Stellung mit den Rädern nach unten in die Stellung mit den Rädern nach oben umzukippen, so dass die Räder nicht ins Wasser eintauchen, um den hydrodynamischen Bewegungswiderstand nicht zu erhöhen.

Die Erfindung schafft einen nautischen Karren bestehend aus einem nautischen Radsatz, dadurch gekennzeichnet, dass

er zwei Räder der Standardausführung für Landtransport und zwei gebogene Metallprofile, eines für jedes Rad, aufweist, von deren Enden das untere einen ersten Zapfen zur Befestigung am Rad und das obere einen zweiten Zapfen zur Befestigung mittels eines Einsteckbolzens an dem plattenförmigen Schlitten trägt, wobei je ein Schlitten für jedes Profil vorgesehen ist, der seinerseits durch Bolzen an dem Boot befestigt ist und zwei Nutpaare aufweist, nämlich ein unteres Nutpaar und ein oberes Nutpaar, in die der Zapfen des Profils eingreift, so dass der Radsatz zum Schleppen ins oder aus dem Wasser mit den Rädern zur Erde gerichtet und während der Fahrt auf See zum Himmel gerichtet montiert werden kann.

Nachstehend geben wir eine Beschreibung der Erfindung in ihrer charakteristischsten Ausführungsform anhand der beiliegenden Figuren, ohne jedoch den allgemeinen Charakter der Erfindung einschränken zu wollen.

Die Fig. 1 zeigt eine Seitenansicht der Erfindung und die Art ihrer Anbringung an dem Boot;

Die Fig. 2 zeigt die Erfindung von vorn und die Art ihrer Anbringung an dem Boot;

Die Fig. 3 ist eine Detail-Vorderansicht des plattenförmigen Schlittens zur Befestigung des Arms des Karrens an dem Boot;

Die Fig. 4 ist eine Profilansicht des plattenförmigen Schlittens zur Befestigung des Arms des Karrens an dem Boot.

Der erfindungsgemäße Karren besteht aus einem Radsatz von zwei unabhängigen Rädern der Standardausführung, d.h. mit einer Felge aus Stahl, Leichtmetall oder Kunststoff und einem Luftreifen aus Vollgummi oder mit Luftschlauch; diese Räder sind auf dem Zapfen 4 des Arms 2 befestigt, der aus

einem Stahl- oder Leichtmetallprofil besteht, das in geeigneter Weise gebogen ist, um die richtige Neigung des Bootes während des Schleppvorgangs zu erreichen.

5 Das andere Ende des Profils trägt einen durchgehenden Zapfen 7, so dass das Profil 2 in den plattenförmigen Schlitten 1 zur Befestigung des Ganzen an dem Boot 5 eingesetzt werden kann, während der Zapfen 7 in die Nuten 8 dieser Platte eingreift. An dem plattenförmigen Befestigungsschlitten sind zwei Nutpaare 8a und 8b angebracht, 10 eines 8a für die Schleppstellung des Wasserfahrzeugs an Land und das andere 8b zur Fahrt auf See. Ein Sicherheitsbolzen 10 verhindert ein mögliches Lösen der aus dem Arm 2 und dem Rad 3 bestehenden Einheit von dem plattenförmigen Befestigungsschlitten 1.

15 Der plattenförmige Befestigungsschlitten 1 ist an dem Boot 5 durch eine Reihe von Bolzen 9 befestigt, die eine starre Verbindung zwischen dem nautischen Radsatz und dem Boot sicherstellen.

20 Die vorliegende Erfindung gestattet ein leichtes Ins- und Wasserbringen von Booten aller Art, ob starr oder aufblasbar. In der Tat die Handgriffe zur Installierung des Radsatzes an Land und zu seiner Entfernung und zum Umkippen in die umgekehrte Stellung auf dem Wasser erfordern praktisch keinerlei Geschicklichkeit und benötigen nur sehr 25 wenig Zeit.

Falls sich ferner auf dem Wasser einmal ein Rad lösen sollte, so geht dieses nicht unter und verloren, da es schwimmt. Dadurch wird der unbequeme Arbeitsschritt (der besonders unbequem ist, wenn er durch einen einzelnen 30 Mann ausgeführt werden muss) zur Entfernung des Bootes von dem Schleppkarren verhindert, wenn an Ort und Stelle eine Einrichtung zur Durchführung dieses Arbeitsschrittes

(Schienen, Winde, Kran usw.) vorhanden ist, oder der noch mühseligere Arbeitsschritt des Abladens des Bootes vom Schleppkarren und das Inswasserbringen des Bootes, was nur durch mehrere Personen und nicht ohne Mühe ausgeführt werden kann.

5

Bei der vorliegenden Erfindung werden dagegen lediglich die die Räder 3 tragenden Profile 2 an den zuvor an dem Boot installierten und daran verbleibenden plattenförmigen Befestigungsschlitten 1 befestigt, dann wird das Boot ins Wasser geschleppt und sobald dieses schwimmt, werden die Profile 2 aus den unteren Nuten 8a entfernt und in umgekehrter Stellung in die oberen Nuten 8b eingesetzt. Dann kann man in aller Musse mit der Fahrt auf See beginnen.

10

Die Erfindung findet insbesondere Anwendung zum Inswasserbringen von Vergnügungs-, Sport- und Schlauchbooten.

15

Da zu ihrer Verwirklichung ferner Standardteile und -halbfabrikate verwendet werden, ist sie sehr wirtschaftlich in der Herstellung.

Patentansprüche

1) Nautischer Radsatz, dadurch gekennzeichnet, dass
er zwei Räder (3) der Standardausführung für Landtransport
5 und zwei gebogene (a) Metallprofile (2), eines für jedes
Rad aufweist, von deren Enden das untere einen ersten
Zapfen (4) zur Befestigung am Rad (3) und das obere einen
zweiten Zapfen (7) zur Befestigung mittels eines Einsteck-
bolzens (10) an dem plattenförmigen Schlitten (1) trägt,
10 wobei je ein Schlitten (1) für jedes Profil (2) vorgesehen
ist, der seinerseits durch Bolzen (9) an dem Boot (5) be-
festigt ist und zwei Nutpaare aufweist, nämlich ein unteres
Nutpaar (8a) und ein oberes Nutpaar (8b), in die der Zapfen
(7) des Profils (2) eingreift, so dass der Radsatz zum
15 Schleppen ins oder aus dem Wasser mit den Rädern zur Erde
gerichtet und während der Fahrt auf See zum Himmel ge-
richtet montiert werden kann.

2) Nautischer Radsatz nach Anspruch 1, dadurch gekenn-
zeichnet, dass die Felge des Rades (3) aus rostfreiem
20 Stahl besteht.

3) Nautischer Radsatz nach Anspruch 1, dadurch gekenn-
zeichnet, dass die Felge des Rades (3) aus einer Leicht-
metalllegierung besteht.

4) Nautischer Radsatz nach Anspruch 1, dadurch gekenn-
25 zeichnet, dass die Felge des Rades (3) aus Kunststoff
besteht.

5) Nautischer Radsatz nach den Ansprüchen 1, 2 oder
4, dadurch gekennzeichnet, dass das Profil (2) aus rost-
freiem Stahl besteht.

30 6) Nautischer Radsatz nach den Ansprüchen 1, 2 oder
3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Räder (3)

schwimmend ausgebildet sind.

7) Nautischer Radsatz nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Profil aus einer Leichtmetalllegierung besteht.

- 5 8) Verwendung des nautischen Radsatzes nach Anspruch 1 zum Schleppen von Wasserfahrzeugen oder Booten ins oder aus dem Wasser ohne dass die Notwendigkeit besteht, diesen an Land zu lassen, nachdem das Wasserfahrzeug oder Boot ins Wasser gebracht wurde.

20.10.82

0076000

FIG. 1

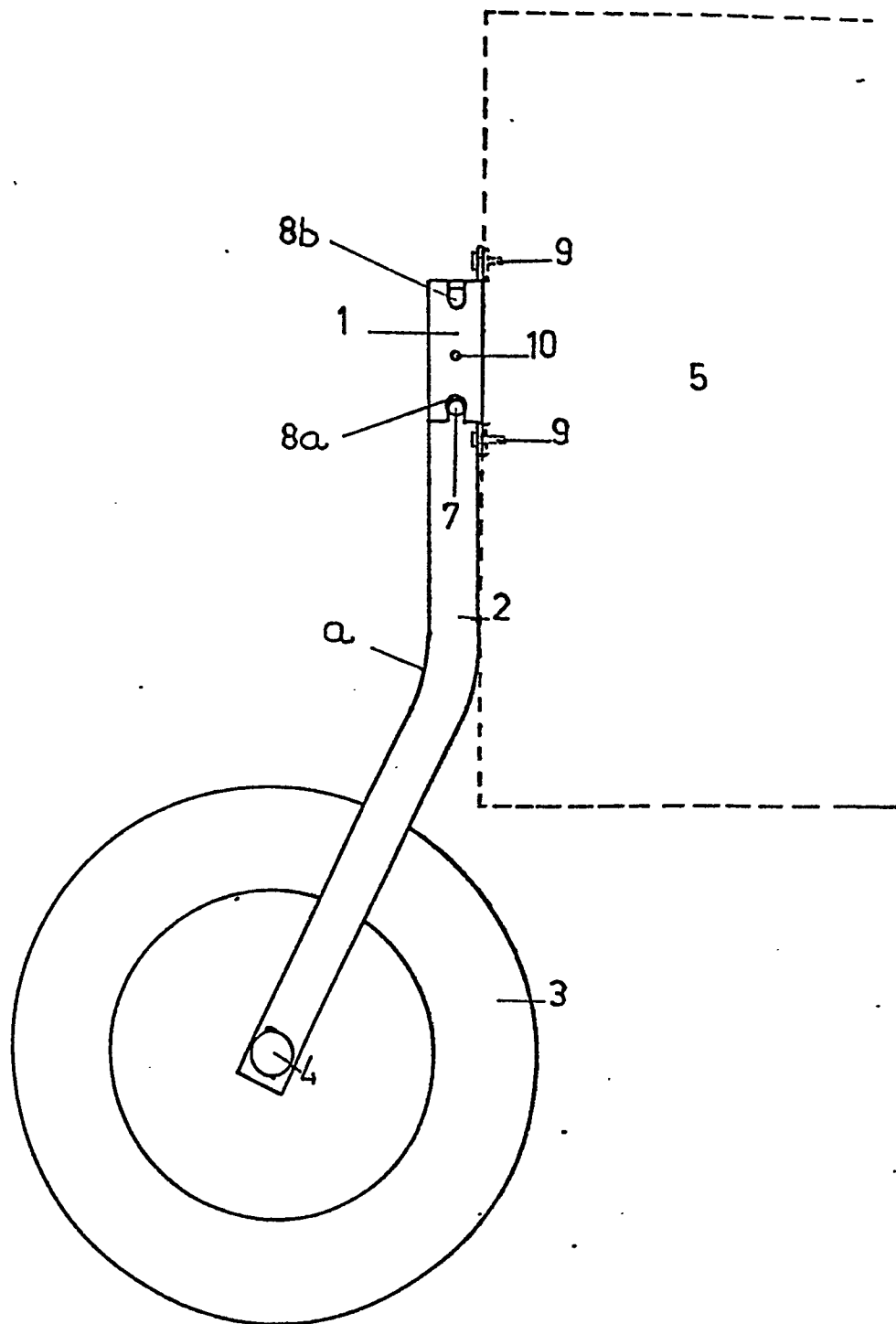


FIG. 2

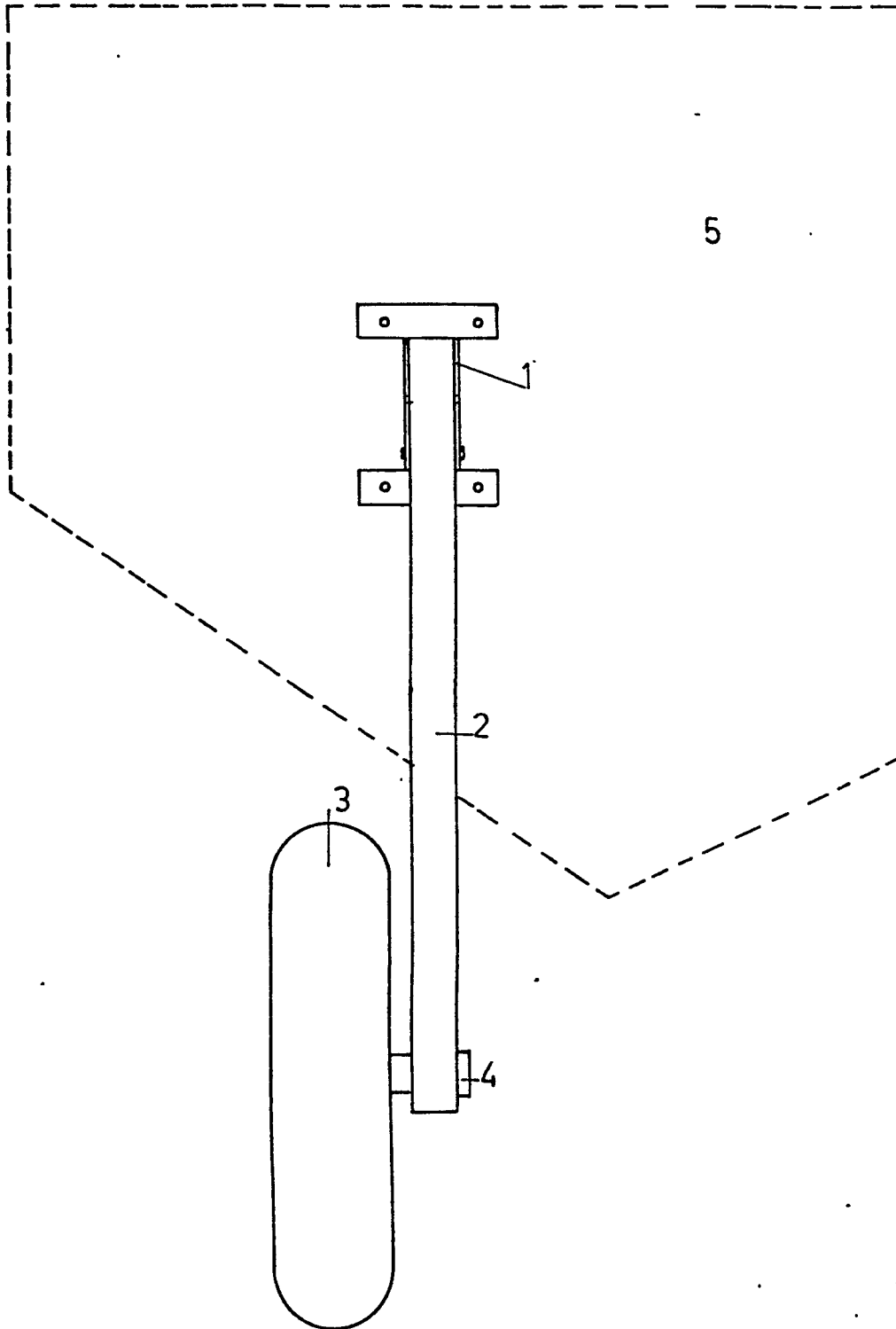


FIG. 3

0076000

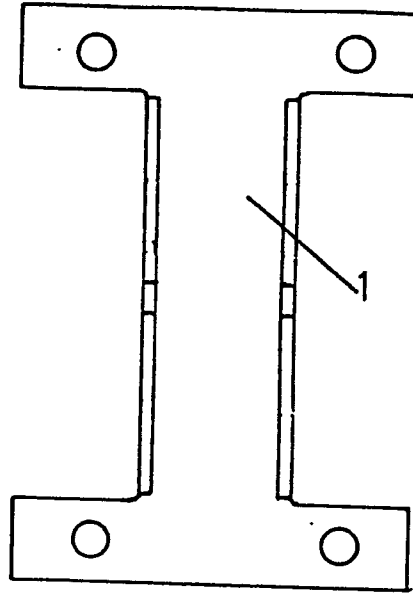
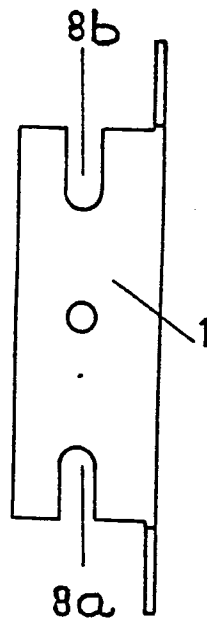


FIG. 4





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0076000

Nummer der Anmeldung

EP 82 20 1180

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE																	
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. ³)														
Y	--- FR-A-2 442 765 (A.A.M. DAVID) * Seite 1, Zeilen 12-27; Seite 2; Figuren *	1-4, 7, 8	B 63 C 13/00														
Y	--- US-A-3 831 211 (S.R. BUSTAMANTE) * Spalte 1, Zeilen 25-64; Spalte 2, Zeilen 1-19; Figuren 1-3 *	1, 8															
A	--- DE-A-2 846 791 (A. JOISTEN) * Seite 6, Zeilen 14-20; Seite 8, letzter Abschnitt; Seite 9; Figuren 1-3 *	1, 5															
A	--- FR-A-2 351 856 (FALMARINE INDUSTRIAL PLASTICS) * Seite 4, Zeilen 1-26; Seite 6, Zeilen 19-24; Figuren 1-4 *	1, 4, 8	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. ³)														
A	--- FR-A-2 463 050 (M. COMERI) * Seite 4, Zeilen 23-34; Figuren 1-5 *	1, 6	B 63 C														

Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.																	
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 04-01-1983	Prüfer PRUSSEN J.R.														
<table border="0"><tr><td>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN</td><td>E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</td></tr><tr><td>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet</td><td>D : in der Anmeldung angeführtes Dokument</td></tr><tr><td>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie</td><td>L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</td></tr><tr><td>A : technologischer Hintergrund</td><td></td></tr><tr><td>O : nichtschriftliche Offenbarung</td><td></td></tr><tr><td>P : Zwischenliteratur</td><td>& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</td></tr><tr><td>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</td><td></td></tr></table>				KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist	X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet	D : in der Anmeldung angeführtes Dokument	Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie	L : aus andern Gründen angeführtes Dokument	A : technologischer Hintergrund		O : nichtschriftliche Offenbarung		P : Zwischenliteratur	& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist																
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet	D : in der Anmeldung angeführtes Dokument																
Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie	L : aus andern Gründen angeführtes Dokument																
A : technologischer Hintergrund																	
O : nichtschriftliche Offenbarung																	
P : Zwischenliteratur	& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument																
T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze																	