

(19) DANMARK



(12) **FREMLÆGGESESSKRIFT** (11) **146960 B**



DIREKTORATET FOR
PATENT- OG VAREMÆRKEVÆSENET

(21) Patentansøgning nr.: **2285/78**

(22) Indleveringsdag: **23 maj 1978**

(41) Alm. tilgængelig: **26 nov 1978**

(44) Fremlagt: **27 feb 1984**

(86) International ansøgning nr.: –

(30) Prioritet: **25 maj 1977 CH 6438/77**

(51) Int.Cl.³: **B 61 B 13/14**
B 65 G 17/06

(71) Ansøger: ***INVENTIO AG; CH-6052 Hergiswil NW, CH.**

(72) Opfinder: **Werner *Ernst; CH.**

(74) Fuldmægtig: **Internationalt Patent-Bureau**

(54) **Pladetransportbånd til persontransport**

DK 146960 B

Opfindelsen angår et pladetransportbånd til persontransport, med plader, der er anbragt efter hinanden i transportbåndets løberetning og er forbundet med to endeløse, indbyrdes parallelle drivkæder, der strækker sig langs pladernes to sidekanter og udgøres skiftevis af brede kædeled og smalle kædeled, og hvor der findes løberuller, ved hjælp af hvilke transportbåndet løber på føringsskiner i et eller flere horisontale og/eller skråtstillede planer.

10 Ved kendte pladetransportbånd af denne type andrager den længde af hver plade, der måles i transportbåndets løberetning, et multiplum af delingen for den endeløse drivkæde. Pladerne er sædvanligvis anbragt over kæderne og er ved deres ene ende båret svingbart af forlængede ledaksler, der hører til kædeleddene. På 15 de forlængede ledaksler er der anbragt løberuller, ved hjælp af hvilke transportbåndet løber på føringsskiner. Ved deres anden ende er pladerne udformet med slidser, ved hjælp af hvilke pladerne er båret glideligt på svingaksler, der hører til deres op til hinanden grænsende plader, eller på andre forlængede ledaksler, der hører til kædeleddene, og som også har løberuller. Af sikkerhedsmæssige grunde, og for navnlig ved kurvedele af vejstrækningen - at kompensere for den 25 nødvendige luftspalte på forbindelsesstederne mellem pladerne, har disse deres ender udformet kamlignende, hvorved kamtænderne på den ene plade kan indgribe i mellemrummene i den anden plade.

Disse kendte pladetransportbånd har den fordel, at 30 der i kraft af den forholdsvis store pladelængde kun kræves et reduceret antal plader. De har imidlertid den ulempe, at de ikke egner sig til sådanne vejstrækninger med en skråtstillet del og horisontale tilgangsdele, der f.eks. anvendes ved konstruktioner, som danner forbindelse mellem to over hinanden liggende etager af en bygning. For at undgå, at der ved overgangen fra et horisontalt plan til et skråtstillet plan på transportbåndets lastbærende flader, på forbindelsesstederne

mellem pladerne dannes uønskede knæksteder, som reducerer komforten og frembyder risiko for brugerens sikkerhed, er det nødvendigt, at man udfører denne overgang i kurver med stor radius. Hvis der anvendes meget lange
5 plader, kan kurveradien andrage op til 20 meter. Ved et sådant arrangement medfører alene tilgangsdelen for en given nyttestrækning af transportbåndet en væsentlig forøgelse af konstruktionens totallængde.

En anden ulempe ved de kendte pladetransportbånd
10 består i, at kædehjulene, der er anbragt ved drivkædernes omstyringssteder, må have en diameter, der er afpasset efter længden af en plade, hvilket kræver en forholdsvis stor stelhøjde for de tilsvarende dele af konstruktionen. Hvis der skal anvendes plader af meget stor
15 længde, bliver det ofte nødvendigt, at der på hvert omstyringssted anbringes specielle styreorganer, som kan holde pladerne i horisontal stilling, hvorved konstruktionen imidlertid fordyres væsentligt.

Når de anvendte plader har en stor længde, kan der
20 opstå opretningsafvigelser på grund af fabrikationsuøjagtigheder eller uens slid, især på drivkæderne. Ligeledes kan en let skråstilling af pladernes bærende aksler ved den anden ende af pladerne bevirke betydelige sidevårts og/eller vertikale forskydninger. Spille-
25 rummet, der sædvanligvis findes mellem de løbende plader og de faste balustrader eller gelænderarrangementer, og hvis tilladelige sidevårts og vertikale værdier er underkastet strenge forskrifter, kan derved forøges unormalt, reduceres eller endog elimineres. Dette bevir-
30 ker, at man får meget vanskeligt ved at anbringe de faste balustrader over pladernes lastbærende flader, hvortil kommer, at man, hvis anbringelsen af balustraderne sker sidevårts for pladerne, for det meste bliver nødt til at anvende yderligere kostbare styreorganer til den
35 sidevårts føring af pladerne.

Ved anvendelsen af korte plader får man mulighed for at undgå forannævnte ulemper, idet der især skabes mulighed for en betydelig reduktion af kurveradien ved

overgangen fra et horisontalt plan til et skråtstillet plan. For en given længde af pladerne medfører denne reduktion af radien en væsentlig forøgelse af centrums- vinklen. Ved de kendte konstruktioner, hvor den last-
5 bærende flade af pladerne ligger forholdsvis langt fra drivkædernes ledaksler, vil der ske en betydelig ud- videlse af luftspalten mellem pladerne ved konvekse kur- ver henholdsvis en indsnævring eller endog eliminering af luftspalten ved konkave kurver. Disse forskelle i
10 bredden af luftspalten kan man kompensere delvis for ved en forlængelse af de kamtænder og tilsvarende mel- lemrum, som befinder sig ved pladeenderne. Dette resul- terer imidlertid i en forøgelse af faren for brud, hvortil kommer, at der i konvekse kurver kan ske ind-
15 klemning af genstande eller børns fingre i de mellemrum, som findes mellem kamtænderne og kammellemrummene. I et sådant tilfælde er størrelsen af den nødvendige spal- te også underkastet strenge forskrifter.

Det vil derfor være fordelagtigt, såfremt man an-
20 bringer den lastbærende flade af pladerne i samme eller tilnærmelsesvis samme plan som drivkædernes ledaksler. Et sådant arrangement er praktisk taget umuligt ved de kendte pladetransportbånd, idet akslerne, der tjener til svingbar bæring af pladerne, sædvanligvis også tjener til
25 at forbinde drivkæderne med hinanden.

Opfindelsen har til formål at angive et plade- transportbånd af den indledningsvis omhandlede art, som eliminerer forannævnte ulemper ved de kendte pladetrans- portbånd. Opfindelsen tilsigter nærmere bestemt at skabe
30 et pladetransportbånd af enkel og driftssikker opbygning, hvor man ved anvendelse og særlig anordning af forholds- vis ukomplicerede konstruktionselementer opnår dels en væsentlig reduktion af konstruktionens total længde og dels en mærkbar reduktion af luftspalten mellem pladerne.

35 Til opnåelse heraf er pladetransportbåndet ifølge opfindelsen ejendommeligt ved, at hvert kædeled er for- bundet med en plade, der ved sine sidekanter, som for- løber parallelt med transportbåndets løberetning, har en

forlængelse, der strækker sig over det tilsvarende kædeled og danner en understøtningsdel, ved hjælp af hvilken pladen ligger an mod kædeleddet, at den side af hver understøtningsdel, der vender mod kædeleddet, har
5 mindst én ansats, der sammen med pladernes sidekant danner en føring, som tjener til optagelse og styring af de brede kædeled, og mindst én ansats, som tjener til styring af inderfladerne af laskerne af de smalle kædeled, og at der findes mindst ét fastgørelseselement,
10 som tjener til at forbinde pladen med kædeleddet mellem ledakslerne.

Med denne udformning er der med enkle midler skabt et pladetransportbånd, som opfylder de stillede krav og derved har væsentlige tekniske fordele i sammenligning
15 med de kendte pladetransportbånd.

Med udformningen ifølge opfindelsen opnår man et pladetransportbånd af enkel og driftssikker opbygning, hvor man i kraft af, at der til hvert kædeled hører en plade, og at hvert kædeled har en side forbundet med
20 den tilsvarende plade, får mulighed for at anvende meget korte plader og anbringe disses lastbærende flade i det plan, som bestemmes af drivkædernes ledaksler. Denne fordelagtige placering af pladernes lastbærende flade er praktisk taget umulig at realisere ved de kendte
25 pladetransportbånd, fordi disses aksler, der tjener til svingbar bæring af pladerne, sædvanligvis også tjener til at forbinde drivkæderne med hinanden.

Udformningen ifølge opfindelsen muliggør en enkel og upåklagelig sammenbygning af transportbåndet, og at
30 man kan opnå en betydelig reduktion af radius i kurverne i overgangsområdet fra de horisontale til de skråtstillede planer, hvilket resulterer i en væsentlig reduktion af konstruktionens totallængde, uden at der er behov for en stor luftspalte mellem pladerne. Dertil
35 kommer, at man ved anvendelsen af nævnte meget korte plader opnår den fordel, at de faste balustrader kan anbringes uden vanskelighed og med minimalt spillerum over pladernes lastbærende flade.

En fordelagtig udførelsesform for transportbåndet ifølge opfindelsen, som medvirker til at sikre en enkel og upåklagelig sammenbygning af transportbåndet, er ejendommelig ved, at hvert kædeled er forbundet med den
5 tilsvarende plade ved hjælp af mindst én fastgørelses-skrue, der er ført ved hjælp af en afstandsbøsning, der er indsat i en boring i den mod pladen vendende laske af det tilsvarende kædeled, og indskruet i et gevindhul, som befinder sig i pladen eller i en foring i
10 denne.

Ifølge opfindelsen kan afstandsbøsningen have en skulder, hvis højde er lig med tykkelsen af lasken, og som kan indsættes omvendt i boringen i den mod pladen vendende laske af kædeleddet med henblik på at forbinde
15 såvel et bredt kædeled som et smalt kædeled med pladen. Denne udformning har den fordel, at man ved enkel vending af afstandsbøsningen kan anvende denne til forbindelse mellem såvel et bredt kædeled som et smalt kædeled og pladens sidekant, idet der hertil benyttes samme
20 fastgørelsesskruer.

En anden fordelagtig udførelsesform for transportbåndet ifølge opfindelsen, som ud over, at den også medvirker til at forenkle transportbåndets sammenbygning, sikrer mod en længdeforskydning af pladen, er
25 ejendommelig ved, at hvert kædeled er forbundet med sidekanten af den tilsvarende plade ved hjælp af en bolt, der er ført såvel i en nedadrettet forlængelse, der befinder sig på ansatserne, som i den laske af kædeleddet, der vender mod pladen, og i en boring, der befinder sig i pladen, og at der findes en elastisk lamel,
30 der tjener til sikring af bolten, og som indgriber i en ringnot i bolten og er forbundet formluttende med pladens understøtningsdel.

Opfindelsen forklares nærmere i det følgende ved
35 nogle udførelsesformer under henvisning til tegningen, hvor

fig. 1 viser et grundrids af en del af en udførelsesform for pladetransportbåndet ifølge opfindelsen,

fig. 2 et tværsnit af transportbåndet efter linien A-A i fig. 1,

fig. 3 og 4 grundrids af en del af hver sin variant af transportbåndet i fig. 1 og 2,

5 fig. 5 og 6 tværsnit efter henholdsvis linien B-B og C-C i fig. 3, og

fig. 7 og 8 tværsnit efter henholdsvis linien D-D og E-E i fig. 4.

Det i fig. 1 og 2 delvis illustrerede pladetrans-
10 portbånd har plader 1, der er anbragt efter hinanden, og båndet bevæger sig alt efter indretningsart i en af de på tegningen viste pilretninger. Pladerne 1 har en tilnærmelsesvis rektangulær form og består fortrinsvis af en letmetallegering fremstillet ved trykstøbning.

15 Den lastbærende flade 1.1 af pladerne 1 har på sædvanlig måde ribber 1.2, der strækker sig i transportretningen. Ved hver af sine parallelt med løberetningen forløbende sidekanter 1.3 og 1.4 har hver plade 1 uden for den lastbærende flade 1.1 en forhøjning
20 henholdsvis 1.5 og 1.6, der har en retvinklet udadragende forlængelse henholdsvis 1.7 og 1.8, som danner en understøtningsdel for pladen 1. Af sikkerhedsmæssige grunde, og for at kompensere for den nødvendige luftspalte mellem pladerne 1, er disses ender
25 udformet kamlignende, hvorved kamtænder 1.9 på en forudgående plade 1 kan indgribe med sideværts spillerum i mellemrum 1.10 i den efterfølgende plade 1.

To endeløse drivkæder af sædvanlig art er betegnet 2. Disse drivkæder har skiftevis brede kædeled 2.1,
30 der består af to lasker 2.3, og smalle kædeled 2.2, som består af to lasker 2.4. De brede kædeled 2.1 er forbundet med de smalle kædeled 2.2 ved hjælp af ledaksler 3. Drivkæderne 2, der har samme antal kædeled, strækker sig langs pladerne 1's sidekanter 1.3
35 og 1.4, som ligger parallelt med transportbåndets løberetning. Mellem de to lasker 2.4, der hører til et smalt kædeled 2.2, findes der på hver ledaksel 3 en drejeligt lejret løberulle 4. Ved hjælp af lø-

berullerne 4 kan kæderne 2 løbe på ikke viste føringsskiner. De to kæder 2 kan drives synkront ved indgribning mellem løberullerne 4 og tandmelletrum i ikke viste kædehjul, som hører til drivindretninger.

- 5 Pladetransportbåndet har lige så mange plader 1, som hver kæde 2 har brede kædeled 2.1 og smalle kædeled 2.2. Som illustreret i fig. 1, der kun viser to op til hinanden grænsende plader 1, ligger pladerne 1 via forlængelserne 1.7 og 1.8 af deres
- 10 sidevårts forhøjninger 1.5 og 1.6 skiftevis mod et bredt kædeled 2.1 og et smalt kædeled 2.2. På den mod kædeleddet vendende side, parallelt med transportbåndets løberetning, har hver forlængelse 1.7 og 1.8 ved sin endekant en ansats 1.11, der sammen
- 15 med sidekanten henholdsvis 1.3 og 1.4 af pladen 1 danner en føring, hvori der er ført et bredt kædeled 2.1. I midterområdet af den mod kædeleddet vendende sidekant henholdsvis 1.3 og 1.4 har hver forlængelse henholdsvis 1.7 og 1.8 desuden to an-
- 20 satser 1.12 og 1.13, der er anbragt på tværs af transportbåndets løberetning, og som tjener til føring af et smalt kædeled 2.2.

- I midterområdet af laskerne 2.3 og 2.4 af hvert kædeled 2.1 og 2.2 befinder der sig en boring
- 25 2.5, hvori der er indsat en afstandsbøsning 5, der har en skulder, som kan slå mod kædeleddet. En fastgørelsesskrue 6 er ført gennem en boring i afstandsbøsningen 5 og skruet sammen med en foring 8, der har et gevindhul 7 og er anbragt fast i pladen 1.
- 30 Højden af afstandsbøsningen 5's skulder svarer til tykkelsen af kædeleddene 2.1 og 2.2's lasker 2.3 og 2.4, så man ved enkel vending af stillingen af afstandsbøsningen 5 kan benytte denne til forbindelse mellem såvel et bredt som et smalt kædeled
- 35 henholdsvis 2.1 og 2.2 og sidekanten henholdsvis 1.3 og 1.4 af pladen 1, idet der hertil anvendes samme fastgørelsesskruer 6.

Da der til hvert kædeled 2.1 og 2.2 hører en

plade 1, og hvert kædeled 2.1 og 2.2 har en side forbundet med den tilsvarende plade 1, får man mulighed for dels at anvende meget korte plader 1, dels at anbringe den lastbærende flade 1.1 af pladerne 1 i det plan, der bestemmes af drivkæderne 2's ledaksler 3. Man kan altså få radius i kurverne ved overgangen fra horisontale til skråtstillede planer reduceret betydeligt, hvilket medfører en væsentlig reduktion af konstruktionens totallængde, uden at der kræves en stor luftspalte mellem pladerne 1.

Fig. 3, 5 og 6 viser en variant af transportbåndet, hvor pladerne er betegnet 9, og hvor der kun er vist én af de forlængelser, som danner understøtningsdele 9.2. Pladerne 9 har tilnærmelsesvis samme form som pladerne 1 i den foregående udførelsesform og er anbragt på samme måde i forhold til de to endeløse drivkæder 2. Til forbindelse mellem et bredt eller smalt kædeled henholdsvis 2.1 og 2.2 og én af pladen 9's sidekanter 9.1 har de midterste ansatser 9.3 og 9.4 af understøtningsdelen 9.2 en nedadrettet forlængelse 9.5. Såvel denne forlængelse 9.5 som laskerne 2.3 og 2.4 og pladen 9 har borer 9.6, der ligger på en fælles akse, og hvori der er lejret en bolt 10. Sikringen af bolten 10 sker ved hjælp af en elastisk lamel 11, der indgriber i en ringnot i bolten 10, og som er forbundet tilnærmelsesvis formssluttende med understøtningsdelen 9.2. For at undgå enhver mulighed for længdeforskydning af pladen 9 har understøtningsdelen 9.2 ribber 9.7 og 9.8, der strækker sig på tværs af transportbåndets løberetning, og som indgriber i tilsvarende udsparinger i kædeleddene 2.1 og 2.2's lasker 2.3 og 2.4.

Fig. 4, 7 og 8 viser en anden variant, hvor hvert kædeled henholdsvis 2.1 og 2.2 er forbundet med sidekanten 12.1 af en plade 12 ved hjælp af et forankringselement 13, der har en tap 13.1, som kan indgribe i en boring 2.6 i kædeleddet 2.1 eller

- 2.2's lasker 2.3 og 2.4. Forankringsselementet 13 er fastklemmt til pladen 12's understøtningsdel 12.2 ved hjælp af en skrue 14 og en møtrik 15, og skruen 14 er under fastgørelsen af et bredt kædeled
- 5 2.1 ført i en ydre føringsboring 12.3, og under fastgørelsen af et smalt kædeled 2.2 ført i en indre føringsboring 12.4. For som i det foregående eksempel at undgå enhver mulighed for længdeforskydning af pladen 12 er siden af den mod kædeleddet vendende un-
- 10 derstøtningsdel 12.2 -ud over føringsansatser 12.5 og 12.6, der hører til et bredt og et smalt kædeled henholdsvis 2.1 og 2.2 - forsynet med ribber 12.7 og 12.8, som indgriber i tilsvarende udsparinger i laskerne 2.3 og 2.4
- 15 Da disse forskellige konstruktioner muliggør anvendelsen af forholdsvis korte plader 1, 9 og 12, kan de faste balustrader, hvoraf der kun er vist sokkelplader 16 og 17 i fig. 1, anbringes uden vanskelighed og med minimalt spillerum over den lastbærende
- 20 flade af pladerne 1, 9 og 12.
- Man kan inden for opfindelsens ramme anvende andre anordninger af løberullerne 4, idet disse f.eks. kan være lejret drejeligt på forlængelser af ledakslerne 3, som befinder sig i området af kædeleddene 2.1 og
- 25 2.2's yderside. I stedet for, at der til hver ledaksel 3 hører én af løberullerne 4, kan disse også være anbragt i afstande svarende til et multiplum af delingen. Løberullerne 4 behøver heller ikke at være tilknyttet ledakslerne 3, idet de f.eks. kan være
- 30 lejret drejeligt på andre aksler, der er fastgjort til kædeleddene 2.1 og 2.2's lasker 2.3 og 2.4, eller på forlængelser af fastgørelseselementer 6 og 10, som forbinder kædeleddene 2.1 og 2.2 med pladerne 1 og 9.
- 35 En anden mulighed til undgåelse af en længdeforskydning af pladerne 1, 9 og 12 består i, at hver af disse plader i stedet for ribberne 9.7, 9.8, 12.7 og 12.8 på understøtningsdelene 9.2 og 12.2 har

en lap ved mindst én sidekant 9.1 og 12.1, med en udsparring, som kan bringes i indgreb med forlængelsen af en ledaksel 3 hørende til et kædeled 2.1 eller 2,2.

P A T E N T K R A V

5 1. Pladetransportbånd til persontransport, med plader (1; 9; 12), der er anbragt efter hinanden i transportbåndets løberetning og er forbundet med to endeløse, indbyrdes parallelle drivkæder (2), der strækker sig langs pladernes (1; 9; 12) to sidekanter
 10 (1.3, 1.4; 9.1; 12.1) og udgøres skiftevis af brede kædeled (2.1) og smalle kædeled (2.2), og hvor der findes løberuller (4), ved hjælp af hvilke transportbåndet løber på føringsskiner i et eller flere horisontale og/eller skråtstillede planer, k e n d e t e g-
 15 n e t ved, at hvert kædeled (2.1, 2.2) er forbundet med en plade (1; 9; 12), der ved sine sidekanter (1.3, 1.4; 9.1; 12.1), som forløber parallelt med transportbåndets løberetning, har en forlængelse, der strækker sig over det tilsvarende kædeled (2.1, 2.2)
 20 og danner en understøtningsdel (1.7, 1.8; 9.2; 12.2), ved hjælp af hvilken pladen (1; 9; 12) ligger an mod kædeleddet (2.1, 2.2), at den side af hver understøtningsdel (1.7, 1.8; 9.2; 12.2), der vender mod kædeleddet (2.1, 2.2), har mindst én ansats (1.11; 12.5),
 25 der sammen med pladernes (1; 9; 12) sidekant (1.3, 1.4; 9.1; 12.1) danner en føring, som tjener til optagelse og styring af de brede kædeled (2.1), og mindst én ansats (1.12, 1.13; 9.3, 9.4; 12.6), som tjener til styring af inderfladerne af laskerne (2.4) af de smalle
 30 kædeled (2.2), og at der findes mindst ét fastgørelses-element (5, 6; 10, 11; 13, 14, 15), som tjener til at forbinde pladen (1; 9; 12) med kædeleddet (2.1, 2.2) mellem ledakserne (3).

2. Transportbånd ifølge krav 1, k e n d e t e g-
 35 n e t ved, at hvert kædeled (2.1, 2.2) er forbundet med den tilsvarende plade (1) ved hjælp af mindst én

fastgørelsesskrue (6), der er ført ved hjælp af en afstandsbøsning (5), der er indsat i en boring (2.5) i den mod pladen (1) vendende laske (2.3, 2.4) af det tilsvarende kædeled (2.1, 2.2), og indskruet i et gevindhul (7), som befinder sig i pladen (1) eller i en foring (8) i denne.

3. Transportbånd ifølge krav 1 og 2, kendet ved, at afstandsbøsningen (5) har en skulder, hvis højde er lig med tykkelsen af lasken (2.3, 2.4), og som kan indsættes omvendt i boringen (2.5) i den mod pladen (1) vendende laske (2.3, 2.4) af kædeleddet (2.1, 2.2), med henblik på at forbinde såvel et bredt kædeled (2.1) som et smalt kædeled (2.2) med pladen (1).

15 4. Transportbånd ifølge krav 1, 2 eller 3, kendet ved, at hvert kædeled (2.1, 2.2) er forbundet med sidekanten (9.1) af den tilsvarende plade (9) ved hjælp af en bolt (10), der er ført såvel i en nedadrettet forlængelse (9.5), der befinder sig på ansatserne (9.3, 9.4), som i den laske (2.3, 2.4) af kædeleddet (2.1, 2.2), der vender mod pladen (9), og i en boring (9.6), der befinder sig i pladen (9), og at der findes en elastisk lamel (11), der tjener til sikring af bolten (10), og som indgriber i en ringnot i 25 bolten (10) og er forbundet formssluttende med pladens understøtningsdel (9.2).

5. Transportbånd ifølge krav 1, 2 eller 3, kendet ved, at kædeleddet (2.1, 2.2) er forbundet med pladen (12) ved hjælp af et forankringselement (13), der har en tap (13.1), som kan indgribe i en boring (2.6) i kædeleddets (2.1, 2.2) lasker (2.3, 2.4), at forankringselementet (13) er fastklemt til pladens (12) understøtningsdel (12.2) ved hjælp af en skrue (14) og en møtrik (15), og at understøtningsdelen (12.2) 35 har en ydre og en indre føringsboring (12.3, 12.4) for skruen (14), med henblik på at forbinde såvel et bredt kædeled (2.1) som et smalt kædeled (2.2) med pladen (12).

6. Transportbånd ifølge et eller flere af kravene 1-5, k e n d e t e g n e t ved, at den side af understøtningsdelen (9.2; 12.2), der vender mod kædeleddet (2.1, 2.2), har ribber (9.7, 9.8; 12.7, 12.8),
5 der strækker sig på tværs af transportbåndets løberetning, og som kan indgribe i tilsvarende udsparinger i kædeleddenes (2.1, 2.2) lasker (2.3, 2.4).

7. Transportbånd ifølge et eller flere af kravene 1-5, k e n d e t e g n e t ved, at der ved mindst én
10 sidekant (1.3, 1.4; 9.1; 12.1) af hver enkelt plade (1; 9; 12) befinder sig en lap, der har en udsparing, som kan bringes i indgreb med forlængelsen af det tilsvarende kædeleds (2.1, 2.2) ledaksel (3).

Fremdragne publikationer:

GB offentliggørelsesskrifter nr. 358162, 636360
US patent nr. 3530799.

Fig.2

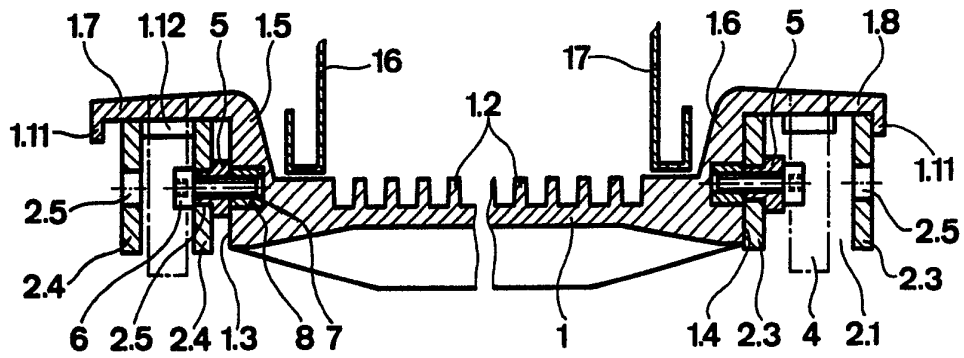


Fig.1

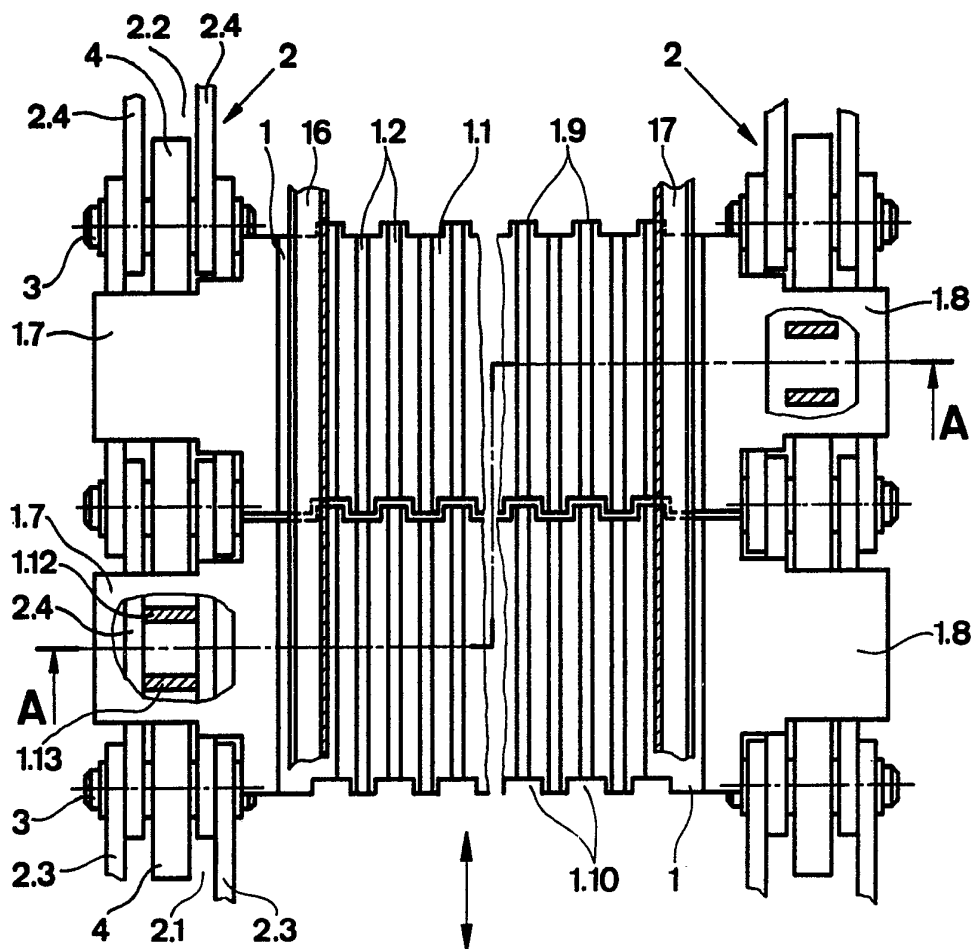
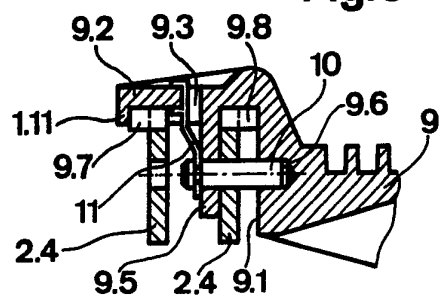
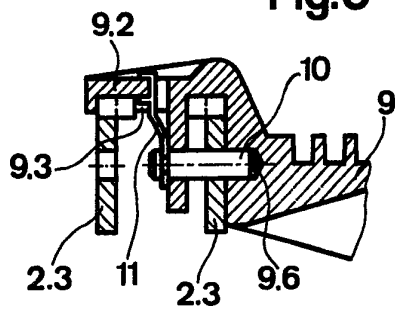
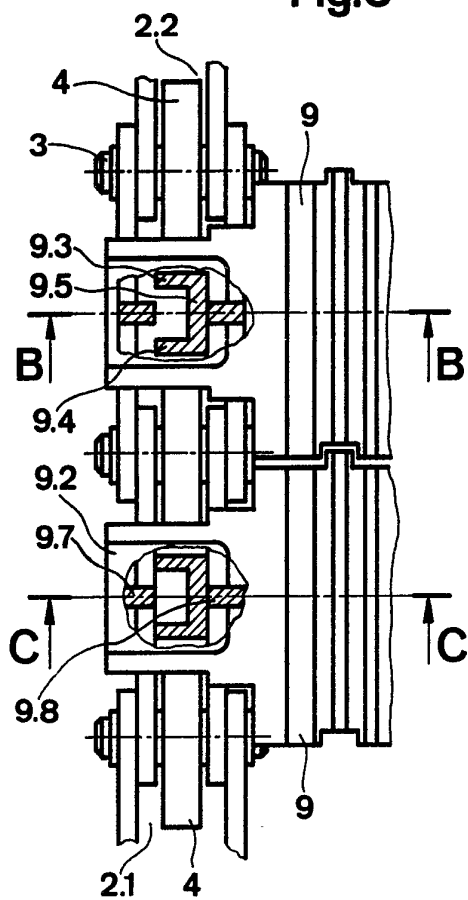
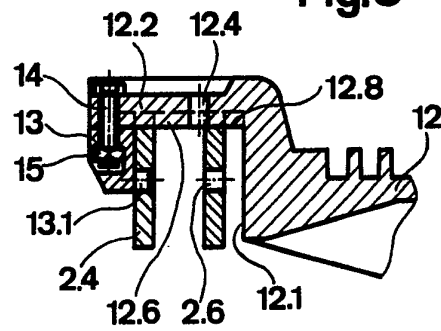
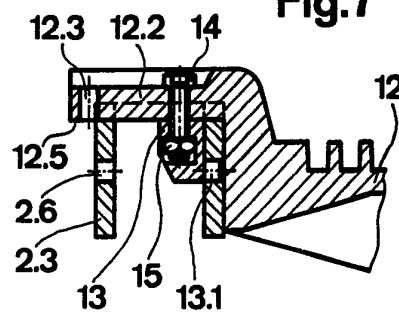


Fig.6**Fig.5****Fig.3****Fig.8****Fig.7****Fig.4**