

NORGE



**STYRET
FOR DET INDUSTRIELLE
RETTSVERN**

Utlegningskrift nr. 126425

Int. Cl. B 60 c 27/08 kl. 63e-20/01

Patentsøknad nr. 318/72 Inngitt 7.2.1972

Løpedag 14.5.1969

Søknaden alment tilgjengelig fra 19.11.1969

Søknaden utlagt og utlegningsskrift utgitt 5.2.1973

Prioritet begjært fra: 18.5.1968 Tyskland,
nr. 17 55 524

Avdelt fra søknad nr. 1984/69

Eisen- und Drahtwerk Erlau AG,
Erlau 16, 708 Aalen/Württ., Tyskland.

Oppfinner: Anton Müller, Brandweg 9,
7084 Unterkochen, Tyskland.

Fullmektig: Bryns Patentkontor A/S

Stegledd for dekkbeskyttelseskjettinger.

Oppfinnelsen vedrører stegledd for dekkbeskyttelseskjettinger med på markløpesiden til det stegformede leddlegeme og i dettes lengderetning etter hverandre anordnede knaster som danner markløpeflaten.

Hensikten med oppfinnelsen er å utforme et stegledd av denne type slik at det har en høy gripeevne som gjør det særlig godt egnet for myke kjørebaneer, samtidig som de forskjellige vippestillinger relativt dekket alltid har omtrent samme virkning.

Dette oppnås ved et stegledd av den innledningsvis nevnte type derved at flere knaster, sett i stegets lengderetning, er utformet omtrent trapesformet, idet markløpeflaten er smalere enn leddlegemets tykkelse.

126425

Særlig hensiktsmessig er det dersom sideflatene til alle knaster på en respektiv side av leddlegemet ligger omtrent i samme plan. Stegledet vil da når det anordnes i en dekkbeskyttelseskjetting ha tre stabile løpestillinger, nemlig to stillinger hvor det løper på en av de to sideflatene til hver knast, og en stilling hvor underflatene til knastene danner løpeflaten. Dette medfører dessuten den fordel at stegleddets virkemåte i det vesentlige forblir den samme i løpet av hele slitasjetiden. Dette er meget ønskelig ved dekkjettinger, fordi man da kan unngå at kjøreegenskapene endrer seg.

For å redusere det spesifikke flatetrykk, har alle knaster omtrent samme høyde, slik at kjøretøyets akselbelastning i det vesentlige overføres til kjørebanelen gjennom samtlige knaster på stegledet.

Stegleddets tre vippestillinger er særlig stabile når knastenes sideflater danner en innbyrdes vinkel på ca. 90° , og man oppnår da også en stor stabilitet for stegledet.

For ytterligere å bedre stabiliteten til stegleddets vippestillinger, og for å øke fastheten, er knastenes sideflater utvidet mot dekkkanleggsflaten, og spesielt benyttes det her trapesform. Derved at knastene på alle sider har mot markløpeflaten mot hverandre skråttstilte flater, som også kan være utvidet med trapesform, oppnås en stor, innsatsherdet overflate, hvorved stegleddets levetid kan økes vesentlig. Når knastene er nedkjørt som følge av slitasje, så vil det mellom knastenes overgangssteder i leddlegemet befinne seg herdede overflater, slik at stegledet likevel har en relativt stor slitasjefasthet. Hensiktsmessig er den relativt leddlegemeplanet omtrent rett-vinklede markløpeflate smalere enn tykkelsen til leddlegemet, slik at stegledet forholdsvis lett kan overføres fra en stabil vippestilling og til en annen.

For å unngå en for dyp inntrengning av stegledet i kjørebanelen, utgjør fordelaktig knastens basisbredde mer enn tre ganger bredden til markløpeflaten.

Etter at knastene er nedslitt, kan stegledet likevel ha en forholdsmessig stor gripeevne, dersom leddlegemet har mot hverandre løpende sideflater, i retning mot fortrinnsvis avrundede dekkkanleggsflater, fordi nemlig i dette tilfelle markløpeflaten vil ha skarpe kanter mot sideflatene etter at knastene er slitt ned.

For å sikre en så myk avrulling av stegledet mot kjørebanelen som mulig, går de ytre knaster fordelaktig over i stegleddets endefla-

ter ved hjelp av fortrinnsvis kvadrantsirkelformede avrundinger.

Oppfinnelsen skal forklares nærmere under henvisning til tegningene som viser et foretrukket utførelseseksempel.

Fig. 1 viser et stegledd i sideriss. Fig. 2 viser et snitt etter linjen II - II i fig. 1. Fig. 3 viser stegleddet i fig. 1 sett fra markanleggssiden.

Det nye stegledd 1a har et plateformet eller stegformet leddlegeme 2a som på markløpesiden har fire knaster 3a, 4a. Disse er anordnet etter hverandre i retning av dobbeltpilen 5a. Stegledet 1a er symmetrisk om lengdemidtplanet 6a og symmetrisk om et i rett vinkel til dette liggende midtplan 7a.

Sideflatene 12a på samtlige knaster 3a, 4a danner en innbyrdes vinkel på 90° og skrår altså mot markløpeflatene 11a, 13a. Løpeflatene 11a, 13a på samtlige knaster 3a, 4a på en respektiv side av leddlegemet 2a, ligger i et felles plan.

Lommene 25 mellom hosliggende knaster 3a, 4a begrenses av de motliggende endeflater 10a, 17a. Disse endeflater er skråttstilt, slik at lommene avsmalner trapesformet innover. På denne måten hindrer man en for dyp inntrengning av stegleddet i kjørebanelen. Endeflatene 10a, 17a danner en spiss vinkel med hverandre. De ytre endeflater 10b på de ytre knaster 3a er avsluttet med kvadrantsirkelformede avrundinger 10b som går over i endeflatene 9a på leddlegemet 2a. Som det særlig går frem av fig. 3, er sideflatene 12a, særlig for de midtre knaster 4a, trapesformet utvidet i retning mot dekkkanleggsflaten 19a.

Sideflatene 8a på leddlegemet 2a skrår mot hverandre med en spiss vinkel i retning mot dekkkanleggsflaten 19a, og den største avstanden mellom sideflatene 8a i overgangsområdet ved knastene 3a, 4a, tilsvarer disses basisbredde. Sideflatene 8a går altså i området ved lommene 25 mellom knastene 3a, 4a over i markflatene i lommene 25 med skarpe, dvs. med i spiss vinkel relativt hverandre liggende flater dannede kanter 26. Dekkanleggsflaten 19a er, i tverrsnittet i fig. 2, delsirkelformet avrundet. Avrundinger 27 er også anordnet ved overgangene mellom endeflatene 9a og sideflatene 8a, og disse avrundinger 27 er ført fra de ytre knaster 3a og til de delsirkelformede avrundede dekkkanleggsflater 19a.

Sideflatene til det mellom dekkleddåpningene 23a anordnede skillesteg 28 ligger i planet til den respektivt tilordnede sideflate 8a på leddlegemet 2a, slik at sideflatene til skillesteget 28 således også går jevnt over i dekkkanleggsflaten 19a.

126425

Stegleddet i fig. 1 - 3 egner seg spesielt godt for større kjøretøyer som skal kjøre på forholdsmessig myke kjørebaner.

P a t e n t k r a v

1. Stegledde for dekkbeskyttelseskettinger med på det stegformede leddlegemes markløpeside og i leddlegemets lengderetning etter hverandre anordnede knaster som danner markløpeflaten, k a r a k t e r i s e r t v e d at flere knaster (3a, 4a), sett i steglengderetningen (pil 5a), er omtrentlig trapesformet, idet markløpeflatene (11a; 13a) er smalere enn tykkelsen til leddlegemet (2a).
2. Stegledde ifølge krav 1, k a r a k t e r i s e r t v e d at sideflatene (12a) til alle knaster (3a, 4a) på en respektiv side av leddlegemet (2a) ligger i omtrent samme plan.
3. Stegledde ifølge krav 1 eller 2, k a r a k t e r i s e r t v e d at alle knaster (3a, 4a) har omtrent samme høyde.
4. Stegledde ifølge et av de foregående krav, k a r a k t e r i s e r t v e d at sideflatene (12a) på knastene (3a, 4a) danner en innbyrdes vinkel på ca. 90° .
5. Stegledde ifølge et av de foregående krav, k a r a k t e r i s e r t v e d at sideflatene (12a) på knastene (3a, 4a) er utvidet, særlig med trapesform, mot dekkkanleggsflaten (19a).
6. Stegledde ifølge et av de foregående krav, k a r a k t e r i s e r t v e d at den mot leddlegemeplanet (6a) omtrent i rett vinkel forløpende markløpeflate (11a; 13a) er smalere enn tykkelsen til leddlegemet.
7. Stegledde ifølge et av de foregående krav, k a r a k t e r i s e r t v e d at knastenes (3a, 4a) basisbredde utgjør mer enn tre ganger bredden til markløpeflaten (11a, 13a).
8. Stegledde ifølge et av de foregående krav, k a r a k t e r i s e r t v e d at leddlegemet (2a) har mot hverandre forløpende sideflater (8a), hvilke sideflater forløper mot hverandre i retning av den fortrinnsvis avrundede dekkkanleggsflate (19a).
9. Stegledde ifølge et av de foregående krav, k a r a k t e r i s e r t v e d at de ytre knaster (3a) går over i stegleddets (1a) endeflater (9a) ved hjelp av fortrinnsvis kvadrantsirkelformede avrundinger (10b).

Anførte publikasjoner: -

126425

Fig. 3

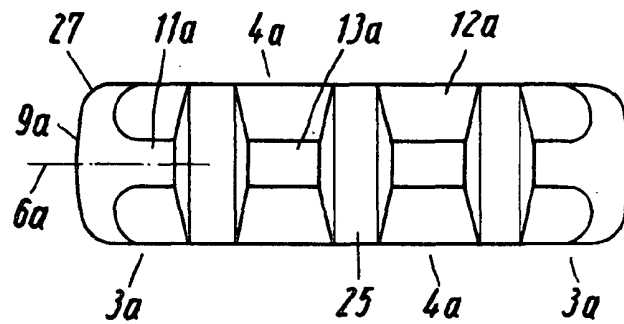


Fig. 2

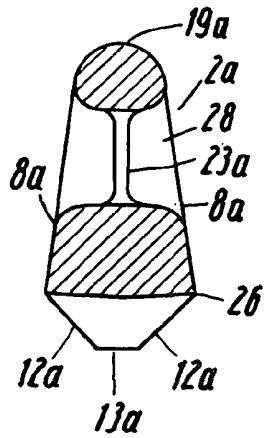


Fig. 1

