

## ÖZET

### KAYIŞLARIN TUTULMASINA YÖNELİK BAĞLAMA SİSTEMİ

- 5 Özellikle, bir platform (5) ile kayış (3) arasında düzenlenen araya giren en az bir elemanı (1A; 1B; 1C) içeren yükleme platformlarında motorlu taşıtların taşınmasına yönelik olarak kullanılması amaçlanan tutma kayışlarına yönelik bağlama sistemi açıklanır, araya giren eleman (1A; 1B; 1C) söz konusu platform (5) üzerinde kayış (3) ile uygulanan bir kuvvet ile indüklenen gerilme
- 10 konsantrasyonlarını en aza indirmek üzere adapte edilen platforma (5) sahip iş birliği yapan araçlar ile donatılır.

## İSTEMLER

1. Özellikle, yükleme platformlarında motorlu taşıtların taşınmasına yönelik olarak kullanılması amaçlanan tutma kayışlarına yönelik bağlama sistemidir, burada bu, söz konusu platform (5) ile söz konusu kayış (3) arasında düzenlenen araya giren üç elemanı (1A; 1B; 1C) içerir, söz konusu araya giren elemanlar (1A; 1B; 1C) söz konusu platform (5) üzerinde söz konusu kayış (3) ile uygulanan bir kuvvet ile indüklenen gerilme konsantrasyonlarını en aza indirmek üzere adapte edilen söz konusu platforma (5) sahip iş birliği yapan araçlar ile donatılır ve burada:
  - bir birinci araya giren eleman (1A), söz konusu kayışın (3) en az bir birinci terminal bölümünün en az bir birinci bağlama elemanından oluşur, sabitleme iş birliği yapan araçlar, söz konusu platforma (5) teğetsel olan bir kayış kuvveti ile indüklenen bir gerilme konsantrasyonunu en aza indirmek üzere tasarlanır, söz konusu iş birliği yapan araçlar söz konusu platformun (5) en az bir açıklığı (9) vasıtasıyla kısmi olarak yerleştirilmek üzere adapte edilen en az bir destek gövdesinden (11A) oluşur, söz konusu destek gövdesi (11A), söz konusu platformun (5) bir ikinci yüzünden (5b) dışarı çıkmaya yönelik olarak adapte edilmiş söz konusu kayışı bağlamaya yönelik en az bir bağlama bölümü (15A) ile söz konusu platformun (5) bir birinci yüzünden (5a) dışarı çıkmaya yönelik olarak adapte edilen en az bir birleştirme bölümünü (13A) içerir, söz konusu ikinci yüz (5b) söz konusu birinci yüz (5a) ile karşılıklıdır, söz konusu destek gövdesi (11A), birleştirme bölümünün (13A) 80° ile 100° arasında bulunan bir açı ( $\alpha$ ) ile söz konusu bağlama bölümüne (15A) göre eğimlendirildiği büyük ölçüde bir “L” gibi bir şekle sahiptir, söz konusu birleştirme bölümü (13A) en az bir çıkıntı (17A) ile donatılır;

5 - ikinci bir araya giren eleman (1B) söz konusu kayışın en az bir ara bölümünün en az bir iletme elemanını (11B) içerir, söz konusu iş birliği yapan araçlar, söz konusu platforma (5) göre 45°'lik bir açıya sahip bir yön ile bir kayış kuvveti ile indüklenen bir gerilme konsantrasyonunu en aza indirmek üzere tasarlanır, söz konusu iş birliği yapan araçlar çok sayıda tam açıklık (19B) ile donatılan en az bir destek plakasından (17B) oluşur, söz konusu plaka (17B) en az bir tam açıklık (19B) söz konusu platformun (5) söz konusu açıklıklarından (9) en az birine en azından kısmi olarak bitişik olacak şekilde söz konusu platformun (5) üzerinde yüzey üzerine dayanacak şekilde adapte edilir, söz konusu iletim elemanı (11B) söz konusu destek plakasının (17B) en az bir tam açıklığı (19B) ile söz konusu platformun (5) en az bir açıklığı (9) vasıtasıyla kısmi olarak yerleştirilmek üzere adapte edilen bir destek gövdesinden oluşur, söz konusu destek gövdesi söz konusu platformun (5) bir birinci yüzünden (5a) dışarı çıkmak üzere adapte edilen söz konusu açıklıklara (9; 19B) söz konusu iletim elemanının (11B) en az bir bağlama bölümü (23A) ile söz konusu platformun (5) bir ikinci yüzünden (5b) dışarı çıkmak üzere adapte edilen söz konusu kayışın en az bir iletim bölümünü (21B) içerir ve

10

15 - bir üçüncü araya giren eleman (1C), söz konusu kayışın (3) en az bir ikinci terminal bölümünden en az bir ikinci bağlama elemanından oluşur, söz konusu iş birliği yapan araçlar söz konusu platforma (5) dik olan bir kayış kuvveti ile indüklenen bir gerilme konsantrasyonunu en aza indirmek üzere tasarlanır, söz konusu iş birliği yapan araçlar söz konusu platformun (5) en az bir açıklığı (9) vasıtasıyla en azından kısmi olarak yerleştirilmek üzere adapte edilen en az bir merkezi pimden (3C) oluşur, söz konusu merkezi pim (3C) söz konusu platformun (5) bir birinci yüzünden (5a) dışarı çıkmaya yönelik adapte edilen söz konusu birinci uç ile karşılıklı

20

25 bir ikinci uç ve söz konusu platformun (5) bir ikinci yüzünden (5b)

30

- 5 dışarı çıkmak üzere adapte edilen bir birinci uca sahiptir, söz konusu birinci uç, söz konusu kayışı bağlamaya yönelik en az bir bağlama bölümü (5C) ile donatılır ve söz konusu ikinci uç söz konusu platformun (5) söz konusu açıklığı (9) vasıtasıyla en azından söz konusu ikinci ucun bir geçiş yoluna, bunun çalışma kilit açma konumuna alındığında, izin vermek üzere ve çalışma kilitleme konumuna alındığında söz konusu platformun (5) söz konusu açıklığı (9) vasıtasıyla en azından söz konusu ikinci ucun bir geçiş yolunu önlemek üzere adapte edilen en az bir
- 10 kilitleme/kilit açma cihazı (7C) ile donatılır, söz konusu üçüncü araya giren elemanın (1C) söz konusu birlikte çalışan araçları söz konusu açıklığa (9) göre daha büyük boyutlara sahip ve söz konusu merkezi pim (3C) boyunca ekstenel olarak kayan en az bir destek elemanını (9C) ve söz konusu merkezi pim (3C) boyunca söz
- 15 konusu bağlama bölümü (5C) ile söz konusu destek elemanı (9C) arasına yerleştirilen en az bir elastik aracı (11C) içerir, söz konusu destek elemanı (9C) bir veya daha fazla çıkıntı (13C) ile donatılır.
- 20 2. Önceki isteme göre sistemdir, söz konusu bağlama bölümünün (13A) yuvarlatılmış kenarlara sahip büyük ölçüde bir düz şekle sahip olması **ile karakterize edilir.**
- 25 3. İstem 1'e göre sistemdir, söz konusu ikinci araya giren elemanın (1B) en az bir tekerlek durdurucu takozu (13B) içermesi **ile karakterize edilir**, söz konusu tekerlek durdurucu takoz (13B) en az bir destekleyici plakayı (15B) içerir.
- 30 4. İstem 1'e göre sistemdir, söz konusu kilitleme/kilit açma cihazının (7C) söz konusu çalışma kilit açma konumu ile söz konusu çalışma kilitleme konumu arasında ve tam tersi söz konusu merkezi pimin (3C) bir merkezi eksen etrafında dönen en az bir pençe olması **ile karakterize edilir.**

5. Önceki isteme göre sistemdir, söz konusu pençe ile söz konusu bağlama bölümünün (5C) ve söz konusu merkezi pim (3C) ile dönüş halinde entegre olması **ile karakterize edilir.**

5 6. Önceki istemlerden herhangi birine göre sistemdir, söz konusu pençenin, söz konusu platformun (5) söz konusu birinci yüzünün (5a) söz konusu açıklığının (9) bir çevre uzunluğu bölümü ile birleştirilmeye yönelik olarak şekillendirildiği bir veya daha fazla düzlem (15C) ile donatılması **ile karakterize edilir.**

## TARİFNAME

### KAYIŞLARIN TUTULMASINA YÖNELİK BAĞLAMA SİSTEMİ

- 5 Mevcut buluş özellikle, yükleme platformlarında motorlu taşıtların taşınmasına yönelik olarak kullanılması amaçlanan kayışların tutulmasına yönelik bir bağlama sistemine refere eder.

- 10 Taşıt taşıma alanında yükleme platformlarına taşıtların sabitlenmesi sistemleri, örneğin taşıt taşıyan kamyonlar, çoğunlukla deneyim ve pratik olarak kullanımları amaçlanan bir evrime maruz bırakılmıştır. Önceden geliştirilmiş sistemlerden, esas olarak aynı zamanda oval deliklere yerleştirilmesi amaçlanan basit kancalar olarak elde edilen bağlama sistemleri ile donatılan üç noktalı tutma kayışları ve 15 pratik olarak sürekli bir bağlama konumları serilerinin sağlanması ve lastiklerin müdahalesini arttırmaya yönelik çifte fonksiyon ile yukarı doğru derin çekilmiş oval delikler ile donatılan yükleme platformlarına dayalı sistemlere yönelik evrim en azından Avrupa’da olmuştur. Kayışların ve takozların sayısı ve düzenlemesi genellikle, çeşitli imalatçı şirketlerce ve aynı zamanda hukuki standartlarca 20 koyulan yükleme standartları ile belirlenir (bakınız örneğin, Alman Standartları VDI 2700 8.1 ve 8.2).

- Ancak standartlarda, kayışların ve/veya takozların doğru boyutlandırılmasına yönelik olarak hesaba katılması gereken kuvvetler ve düzenlemelerden dolayı 25 yalnızca bazı gereklilikler detaylı olarak açıklanmaz.

- Otomobil alanında son teknik evrim aynı zamanda, otomobil yükleme platformunda taşındığında geleneksel olarak kullanılan bağlama sistemleri üzerinde daha büyük kuvvetler ve yükseltmeler indükleyen süspansiyon sistemleri 30 sağlamıştır. Deney, belirli durumlarda oval deliklere sahip levhaların kayış kancası ile temas alanı yanında kalıcı bozulmalara sahip olduğunu gösterir. Bu,

levhaları kötüleştirmesine ek olarak kayışın kendisinin ve bu nedenle, taşıma platformunda taşınan araç lastiğine verilen bağlama kuvvetlerinin önceden yüklenmesini azaltır. Bu nedenle, araç bağlama güvenliğinde bir azalma meydana gelir.

5

Bu nedenle kayışların tutulmasına yönelik bilinen bağlama sisteminin problemi bunların, mevcut durumda şekilleri oval delikleri bağlamaya yönelik en iyi halde olmayan, universal kancalar olarak ortaya çıkmalarıdır: aslında, bunların içine yerleştirildiği yükleme platformunun oval delikleri ve kancaları arasındaki temas alanları oldukça küçük olduğundan dolayı (ideal olarak gözenekler) nispeten düşük kuvvetler dahi oldukça yüksek gerilmeler ve basınçlar yaratabilir, bu da temas alanının kalıcı şekilde bozar.

10

US-A1-200/212185, kanca benzeri araya giren elemanlara sahip kayışların tutulmasına yönelik bir bağlama sistemini açıklar.

15

Bu nedenle mevcut buluşun amacı, özellikle önceki teknik problemleri, kayışları tutturmak için bir bağlantı sistemi sağlayarak, özellikle motorlu taşıtların, platformlar üzerindeki kayışların uyguladığı gerginlik konsantrasyonlarını en aza indirmeye izin veren yükleme platformlarında taşımak için kullanılan bir bağlantı sistemi sağlayarak ve sökülmemesi durumunda, yükleme platformunun oval deliklerinin temas alanının yanında kalıcı deformasyon oluşumunu azaltarak çözmektir.

20

Bunun yanı sıra mevcut buluşun bir amacı, yükleme platformunun oval delikleri üzerinde kayışların farklı bağlama noktalarının her birine (genellikle üçüne) adanan kayışların tutulmasına yönelik bir bağlama sisteminin sağlanmasıdır.

25

Mevcut buluşun bir diğer amacı, sistemin kendisinin yükleme platformuna kuvvet uyguladığı yön açısından ve dolayısıyla, oval delik ve tespit sistemi arasında farklı temas alanına yönelik uygulamaya yönelik zorunda olduğu belirli bir bağlantı

30

noktasına bağı olarak doğru bir şekilde özelleştirilebilen bir bağlantı sistemi sağlamaktır.

5 Buluşun yukarıdaki ve diğer amaçları ve avantajları, aşağıdaki açıklamadan görüleceği üzere, İstem 1’de açıklanan şekilde kayışların tutulmasına yönelik bir bağlama sistemi ile elde edilir.

Mevcut buluşun tercih edilen düzenlemeleri ve basit olmayan varyasyonları, bağı istemlerin ana konusudur.

10

Açıklanan tüm istemlerin, mevcut tarifnamenin bir integral parçası olması hedeflenir.

15 Çok sayıda varyasyon ve modifikasyonun (örneğin şekiller, boyutlar, düzenekler ve eşdeğer fonksiyonelliğe sahip parçalar ile ilgili), buluşun kapsamından sapmaksızın, kapsanan istemlerden görüldüğü üzere açıklanana göre oluşturulabileceği hemen açık hale gelecektir.

20 Mevcut buluş, açıklanan çizimlere referans ile bir kısıtlayıcı olmayan örnek olarak sağlanan bunun bazı tercih edilen düzenlemeleri ile daha iyi açıklanacaktır, burada:

- Şekil 1, mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir birinci tercih edilen düzenlemesinin yandan bir görünüşünü gösterir;
- 25 – Şekil 2, mevcut buluşa göre bağlama sisteminin birinci tercih edilen düzenlemesinin bir üst perspektifini gösterir;
- Şekil 3, mevcut buluşa göre bağlama sisteminin birinci tercih edilen düzenlemesinin bir alt perspektif görünümünü gösterir;
- Şekil 4, çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir
- 30 birinci tercih edilen düzenlemesinin yandan bir görünüşünü gösterir;

- Şekil 5, çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin birinci tercih edilen düzenlemesinin bir üst perspektif görünümünü gösterir;
- 5 – Şekil 6, çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin birinci tercih edilen düzenlemesinin bir alt perspektif görünümünü gösterir;
- Şekil 7, mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir ikinci tercih edilen düzenlemesinin bir üst perspektif görünümünü gösterir;
- Şekil 8, çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir  
10 birinci tercih edilen düzenlemesinin detaylı yandan bir görünüşünü gösterir;
- Şekil 9, çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir ikinci tercih edilen düzenlemesinin bir üst perspektif görünümünü gösterir;
- Şekil 10, çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir  
15 ikinci tercih edilen düzenlemesinin detaylı bir alt perspektif görünümünü gösterir;
- Şekil 11, çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir üçüncü tercih edilen düzenlemesinin detaylı bir üst perspektif görünümünü gösterir;
- 20 – Şekil 12, çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir üçüncü tercih edilen düzenlemesinin bir alt perspektif görünümünü gösterir;
- Şekil 13, çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir üçüncü tercih edilen düzenlemesinin bir üst perspektif görünümünü  
25 gösterir;
- Şekil 14, çalışma konumunda ve kullanımı sırasında mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir üçüncü tercih edilen düzenlemesinin yandan bir görünüşünü gösterir;
- Şekiller 15 ila 18, mevcut buluşa göre bağlama sisteminin üçüncü tercih  
30 edilen düzenlemesinin bazı kurulum adımlarının perspektif görünümlerini gösterir;

- Şekil 19, tercih edilen bir kullanım moduna göre çalışma konumunda mevcut buluşa göre bağlama sisteminin bir birinci tercih edilen düzenlemesinin yandan bir görünüşünü gösterir ve
- Şekil 20, Şekil 19'a ait bağlama sisteminin üst perspektif bir görünüşünü gösterir.

5

Şekillere referans ile özellikle, yükleme platformlarına motorlu taşıtların taşınmasına yönelik kullanılması amaçlanan mevcut buluşa göre kayışların tutulmasına yönelik bağlama sistemi, bir platform (5) ile bir kayış (3) arasında

10 düzenlenen araya giren üç elemanı (1A, 1B, 1C) içerir, araya giren elemanlar (1A, 1B, 1C) platform (5) üzerinde kayış (3) ile uygulanan bir kuvvet ile indüklenen gerilme konsantrasyonlarını en aza indirmek üzere adapte edilen platforma (5) sahip iş birliği yapan araçlar ile donatılır.

- 15 Akabinde Şekiller 1 ila 6'ya referans ile mevcut buluşa göre bağlama sisteminin, örneğin teknikte bilinen türdeki bir mandal gibi tipik olarak en az bir germe cihazının (7) arasına girerek kayışın (3) en az bir birinci terminal bölümünün en az bir birinci bağlama elemanından oluşan bir birinci araya giren elemanı (1A) içermesinin belirtilmesi mümkündür. Özellikle platform (5) üzerinde kayış ile
- 20 uygulanan kuvvet ile indüklenen germe konsantrasyonlarının en aza indirilmesi amacıyla platformun (5) kendisine büyük ölçüde teğetsel olan kuvvet, iş birliği yapan araçlar platformun (5) en az bir açıklığı (9) vasıtasıyla kısmi olarak yerleştirilmek üzere adapte edilen en az bir destek gövdesinden (11A) oluşur (açıklık (9) örneğin, platformun (5) bir tam oval deliğidir), destek gövdesi (11A),
- 25 platformun (5) bir ikinci yüzünden (5b) dışarı çıkmak üzere adapte edilen kayışı bağlamaya yönelik en az bir bağlama bölümü (15A) (tercihen her zaman oval delik vasıtasıyla) ve platformun (5) bir birinci yüzünden (5a) dışarı çıkmak üzere adapte edilen en az bir birleştirme bölümünü (13A) (örneğin, oval delik vasıtasıyla) içerir, ikinci yüz (5b) birinci yüz (5a) ile karşılıklıdır.

30

Tercihen bağlama bölümü (13A), yuvarlak kenarlara sahip büyük ölçüde düz bir şekle sahiptir.

5 Tercihen destekleme gövdesi (11A), yanal olarak görüldüğü üzere, bağlama bölümünün (13A) 80° ile 100° arasında bulunan bir açı ( $\alpha$ ) ile büyük ölçüde bağlama bölümüne (15A) göre eğimlendirildiği bir “L” olarak bir şekle sahiptir.

Bağlama bölümü (13A), bağlama bölümünün (13A) platformun (5) açıklığından (9) yanlışlıkla çekilebilmesini önlemeye yönelik olarak adapte edilen en az bir 10 çıkıntı (17A) ile donatılabilir.

Bağlama bölümü (15A), örneğin, en azından bir kancayı (11) veya diğer benzer bağlantı araçları araya yerleştirerek, kayışın terminal bölümünün veya gerdirmesi cihazının (7) uç bölümünün bağlanmasına izin vermeyi amaçlayan, tercihen döner 15 tipte, en az bir kanca veya halkaya (19A) sahip olabilir: özellikle kanca veya halkanın (19A) yuvarlatılmış bir şekle ve kayış tarafından uygulanan gerilimi iyice desteklemek için uygun mekanik özelliklere sahip olabilir; bunun yanı sıra kanca veya halka (19A), dönebilir olmak üzere, kayışın kancası (11) için iyi bir bağlama noktası sunabilir ve farklı açılarda yerleştirilebilir.

20

Aynı zamanda Şekiller 1 ila 6'dan açık bir şekilde görüldüğü üzere bağlama bölümü (13A) avantajlı olarak, platformu (5) oluşturan levhanın bükme olgusundan kaçınılması ve belirli basıncın önemli ölçüde azaltılması amacıyla özellikle, oval deliğin ve açıklığın (9) kenarının büyük çoğu üzerinde kayışın 25 çekilmesi ile uygulanan basıncın dağıtılmasına olanak sağlar. Özellikle olası çıkıntı (17A), kayış çekme kuvvetinin bunu platformun (5) açıklığından (9) serbest bırakmak üzere doğru bir manevra gerektiren ve bunun dışarı çıkmasını önleyen bağlama bölümüne (13A) daha da fazla yerleşmeye meyilli olduğundan dolayı birinci araya giren elemanın (1A) yanlışlıkla ayrılmasını önler.

30

Bunun yerine özellikle Şekiller 7 ila 10'a referans ile mevcut buluşa göre bağlantı sisteminin, kayışın en az bir ara bölümünden en az bir iletim elemanını (11B) içeren bir ikinci bir araya getirme elemanı (1B) içerdiğinin belirtilmesi mümkündür.

5

Özellikle Şekil 9'dan açık bir şekilde görüldüğü gibi kayış, genellikle bir tekerleğin (13) etrafına sarılması amaçlanan biri platformun (3a) bölümünden türetilen, platforma (5) dik olan ve biri bileşenlerin (3b) bölümünden türeyen, platformun (5) büyük ölçüde dik olan iki bileşeninin sonucu olan bir kuvveti  
10 uygular: böylece iki bileşenin vektör bileşimi, tabaka platformuna (5) göre yaklaşık 45°'lik bir açıda bir yöne ve daha yüksek bir yoğunluğa sahip bir kuvveti belirler.

Bu durumda, platformun (5) üzerine uygulanan kuvvetin indüklediği gerilim konsantrasyonlarını en aza indirmek için, işbirliği aracı, açıklıklar (19B) ile bir  
15 veya daha fazla donanımlı en az bir destek plakasından (17B) oluşur, plaka (17B) en az bir tam açıklık (19B) en azından kesmen platformun (5) kendisinin açıklıklarından (9) (oval delik) en az birine yan yana olacak şekilde platform (5) üzerinde yüzeye dayanacak şekilde adapte edilir. İletim elemanı (11B), daha sonra  
20 platformun (5) en az bir açıklığı (9) aracılığıyla ve bunlara karşılık gelen takviye plakasının 17B açıklığı 19B aracılığıyla kısmen sokulacak şekilde adapte edilmiş bir destekleyici gövdeden oluşur, destekleyici gövde, platformun (5) ikinci yüzünden dışarı çıkmaya yönelik olarak adapte edilen (örneğin oval delik vasıtasıyla) kayışın en az bir iletim bölümünü (21B) ve platformun (5) birinci  
25 yüzünden (5a) dışarı çıkmaya yönelik olarak adapte edilen (tercihen her zaman destekleyici plakanın (17B) açıklığı (19B) vasıtasıyla ve oval delik vasıtasıyla) açıklıklara (9, 19B) iletim elemanının (11B) en az bir bağlama bölümünü içerir. Destekleyici plakanın (17B) tam açıklığının (19B) şekli bu nedenle, platformu (5) oluşturan levhayı desteklemek ve sağlamlaştırmaya katkıda bulunan destekleyici  
30 plaka (17B) ile sağlanan ilave kalınlık ve bağlama bölümünü (23A) almak üzere platformun (5) açıklığının (9) olası oval şekline göre en iyi hale getirilebilir.

Mevcut buluşa göre sistemin tercih edilen bir düzenlemesine göre ikinci araya giren eleman (1B) ayrıca, bilindiği üzere genellikle yükleme platformlarına taşıtların bağlanmasına yönelik kayışlar ile bağlanmak üzere kullanılan bir cihaz olan ve bu tür amaca yönelik, genellikle lastiğin (13) dayandığı en az bir durdurma dayanağı (15B) içeren en az bir tekerlek durdurucu takozu (13B) içerir: 5 avantajlı olarak ikinci araya giren elemanın (1B) tekerlek durdurucu takozu (13B) en az bir destek plakasını (17B) içerir. Açık bir şekilde, tekerlek durdurma takozunun (13B) tüm diğer bileşen parçaları ve işlevsellikleri, açık bir şekilde herhangi başka spesifikasyonu sağlama gereği duyulmayan teknikte önceden 10 bilinenler arasında olabilir.

Bunun yerine özellikle Şekiller 11 ila 18'e referans ile mevcut buluşa göre bağlama sisteminin, örneğin teknikte bilinen türdeki bir mandal gibi tipik olarak en az bir germe cihazının (15) arasına girerek kayışın (3) en az bir ikinci terminal 15 bölümünün en az bir ikinci bağlama elemanından oluşan bir üçüncü araya giren elemanı (1C) içermesinin belirtilmesi mümkündür.

Bu durumda, özellikle Şekil 14'ten kayışın (3) platforma (5) neredeyse dikey bir kuvvet uyguladığının altı çizilebilir: bağlama cihazı (15) ile temas bu nedenle, 20 oldukça önemlidir ve düzlem dışı eğilme kuvvetlerini ve yüksek yerleşmiş temas basıncını belirler.

Bu durumda platform (5) üzerine kayış ile uygulanan kuvvet ile indüklenen gerilme konsantrasyonlarının en aza indirilmesi amacıyla işbirliği yapan araçlar 25 platformun (5) en az bir açıklığı vasıtasıyla en azından kısmen yerleştirilmek üzere adapte edilmiş en az bir merkezi pim (3C) (açıklık (9) örneğin platformun (5) bir tam oval deliğidir), platformun (5) ikinci yüzünden (5b) dışarı çıkmaya yönelik olarak adapte edilen bir birinci uca sahip bir merkezi pim (3C) (örneğin, oval delik vasıtasıyla) ve platformun (5) birinci yüzünden (5a) dışarı çıkmaya 30 yönelik olarak adapte edilen birinci uca karşı bir ikinci uçtan (tercihen her zaman oval delik vasıtasıyla) oluşur, birinci uç kayışı bağlamaya yönelik olarak en az bir

sabitlenme bölümü (5C) ile donatılır (örneğin, bağlama cihazı (15) araya yerleştirilerek) ve ikinci uç, işletme kilit açma konumunda alındığında en azından ikinci ucun platformun (5) açıklığından (9) geçişine izin verecek şekilde ve çalışma kilitlenme konumunda alındığında, en azından ikinci ucun platformun 5  
5 açıklığından 9 geçişini önleyecek şekilde uyarlanmış en az bir kilitlenme/kilit açma cihazı (7C) ile donatılmıştır.

Üçüncü araya yerleştirme elemanının (1C) birlikte çalışan aracı ayrıca platformun (5) açıklığına (9) göre daha büyük boyutlara sahip (bu nedenle açıklıktan (9)  
10 geçmeyen) ve merkez pim (3C) boyunca aksel olarak kayan, dayanma elemanı (9C) ile sabitleme bölümü (5C) arasına merkez pim 3C'nin kendisi boyunca yerleştirilmiş bir elastik aracı (11C) (örneğin, en az bir sarmal yay gibi) içerir. Platformun (5) açıklığının, Şekilde gösterilen durumdaki gibi, platformun (5) ikinci yüzünden (5b) çıkıntı yapan bir derin çekilmiş parçaya sahip bir oval delik  
15 olarak yapılması durumunda destek elemanı (9C), oval deliğin derin çekilmiş parçası ile mekanik müdahalelerden kaçınarak oval deliği çevreleyen düzlem yüzeyine elemanın (9C) dayanmasına olanak sağlamak üzere adapte edilen bir veya daha fazla çıkıntı (13C) ile donatılabilir.

20 Özellikle bağlama bölümü (5C), tercihen, bağlama cihazının (15) veya kayışın (3) uç bölümünün bağlantısına olanak sağlaması amaçlanan pim (3C) ile integral olmak üzere en az bir kanca veya halka ile donatılabilir.

Özellikle, kilitlenme / açma cihazı (7C), merkezi pimin (3C) bir merkezi eksen  
25 etrafında dönen, merkezi pimin (3C) ikinci ucunun, açıklık (9) içinden geçtiği çalışma kilit açma pozisyonu ile merkezi pimin (3C) ikinci ucunun açıklık (9) içinden geçişinin engellendiği çalışma kilitlenme pozisyonu arasında dönen veya tam tersi en az bir pençe olarak yapılabilir. Tercihen pençe ve sabitleme bölümü (5C), merkezi pim (3C) ile dönüş halinde entegredir: sonuç olarak, bağlama  
30 bölümünün (5C) döndürülmesi ile platformun (5) ilk yüzüne (5a) bir operatörün

elleri ile kolayca erişildiğinde, her şeyden önce, açıklık (9) boyunca çalışma pozisyonları arasında mandalın döndürülmesi ile mümkündür.

5 Tercihen pençe, bunun eğilmesi amaçlanan platformun (5) birinci yüzünün (5a) açıklığının (9) çevre uzunluğu bölümü ile birleştirilmek amacıyla şekillendirilmiş bir veya daha fazla uygun düzlem (15C) ile donatılabilir.

10 Akabinde Şekiller 15 ila 18'e referans ile bazı kurulum adımları, bir yükleme platformunun (5) bir açıklığı (9) (oval delik) içerisine mevcut buluşa göre bağlama sisteminin araya giren elemanına (1C) yönelik gösterilir. En azından kısmen açıklık (9) vasıtasıyla kilitleme/kilit açma cihazı (7C) yerleştirildikten sonra, üçüncü araya giren eleman (1C) açıklığın (9) tamamen dışında olduğunda ve kilitleme/kilit açma cihazı (7C) (pençe) bunun birinci çalışma konumunda olduğunda, dayanak elemanı (9C), platform (9C) üzerine ve özellikle çıkıntılar 15 (13C) ile açıklığı (9) saran yüzey üzerine dayanır.

Ardından, üçüncü bağlantı elemanını (1C) merkezi pim (3C) boyunca aksel olarak bastırmak suretiyle, örneğin tutturma bölümüne (5C) bir basınç uygulayarak, platformun (5) ikinci yüzüne (5b) doğru bastırılarak, elastik araçlar 20 (11C) sıkıştırılır (örneğin, Şekil 18'de) ve kilitleme / kilit açma cihazı (7C) platformun (5) birinci yüzünden (5a) çıkan açıklığı (9) geçecek şekilde alınır (örneğin, Şekil 16'da gösterildiği gibi) ve kilitlemeyi almak mümkündür ve kilitleme/kilit açma cihazını (7C) çalışma kilitleme pozisyonuna getirmek mümkündür (örneğin, Şekil 17'de gösterilen pençeyi doğrudan döndürerek veya 25 bağlama bölümünü (5C) döndürerek bunu döndürmek üzere alarak).

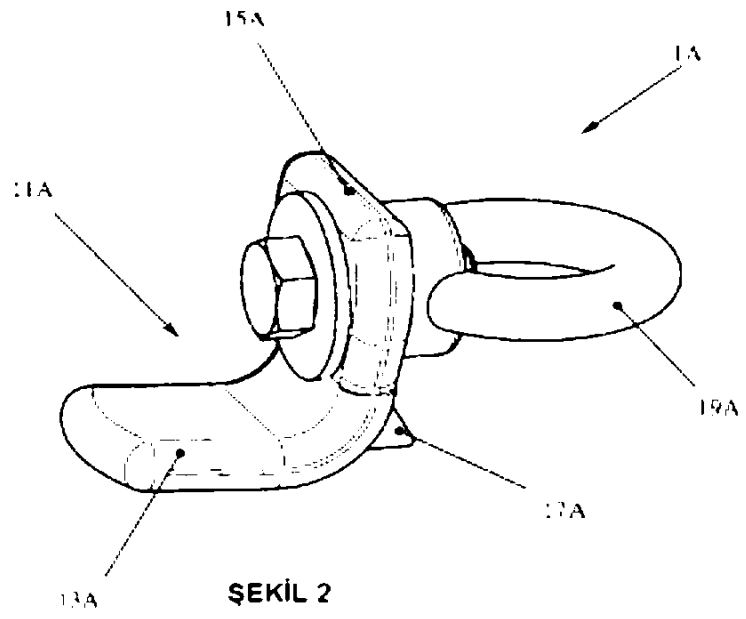
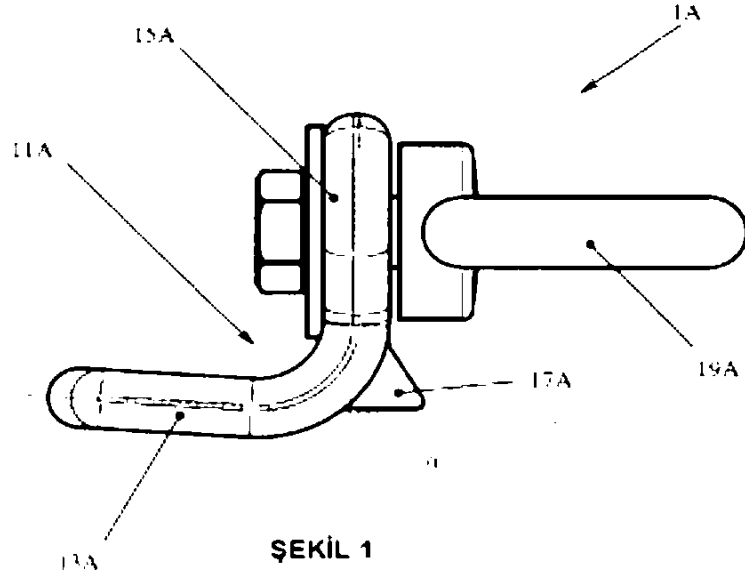
Örneğin bağlama bölümü (5C) üzerinde aksel basınç uygulanmasının bırakılması, örneğin sabitleme kısmı 5C üzerindeki basıncın iptal edilmesi ile elastik araçlar (11C) uzanır ve tırnak açıklıklar (9) ile ilgili çevre kısımlarına karşı 30 düzlemler (15C) ile yerleştirilir. Özellikle bu pozisyonda, pençe kısmen oval deliğe (açıklık (9)) yerleştirildiğinden ve platformun (5) birinci yüzüne (5c) sıkıca

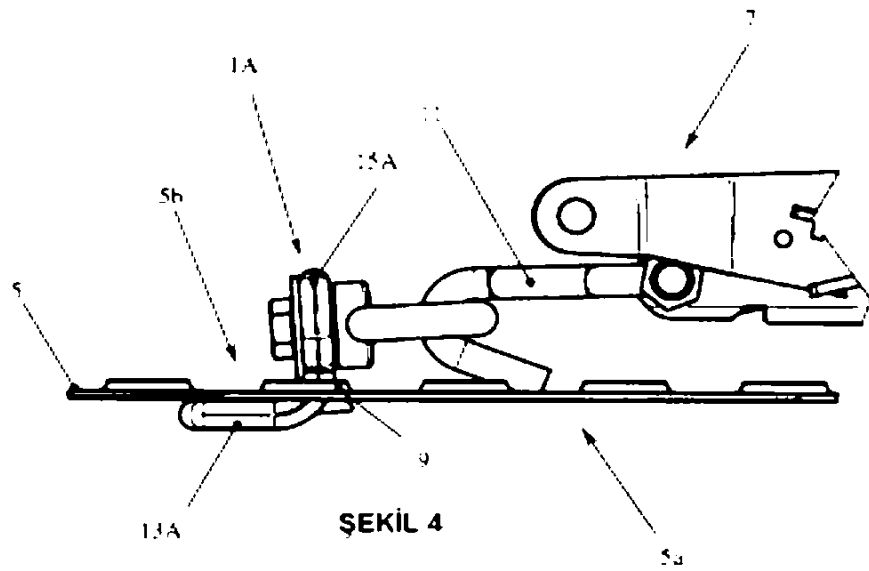
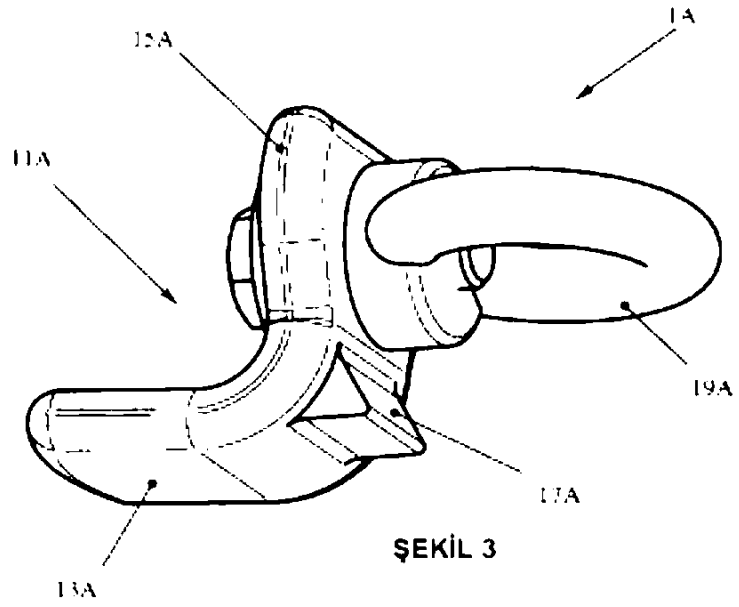
tutturulma riski olmadan sıkıca sabit kaldığından dolayı artık daha fazla dönemez. Böylece kayışın (3) sabitleme bölümüne (5C), örneğin bağlama cihazı (15) vasıtasıyla bağlanması ile çekme kuvveti, sadece takma yerine tam tersi şekilde hareket ederek ve dolayısıyla gönüllü bir manevra ile açılarak açılabilen pençeyi  
5 ayırma eğiliminde değildir.

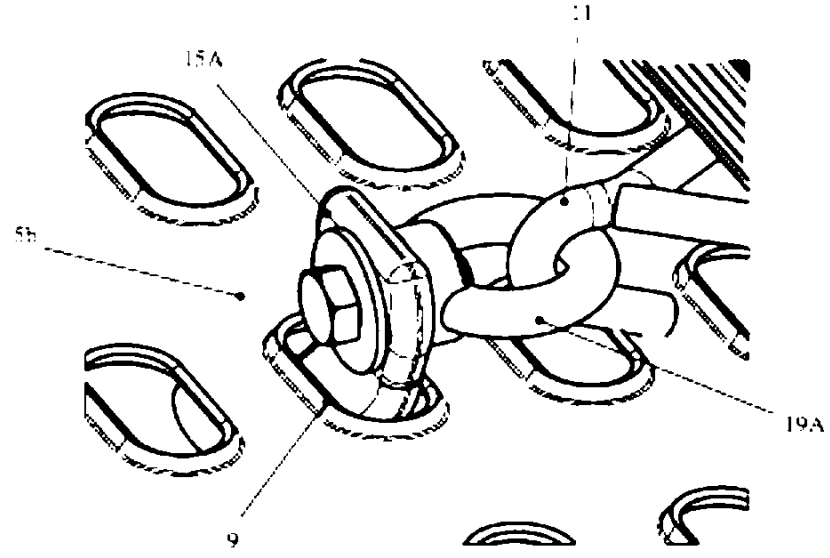
Açık bir şekilde, yukarıda açıklanan ilgili adımların tersine şekilde uygulanması ile kilitleme/kilit açma cihazının (7C) ve özellikle pençenin kilit açma konumuna geri getirilmesi ve platformun (5) açıklığından (9) üçüncü araya yerleştirme  
10 elemanının çıkarılması mümkündür.

Üçüncü araya giren eleman (1C), platformun (5) levhası ile bağlama cihazı (15) arasına yerleştirilerek, sonuç olarak geniş bir alan üzerine dağıtılan bir kuvvetin elde edilmesine izin verir, bu da güçlü bir şekilde yukarıdaki gerilimleri azaltır.

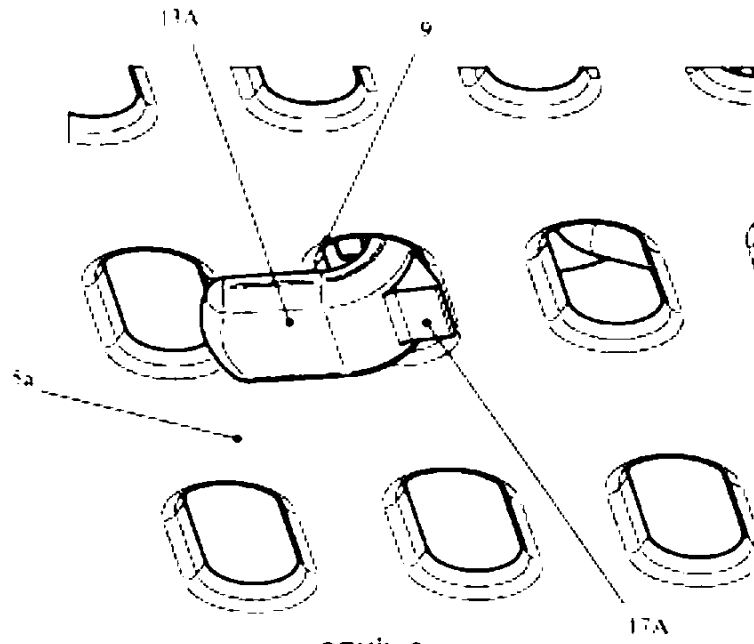
15 Şekiller 19 ile 20 bir örnek olarak, sistemin kendisinin eş zamanlı olarak yukarıda açıklanan araya giren tüm üç elemanı (1A, 1B ve 1C) içerdiği mevcut buluşa göre bağlama sistemini gösterir. Bilindiği üzere, bir yükleme platformuna bir taşıtın bağlanmasına yönelik olarak aslında, kayışlardan biri veya daha fazlası, taşıt  
20 lastiği sırtının etrafına sarılması, daha sonra platformun açıklıklarındaki (oval delikler) uygun kancalar veya kelepçeler ve mandallarla sıkılması ve gerilmesi amaçlanan bir veya daha fazla kayış geleneksel olarak kullanılır. Akabinde Şekiller 19 ila 20, platform (5) üzerinde kayış (3) ile uygulanan kuvvet ile indüklenen gerilme konsantrasyonlarını en aza indirmek amacıyla her bir araya  
25 giren elemana (1A, 1B ve 1C) bitişik olmasına izin veren germe cihazı (7) vasıtasıyla çekilme sırasında bunun koyulduğu birinci araya giren elemana (1A) birinci terminal bölümde son olarak bağlı ve ikinci giren eleman (1B) ile iletilen, kısmi olarak lastiğin (13) etrafına sarılı üçüncü araya giren eleman (1C) ile bağlı olduğu kayışın (3) ikinci terminal bölümünde mevcut buluşa göre bağlama  
30 sistemini gösterir.



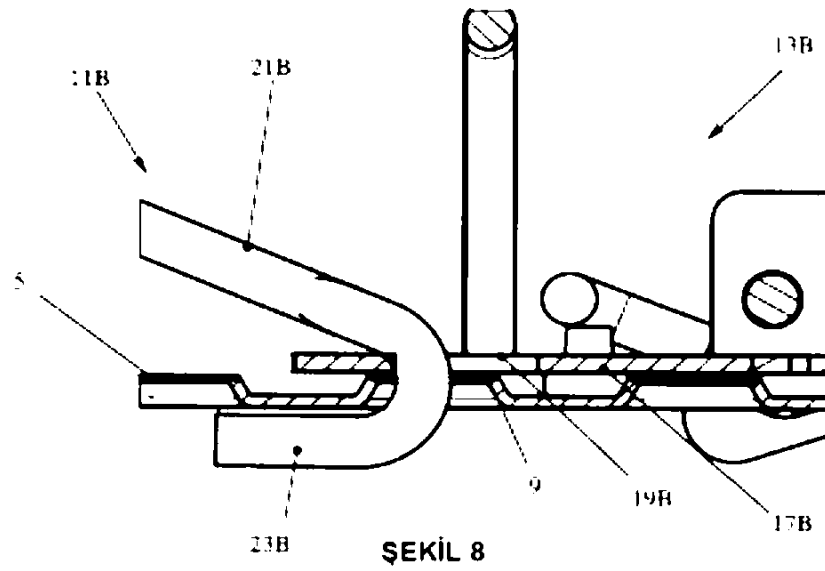
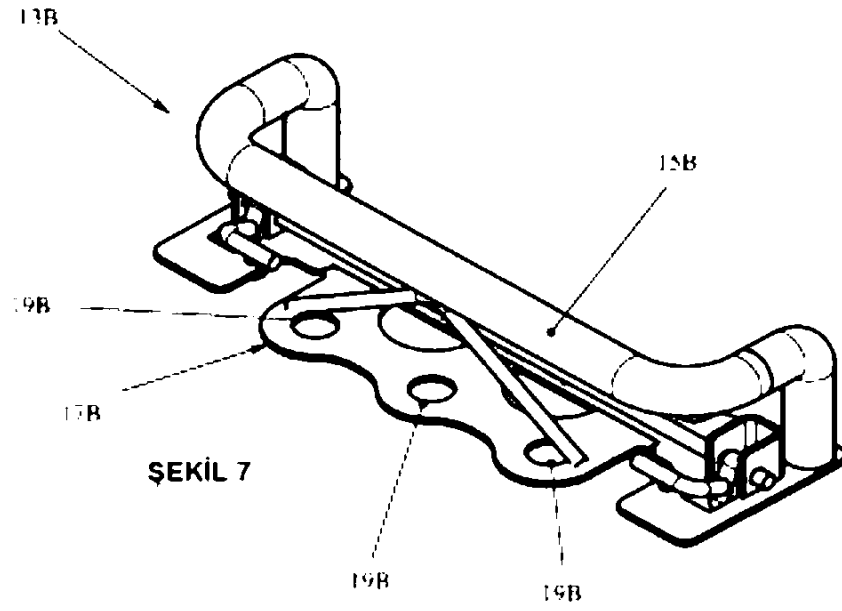


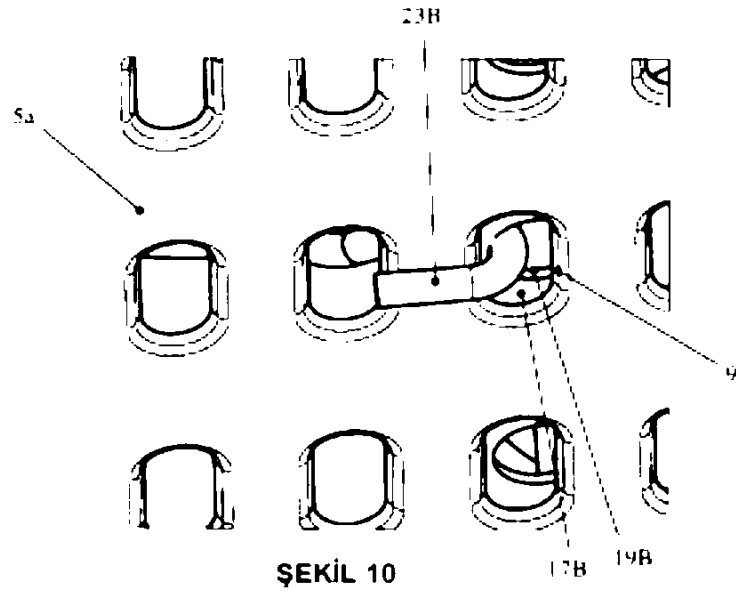
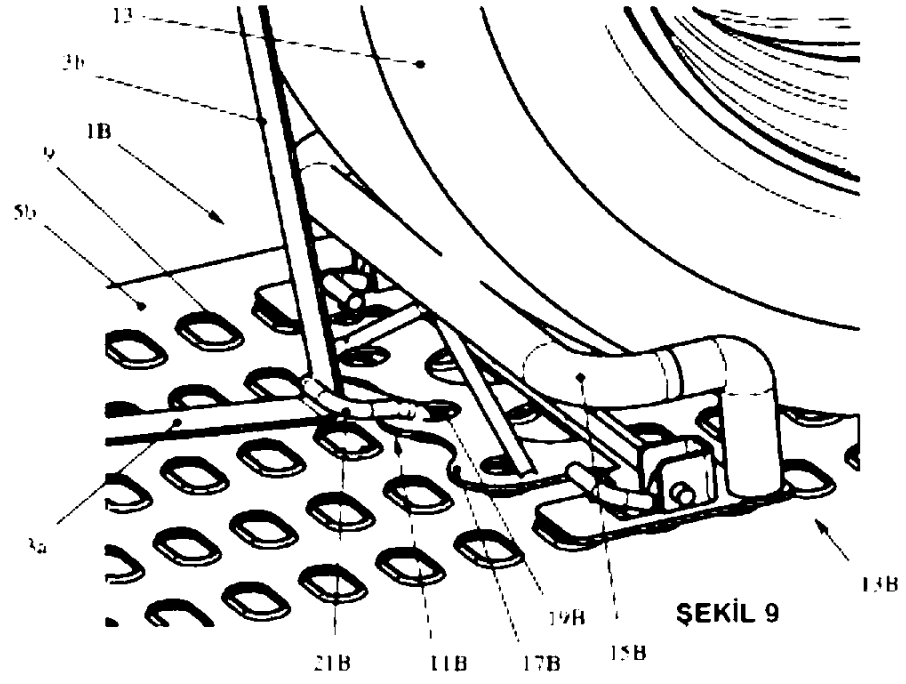


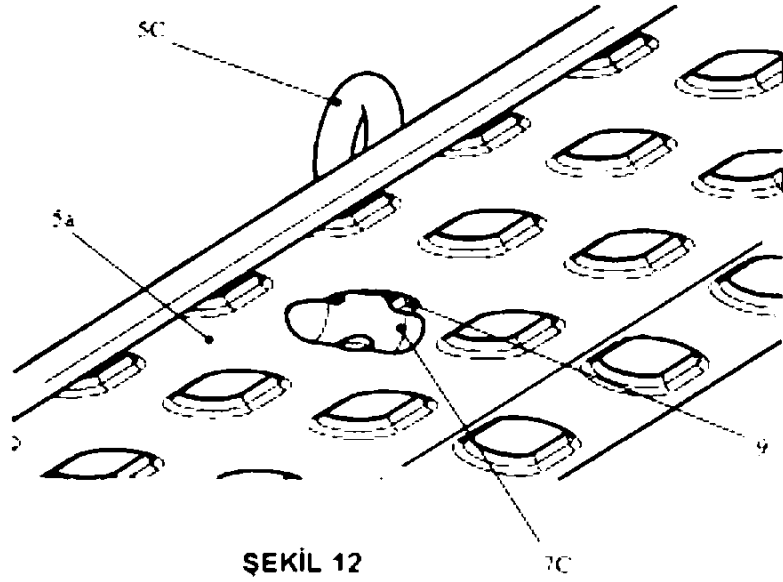
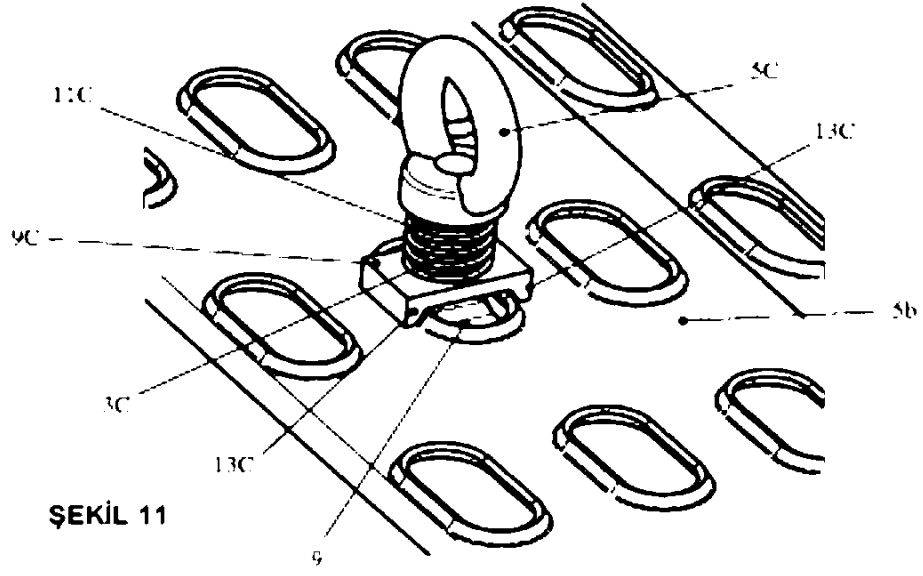
ŞEKİL 5

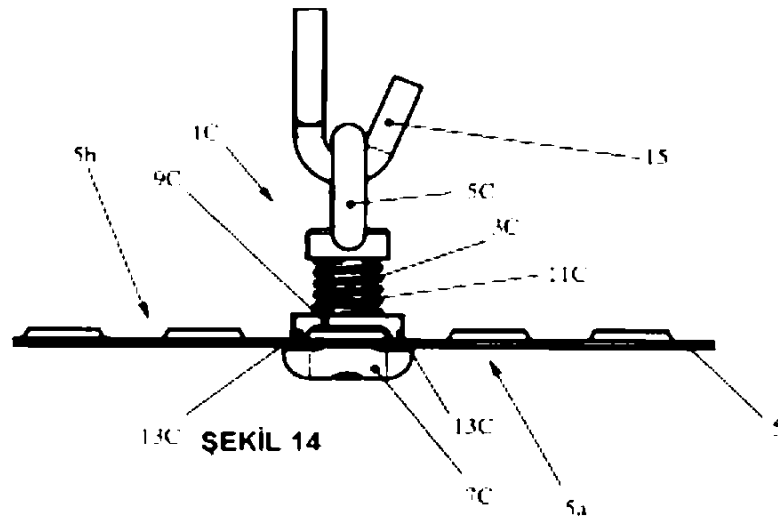
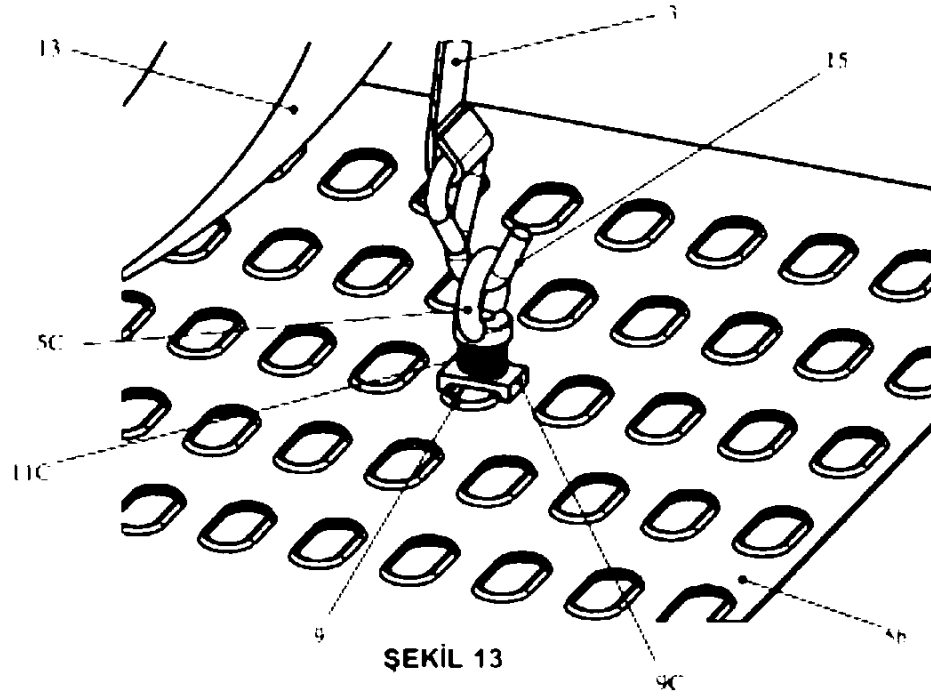


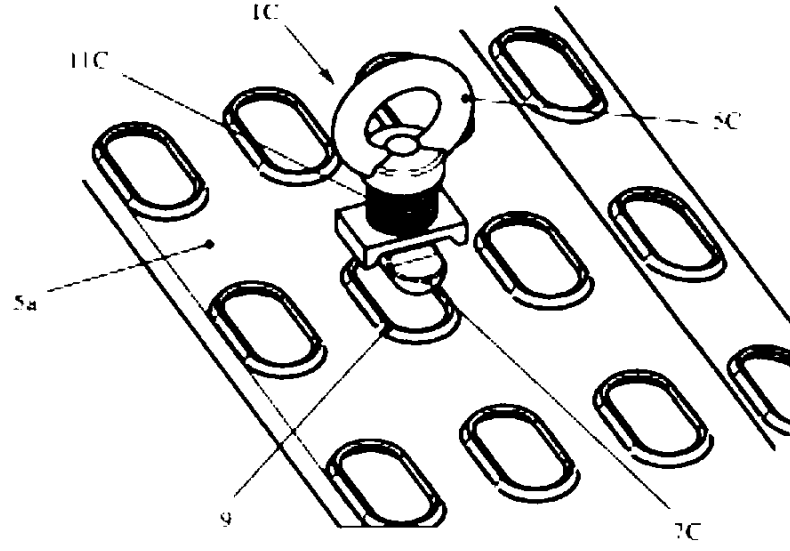
ŞEKİL 6



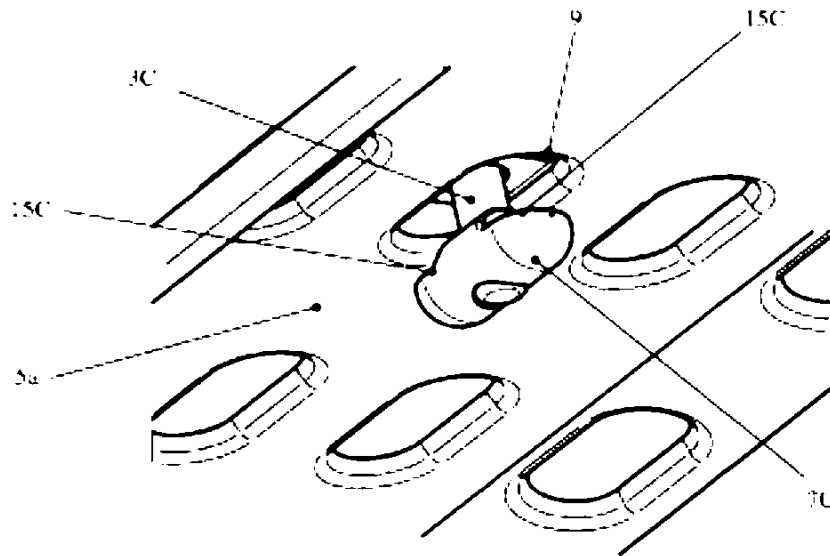




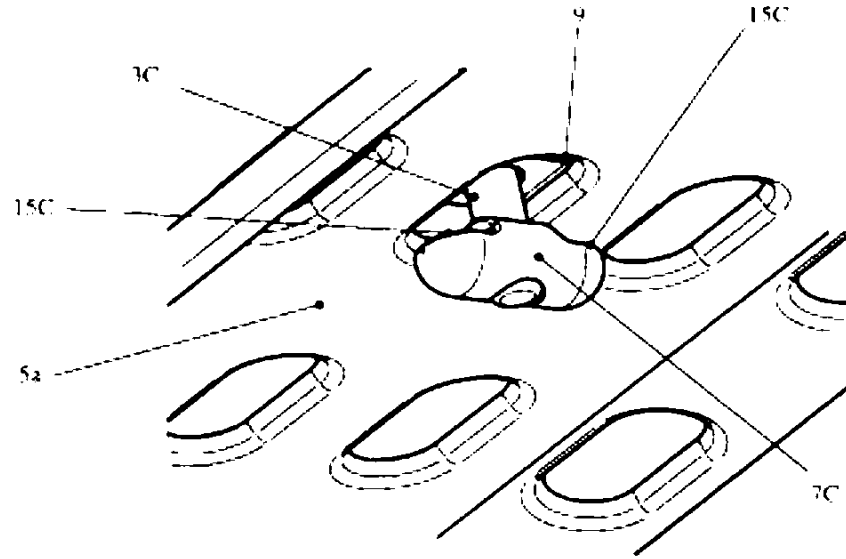




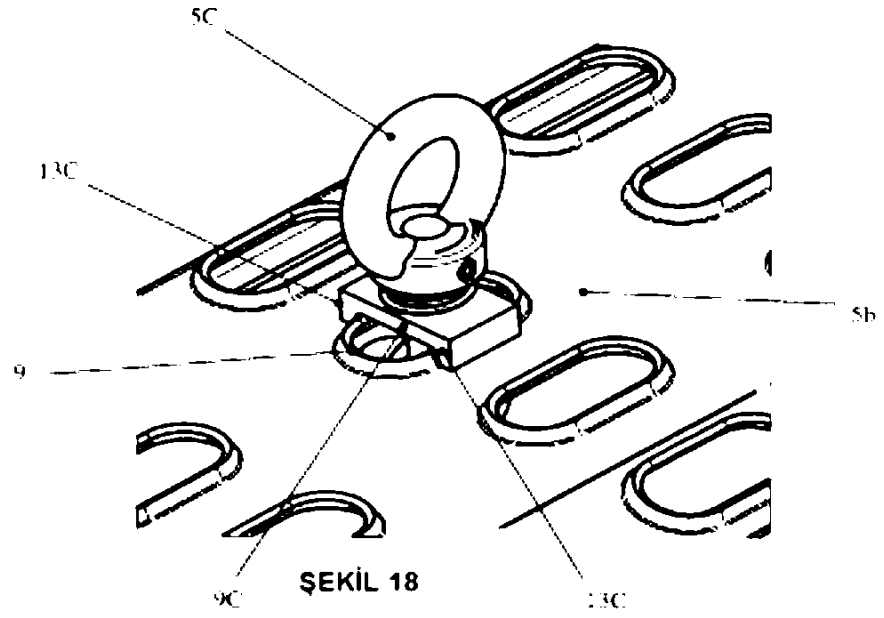
ŞEKİL 15



ŞEKİL 16



ŞEKİL 17



ŞEKİL 18

