



[B] (11) **KUULUTUSJULKAISU**  
**UTLÄGGNINGSSKRIFT** 60169

C (45) Patentti myönnetty 10.10.1931  
Patent meddelat

(51) Kv.lk.<sup>3</sup>/Int.Cl.<sup>3</sup> B 62 D 55/20

**SUOMI—FINLAND**

(FI)

Patentti- ja rekisterihallitus  
Patent- och registerstyrelsen

(21) Patentihakemus — Patentansöknin	791611
(22) Hakemispäivä — Ansökningsdag	21.05.79
(23) Alkuperäisyys — Giltighetsdag	28.10.77
(41) Tulut julkiseksi — Blivit offentlig	21.05.79
(44) Nähtävöksiapanon ja kuul.julkaisun pvm. — Ansökan utlagd och utl.skriften publicerad	31.08.81
(32)(33)(31) Pyydetty etuoikeus — Begärd prioritet	

- (71) Konetehdas Maskinfabrik Norcar Ky.Kb., Korsholm, 65450 Solf, Suomi-Finland(FI)
- (72) Kaj Carlson, Singsby, Suomi-Finland(FI)
- (74) Oy Jalo Ant-Wuorinen Ab
- (54) Banddrivet fordon - Telaketjuajoneuvo
- (62) Jakamalla erotettu hakemuksesta 773232 -  
Avdelad från ansökan 773232

Uppfinningen avser ett band- eller larvkättningsfordon, särskilt dess kättingband eller bälten.

I banddrivna eller bandfordon förmedlas vanligen den fordonet drivande och styrande kraften till banden, som kan bestå exempelvis av två ändlösa kättingar med tvärgående klossar runt två eller flera hjul på vardera sidan om fordonet, genom de innanför de ändlösa kättingarna befintliga bakre hjulen, de sk. drivhjulen. Dessa hjul uppbär också vanligen fordonets bakre del. I den främre delen av fordonet finns motsvarande, fritt roterande hjul, så kallade löphjul, över vilka kättingbanden går i fordonets främre del. Isynnerhet i bandfordon som är avsedda för bruk i terräng, har dessa löphjul en mindre diameter än drivhjulen. Mellan drivhjulen baktill och löphjulen fram till finns bärhjul, ofta flere efter varandra, som har en mindre diameter än både drivhjulen och löphjulen, och mot vilka kättingbandens undre del anligger. Löphjulen är så anordnade, att kättingbanden mellan löphjulen och de främre bärhjulen i sin nedre del bildar en i fordonets körriktning snett uppåtriktad del, som underlättar fordonets rörelser i terräng samt t.ex. i snö. Det är också möjligt att bärhjulen är av samma storlek som drivhjulen, varvid man i fram-

delen av lätta fordon behöver endast ett bärhjul. Även då är det möjligt att nyttja ovannämnda löphjul, som befinner sig något framom bärhjulen och vilkas axel ligger högre än såväl bärhjulens som drivhjulens axlar för att åstadkomma bandens snedriktning i fordonets främre del.

I sådana ofta med gummi-hjul försedda fordon består kättingbandet företrädesvis av två kättingar, som löper parallellt och därvid bildar bandets kanter och samtidigt dess stomme. Kättingarna är förbundna med varandra medelst tvärgående klossar.

I hittills kända kättingband är kantkättingarna fästa vid tvärklossarna så, att då bandkättingen är monterad på hjulen, så är de efter varandra följande länkarnas plan turvis vinkelrät mot hjulets axel och turvis parallell med denna. Härvid böjer sig kantkättingarna i länkarnas förbindelseställen i vertikalplanet lätt utefter driv- och löphjulen. En nackdel med denna konstruktion är dock kantkättingarnas lika goda böjlighet även i horisontalplanet vid kättinglänkarnas förbindelseställen. Detta medför givetvis en särskilt olägenhet vid sådana bandkättingfordon, där fordonet styrs genom olika hastigheter hos banden eller rentav med olika drivriktning hos bandkättingarna. Härvid förmår inte de kända bandkättingkonstruktionerna motstå de sidokrafter, som uppstår vid fordonets vändningar, utan kättingarna kan böja sig och förskjutas i sidoriiktningen och kan härvid eventuellt falla ifrån hjulen. Bandkättingens styvhet i sidoriiktningen kan dock enligt uppfinningen väsentligen förbättras, utan att den böjlighet i vertikalplanet försämras, som är erforderlig för att styra bandkättingen över de till konstruktionen hörande hjulen.

Detta åstadkoms enligt uppfinningen genom att sidokättingarna fästs vid tvärklossarna så, att då bandkättingarna är monterade på hjulen, bildar kättingarnas länkplan en ca 45 graders vinkel med hjulens axlar. Då kättingarna härvid är utspända över alla hjulen, låser sig lederna mellan kättingarnas länkar mot en böjning i hjulens axelriktning eller mot böjning i horisontalplanet. Kättingarna bildar härigenom i horisontalplanet stångartade, styva organ, vilket självfallet hindrar horisontella rörelser hos bandkättingarna och sålunda även deras bortfallande från de till bandkättingssystemet hörande hjulen.

Uppfinningen beskrives närmare med hjälp av bifogade ritning, där

fig. 1 visar en schematisk bild av tvärklossen och

fig. 2 kedjan sedd uppifrån.

Tvärklossarna 9 är företrädesvis böjda och anpassade till hjulens konkava slityta, såsom visas i fig. 1. De är lämpligen försedda med utsprång eller upphöjningar 9a för att öka friktionen. För kättingens fästande vid klossarnas ändar kan de sistnämnda vara utformade så att länkarna 8 passar in i urtag 9b, resp. 9c i klossen 9. I det visade exemplet finns en kloss mellan varje länkpar och länkarna bildar en 45 graders vinkel med horisontal- eller vertikalplanet, men är vända åt olika håll. När länkarna passats in i de olika urtagningarna 9b och 9c, svetsas de fast. Man kan också fästa klossar 9 endast vid varannan länk och då kan klossarnas ändar vara likformiga. Väsentligt för uppfinningen är i varje fall länkplanets läge i förhållande till vertikal- eller horisontalplanet. Kättingarna är sålunda böjliga, men fastlåsta mot sidoförskjutning.

Patentkrav:

60169

1. Bandkätting för användning vid ett fordon där drivkraften till vardera bandkättingen förmedlas av fordonets bakre del upp-bärande drivhjul och bandkättingarna förs vidare till löphjul i fordonets främre del, vilken bandkätting består av två i fordonets längdriktning gående kättingar (8), som bildar drivbandets kant, samt av dessa förbindande tvärgående klossar (9), k ä n n e t e c k n a d därav, att kättingarnas (8) länkar (8a) är fästa vid tvärklorsarna (9) så, att då bandkättingarna är monterade på hjulen bildar kättingarnas länkplan en ca 45 graders vinkel med hjulaxeln.

2. Bandkätting enligt patentkravet 1, k ä n n e t e c k n a d därav, att de tvärgående klossarna (9) är fästa vid varje kättinglänk, varvid kättinglänkens fästplan avviker från den föregående och efterföljande länken ca. 90°.

3. Bandkätting enligt patentkravet 1, k ä n n e t e c k n a d därav, att de tvärgående klossarna (9) är fästa vid varannan länk, varvid de efter varandra följande klossarnas fästplan är väsentligen parallella.

Patenttivaatimukset:

1. Telaketju käytettäväksi ajoneuvossa, jossa käyttövoima kummallekin telaketjulle välitetään ajoneuvon takaosaa kannattavilla vetopyörillä ja telaketjut viedään edelleen ajoneuvon etuosassa oleville taittopyörille, joka telaketju koostuu kahdesta ajoneuvon pituussuuntaan kulkevasta kettingistä (8), jotka muodostavat käyttöketjun reunat, sekä näitä yhdistävistä poikittaiskappaleista (9), t u n n e t t u siitä, että kettinkien (8) lenkit (8a) on kiinnitetty poikittaiskappaleisiin (9) niin, että kun kettingit ovat asennetut pyörille, muodostavat kettinkien lenkkitasot noin 45 asteen kulman pyörän akselin kanssa.

2. Patenttivaatimuksen 1 mukainen telaketju, t u n n e t t u siitä, että poikittaiskappaleet (9) ovat kiinnitetyt jokaiseen kettinkilenkkiin, jolloin kettinkilenkkien kiinnitystaso poikkeaa edellisen ja seuraavan lenkin kiinnitystasosta noin 90°.

3. Patenttivaatimuksen 1 mukainen telaketju, t u n n e t t u siitä, että poikittaiskappaleet (9) ovat kiinnitetyt joka toiseen lenkkiin, jolloin peräkkäisten poikittaiskappaleiden kiinnitystasot ovat oleellisesti yhdensuuntaiset.

Viitejulkaisuja-Anförda publikationer

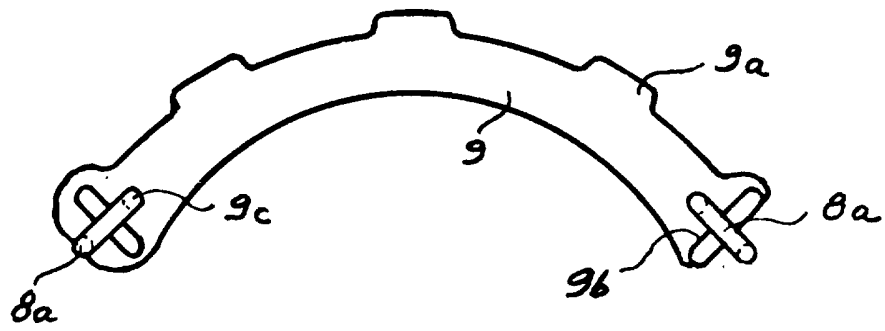


FIG. 1

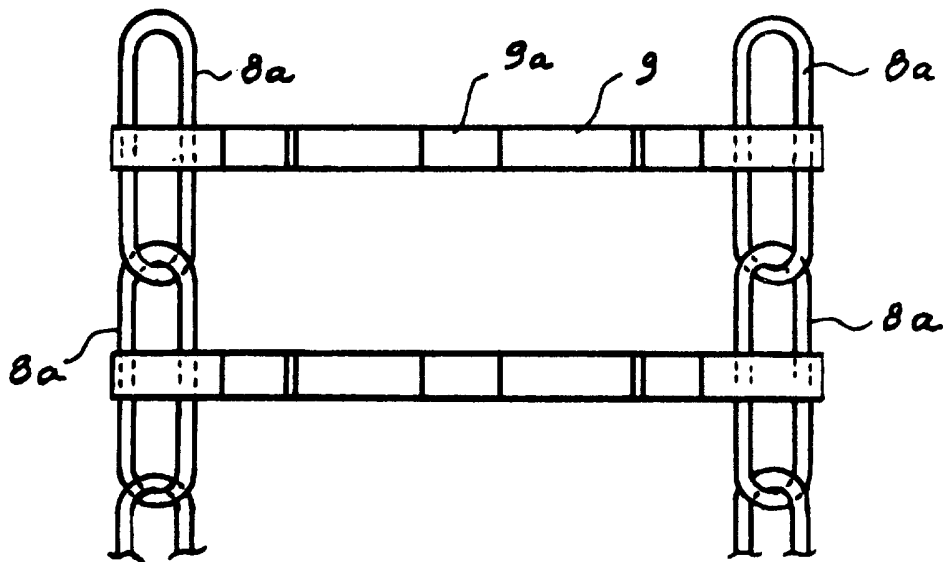


FIG. 2