

I września 1927 r.

B60b, 1/12

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 6067.

Kl. 63 c 44.

Carl Christian Pedersen
(Kopenhaga, Danja)
i Jens Bank Marinus Pedersen
(Aarhus, Danja).

Wysuwalne okna do pojazdów.

Zgłoszono 31 lipca 1924 r.

Udzielono 15 października 1926 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy wysuwalnych okien dla nadwozi pojazdów (np. samochodów) i polega na budowie okien, które mogłyby służyć, odpowiednio do potrzeby, jako boczne okna nadwozia lub jako zasłona od wiatru i mogły być przestawiane z wewnątrz powozu.

Załączone rysunki podają przykład wykonania wynalazku, a mianowicie: fig. 1 pokazuje nadwozie w przekroju podłużnym, fig. 2 pokazuje część wynalazku widzianą z góry, fig. 3 podaje lewą stronę pojazdu w przekroju poziomym, fig. 4 pokazuje przedmiot wynalazku w pionowym przekroju w skali zwiększonej, fig. 5 pokazuje wynalazek, gdy okno służy jako za-

słona od wiatru, fig. 6 przedstawia widok wynalazku z tyłu, gdy okna są zesunięte.

Fig. 7—10 podają szczegóły budowy.

Na tylnym oparciu siedzenia kierowcy jest przymocowane okucie 2, utrzymujące na czopie obrotowym 3 ramię 4. Ramię to może być wykonane z dwóch obracających się jedna w drugiej lub przesuwalnych części; na swym końcu przednim utrzymuje ono na czopie 5 ramię 6, które za pomocą czopa 7 łączy się z ramieniem 8, obracalnem o 180°. Wolny koniec ramienia 8, wykonany w kształcie mufy, służy jako pochwa dla rury 9. W rurze 9 osadzony jest ruchomo trzon 10, zakończony u góry uchwytem 11. Pomiędzy uchwy-

tem 11, a górnym rąbkiem rury 9 wstawioną jest spiralna sprężyna 12, odpychająca stale trzon 10 do góry. Dolna część trzonu 10 ma gwint 13, zapomocą którego wkrębowuje się ją do tulei 14, umocowanej na ramie nadwozia. Tuleja 14 zakończona jest mufą 16 o przekroju w kształcie litery U, której górny rąbek brzegu ma wpusty, do których zachodzą odpowiednie rąbki rury 9 gdy trzon 10 wkrębowany jest do tulei.

Na rurce 9 pomiędzy skrzynią nadwozia a dachem są umocowane zawiasy 18, podtrzymujące dwie obracające się okienne ramy 19 (fig. 4); ramy te posiadają wykroje 20, w których umocowane są czopy 21 i 22, trzymające przednie szyby. Czopy 21 i 22 osadzone są w ramach 24, obejmujących szyby.

Ujmujący czopy 22 wykrój jest na wierzchu w miejscu 26 nieco poszerzony, aby tamtędy mogły przejść boczne wysokości czopa 22 i dostać się nazewnątrz części 19. Tym sposobem dolna część ramy 24 może być postawiona ukośnie, w położeniu wskazanym na rysunku kropkami, przyczem oczywiście musi być wyjęta ze żłobka okiennego 28, znajdującego się wzdłuż górnej krawędzi skrzyni nadwozia.

Na górnej i dolnej krawędzi ramy 24 przylegają do siebie okucia 29 i 30, które mogą być przyciśnięte do siebie zapomocą naśrubka 33 dzięki temu, że część 30 ma podporę na rurce 31 a naśrubek 33 osadzony jest na trzonie 32 (fig. 7).

Przednia część ramy okiennej oparta jest na stałym lub odejmowalnym narożniku 34 przedniej zastony od wiatru.

Narożnik ten wykonany jest przeważnie z materiału nieprzejrystego, lecz może być również i przejrysty; do zamykania okien służą zakrętki 36 (fig. 1).

Do skrzynki nadwozia przymocowane są zawiasy 37 (fig. 1—3), których ramiona 38 łączą się przegubem 39 pionowej

listwy 40. Listwa 40 zaś u góry związana jest zawiasami 41 z poziomą listwą 42, której przedłużenie 44 łączy się z zawiasami 43. Listewka 44 zaopatrzona jest we wcięcia 45, 46, w które zachodzą, osadzone na zawiasach 18 i na narożnikach 43, czopy 47 i 48. Dach 49 wozu przyczepiony jest do listew 42 i 44, zaś boczne strony 50 nasady i ich przypięte części 51 przylegają do listew. Po zdjęciu zakrętek 36 szyba może być wyjęta z rowka 28, odsunięta nadół i wreszcie otworzona bez przeszkody ze względu na dach 49. Drzwi 52 służą dla wejścia do pojazdu i wyjścia z niego. Po zluźnieniu sworzni 47 i 48 całe nadwozie kryte może być złożone, przyczem listwy 42 i 44 składają się w sposób pokazany na fig. 2, obracają się na zawiasie 41 o 90°, poczem pionowe listwy 40 i zawiasy 39 i 37 układają się w tylnej części wozu wraz z poprzednio złożonymi listwami 44 i 42. Trzon 10 wykręca się z tulei 14, przyczem rurka 9 po odpowiednim zgięciu ramion 4 i 6 w miejscu 53 przyśrubowuje się do tylnego oparcia 1 (fig. 5). Wtedy, ściągnięte naśrubkiem 33, okna stanowią wewnątrz powozu zastłonę od wiatru. Obydwie części ramy jednej strony nadwozia w podanym przykładzie wykonania są związane razem wstęgą 54, która posiada zakończenie w kształcie litery T-55, w którym znajduje się ruchomy czop 56 będący pod działaniem sprężyny 57. Czop 56 zaopatrzony jest z obu stron w główki 58, zaciskające ramy 24 w zakończeniu 55, przyczem czop 59 przenika nawylot otwory obu ram. W razie potrzeby dywany i obicie mogą być przymocowane do listewki i do łapek 55, 59 przy dolnej krawędzi ramy 24, lub też do wprowadzonej pomiędzy nimi listwy.

Jeżeli trzon 10 wyłączony jest z połączenia przy 53 i rama 24 złożona, to rurka 9 może być wraz z oknem obrócona dookoła czopa 7 o 180° tak, iż okno zwiesza się poza oparciem 1 (fig. 6).

Względem ramion 4 i 5 rurka 9 może być obrócona o 90°, wówczas ramiona z oknami opuszczają się, przytem okna pozostają związane zapomocą sworzni 59 lub śrubek 65.

Rurka 9 jest przymocowana celowo do okucia, które przytwierdzone jest w środku pojazdu do oparcia siedzenia kierowcy. Oba okna jednej strony pojazdu mogą stać się zasłoną od wiatru, podczas gdy okna drugiej strony są zamknięte. Ramy 24 osadzone są odejmownie w rurce 9 tak, że przednie boczne okna zasłony od wiatru i tylne okna obu stron pojazdu stanowią razem zasłonę od wiatru dla oparcia 1. Podług fig. 9 ramy są wykonane z tłoczonej blachy, przyczem okno 25 utrzymywane jest we wpuszczeniu 63 zapomocą śruby 65 i listewki 64.

Podług fig. 10 rama 24 ujęta jest korytkiem 66 w kształcie litery U o dwóch nieruchomych ramionach, i jedną klinową zagiętą częścią 67, której jedna część ma podkładkę 68 ze szczeliwem 69. Szczeliwo 69 przylega bezpośrednio do szyby. Przy ściskaniu części 67 przylega ono coraz mocniej do okna, które pomimo to pozostaje wciąż w dawnym położeniu wskutek działania sprężyny 70.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wysuwalne okna do pojazdów i t. p. urządzeń, znamienne tem, że są tak wykonane, iż służą kolejno jako okna boczne i jako zasłona od wiatru i mogą być zasuwane z wewnątrz pojazdu.

2. Wysuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że rama (24) okna utrzymywana jest rurką (9), przymocowaną do nadwozia (15) lub do oparcia siedzenia (1) kierowcy i może być składana przy czopie (7) wewnątrz ramy.

3. Wysuwalne okno według zastrz. 1, znamienne tem, że rurka (9) umocowana jest na dwóch ramionach (4 i 6), przyczem

ramię (4) położone jest ruchomo względem czopa (3), ustawionego na oparciu (1), a rurka (9) zapomocą trzonu (10) przymocowana jest do nadwozia w tulei (14), gdy okna służą jako okna boczne.

4. Wysuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że ramy (24) osadzone są w uchwytych (19), obracalnie osadzonych względem rurki (9).

5. Wysuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że ramy (24) osadzone są przebiegowo zapomocą czopów (21, 22) w wykroju (20) uchwyty (19).

6. Wysuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że na dolnych czopach (22) znajdują się występy (27), które przez rozszerzenie (26) wykroju (27) przechodzą nawylot i wychylają okna (fig. 4) w położenie skośne.

7. Wysuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że część (9) wykonana jest w kształcie rury, wewnątrz której przechodzi trzon (10) z gwintem (13), przyczem trzon (10) wzmacnia całe urządzenie względem nadwozia.

8. Wysuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że znajdujący się w rurce (9) trzon (10) jest pod działaniem sprężyny (12), która usiłuje podnosić go do góry.

9. Wysuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że ramy (24) wykonane są z blachy tłoczonej, w której okna są przymocowane zapomocą podkładek (64) i śrub (63).

10. Wysuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że rama (24) wykonana jest z żelaza korytkowego (66) z krótszym i dłuższym ramieniem, pomiędzy którymi leży klinowo wygięty, ujmujący krawędź okna, uchwyt (67), który ma poduszkę (68) na jednej stronie i zapomocą śruby (70) może być wsunięty mniej lub więcej do ramy (66).

11. Wysuwalne okna według zastrz.

1 i 10, znamienne tem, że w poduszce (68) leży uszczelnienie (69).

12. Wsuwalne okna według zastrz. 1 i 10, znamienne tem, że znajdujące się w oprawie (66) śruby (70), które służą do naciągnięcia części (67), opierają się o rąbek okna (25), utrzymując go w niezmiennym położeniu.

13. Wsuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że na ramach (24) osadzone są okucia (29, 30), które zapomocą sworznia (32) i umieszczonej pomiędzy dwoma takimi okuciami rurki (31) zaciskają ramy (24).

14. Wsuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że pokrycie pojazdu jest trzymane w napięciu zapomocą odejmowalnej lub zasuwanej listwy (40) oraz dwóch poziomych listew (42, 44), które są z pierwszą połączone.

15. Wsuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że listwa (40) przymocowana jest do podwozia (15) zapomocą podwójnych zawiasów, a górna listwa (44) posiada wycięcia (45 i 46) dla leżących na zawiasach (18) i narożniku (34) czołów (47, 48), celem wznowienia wiązania.

16. Wsuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że ramy (24) są w zetknięciu z klockami (55), osadzonemi pomiędzy ramami i posiadającemi ruchome główki (58), które bezpośrednio powodują zaciskanie ram.

17. Wsuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że na zasłonie od wiatru (35) przed siedzeniem kierowcy przewidziane są narożniki (34), służące za podpory dla górnych listewek lub narożnika (44).

18. Wsuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że zawiasy (18), stanowiące dźwigar bocznego okna, jednym swym końcem przymocowane są do dachu, drugim do podwozia.

19. Wsuwalne okna według zastrz. 1, znamienne tem, że ramy (24) odejmują się w ten sposób, iż jedno okno obu stron tworzy zasłonę od wiatru, a drugie pozostaje oknem bocznem.

Carl Christian Pedersen.
Jens Bank Marinus Pedersen.
Zastępca: M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

