

0691S

64679

P 92 2495

Kivonat

Bőrönd, valamint gördítőrendszer bőröndökhöz

American Tourister, Inc. WARREN, Rhode Island, US

A bejelentés napja: 1991.02.20.

Elsőbbsége: 1990.03.02. (487,459) US

A nemzetközi bejelentés száma: PCT/US91/01131

A nemzetközi közzététel száma: WO 91/12744

Bőrönd, amelynek tokja egy alsó fenéklappal (19), egy felső lappal (16), egymással átellenes első és hátsó véglapokkal (14,15), valamint egy oldallappal (13) határolt dobozrész-ből (11), továbbá egy alsó lapjával a dobozrész (11) alsó fenéklapjához (19) csuklósan csatlakoztatott, ugyancsak egy oldallappal (13) is határolt fedélrész-ből áll.

Az oldallapokban (13) az alsó lapok (17) közelében középen egy-egy mélyedés (55) van kialakítva, és a bőrönd (10) hosszirányában a véglapok (14,15) között mérve középtartományban a mélyedésekben (55) az alsó lapok (17) közelében a bőrönd (10) oldalfalaihoz (13) rögzített, az alsó lapok (17) alá benyúló keresztirányú tengelycsapokon forgathatóan ágyazott két nagyobb kereket (57), valamint a dobozrész (11) fenéklapján (19) a véglapok (14,15) közelében elrendezett egy-egy önbeálló kisebb kereket (62) tartalmaz, és a bőrönd (10) első véglapja (14) felső végének közelében egy vonónyeles (20) gördítő-, különösen vonószerkezettel van ellátva. Jellemző ábra: 6. ábra

0691S

2795/92

Képviselő: Gödölle, Kékes, Mészáros & Szabó
Szabadalmi Ügyvivői Munkaközösség
1023 Budapest, Rómer Flóris u. 47.

64679

"A"

ADAM

Névj: AKSC 5/14

13/22

13/28

Bőrönd, valamint gördítőrendszer bőröndökhöz

American Tourister, Inc. WARREN, Rhode Island, US

Feltalálók: CARPENTER Lester E., MIDDLETOWN, Rhode Island, US

SCHMITT Wayne I., COVENTRY, Rhode Island, US

SNELL Laurence, ATTLEBORO, ~~Rhode Island~~, ^{Massachusetts} US

BIEBER David, ~~GREENWICH~~, Rhode Island, US

A bejelentés napja: 1991.02.20.

Elsőbbsége: 1990.03.02. (487,459) US

A nemzetközi bejelentés száma: PCT/US91/01131

A nemzetközi közzététel száma: WO 91/12744

A találmány utazóbőröndök, valamint bőröndök gördítőrendszerének kialakítására vonatkozik.

Ismertek olyan megoldások, amelyek szerint utazótáskák, utazóbőröndök aljára önbeálló kerék, véglapjára pedig flexibilis húzóheveder van szerelve. A használó a hevedernél fogva húzza a táskát, amely a talajon gurul, és így mentesíti a használót a táska teljes súlyának cipelésétől.

Az ilyen flexibilis heveder elrendezés használható ugyan, de több szempontból nem teljesen kielégítő. A hevedert el kell távolítani, mielőtt a bőröndöt a repülőtéren feladnánk, különben nagyon valószínű, hogy az elvész. Az eltávolított

hevedert valahol el kell helyezni.

A flexibilis heveder nem teszi lehetővé a bőrönd tökéletes irányítását. Ha az önbeálló kerekek beszorulnak, nem állnak be tökéletesen, és a bőrönd elvándorol, azaz nem egyenes vonalban követi a használót. Sietés, futás közben a bőrönd fel is dőlhet, nem fordulékony, különösen, ha a kerekek nehezen forognak.

A bőröndnek húzás közben mindig a használó mögött kell lennie. A használó ugyanis nem tudja a bőröndöt a hevedernél fogva húzni, ha az például a jegypénztár előtti sorbanállás közben közvetlenül mellette helyezkedik el.

Más ismert megoldások általános jellemzői a következők:

1. A bőrönd véglapjához rugalmasan visszahúzódó heveder van erősítve.

2. A bőrönd egyik véglapjára egy rövid, merev fogantyú van csuklósan rögzítve, átellenes alsó sarkára pedig két kerék van erősítve. Ezáltal a bőrönd egyik vége felemelhető és húzva gördíthető.

3. A kemény fedelű bőrönd oldallapjában középen egy lapos, merev, teleszkópos fogantyú van elhelyezve. Közvetlenül a fogantyú alatt a bőrönd sarkára kerekek vannak szerelve, amelyek lehetővé teszik az előre billentett bőrönd húzását a meghosszabbított teleszkópos fogantyú segítségével. A teleszkópos fogantyú nem tud elfordulni.

4. Ismert megoldás végül a tárgyak, csomagok gördítve szállítását szolgáló "kofferkuli", amelynek alján középen két kerék található, elején és hátulján pedig önbeálló kerekek vannak felszerelve. A kuli egy merev fogantyúval húzható.

Jelen találmány célja húzva gördíthető bőrönd, valamint ilyen bőröndökhöz egy előnyös gördítőrendszer és vonószerkezet kialakítása, amelyek segítségével a használó a gördítve húzott vagy tolt bőröndöt az ismert megoldásokhoz képest sokkal jobban irányíthatja.

A találmány egy másik célja olyan rögzített, teleszkópos, merev vonónyeles bőrönd kialakítása, amely fokozott stabilitású, könnyen manőverezhető és irányítható.

A találmány egy másik célja olyan gördítőrendszer kialakítása, amely ugyancsak jelentősen növeli a bőrönd manőverezhetőségét.

A fenti célok egyrészt egy a bőröndhöz rögzített merev vonónényél kialakításával és alkalmazásával érhetők el. Használaton kívül a merev vonónyélen előnyösen egy a bőrönd véglapjának belső oldalán elhelyezett tartóban helyezkedik el teleszkópszerűen. Használathoz a vonónyelet a tartóból ki lehet húzni.

A vonónyélen alsó végét rugó kötheti össze a tartóval, így az a bőrönd húzva gördítéséhez a vonóerő hatásvonalaiba előrebillenthető. Ha a vonónyelet elengedjük, azt a rugó visszatéríti függőleges helyzetbe úgy, hogy tengelye egybeessen a tartó tengelyével. Így a vonónyélen egyszerűen lenyomva teleszkóposan betolható a tartóba.

A vonónyélen kihúzható és súrlódás révén előnyösen egy a teljesen kihúzott állapot és a teljesen becsúsztatott állapot közötti köztes lökethelyzetben is rögzíthető. Ebben az állapotban a használó sorbanállás közben is húzva gördítheti az ilyenkor mellette elhelyezkedő bőröndöt.

A találmány szerinti gördítőrendszerrel ellátott bőrönd két nagyobb keréken nyugszik, amelyek a bőrönd alján középben helyezkednek el, előnyösen egy-egy a bőrönd oldallapjaiban kialakított mélyedésben. Egy-egy önbeálló kisebb kerék a bőrönd két végén van alul elrendezve. Előnyösen, de nem szükségszerűen a bőrönd aljának vízszintes helyzete mellett a kisebb kerekek a nagyobb oldalkerekeknél magasabban helyezkednek el. Ezzel a kerékelrendezéssel a táska három keréken gurulhat, vagy jobb manőverezhetőség kedvéért függőleges tengelyvonala körül könnyen elfordítható a két

nagyobb keréken, miközben a két kisebb kerék nem is ér le a talajra.

Összefoglalva a merev vonónyél előnyeit megállapíthatjuk, hogy az közvetlenül csatlakozik a bőröndhöz, kihúzva és előrebillentve a bőrönd legjobb irányíthatóságát biztosítja. Nem kell eltávolítani, mert használaton kívüli helyzetében a bőröndön belüli tartóba teleszkóposan becsúsztható. Köztes állapotában, így például a jegypénztár előtti sorbanállás során lehetővé teszi a bőrönd lassú, szakaszos húzva gördítését. Tömegben használva pedig kisebb helyet igényel, mint a korábbi teleszkópos fogantyús megoldások.

A találmány szerinti gördítőrendszerrel felszerelt ill. kialakított bőröndök fő előnye, hogy a közepén elhelyezett nagyobb kerekek és a végeken elhelyezett önbeálló kerekek használatával azok manőverezhetősége jelentősen javul a korábbi megoldásokéhoz képest.

A merev vonónyél és a közepén elhelyezett nagyobb kerekek kombinációja jelentősen növeli a húzva gördített bőrönd irányíthatóságát. A bőröndöt ehhez nem kell külön megdönteni és ezáltal többlet súlyt cipelni.

A találmány szerinti megoldás egyéb jellemzőit, előnyeit és újszerű intézkedéseit az alábbiakban kiviteli példák kapcsán a csatolt rajzra hivatkozva ismertetjük részletesebben. A rajzon az

- 1-4. ábra egy első példaképpen találmány szerinti bőröndöt különböző üzemi állapotokban perspektívikus vázlatokon bemutató ábrasor, az
5. ábra a 3. ábra szerinti 5-5 sík mentén vett részmetszet, a
6. ábra a példaképpen bőrönd oldalnézeti képe, a
7. ábra a bőrönd alulnézeti képe, a

8. ábra a 6. ábra szerinti 8-8 sík mentén vett
részmetaszt, a
9. ábra egy másik példaképpen, lágy oldafalú
találmány szerinti bőrönd oldalnézete, a
10. ábra a 9. ábra szerinti kiviteli alak robbantott
perspektívikus képe, a
11. ábra a 9. ábra szerinti 11-11 sík mentén vett
részmetaszt, a
12. ábra egy további előnyös találmány szerinti
bőrönd perspektívikus képe, a
13. ábra a 12. ábra szerinti bőrönd egy kiemelt
részletének homloknézeti vázlata, a
14. ábra a 13. ábra szerinti 14-14 sík mentén vett
részmetaszt, a
15. ábra egy további, a 14. ábrához hasonló részmet-
asztben a függőleges állapotú és a működési
helyzetbe előrebíllentett vonónyelet bemutatató ill.
érzékeltető vázlat, míg a
16. ábra egy a 13. ábra szerinti 16-16 sík mentén vett
részmetaszt.

Általánosan ismert megoldás szerint egy az 1-4. ábrákon feltüntetett példaképpen találmány szerinti keményfalú 10 bőrönd tokját egy 11 dobozrész és egy 12 fedélrész alkotja. A 11 dobozrésznek van egy 13 oldallapja, egy 14 első véglapja, egy 15 hátsó véglapja, egy 16 felső lapja és egy 17 alsó lapja. A 12 fedélrésznek is van egy a 13 oldallappal szemközti oldallapja. A 12 fedélrész 18 alsó lapja a 17 alsó laphoz csuklópántokkal csatlakozik. A 11 dobozrész és a 12 fedélrész 17 és 18 alsó lapja együtt egy 19 fenéklapot alkot.

A 14 első véglap tartalmaz egy merev, csőszerű 20 vonónyelet, amelynek felső végén egy keresztirányú 21 markolat helyezkedik el. A 20 vonónyél 25 alsó végét egy 26 csavarrugó csatlakoztatja a 11 dobozrészhez, a 26 csavarrugó lehetővé teszi a 20 vonónyél előrebíllentését egy a 4. ábrán látható, a 10 bőrönd húzva gördítésére különösen alkalmas üzemi

helyzetbe.

A 20 vonónyél felépítése az 5. ábrán látható a legjobban. A 11 dobozrész 14 első véglapjához belülről egy 30 cső tartó van rögzítve. A 30 cső belső átmérője valamivel nagyobb a 20 vonónyél külső átmérőjénél. Ezáltal a 20 vonónyél becsúszhat a 30 csőbe. A 30 cső alsó vége egy 31 bilincsbe van bepatintva. A 30 cső felső vége egy 32 furatba illeszkedik, amely a 11 dobozrész 16 felső falában van kiképezve. A 30 cső alsó és felső vége egy 35 alsó sapkával, illetve egy 34 felső sapkával van lezárva. A 34 felső sapkán található egy 37 nyílás, amelyen keresztül a 20 vonónyél közlekedhet. A 34 felső sapka és a 30 cső felső vége közé egy súrlódó 38 tömítő alátét van beültetve a 11 dobozrész és a 20 vonónyél közti tömítés céljából, valamint olyan súrlódás létrehozására, amely a 20 vonónyelet egy pl. a 2. ábrán érzékelte-tett, csupán részlegesen kihúzott köztes állapotban is megtartja.

Egy 40 keresztcsap a 20 vonónyél alsó végén keresztben van elrendezve. A 26 csavarrugó felső 41 vége kapcsolódik a 40 keresztcsaphoz. Egy flexibilis 45 heveder felső vége szintén a 40 keresztcsaphoz csatlakozik. A 30 csőben egy hengeres 46 csúszópersely van elhelyezve, amelynek átmérője nagyobb annál, semhogy átférjen a 30 cső felső végén található 34 felső sapka közepén lévő 37 furaton. Egy további 47 keresztcsap van a 46 csúszóperselyen keresztben átdugva. A 26 csavarrugó 48 alsó vége és a 45 heveder 49 alsó vége a 47 keresztcsaphoz csatlakozik. A 46 csúszópersely tehát a 38 tömítő alátéttel és a 34 felső sapkával együtt megakadályozza a 20 vonónyél kihúzódását a 11 dobozrészből. Nyilvánvaló, hogy 26 csavarrugó és 45 heveder alkalmazása helyett más konstrukciós megoldás is kielégítő lehet. Ezt a 12. és 15. ábrákon szereplő kiviteli alakok kapcsán mutatjuk be. A 11 dobozrész előnyösen rendelkezik egy 50 bemélyedés-sel, amely úgy van kiképezve, hogy a 20 vonónyél teljesen betolt állapotában annak 21 markolata illeszkedjék bele, amint az az 1. ábrán jól látható.

A 10 bőrönd 19 fenéklapja a 7. és 8. ábrákon látható. A 11

dobozrészen és a 12 fedélrészen egy-egy 55,56 mélyedés van kialakítva. Az 55,56 mélyedések 57 nagyobb kerekek befo-
gadására szolgálnak. Az 57 nagyobb kerekek előnyösen le-
galább hozzávetőleg 50 mm (2") átmérőjűek. Egy-egy L-
szelvényű 58 tartólemez van 59 szegecsekkel a 17 ill. 18
alsó laphoz szegecselve a 11 dobozrészen ill. a 12 fedélré-
szen. 61 anyával a 11 dobozrészhez ill. a 12 fedélrészhez
rögzített egy-egy 60 tengelycsap körül vannak az 57 nagyobb
kerekek szabadonfutóan ágyazva. Önbeálló 62 kisebb kerekek
(hozzávetőleg 25 mm /1"/ átmérőjűek) helyezkednek el a 19
fenéklap mindkét végén. A 62 kisebb kerekek alsó síkja
előnyösen az 57 nagyobb kerekek alsó síkja fölött helyezke-
dik el, ha a 19 fenéklap vízszintes helyzetű. Ez az elren-
dezés csak három kerekű alátámasztást tesz lehetővé, amint
az a 6. ábrán jól látható. Ezenkívül lehetővé teszi a 10
bőrönd könnyű megfordítását annak képzelt függőleges 65
tengelyvonala körül, amely metszi az 57 nagyobb kerekek
tengelyét, miközben egyik 62 kisebb kerék sem érinti a
talajt. Ez a találmány szerinti gördítőrendszert képező
kerékelrendezés a 10 bőrönd lehető legjobb manőverezhe-
tőségét biztosítja. A 10 bőrönd akkor is kielégítően manőve-
rezhető, ha mind a négy kerék azonos szinten helyezkedik el.
Alaphelyzetben a 20 vonónyél teljesen be van tolva, amint az
az 1. ábrán látható. A 20 vonónyél kihúzható és súrlódással
rögzíthető egy köztes állapotban, amint az a 2. ábrán
látható. Ez lehetővé teszi, hogy a használó a maga mellett
elhelyezkedő csomagot a 20 vonónyél segítségével szakaszo-
san vagy akár folyamatosan is tolja, és így haladjon lassan
előre, például amikor a repülőtéri jegykezeléshez áll sor-
ban.

A 20 vonónyelet a 10 bőrönd húzva gördítéséhez szükséges és
igen kedvező helyzetbe hozhatjuk, ha azt először függőlege-
sen teljesen kihúzzuk, amint az a 3. ábrán látható. Ebben a
helyzetben a 26 csavarrugó és a 45 heveder ki van húzva a
11 dobozrészből. A 20 vonónyél a 10 bőröndöt húzva gördítő
helyzetbe hozható, ha azt előrebillentve meghajlítjuk a 26
csavarrugót és a 45 hevedert. Ha a 20 vonónyelet elengedjük,

azt a 26 csavarrugó visszatéríti függőleges helyzetbe, így a 20 vonónyél egyszerűen lenyomva visszatolható a 11 dobozrészbe. A 45 heveder rögzítő elemként szolgál, amely megakadályozza a 26 csavarrugó rugalmas megnyúlását és összehúzódását, ami csökkentené a húzott 10 bőrönd irányíthatóságát.

A találmány szerint kemény oldalú 10 bőröndök helyett a 9 - 11. ábrákon látható lágy oldalú bőröndök ill. utazótáskák is kialakíthatók. Egy ilyen példaképpen utazótáskának vagy bőröndnek merev 70 aljazata van. A legjobban a 10. ábrán látható, hogy a merev 70 aljazatnak 71 oldallapjai és 72 véglapjai vannak.

A 70 aljazatból egy merev 73 keret emelkedik ki. A 73 keret nagyjából téglalap alakú és rendelkezik egy 74 fenéklappal, amely a 70 aljazathoz van szegecselve. Egy 78 felsőrészen középen található egy fordított U alakú 79 heveder, amelylyel a 78 felsőrész a 73 kerethez csatlakozik. Az anyag alsó kerületéhez egy 80 alsó perem csatlakozik, amely egy a 70 aljazat felső szélén elhelyezkedő 81 perembe ül be, a két perem varrással kapcsolódik egymáshoz, amint az a 11. ábrán látható, összekapcsolva a lágy oldalú 78 felsőrészt a 70 aljazattal. Egy 82 fogantyú van a 79 hevederhez szegecselve. A 73 keret hord egy 85 csövet, amely egy bele teleszkóposan illeszkedő 86 vonónyél tartóját alkotja. Ennél a kiviteli alaknál a 86 vonónyél az 5. ábra szerinti szerkezeti megoldással van kialakítva, de van lehetőség más változatok alkalmazására is, amelyek lehetővé teszik a 86 vonónyél teleszkópos mozgását és előrebillentését, amint az a 9. ábrán látható.

A 73 kereten van egy 87 váll, amelyhez a 85 cső felső vége csatlakozik. A lágy oldalú 78 felsőrészen szintén van egy 88 váll, amely illeszkedik a 87 vállhoz, és amely így mélyedést képez a 86 vonónyél 89 markolatának befogadására. Egy lágy oldalú 90 fedél csatlakozik alsó élénél varrással, kerületén pedig hagyományos húzózárral a lágy oldalú 78 felsőrészhez, így a lágy 78 felsőrész részét alkotja.

A 70 aljázat mindkét oldalán egy-egy 92 mélyedés van kiképezve 93 nagyobb kerekek számára. A 70 aljázatban belül egy U-alakú acélanyagú 94 tartólemez van, amelyhez a 93 nagyobb kerekek tengelycsapjai kapcsolódnak. Önbeállító 96 kisebb kerekek találhatók a bőrönd aljának két átellenes végén (9. ábra).

A fentiekben bemutatott lágy oldalú bőrönd működésmódja és használata megegyezik a korábban ismertetett kemény oldalú 10 bőrönd működésével.

A 12-16. ábrákon látható egy további példaképpeni találmány szerinti bőröndkivitel. Ennek lapos hosszúkás 100 vonónyele felső végén egy 101 markolat van kiképezve. A 102 bőrönd egy 103 sarkánál egy bemélyedés van kiképezve a 101 markolat befogadására. A 102 bőröndnek 105 tokja van, amely hasonló az 1-8. ábrákon bemutatott kiviteli alakéhoz. A 105 tok 106 fenéklapján egy-egy 107 bemélyedés található a középső 108 nagyobb kerekek befogadására.

A 105 toknak van egy 110 véglapja. A 110 véglapban egy 112 hüvely van kialakítva. Amint az a 14., 15. és 16. ábrákon látszik, a 105 tokot részben a 110 véglap, részben pedig egy 114 nyélvezeték alkotja. A 114 nyélvezeték U keresztmetszetű (16. ábra) és rendelkezik két 115 oldallappal és egy 117 belső lappal. Az 115 oldallapokon egy-egy függőleges 118 vezetőhorony található. A 117 belső lapon egymás alatt 120, 121, 122, 123 bemélyedések vannak kialakítva. A 120 bemélyedés az alsó végén, a 121 bemélyedés a felső végén, míg a 122 és 123 bemélyedések középen vannak kiképezve.

A 100 vonónyél lapos és lényegében téglalap alakú keresztmetszetű. Alsó végén egy 125 laprugó van 126 csavarokkal rögzítve. A 125 laprugónak van egy lefelé szabadon álló 127 része, amelyen egy 128 bütyök található, amely a 114 nyélvezeték 117 belső lapja felé néz.

A 100 vonónyél alsó végén keresztben egy 130 keresztcsap van, amelynek 131 csapvégei kiállnak a 100 vonónyélből és illeszkednek a 114 nyélvezeték 118 vezetőhornyába. A 118 vezetőhorony felső végén egy (külön nem jelölt) ütköző van kialakítva, hogy a 130 keresztcsap mozgását korlátozza és

behatárolja a 100 vonónyél maximális kihúzható hosszát.

A 12-16. ábrákon bemutatott találmány szerinti bőröndkivitel használata során a 100 vonónyél általában a 14. ábrán bemutatott betolt helyzetben tartózkodik, a rugós 128 bütyök illeszkedik a 120 bemélyedésbe, amely a 100 vonónyelet befogadó 112 hüvely alsó végénél van kialakítva.

Ha a 100 vonónyelet használni kívánjuk, azt teljes hosszában ki kell húzni, amint az a 15. ábrán látszik. A 128 bütyök most a felső 121 bemélyedésbe illeszkedik. Emellett a 130 keresztcsap megakad a 118 vezetőhorony felső végén elhelyezett 132 ütközőben. A 100 vonónyél nem húzható ki tovább. Ebben a kihúzott állapotban a 100 vonónyél előrebillenthető egy ferde állású 140 helyzetbe, és a lényegében a 108 nagyobb kerekeken gördülő 102 bőrönd a talajon húzható. A 100 vonónyél előredöntésekor 140 helyzetig a 125 laprugó meghajlik és megfeszül. Így mikor azt elengedjük, az magától visszatér a 15. ábrán folytonos vonallal jelzett függőleges helyzetbe.

A 100 vonónyél beállítható köztes lökethelyzetekbe is, amelyekben helyzetét a 122 vagy 123 bemélyedések egyikébe illeszkedő 128 bütyök rögzíti ill. tartja meg. Ezen a köztes lökethelyzetek egyikében, amely például a 12. ábrán látható, a 100 vonónyél ideális helyzetben van a 102 bőrönd húzva gördítéséhez pl. a repülőtéri jegykezelő pult előtti sorbanállás idején.

Szabadalmi igénypontok

1. Gördítőrendszer fenéklappal, felső lappal, egymással átellenes első és hátsó véglapokkal, valamint átellenes oldallapokkal határolt bőröndökhöz, azzal jellemezve, hogy a bőrönd fenéklapja közelében a bőrönd hosszirányában a véglapok között mérve annak középtartományában a bőröndhöz rögzített, a fenéklap alá benyúló keresztirányú tengelyeken forgathatóan ágyazott két nagyobb kereket, valamint a fenéklap végei közelében elhelyezett egy-egy önbeálló kisebb kereket tartalmaz, és a bőrönd első véglapja felső végének közelében egy hosszúkás vonóelemes gördítő-, különösen vonószerkezettel van ellátva.
2. Az 1. igénypont szerinti gördítőrendszer, azzal jellemezve, hogy a bőrönd fenéklap vízszintes üzemi helyzetében a nagyobb kerekek futófelületeinek talajjal érintkező kerületi felülettartományai az önbeálló kisebb kerekek futófelületei legmélyebb kerületi felülettartományainál mélyebben helyezkednek el.
3. Az 1. igénypont szerinti gördítőrendszer, azzal jellemezve, hogy a bőrönd vagy annak aljazata az oldallapokban a nagyobb kerekek befogadására kialakított mélyedéseket, valamint az utóbbiak környezetében az oldallapok belső felületeire felfekvő erősítő tartólemezeket tartalmaz, és a nagyobb kerekek tengelycsapjai a tartólemezekhez vannak erősítve.
4. Bőrönd, amelynek lapokkal, közöttük egy fenéklappal, valamint egy véglappal határolt tokja van, azzal jellemezve, hogy a fenéklapon (106) csapágyazott kerekei (108), a véglapban (110) kialakított, egy függőleges nyélvezeték (114) tartalmazó, nyitott felső végű hüvelye (112), egy a hüvelyből (112) kihúzhatóan megvezetett, az utóbbiból ki-

nyúló végű merev vonónyele (86), a nyelvvezetékben (114) kialakított, felül a vonónyelhez (86) rendelt lökethatárolóval ellátott vezetőhornyai (118), a vonónyel (86) alsó végében rögzített, végeivel felső löketvéghatárolást is adó módon a vezetőhornyokba (118) benyúló, a vonónyel (86) kihúzott löketvéghelyzetében annak a vonóerő hatásvonalába való befordulását megengedő keresztcsapja (130), valamint egy ugyancsak a vonónyel (86) alsó végéhez csatlakoztatott, a vonónyelet (86) terheletlen állapotban nyelvvezeték (114) irányú alaphelyzetébe visszatérítő laprugója (125) van.

5. A 4. igénypont szerinti bőrönd, azzal jellemezve, hogy a vonónyel (86) alsó végén túlnyúló szabad végű laprugója (125) van, és a laprugó szabad végén egy oldalirányban kiálló, a nyelvvezetékben (114) a vonónyel (86) betolt, kihúzott és közbeni lökethelyzeteinek megfelelő helyzetekben kialakított bemélyedésekbe (120,121 és 122,123) lökethelyzet megtartó módon bepattanó bűtyök (128) van kiképezve.

6. Bőrönd, amelynek tokja egy alsó fenéklappal, egy felső lappal, egymással átellenes első és hátsó véglapokkal, valamint egy oldallappal határolt dobozrészből, továbbá egy alsó lapjával a dobozrész alsó fenéklapjához csuklósan csatlakoztatott, ugyancsak egy oldallappal is határolt fedélrészből áll, azzal jellemezve, hogy az oldallapokban (13) az alsó lapok (17,18) közelében középen egy-egy mélyedés (55) van kialakítva, és a bőrönd (10) hosszirányában a véglapok (14,15) között mérve középtartományban a mélyedésekben (55) az alsó lapok (17,18) közelében a bőrönd (10) oldalfalaihoz (13) rögzített, az alsó lapok (17,18) alá benyúló keresztirányú tengelycsapokon (60) forgathatóan ágyazott két nagyobb kereket (57), valamint a dobozrész (11) fenéklapján (19) a véglapok (14,15) közelében elrendezett egy-egy önbeálló kisebb kereket (62) tartalmaz, és a bőrönd (10) első véglapja (14) felső végének közelében egy vonónyeles (20) gördítő-, különösen vonószerkezettel van ellátva.

7. Bőrönd, amelynek tokja egy alsó fenéklappal, egy felső lappal, egymással átellenes első és hátsó véglapokkal és egy oldallappal határolt, lényegében téglatest alakú dobozrész-
ből, valamint egy fedélrész-
ből áll, a fenéklapon elrende-
zett kerekei vannak, továbbá egy merev vonónyéllel is el van látva, azzal jellemezve, hogy a vonónyelet a bőrönd egyik véglapja belső felületén egy a bőrönd belső terébe betoltan elhelyezkedő és egy abból teljesen hosszúságban kihúzott véghelyzet közötti menesztésre alkalmasan megtartó szerkeze-
ti egysége van, a vonónyél alsó vége egy a vonónyélnek egy ferdén előre álló vonóhelyzetbe billentését megengedő sza-
badságfokú csuklóval van a bőröndhöz csatlakoztatva, és a vonónyél megtartó szerkezeti egység a vonónyelet egy telje-
sen betolt és teljesen kihúzott véghelyzetei közötti meg-
határozott közbenső lökethelyzetben is stabilan tartó szer-
kezeti elemekkel is el van látva.

8. Gördítőrendszer fenéklappal, felső lappal, egymással átellenes első és hátsó véglapokkal, valamint átellenes oldallapokkal határolt bőröndökhöz, azzal jellemezve, hogy a bőrönd fenéklapja közelében a bőrönd hosszirányában a véglapok között mérve annak középtartományában a bőröndhöz rögzített, a fenéklap alá benyúló tengelyeken forgathatóan ágyazott két nagyobb kereket, valamint a fenéklap végei közelében elhelyezett egy-egy önbeálló kisebb kereket tar-
talmaz, és egy a bőröndhöz annak első véglapja felső végének közelében csuklósan csatlakozó merev vonónyeles gördítő-, különösen vonószerkezettel van ellátva.

9. Bőrönd, amelynek tokja egy alsó fenéklappal, egy felső lappal, egymással átellenes első és hátsó véglapokkal és egy oldallappal határolt, lényegében téglatest alakú dobozrész-
ből, valamint egy fedélrész-
ből áll, a fenéklapon elrende-
zett kerekei vannak, továbbá egy merev vonónyéllel is el van látva, azzal jellemezve, hogy a vonónyelet a bőrönd egyik véglapja belső felületén egy a bőrönd belső terébe betoltan elhelyezkedő és egy abból teljesen hosszúságban kihúzott

vég helyzet közötti menesztésre alkalmasan megtartó szerkezeti egysége van, a vonónyel alsó vége egy a vonónyelnek egy ferdén előre álló vonóhelyzetbe billentését megengedő szabadságfokú csuklóval van a bőröndhöz csatlakoztatva, és a vonónyel megtartó szerkezeti egység a vonónyelet terheletlen állapotában a bőrönd felső lapjára merőleges helyzetbe visszaállító rugós szerkezeti elemekkel s rendelkezik.

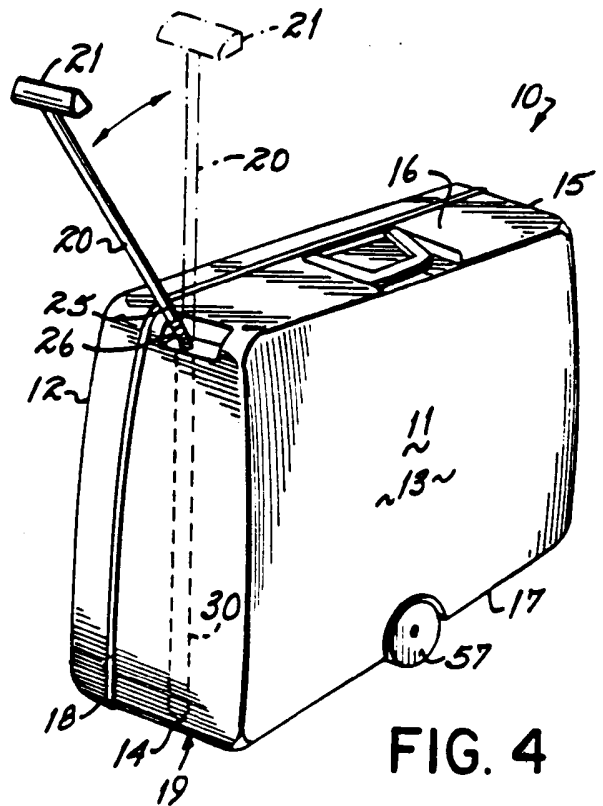
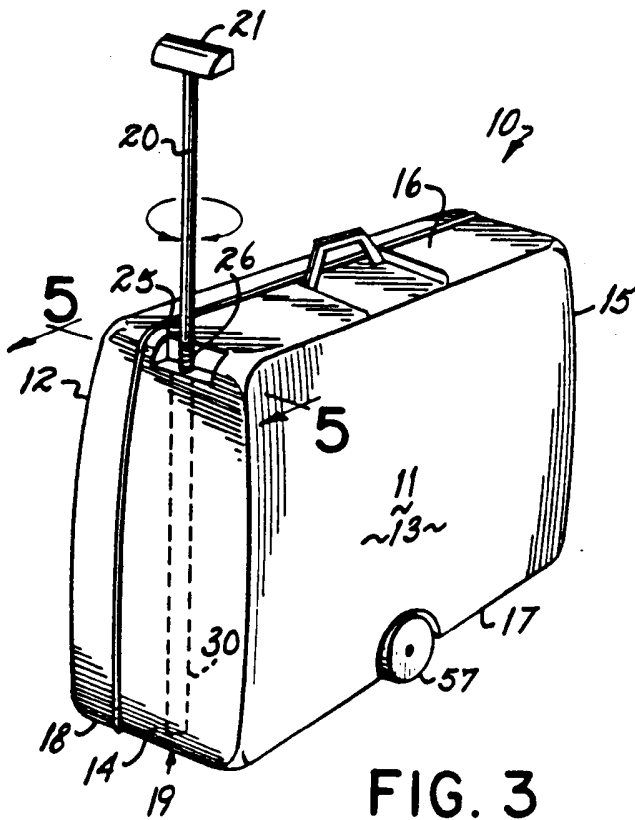
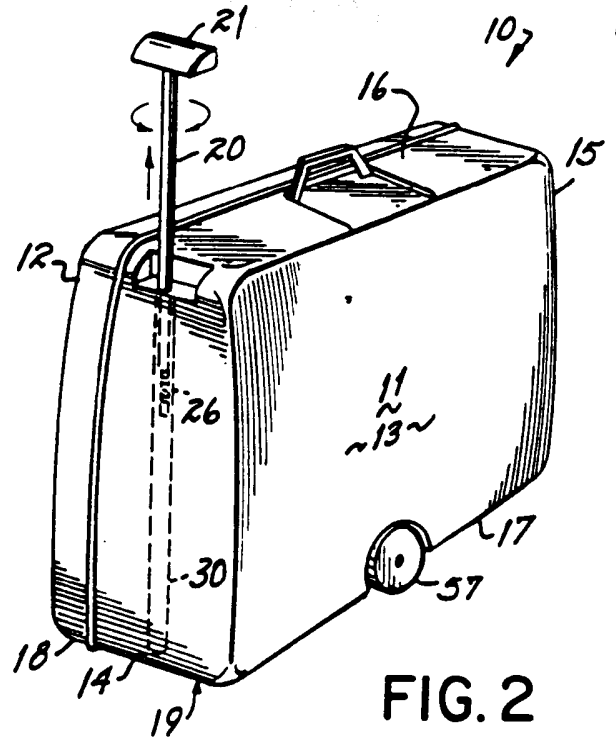
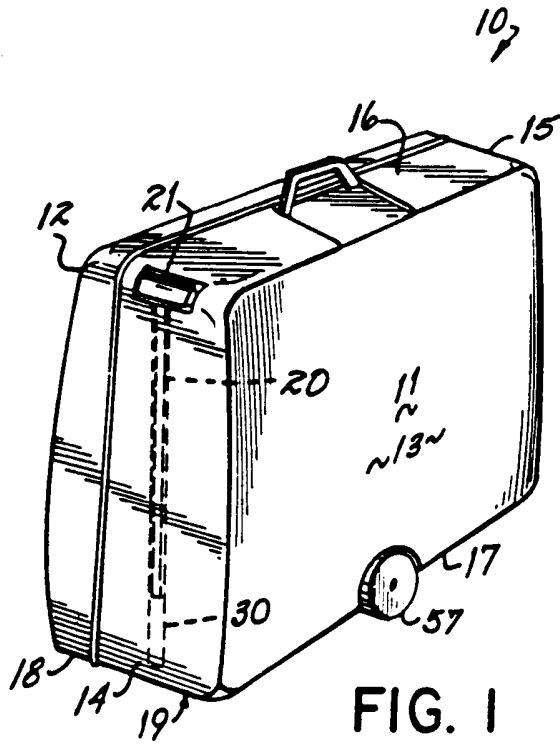
10. A 9. igénypont szerinti bőrönd, azzal jellemezve, hogy a vonónyel (20) megtartó szerkezeti egység egy az első véglaphoz (14) rögzített, a merev vonónyelet (20) teleszkóposan megvezető és befogadó csövet (30) tartalmaz.

11. A 9. igénypont szerinti bőrönd, azzal jellemezve, hogy a vonónyel (20) szabad végén egy keresztirányú markolat (21) van kiképezve, és a dobozrész (11) felső lapján (16) egy a vonónyel (20) teljesen betolt vég helyzetében a markolatot (21) befogadó bemélyedés (50) van kialakítva.

$140 + 70 = 210$

A meghatalmazott


GÖRILL KÉZES UTCAZAROS & SZABÓ
Szabadalmi Ügyvédi Munkaközösség
Szabó Zoltán
szabadalmi ügyvivő



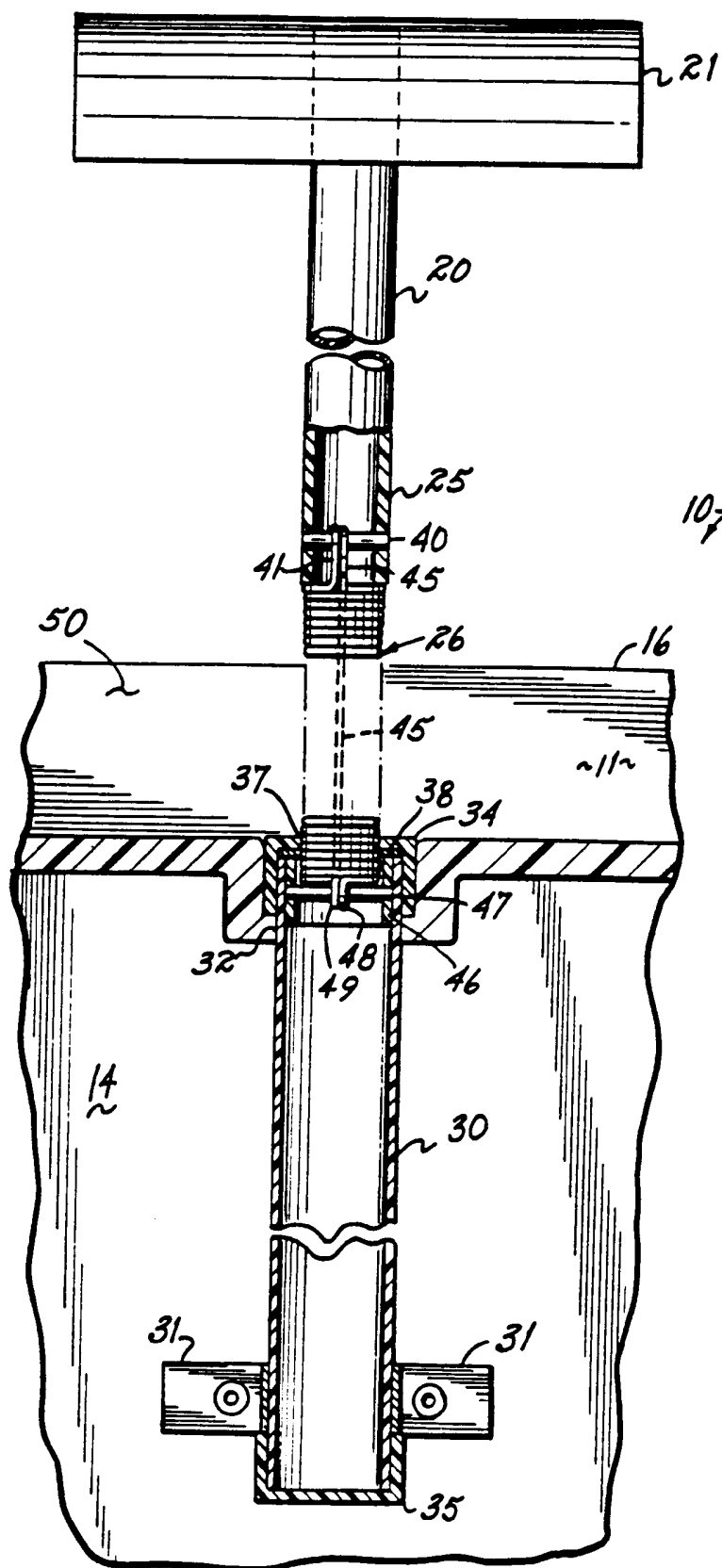


FIG. 5

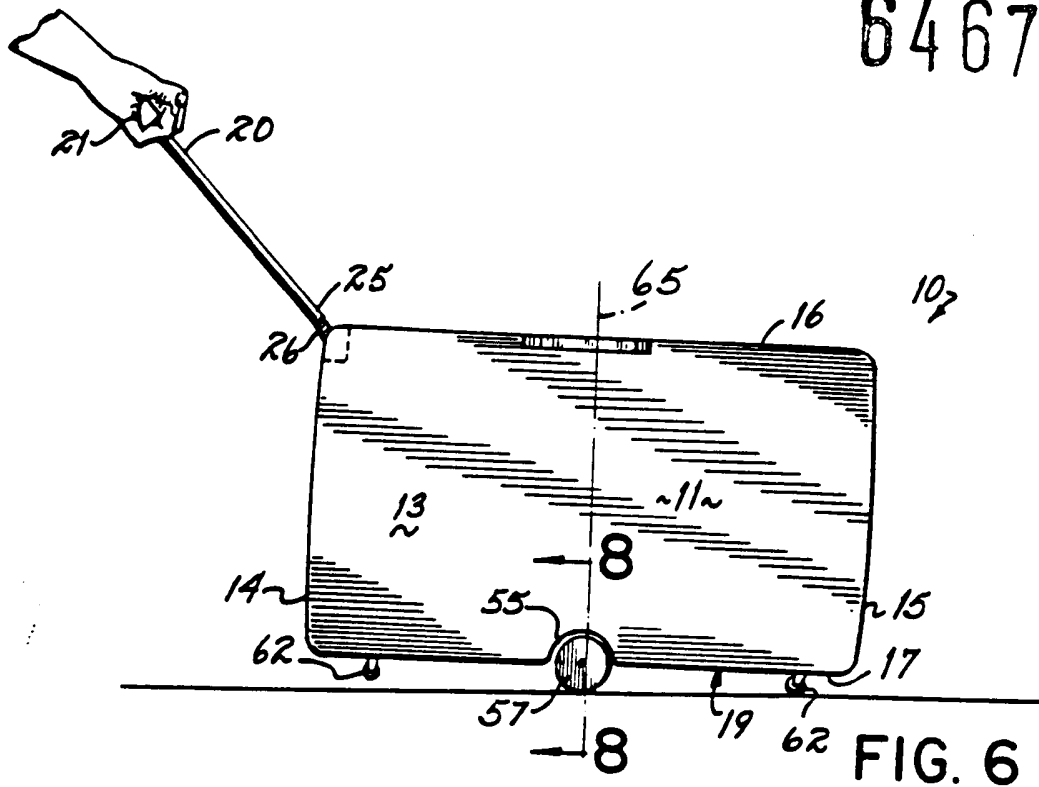


FIG. 6

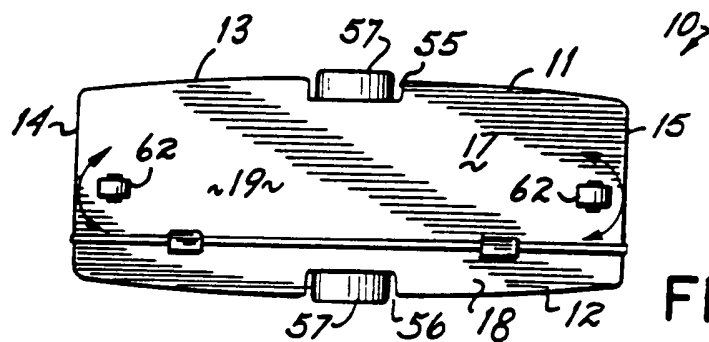


FIG. 7

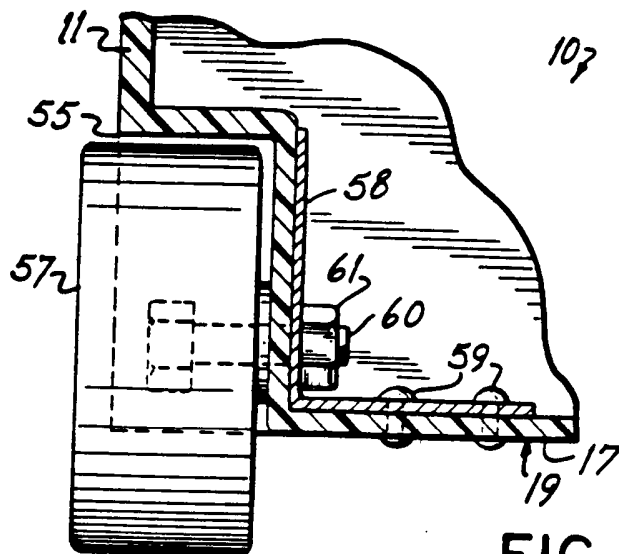


FIG. 8

2755/92

27700

4/7

LEÍRÁSI
RÖVIDÍTÉSEI

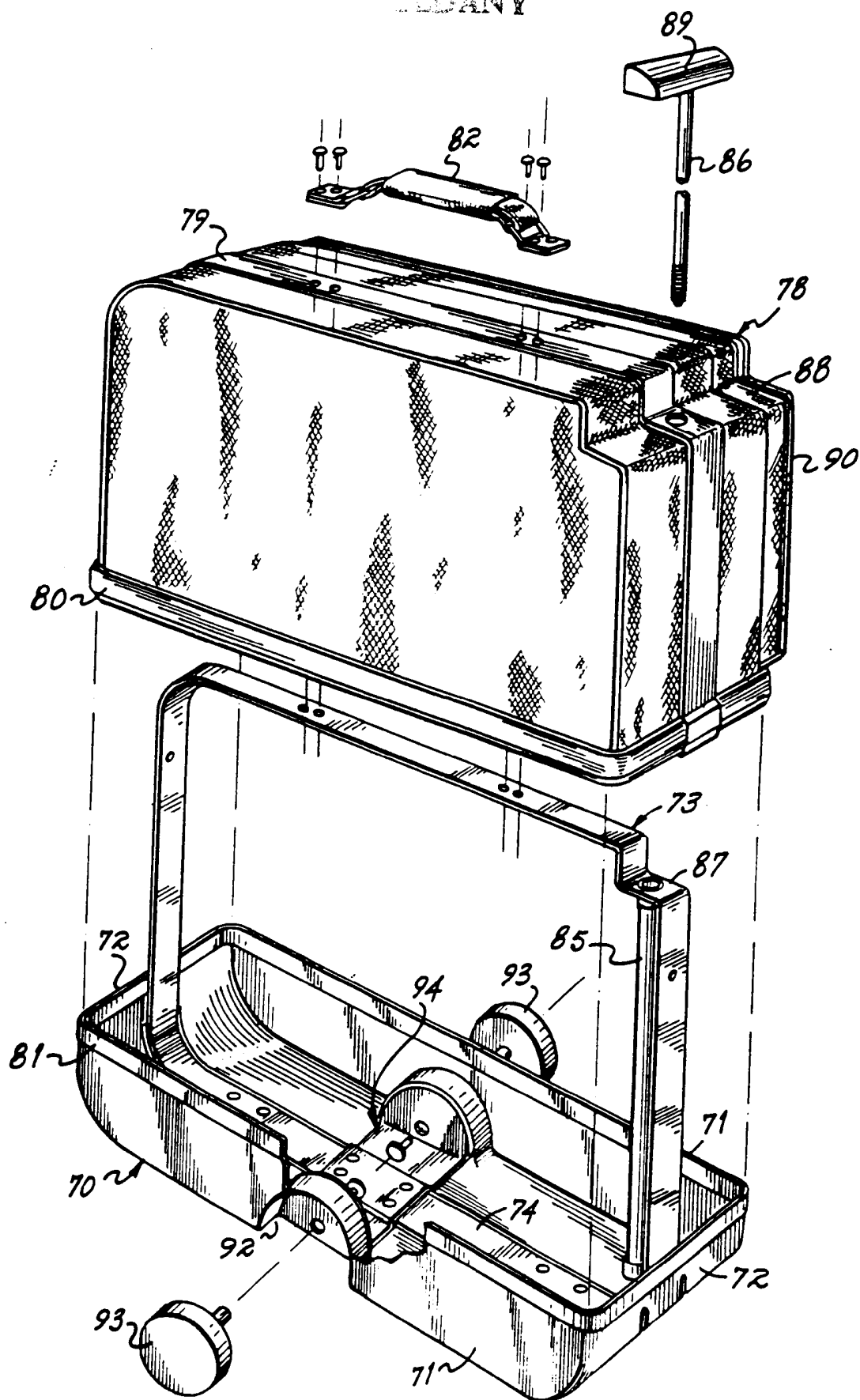


FIG. 10

2795/92

LETÉTELI
PÁNY

27700

5/7

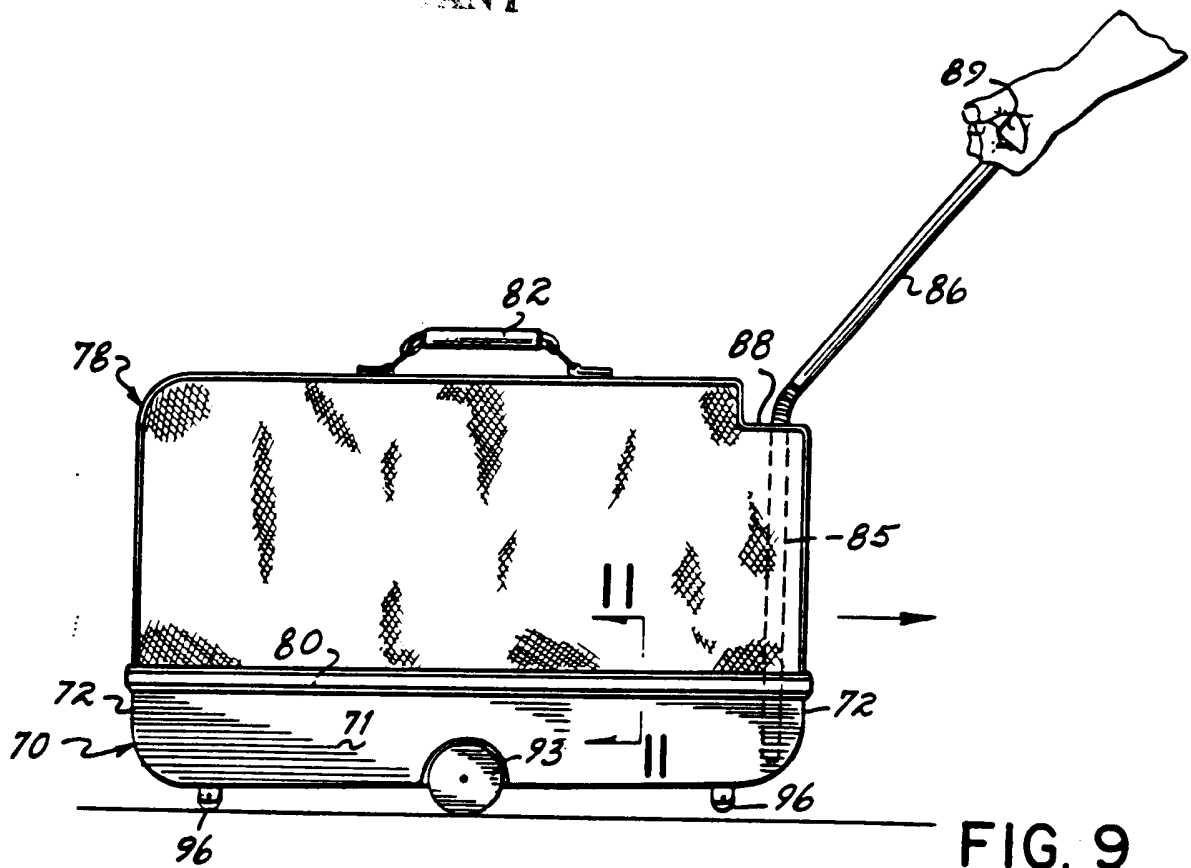


FIG. 9

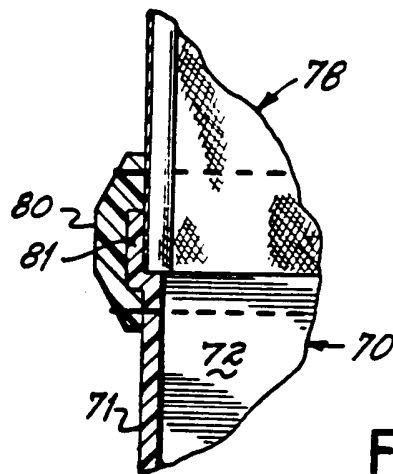


FIG. 11

Handwritten signature

KÖZZÉTÉTELI PÉLDÁNY

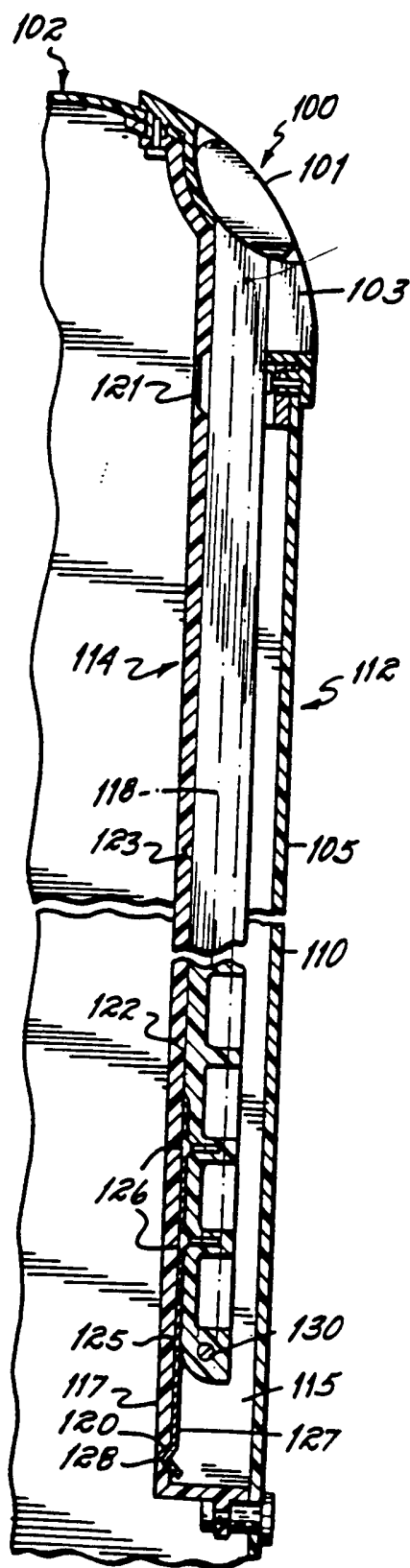


FIG. 14

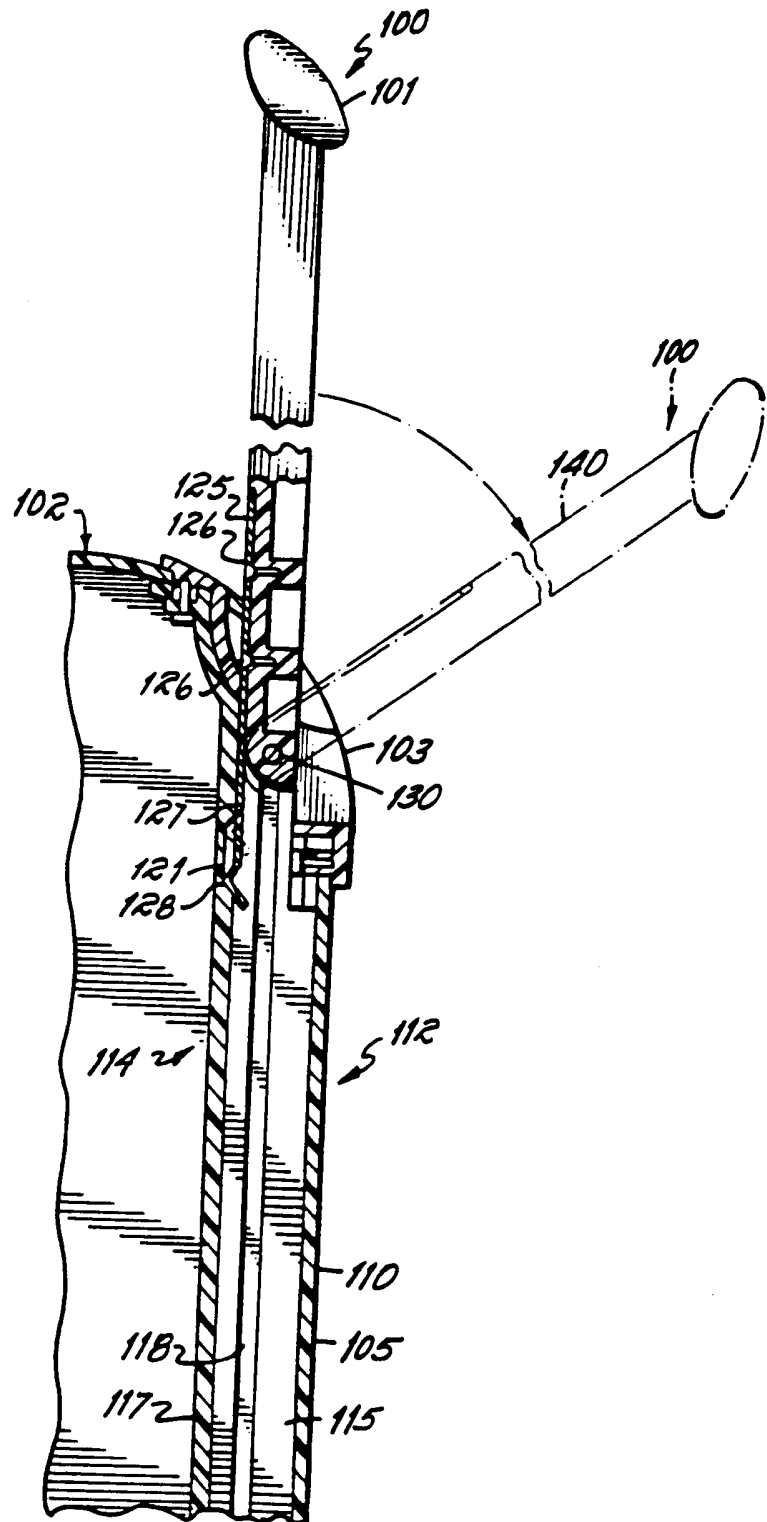


FIG. 15

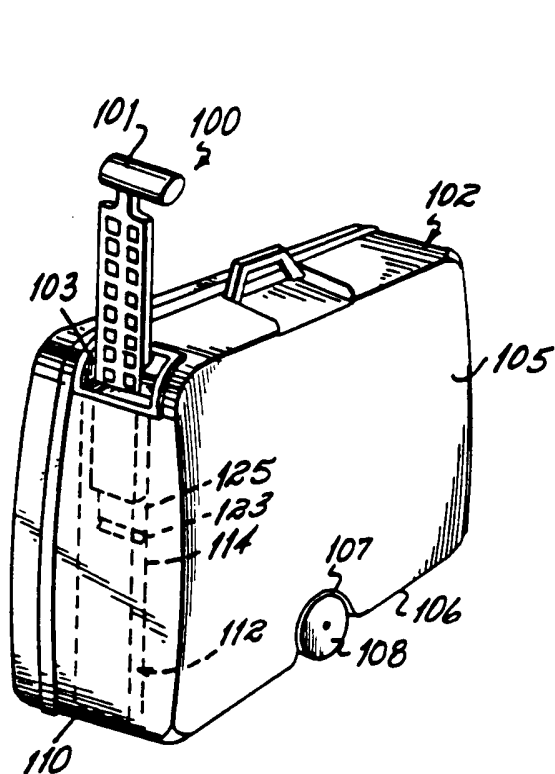


FIG. 12

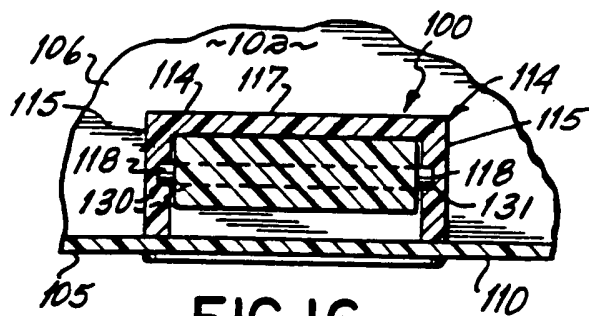


FIG. 16

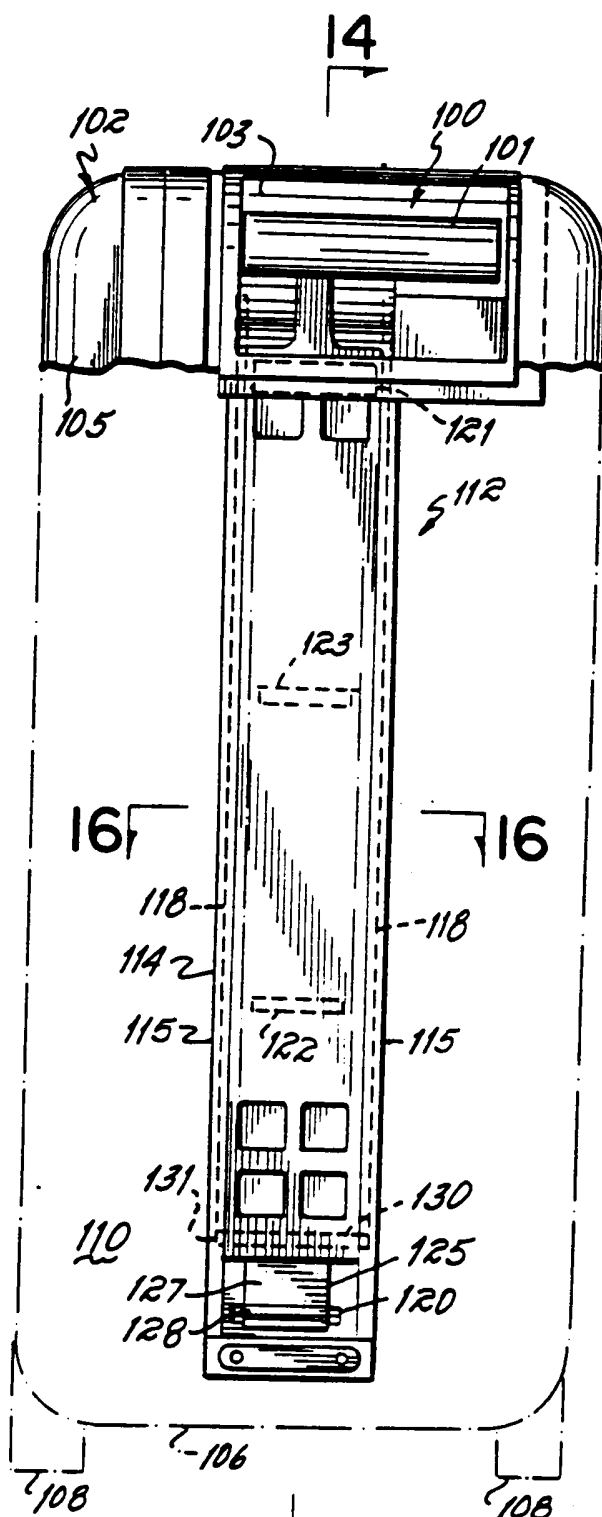


FIG. 13