

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
LUDOWA



URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

90 400

Patent dodatkowy
do patentu nr —————

MKP B61d 25/00

Zgłoszono: 04.05.74 (P. 170815)

Pierwszeństwo: 05.05.73 Republika
Federalna
Niemiec

Int. Cl.² B61D 25/00

Zgłoszenie ogłoszono: 02.05.75

Opis patentowy opublikowano: 15.08.1977

CZYTELNIA

Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Twórca wynalazku: —————

Uprawniony z patentu: Linke-Hofmann-Busch Waggon-Fahrzeug-Mas-
chinen GmbH, Salzgitter (Republika Federalna
Niemiec)

Okno dla pojazdów zwłaszcza szynowych

1

Przedmiotem wynalazku jest okno dla pojazdów, zwłaszcza szynowych, szczególnie wyposażone w podwójną szybę ułożyskowaną w ramie okiennej i utrzymywaną w swym położeniu od strony wewnętrznej za pomocą elastycznej kształtki zaciskowej, a od zewnątrz za pomocą listwy ramy okiennej przy czym kształtka zaciskowa oraz listwa obejmują boczne krawędzie szyby.

Znane są rozwiązania ramy okiennej mające na celu umożliwienie pasażerom wydostanie się na zewnątrz w razie koniecznej potrzeby. Polegają one na tym, że rama okienna obejmuje szybę od strony zewnętrznej za pomocą listwy, natomiast od strony wewnętrznej w ramie znajduje się wyrobienie z osadzoną w nim elastyczną kształtką zaciskową, której jedno ramię wystaje ponad szybę okienną utrzymując ją w ramie okna. Za pomocą ręcznego uchwytu można wyrwać kształtkę zaciskową z wyrobienia w ramie okiennej, w której się ona znajduje, po czym można wyjąć szybę w kierunku do wnętrza pojazdu. W celu zapobieżenia wypadnięciu szyby do wnętrza pojazdu, jest ona utrzymywana za pomocą lin o różnej długości, które są w taki sposób umieszczone u góry i na dole i połączone ze szkieletem pojazdu, że w razie wyjęcia szyby w kierunku do wnętrza pojazdu, udostępnia ona określone przejście dla pasażerów. Okazało się jednak, że w razie koniecznej potrzeby podróży przeciwdziałają wyjęciu szyby, wobec czego tego rodzaju konstrukcja okna okazała się nieprzydatna.

2

Celem wynalazku jest skonstruowanie takiego okna, które, po zamocowaniu go w ramie okiennej przeciwstawi się zarówno obciążeniom spowodowanym nadciśnieniem zewnętrznym, jak na przykład podczas mijania się dwóch pociągów lub w czasie przejazdu przez tunel, jak również nadciśnieniu wewnętrznemu powstałemu, na przykład, w następstwie zassania szyby zewnętrznej. Okno to powinno być jednak zwalniane z ramy okiennej za pomocą prostych środków, przy czym powinno ono wypadać na zewnątrz pojazdu.

Zadanie według wynalazku zostało rozwiązane w ten sposób, że od strony wewnętrznej szyba jest umocowana za pomocą listwy, od strony zewnętrznej zaś za pomocą jednego ramienia zaciskowej kształtki, a wypełniacz dociska wokółbieżną drucianą linkę, której końce są przeprowadzone poprzez kanał wywiercony w ramieniu zaciskowej kształtki i ramy okiennej, przy czym jeden koniec drucianej linki jest przymocowany do części nieruchomej, natomiast drugi do obrotowego wałka.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia ramę okienną w przekroju poprzecznym, a fig. 2 — ramę okienną według fig. 1 w przekroju wzdłuż linii II—II.

Szyba okienna 1, korzystnie podwójna, jest ułożyskowana w ramie okiennej 2 obejmującej ją dookoła i posiadającej od strony wewnętrznej listwę 3, która stanowi oparcie dla tej szyby za pośred-

nictwem elastycznej wkładki. Rama okienna 2 jest połączona na stałe ze szkieletem pojazdu 4 w znany sposób. Od strony wewnętrznej rama okienna 2 jest połączona z kluczem okiennym 5, który jednak kończy się w określonej odległości od szyby okiennej 1. Pomiedzy kluczem okiennym 5 oraz szybą okienną 1 posiada rama okienna 2 wybranie nachylone w kierunku na zewnątrz pojazdu, przy czym w wybraniu tym jest umieszczona wokółbieżna zaciskowa kształtka 6, otaczająca koniec klucza okiennego 5. W ramie okiennej 2 jest umieszczona od strony zewnętrznej zaciskowa kształtka 7, której jedno ramię 7a przylega do szkieletu pojazdu 4, a drugie ramię 7b do szyby okiennej 1. W celu wywarcia nacisku przez ramiona 7a i 7b zaciskowej kształtki 7 w kształtce tej znajduje się wprowadzony do niej wypełniacz 8, umiejscowiony pomiędzy szkieletem pojazdu 4 i szybą okienną 1. Wypełniacz 8 zaciska wokółbieżną drucianą linkę 9, której końce są przeprowadzone przez kanał 10 wywiercony w zaciskowej kształtce 7 oraz przez kanał 11 w okiennej ramie 2. Jeden koniec drucianej linki 9 jest przymocowany przy tym do listwy 12, która jest połączona ze szkieletem pojazdu 4 i która otacza klucz okienny 5, natomiast drugi koniec linki 9 jest zaciśnięty na wale 13, obrotowo ułożyskowanym w listwie 12 i przechodzącym przez klucz okienny 5, przy czym na wolnym końcu wału 13 znajduje się zaplombowany ręczny uchwyt 14. Wypełniacz 8 dociska w taki

sposób drucianą linkę 9, że jest ona umiejscowiona w strefie, w której ramię 7b przechodzi we właściwą zaciskową kształtkę 7. W razie koniecznej potrzeby, w celu usunięcia szyby okiennej 1 zrywa się plombę, po czym za pomocą uchwytu 14 obraca się wał 13. Równocześnie z obrotem wału 13 jeden koniec drucianej linki 9 zostaje równomiernie nawinięty na wał 13, w następstwie czego druciana linka 9 odcina ramię 7b zaciskowej kształtki 7, a szybą okienną 1 można usunąć z ramy okiennej 2 przez wyciśnięcie jej na zewnątrz.

Zastrzeżenie patentowe

Okno dla pojazdów, zwłaszcza szynowych, szczególnie wyposażone w podwójną szybę ułożyskowaną w ramie okiennej i utrzymywaną w swym położeniu od strony wewnętrznej za pomocą elastycznej zaciskowej kształtki, a od zewnątrz za pomocą listwy ramy okiennej, przy czym zaciskowa kształtka oraz listwa obejmują szybę z boku, **znamiennie tym**, że od strony wewnętrznej szyba (1) jest utrzymywana w swoim położeniu za pomocą listwy (3), a od strony zewnętrznej za pomocą ramienia (7b) zaciskowej kształtki (7), natomiast wypełniacz (8) zaciska wokółbieżną drucianą linkę (9), której końce są przeprowadzone przez otwór (10) i (11) w ramieniu (7b) zaciskowej kształtki (7) i ramy okiennej (2), przy czym jeden koniec drucianej linki (9) jest przymocowany do nieruchomej części (12) a drugi do obrotowego wału (13).

