

# PŘIHLÁŠKA VYNÁLEZU

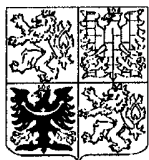
zveřejněná podle § 31 zákona č. 527/1990 Sb.

(21) Číslo dokumentu:

**2605-97**

(19)

ČESKÁ  
REPUBLIKA



ÚŘAD  
PRŮMYSLOVÉHO  
VLASTNICTVÍ

(22) Přihlášeno: **15. 08. 97**

(32) Datum podání prioritní přihlášky: **21.08.96**

(31) Číslo prioritní přihlášky: **96/29614477**

(33) Země priority: **DE**

(40) Datum zveřejnění přihlášky vynálezu: **18. 03. 98**  
(Věstník č. 3/98)

(13) Druh dokumentu: **A3**

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>:

**B 60 P 7/06**

(71) Přihlášovatel:

MBFL FLIEGL GMBH, Triptis, DE;

(72) Původce:

Fliegl Helmut, Kastl, DE;

(74) Zástupce:

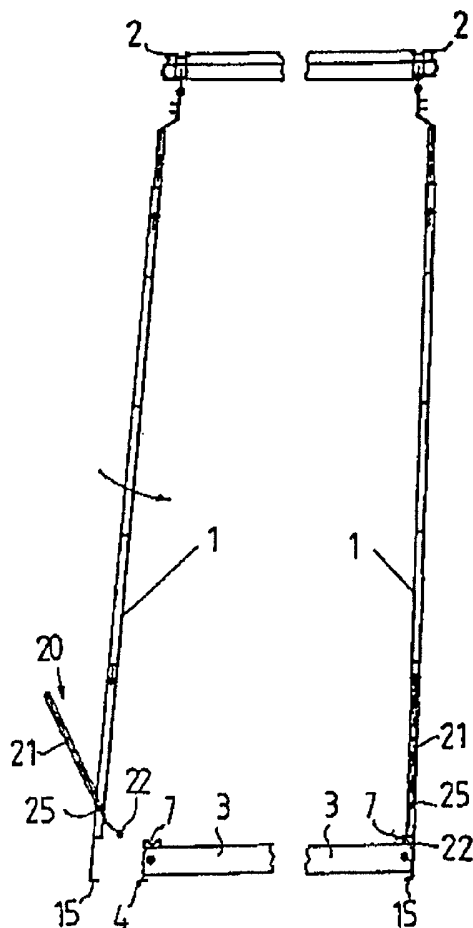
Hořejš Milan Dr. Ing., Národní 32, Praha 1,  
10100;

(54) Název přihlášky vynálezu:

**Klanice mezi horním pásem a podvozko-  
vým rámem vozidla**

(57) Anotace:

Klanice (1) mezi horním pásem (2) a podvozko-  
vým rámem (3) vozidla, zejména speditérské-  
ho vozu, je vedena bočně posuvně v horním  
pásmu (2) a v libovolném místě je aretovatelná  
ve vnějším profilu (4) podvozkového rámu (3)  
při zabrání bočních pohybů horních  
a/nebo spodních přídatných konstrukčních  
součástí. Uzávěrovací ústrojí (20) pro aretová-  
ní bočně posuvné klanice (1) je upraveno ve  
vnějším profilu (4) a uzávěrovací ústrojí (20)  
má výkyvnou páku (21), jejíž čelní strana (22)  
je v aretované uzavírací poloze aretovane vlo-  
žena do vroubku (7) vodorovného ramene (5)  
vnějšího profilu (4).



CZ 2605-97 A3

x )

PV 2605-97

- 1 -

|              |
|--------------|
| PRIL.        |
| VLASTNITEL   |
| PRŮMYŠLOVÉHO |
| URAD         |
| 15. VIII 97  |
| 00810        |
| 6 0 4 4 7    |
| 2. j.        |

Klanice mezi horním pásem a podvozkovým rámem vozidla

### Oblast techniky

Vynález se týká klanice mezi horním pásem a podvozkovým rámem vozidla, zejména speditérského vozu.

### Dosavadní stav techniky

Jako stav techniky je již známé takové klanice pevně spojovat s horním pásem a podvozkovým rámem a ponechávat je v této upevněné poloze. Z toho vyplývají některé nedostatky, protože nelze uskutečnit přizpůsobení rozměrům přepravovaných nádob. V případě potřeby musejí být klanice od horního pásu a podvozkového rámu vozidla, zejména speditérského vozu, uvolněny a opět upevněny na jiném místě.

### Podstata vynálezu

Vynález si klade za úkol vytvořit klanici, kterou by bylo možné jednoduchým způsobem přizpůsobit daným okolnostem z hlediska rozměrů přepravovaného materiálu.

Podle vynálezu se vytčený úkol řeší prostřednictvím značek patentového nářku 1. Tak se vytváří ta výhoda, že je k dispozici plynule posunutelná klanice, kterou lze přizpůsobit rozměrům nákladu. Mimoto mohou být optimálně zachyceny síly vznikající nákladem, zásuvnými latěmi, případně bočními stěnami a střechou vozidla.

Klanice je opatřena uzávěrovacím ústrojím, které má na-

příklad výkyvnou páku, jejíž čelní strana je v aretované uzavírací poloze vložitelná do profilu vytvořeného s průchozím vroubkem vodorovného ramene vnějšího profilu. Klanici je možné ve funkčně správné poloze v této poloze upevnit a tak ji lze přizpůsobit optimálně přepravovanému nákladu.

Klanice je na tomto místě upevněna tím, že se zatlačí na vnější profil a je jím zdola zaskočena. Páka se sklopí směrem vzhůru a uzávěruje se. Klanice se otevře tak, že se páka odblokuje a zatáhne se směrem dolů. Klanice je uvolněna od sevření vnějším profilem a je odtažena. Pak je možné klanici na profilu horního pásu libovolně bočně posunout. Je ji také možné upevnit v libovolném místě.

Plynule posuvná klanice podle vynálezu má dále uvedené výhody.

Lze ji umístit tam, kde nejméně ruší, přičemž v důsledku jednoduché konstrukce se podstatně sníží náklady na údržbu, vzhledem k pružné konstrukci může klanice podle vynálezu zachycovat rázová zatížení, plynule posunutelná klanice umožňuje jednoduchou obsluhu a zabrání se vzpříčení klanicové kapsy, přičemž navíc odpadají boční horní a/nebo spodní přídatné konstrukční součásti.

Další výhodná vytvoření vyplývají ze závislých patentových nároků.

#### Přehled obrázků na výkresech

Vynález je v dalším podrobněji vysvětlen na příkladu provedení ve spojení s výkresovou částí.

Na obr. 1 je schematicky znázorněn bokorys klanice v otevřené, případně v uzavřené poloze.

Na obr. 2a a obr. 2b a obr. 2c jsou znázorněny dva bokorysy a jeden čelní pohled na klanici s otevřeným, případně uzavřeným uzávorovacím ústrojím.

Na obr. 3 je znázorněn příčný řez skrz vnější profil podvozkového rámu vozidla, který je vytvořen jako podlahový profil s podélným vroubkem.

#### Příklady provedení vynálezu

Na obr. 1 je znázorněna klanice 1 mezi horním pásem 2 a podvozkovým rámem 3 vozidla, zejména speditérského vozu, a to v čelním pohledu s podvozkovým rámem 3 v řezu. Levá část na obr. 1 znázorňuje polohu s otevřenou klanicí 1, ve které může být tato posouvána v rovině výkresu v souladu s konstrukčními požadavky v horním pásmu 2. Ve funkčně správné poloze je klanice 1 zablokována prostřednictvím uzávorovacího ústrojí 20 s vnějším profilem 4 podvozkového rámu 3, který je vytvořen jako podlahový profil, jak je to znázorněno vpravo na obr. 1.

Na obr. 2a, obr. 2b a obr. 2c je znázorněno, že v klanici 1 je v uložení 25 uložena výkyvná páka 21, která má na své jedné straně kratší pákovou část 23 se zesílněnou čelní stranou 22. Na druhé straně uložení 25 má výkyvná páka 21 delší pákovou část 24 s ovládací rukojetí a se zajištěním 26. Na obr. 2a je znázorněno uzávorovací ústrojí 20 v otevřené poloze. Pokud se nyní podle obr. 2b vykyvne páka 21 proti smyslu hodinových ručiček, tak je v uzavírací poloze

v profilu klanice 1 a je tam aretována prostřednictvím protilehlého elementu 26' ve spolupráci se zajištěním 26. Proti zesílené čelní straně 22 páky 21 je upravena v odstupu příruba 15 klanice 1, jak je to patrné z obr. 2b.

Jak je to patrné zejména z levé strany obr. 1, a z obr. 3, je vnější profil 4 vytvořen jako úhlový profil s vodorovným ramenem 5, které má průchozí vroubek 7, a se svislým ramenem 6. Podélný vroubek 7 vodorovného ramene 5 je vytvořen se zaoblenou spodní oblastí 7.1 a slouží pro aretování bočně posuvné klanice za pomoci uzávorovacího ústrojí 20. Svislé rameno 6 má například více spojitých profilů 8, 9, 10.

V uzavírací poloze zasahuje příruba 15 klanice 1 za svislé rameno 6 vnějšího profilu 4, jak je to znázorněno na obr. 1 vpravo, přičemž v této poloze je zesílená čelní strana 22 páky 21 uložena ve vroubku 7. V této uzavírací poloze je páka 21, jak je to znázorněno na obr. 1 vpravo, prostřednictvím zajištění 26 funkčně spolehlivě zablokována v profilu klanice 1 protilehlým elementem 26'.

Klanice 1 se otevře, když se páka 21 odblokuje, to znamená, že se vykývá ve smyslu hodinových ručiček z polohy znázorněné na obr. 2b do polohy znázorněné na obr. 2a. Nyní lze klanici 1 odtáhnout od vroubku 7 vnějšího profilu a bočně ji přesunout v profilu horního pásu 2. Tak je možné ji návazně opět upevnit uvedeným způsobem v každém libovolném místě.

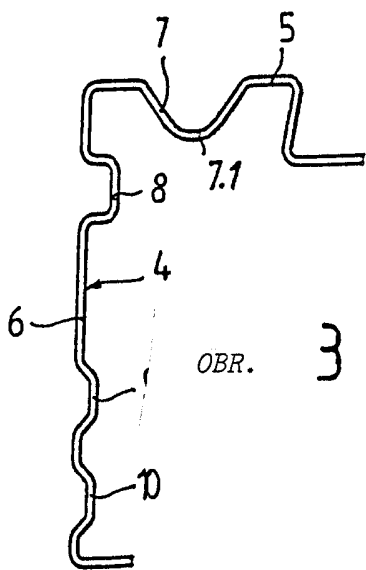
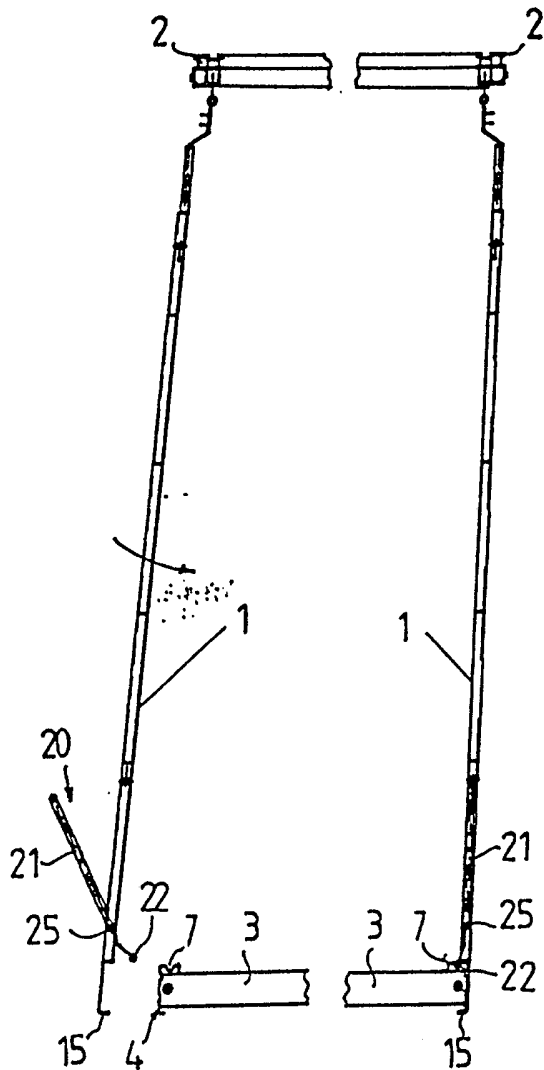
Tak je vytvořena plynule posuvná klanice 1, která je bez problémů umístitelná v každé funkčně výhodné poloze ve spolupráci s vroubkem 7 vnějšího profilu a uzávorovacího ústrojí 20.

4

P A T E N T O V Ě      N Á R O K Y

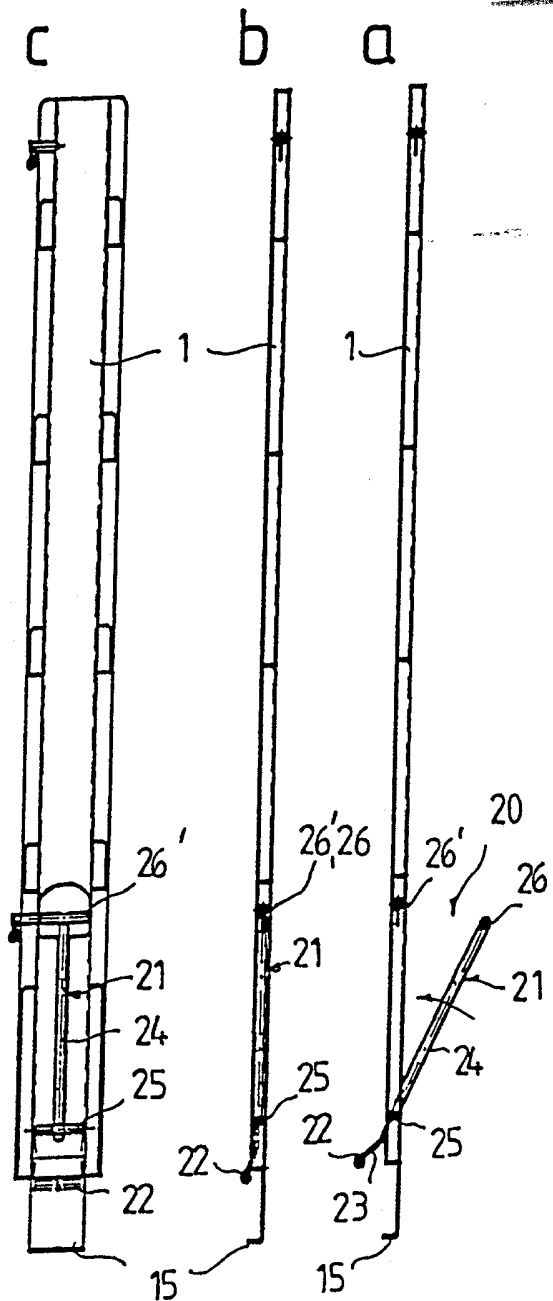
1. Klanice mezi horním pásem a podvozkovým rámem vozidla, zejména speditérského vozu, v y z n a č u j í c í s e t í m , že klanice (1) je vedena bočně posuvně v horním pásu (2) a v libovolném místě je aretovatelná ve vnějším profilu (4) podvozkového rámu (3) při zabrání bočních horních a/nebo spodních přídavných konstrukčních součástí, že uzávěrovací ústrojí (20) pro aretování bočně posuvné klanice (1) je upraveno ve vnějším profilu (4), a že uzávěrovací ústrojí (20) má výkyvnou páku (21), jejíž čelní strana (22) je v aretované uzavírací poloze aretovane vložena do vroubku (7) vodorovného ramene (5) vnějšího profilu (4).
2. Klanice podle nároku 1, v y z n a č u j í c í s e t í m , že páka (21) je uložena v klanici (1) a uložení (25) je upraveno mezi kratší pákovou částí (23) se zesílenou čelní stranou a delší pákovou částí (24) s ovládací rukojetí a se zajištěním (26).
3. Klanice podle nároku 2, v y z n a č u j í c í s e t í m , že k zesílené čelní straně (22) páky (21) je v odstupu protilehle uložena příruba (15) klanice (1), která v uzavírací poloze zasahuje za svislé rameno (6) vnějšího profilu (4).
4. Klanice podle jednoho z předcházejících nároků, v y z n a č u j í c í s e t í m , že páka (21) je v aretované uzavírací poloze uložena v profilu klanice (1).

OBR. 1



OBR. 3

OBR. 2



70 2605-97

VLASTNOSTI  
PROJEKTOVANO  
URAD

15. VIII 97

00810

60447

2.1.