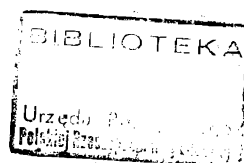


22 grudnia 1931 r.



B 60 b 5104

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 14834.

Kl. 63 c 44.

Edward G. Budd Manufacturing Company
(Philadelphia, Pennsylvania, Stany Zjednoczone Ameryki).

Drzwi do samochodów.

Zgłoszono 3 listopada 1928 r.

Udzielono 21 października 1931 r.

Pierwszeństwo: 3 listopada 1927 r. (Stany Zjednoczone Ameryki).

Wynalazek odnosi się do podobnych drzwi samochodowych, jak opisano w patencie Nr 11919. W patencie tym opisano drzwi, składające się w zasadzie z jednej wewnętrznej i jednej zewnętrznej osłony blaszanej, z których każda zrobiona jest z jednego tylko arkusza blachy, oraz części prowadniczej dla okien, która tworzy spójną, otaczającą otwór okienny ramę, połączoną z osłonami blaszanymi wzdłuż brzegów otworu okiennego. Prowadnica okna opisana we wspomnianym patencie, składała się z pewnej ilości części o przekroju kątowym, U-owym i prostym, które były wyrabiane oddzielnie, a celem utworzenia ramy były spawane. Spawanie po-

szczególnych części prowadnicy okna odbywało się w tym celu, aby przed połączeniem prowadnicy okna z osłonami blaszanymi otrzymać zamkniętą ramę, odpowiadającą kształtowi otworu okna. Można jednak było połączyć części prowadnicze z osłonami blaszanymi przed ich połączeniem między sobą. W każdym razie wymagało to kilku mniej lub więcej uciążliwych czynności naciągania i łączenia, by części utrzymać względem siebie we właściwym położeniu i połączyć mocno ze sobą, przyczem wyjaśnić należy, że przy używaniu połączeń zawijanych przy łączeniu poszczególnych części prowadnicy okna przez spawanie należało zapobiegać krzywieniu się

tych części. Każda oddzielnie wytworzona część, każda czynność naciągania i łączenia powodowała niedokładności, wobec czego było bardzo utrudnione osiągnięcie dokładnego pasowania i dokładnych wymiarów otworu okiennego, oraz żłobków prowadnicy okna, a równocześnie koszty wyrobu były zbyt wysokie.

Wynalazek usuwa wszystkie wymienione trudności, umożliwiając wyrób drzwi, które przy mniejszych kosztach są lepsze od tych, jakie przy najdokładniejszej pracy mogły być wykonane według poprzedniego sposobu.

Wynalazek niniejszy polega głównie na tem, że zamknięta rama prowadnicza okna utworzona jest z części wytłoczonej przez dokładnie wykonany szablon bardzo dokładnie, przyczem ilość czynności naciągania i łączenia zmniejsza się znacznie. Kształty części tłoczonych stają się prostsze, a wytrzymałość znacznie się zwiększa przez odpowiednie dobranie i łączenie części prowadnicy okna oraz blach łączących.

Przykład wykonania wynalazku uwidoczniiony jest na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia drzwi z zewnątrz, fig. 2—5 — przekroje według linii, oznaczonych odpowiedniemi liczbami na fig. 1; fig. 6 i 7 — jedną część wytłoczoną w widoku z zewnątrz i z boku, fig. 8 i 9 — drugą część wytłoczoną, obie te części tworzą ramę prowadniczą dla okna; fig. 10 uwidocznia górny, fig. 11 — dolny narożnik ramy prowadniczej okna w widoku perspektywicznym, a fig. 12 — przekrój według linii 12—12 na fig. 1.

Zewnętrzna osłona blaszana 20 i wewnętrzna 21 są tak samo, jak we wspomnianym patencie, wycięte i wytłoczone każda z jednej blachy. Wzdłuż brzegów otworu okiennego 22 są obie blachy 20, 21 na siebie zagięte i zaopatrzone w wąskie brzegi względnie listewki, wystające równoległe do płaszczyzny szyby okna w kierunku ku środkowi otworu okiennego.

Wzdłuż swych zewnętrznych brzegów blachy 20, 21 połączone są ze sobą zapomocą zawinięcia 24 w sposób, stosowany dla tego rodzaju drzwi. Naokoło otworu okiennego blachy 20, 21 nie są połączone bezpośrednio, lecz razem tworzą prowadnicę okna 25.

Prowadnica okna 25 utworzona jest z dwóch odpowiadających sobie i uwidoczniionych na fig. 6 — 9 wytłoczonych części (celem łatwiejszego zrozumienia na fig. 6—9 te same linie przekrojów są oznaczone, jak na fig. 1).

Każda z tych części tłoczonych składa się z ramy, która w uwidocznionym wykonaniu posiada w zasadzie kształt prostokątny. Każda taka część posiada dla przeciwnych brzegów przekrój kątowy (fig. 2 i 3), U-owy przekrój dla górnego brzegu (fig. 4) i w zasadzie prosty przekrój dla dolnego brzegu (fig. 5). Części kątowe obu części wytłoczonych dotyczą się jednym ramieniem i otwór kąta jest tak przewidziany, że tworzy się korytko prowadnicze dla okna. Boczne części i dolna część prowadnicy okna posiadają odsadki 26, 27, służące do wzmacniania i mocnego połączenia brzegów. Dolny brzeg ramy posiada nadto wytłoczony żłobek 28, oraz kołnierze brzegowe 29. Przy górnej części ramy zastępuje się odsadki 26, 27 przez dolną ścianę 30 U-owego przekroju. Jak wynika z fig. 6—8, przechodzą wytłoczenia 26, 27 i ściana 30 tak jedno w drugie, że tworzy się naokoło całego otworu okiennego nieprzerwany występ. Na dolnych narożnikach przechodzą części wytłoczone w płaszczyznę 31, przez co konstrukcja wzmacnia się. Jedną z tych części wytłoczonych jest wzdłuż jednego ze swych brzegów zaopatrzona w boczne, w przekroju kątowe korytka 32.

Obie części, służące do tworzenia prowadnicy okna, zostają łączone ze sobą przed lub podczas łączenia ich z blachami 20, 21; najlepiej łączyć obie części prowadnicze równocześnie z połączeniem ich z os-

wnętrzną blachą 21 i przed ogólnem połączeniem wszystkich części. Wymiary jednej części prowadniczej (uwidocznionej na fig. 8), są tak dobrane, że może ona być wsunięta w drugą część prowadniczą (uwidoczoną na fig. 6). Zachodzące jedno na drugie ramiona części o przekroju kątowym są razem spawane (fig. 10 i 11). Na jednej stronie oba spojone ramiona zostają bezpośrednio połączone przez spawanie z zewnętrzną blachą 21 na jednej części listwy ramy drzwi, podczas gdy na przeciwległej stronie listwa ramy dla drzwi posiada występ (fig. 3), a do strony wewnętrznej tego występu zostaje przyłączony przez spawanie kątowy występ (32) jednej z części prowadniczych. Górne części o przekroju U-owym prowadnicy okna połączone są przez spawanie z obu stron otworu 33 do wprowadzania szyby okiennej z górną listwą ramy drzwi. Naokoło otworu okna są części prowadnicy zagięte nazewnątrz na brzegi 23 osłon blaszanych, przyczem wytłoczenia 26, 27 i ściana 30 służą wraz z pozostałymi częściami do utworzenia mocnego, szczelnego i trwałego połączenia.

W dolnej części drzwi tworzy się prowadnicę okna ze zrobionych oddzielnie i przymocowanych do listw ramy drzwi żłobków blaszanych 34.

Cała prowadnica okna składa się zatem z wytłoczonych dwóch głównych części. Przez to nie tylko ilość potrzebnych części i czynności przy wykonaniu, pasowaniu i łączeniu zmniejsza się do minimum, lecz polepsza się znacznie dokładność i jakość przedmiotu przy wielkiem zmniejszeniu kosztów, a wreszcie drzwi takie ze względu na wytrzymałość, wygląd i trwałość, są

znacznie lepsze od drzwi, wykonywanych dotychczasowymi sposobami.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Drzwi samochodowe z prowadnicą okna, w których otwór okienny wycięty jest w spojonych arkuszach blaszanych, a części blachy, znajdujące się naokoło tego otworu, są przez tłoczenie tak ukształtowane, iż tworzą okienną ramę, znamienne tem, że rama ta składa się z jednego kawałka (28, 30), otaczającego cały otwór okienny i służy za prowadnicę okna.

2. Drzwi samochodowe według zastrz. 1, znamienne tem, że prowadnica okna posiada dwie wytłoczone części o kątowym przekroju (fig. 2 i 3), zachodzące jedna na drugą, ze sobą połączone tak, iż tworzą dno żłobka (25) prowadniczego dla okna, podczas gdy wolne brzegi listew (23) tworzą boczne ścianki prowadnicy okna.

3. Drzwi samochodowe według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że pionowe części ramy prowadniczej okna mają przekrój kątowy, a poziome części przekrój korytkowy lub w zasadzie prosty.

4. Drzwi samochodowe według zastrz. 1 — 3, znamienne tem, że do jednej ze ścianek zewnętrznych prowadnicy okna przymocowane jest brzegiem korytka (32), wraz z którym prowadnica ta osadzona jest na występie ramy drzwi.

G. Budd Manufacturing
Company.

Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

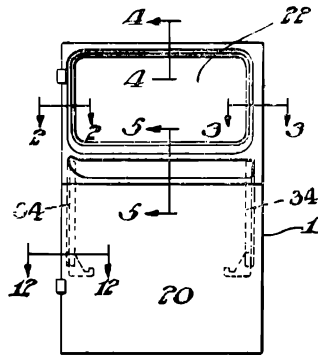


Fig. 1.

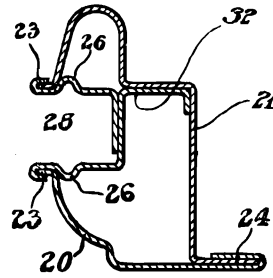


Fig. 3.

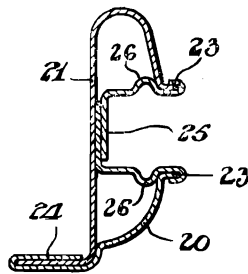


Fig. 2.

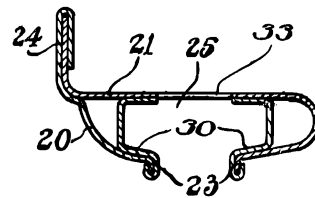


Fig. 4.

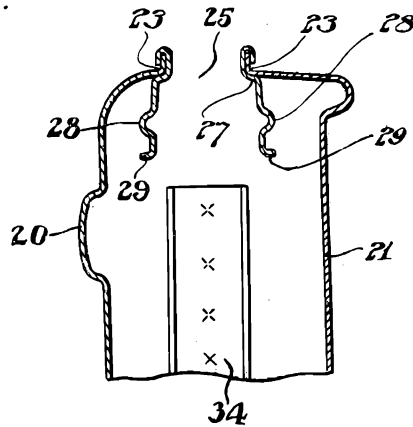


Fig. 5.

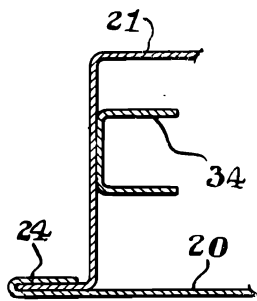


Fig. 12.

