

**Erfolgspatent für die Schweiz und Liechtenstein**  
Schweizerisch-liechtensteinischer Patentschutzvertrag vom 22. Dezember 1978

**⑫ PATENTSCHRIFT A5**

⑪ Gesuchsnummer: 397/81

⑬ Inhaber:  
Siegenia-Frank KG, Siegen 1 (DE)

⑫ Anmeldungsdatum: 22.01.1981

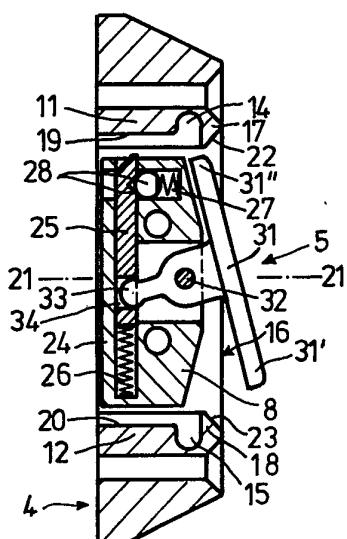
⑭ Erfinder:  
Frank, Wieland, Wilnsdorf 5 (DE)  
Gerhard, Helmut, Siegen 31 (DE)

⑯ Patent erteilt: 15.08.1985

⑮ Vertreter:  
Patentanwälte Georg Römpl er und Aldo  
Römpl, Heiden

⑭ Feststellvorrichtung an einem Oeffnungs-Verschliessmittel, insbesondere Fenster oder Türe, zum Feststellen des Flügels in wenigstens einer Spaltlüftungsstellung.

⑮ Am Flügel ist ein Funktionsteil (5) und am feststehenden Rahmen ein zweites Funktionsteil (4) angeordnet. Das zweite Funktionsteil (4) ist mit mindestens einer Halterast (14, 15) versehen. Das erste Funktionsteil (5) weist einen Sperrschieber (25) auf, der in die Halterast (14, 15) des zweiten Funktionsteils (4) sperrend einrückbar ist. Um die Feststellvorrichtung zu verbessern, steht der Sperrschieber (25) in dem ihn führenden Funktionsteil (5) einerseits in Richtung auf seine Sperrstellung zu unter der Einwirkung einer Stellkraft (26), z.B. Feder, während ihm andererseits eine im wesentlichen quer zu seiner Schubrichtung wirksame Bremseinrichtung (28) zugeordnet ist. Die Haltekraft (27) der Bremseinrichtung (28) ist in Ruhestellung des Sperrschiebers (25) grösser als die auf diesen wirkende Stellkraft (26). Dem Sperrschieber (25) und/oder der Bremseinrichtung (28) ist eine Auslösehandhabe (31) zugeordnet, durch deren Be-tätigung der Haltekraft (27) entgegengewirkt werden kann.



## PATENTANSPRÜCHE

1. Feststellvorrichtung an einem Öffnungs-Verschliessmittel, insbesondere Fenster oder Türe, zum Feststellen des Flügels in wenigstens einer Spaltlüftungsstellung, mit einem am Flügel (2) sitzenden Funktionsteil (5) und einem am feststehenden Rahmen (1) sitzenden Funktionsteil (4), wobei das eine der beiden Funktionsteile einen Sperrschieber (25) aufweist, der im wesentlichen parallel zur Flügel- und/oder Rahmenebene im anderen Funktionsteil sperrend einrückbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrschieber (25) in dem ihn führenden Funktionsteil (5, 4) einerseits in Richtung auf seine Sperrstellung (Fig. 4) zu unter der Einwirkung einer Stellkraft (26) steht, während ihm andererseits eine im wesentlichen quer zu seiner Schubrichtung wirksame, durch eine Haltekraft (27) beaufschlagte Bremseinrichtung (28) zugeordnet ist, dass die Haltekraft (27) der Bremseinrichtung (28) in der Ruhestellung (Fig. 2) des Sperrschiebers (25) grösser als die auf diesen einwirkende Stellkraft (26) ist, und dass dem Sperrschieber (25) und/oder der Bremseinrichtung (28) eine Auslösehandhabe (31, 31', 32, 33, 34) zugeordnet ist, durch deren Betätigung der Haltekraft (27) entgegengewirkt werden kann.

2. Feststellvorrichtung nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrschieber (25) mit Bremseinrichtung (28) und Auslösehandhabe (31, 31', 32, 33, 34) in das flügelseitige Funktionsteil (5, 8) eingebaut sind, während sich eine dem Sperrschieber (25) zugeordnete Halterast (14 bzw. 15) am rahmenseitigen Funktionsteil (4, 6) befindet.

3. Feststellvorrichtung nach den Patentansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Bremseinrichtung (28) aus einer unter der Wirkung einer Feder (27) stehenden, in eine Rastmulde (29) des Sperrschiebers (25) einrückbare Rastkugel (30) besteht, während die Auslösehandhabe (31, 31', 32, 33) eine im flügelseitigen Funktionsteil (5, 8) gelagerte Wippe ist, die über einen Hebelarm (33) unmittelbar am Sperrschieber (25) angreift (34).

4. Feststellvorrichtung nach den Patentansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Wippe (31) mit ihrem Hebelarm (33) zugleich eine Rückstellhandhabe (31, 31") für den Sperrschieber (25) bildet.

5. Feststellvorrichtung nach den Patentansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Halterast (14 bzw. 15) im zweiten Funktionsteil (4) eine Schulter (19 bzw. 20) zugeordnet ist, welche eine den Abstand zwischen der Schliesslage des Flügels (2) und dessen Spaltlüftstellung überbrückende Stütz- und Gleitfläche für den von der Bremswirkung (28) entlasteten, unter der Wirkung der Stellkraft (26) stehenden Sperrschieber (25) bildet (Fig. 3).

6. Feststellvorrichtung nach den Patentansprüchen 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass einerseits die raumseitige Stirnfläche (16) des zweiten Funktionsteils (4) eine der Halterast (14 bzw. 15) vorgelagerte Anlaufschraäge (22 bzw. 23) aufweist und andererseits der Sperrschieber (25) des ersten Funktionsteils (5) an der Rückenfläche seines freien Endes mit einer entsprechenden Anlaufschraäge (35) versehen ist.

7. Feststellvorrichtung nach den Patentansprüchen 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass das den Sperrschieber (25), die Bremseinrichtung (28) und die Auslösehandhabe (31) aufweisende Funktionsteil (5) symmetrisch zu einer in Bewegungsrichtung des Sperrschiebers (25) verlaufenden, rechtwinklig zu dessen Breitseite liegenden Ebene (36) gestaltet ist, während das mit der Halterast (14 bzw. 15) versehene Funktionsteil (4) zu einer Ebene (21) symmetrisch ausgebildet ist, die quer zur Bewegungsrichtung des Sperrschiebers (25) und zugleich normal zu dessen Breitseite verläuft.

8. Feststellvorrichtung nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das mit dem Sperrschieber (55), der Bremseinrichtung (58) sowie der Auslöse- und Rückstellhandhabe (61)

versehene Funktionsteil (44) am feststehenden Rahmen (41) sitzt, während das die Halterast bildende Funktionsteil (45) ein am Flügel (42) befestigter Bolzen (46, 46', 46", 47) ist.

9. Feststellvorrichtung nach Patentanspruch 1 und 8, dadurch gekennzeichnet, dass der Sperrschieber (55) aus einem Winkelstück besteht, das mit seinem einen Schenkel (65) in einem Kanal (66) am Gehäuse (48) des rahmenseitigen Funktionsteils (44) längsbeweglich geführt ist und an seinem zweiten Schenkel (67) eine Rastmulde (48) eine dieser vorgelagerte Nase (70) mit

10 Anlaufschrägen (71) sowie eine Stützschulter (69) trägt.

10. Feststellvorrichtung nach den Patentansprüchen 1, 8 und 9, dadurch gekennzeichnet, dass in der Schliess- bzw. in der Spaltlüftungsstellung des Flügels der das flügelseitige Funktionsteil (45) bildende Bolzen (46, 46', 46", 47) in einem nach der

15 Raumseite maulartig offenen Schlitz (50) im Gehäuse (48) des rahmenseitigen Funktionsteils (44) liegt, in den der zweite Schenkel (67) des Sperrschiebers (55) durch die Stellkraft (56) einrückbar ist (Fig. 4).

20

Die vorliegende Erfindung betrifft eine Feststellvorrichtung an einem Öffnungs-Verschliessmittel, insbesondere Fenster oder Türe, zum Feststellen des Flügels in wenigstens einer Spaltlüftungsstellung, mit einem am Flügel und einem am feststehenden Rahmen sitzenden Funktionsteil, wobei das eine der beiden Funktionsteile einen Sperrschieber aufweist, der im wesentlichen parallel zur Flügel- und/oder Rahmenebene im anderen Funktionsteil sperrend einrückbar ist.

30 Feststellvorrichtungen dieser Art haben die Aufgabe, die Flügel von Fenstern oder Türen in bestimmten Öffnungsstellungen relativ zum feststehenden Rahmen so zu fixieren, dass sie durch Windeinwirkung weder weiter geöffnet noch in Schliessstellung gebracht werden können. Insbesondere ist es dabei wichtig, die Flügel mindestens in einer verhältnismässig geringen Spaltlüftungsstellung zu fixieren, welche zwar einen Lufttausch im Raum ermöglicht, jedoch zugleich ein unerwünschtes Öffnen des Flügels von aussen verhindert.

Eine Feststellvorrichtung der eingangs näher erläuterten Gattung ist durch das DE-Gbm 19 22 908 bekannt. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass eine funktionsgerechte Anbringung an Fenstern und Türen auch durch den Laien ohne Schwierigkeiten, d. h. einfach unter Zuhilfenahme eines Schraubenziehers ermöglicht wird.

45 Als nachteilig hat es sich jedoch erwiesen, dass zunächst der Flügel exakt in die jeweils gewünschte Öffnungsstellung gebracht werden muss, bevor der Eingriff des Sperrschiebers in die ihm zugeordnete Halterast durch manuelle Betätigung bewirkt werden kann. Die Bedienungsweise einer solchen Feststellvorrichtung ist also umständlich, weil nämlich praktisch zwei verschiedene Manipulationen, und zwar einerseits die Öffnungsstellung des Flügels und andererseits die Betätigung des Sperrschiebers, exakt aufeinander abgestimmt werden müssen.

Zweck der Erfindung ist es, die Nachteile der vorstehend beschriebenen, bekannten Feststellvorrichtung zu beseitigen.

Es liegt daher die Aufgabe vor, eine Feststellvorrichtung der eingangs näher erläuterten Gattung so zu verbessern, dass sie bei einer von aussen unzugänglichen Anordnung relativ zum Flügel und feststehenden Rahmen bedienungsgünstig ausgebildet ist und sich bei noch in Schliesslage befindlichem Flügel im Bedarfsfalle bereits so voreinstellen lässt, dass sie beim Öffnen des Flügels selbsttätig in Wirkstellung gelangt.

Die Lösung dieser Aufgabe wird durch Schaffung einer Feststellvorrichtung erreicht, die die kennzeichnenden Merkmale des

65 Patentanspruchs 1 aufweist.

Der besondere Vorteil einer solchen Feststellvorrichtung liegt darin, dass keine umständlichen Manipulationen notwendig sind, um den Flügel in der Spaltlüftungsstellung zu fixieren. Sofern der

Flügel in der Spaltlüftungsstellung festgelegt werden soll, braucht lediglich die Feststellvorrichtung bei noch geschlossenem Flügel ausgelöst zu werden, woraufhin sie dann selbsttätig bei der Öffnungsbewegung des Flügels in Wirkstellung gelangt.

Eine Ausführungsform der erfindungsgemäßen Feststellvorrichtung ergibt sich auf der Basis der im Patentanspruch 2 aufgezeigten Merkmale.

Eine dauerhaft funktionssichere und jederzeit leicht bedienbare Feststellvorrichtung kann durch Benutzung der in den Patentansprüchen 3 und 4 angegebenen Massnahmen geschaffen werden.

Ein wichtiges Ausgestaltungsmerkmal für eine Feststellvorrichtung nach der Erfindung ist auch im Patentanspruch 5 angegeben, weil es die Möglichkeit bietet, die Feststellvorrichtung schon in der Schliesslage des Flügels in die Spaltlüftungs-Vorbereitungsstellung zu bringen, so dass sie selbsttätig in die Spaltlüftungsstellung übergeführt wird, sobald eine Bewegung des Flügels in Öffnungsrichtung stattfindet.

Damit Beschädigungen an der Feststellvorrichtung vermieden werden, falls diese bei geöffnetem Flügel versehentlich ausgelöst wird und dann in Sperrstellung gelangt, hat sich die Benutzung der im Patentanspruch 6 aufgezeigten Merkmale bewährt. Beim Schliessen des Flügels wird hierdurch nämlich der Sperrschieber selbsttätig aus der Sperrlage gedrückt und in seine durch die Bremseinrichtung fixierte Ruhestellung gebracht.

Damit ein und dieselbe Feststellvorrichtung sowohl bei Fenstern und Türen mit rechts angeschlagenem Flügel als auch bei solchen mit links angeschlagenem Flügel in Benutzung genommen werden kann, ist es wichtig, diese nach den Merkmalen des Patentanspruchs 7 zu gestalten.

Eine baulich besonders einfache Ausgestaltung einer Feststellvorrichtung mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 zeichnet sich nach Patentanspruch 9 dadurch aus, dass der Sperrschieber aus einem Winkelstück besteht, das mit seinem einen Schenkel in einem Kanal am Gehäuse des rahmenseitigen Funktionsteils längsbeweglich geführt ist und an seinem zweiten Schenkel eine Rastmulde und eine dieser vorgelagerte Nase mit Anlaufschrägen sowie eine Stützschulter trägt.

Schliesslich kann es sich auch als vorteilhaft erweisen, wenn nach Patentanspruch 10 in der Schliess- bzw. in der Spaltlüftungsstellung des Flügels der das flügelseitige Funktionsteil bildende Bolzen in einem nach der Raumseite maulartig offenen Schlitz im Gehäuse des rahmenseitigen Funktionsteils liegt, in den der zweite Schenkel des Sperrschiebers durch die Stellkraft wenigstens teilweise einrückbar ist.

Nachfolgend werden anhand der Zeichnung Ausführungsbeispiele der erfindungsgemäßen Feststellvorrichtung beschrieben.

Fig. 1 zeigt das erste Ausführungsbeispiel in räumlicher Ansichtsdarstellung, und zwar Teilstücke des vertikalen Rahmenholms und des vertikalen Flügelholms eines Fensters bzw. einer Tür mit zugeordneter Feststellvorrichtung für eine Spaltlüftungsstellung des Flügels, wobei der Flügel teilweise geöffnet ist und sich die Feststellvorrichtung in ihrer Ruhstellung befindet;

Fig. 2 zeigt einen Längsschnitt durch die Feststellvorrichtung nach Fig. 1, wobei jedoch das rahmenseitige Funktionsteil und das flügelseitige Funktionsteil eine der Schliesslage des Fensters bzw. der Tür entsprechende Relativlage zueinander einnehmen;

Fig. 3 zeigt wiederum einen Längsschnitt der Feststellvorrichtung nach Fig. 1, jedoch in der Spaltlüftungs-Vorbereitungsstellung der Funktionsteile;

Fig. 4 zeigt einen Längsschnitt der Feststellvorrichtung nach Fig. 1 in ihrer Spaltlüftungsstellung;

Fig. 5 zeigt die Feststellvorrichtung nach Fig. 4 in Ansicht von vorne gesehen;

Fig. 6 zeigt das zweite Ausführungsbeispiel in räumlicher Ansichtsdarstellung, und zwar Teilstücke des vertikalen Rahmenholms und des vertikalen Flügelholms eines Fensters bzw. einer Tür mit zugeordneter Feststellvorrichtung für eine Spaltlüftungsstellung des Flügels, wobei der Flügel teilweise geöffnet ist und sich die Feststellvorrichtung in ihrer Ruhstellung befindet;

tionsstellung des Flügels, wobei der Flügel teilweise geöffnet ist und sich die Feststellvorrichtung in ihrer Ruhestellung befindet;

Fig. 7 zeigt einen Längsschnitt durch die Feststellvorrichtung nach Fig. 6, wobei jedoch das rahmenseitige Funktionsteil eine der Schliesslage des Fensters bzw. der Tür entsprechende Relativlage zueinander einnehmen;

Fig. 8 zeigt wiederum einen Längsschnitt der Feststellvorrichtung, jedoch in der Spaltlüftungs-Vorbereitungsstellung der Funktionsteile;

Fig. 9 zeigt im Längsschnitt die Feststellvorrichtung in ihrer Spaltlüftungsstellung, und

Fig. 10 zeigt die Feststellvorrichtung nach Fig. 9 in Ansicht von vorne.

In Fig. 1 ist als erstes Ausführungsbeispiel ein Teilstück aus dem verschlussseitigen vertikalen Holm des feststehenden Rahmens 1 eines Fensters oder einer Tür sowie auch ein entsprechendes Teilstück aus dem vertikalen Holm des zugehörigen Flügels 2 dargestellt.

Dem Fenster bzw. der Tür ist dabei eine Feststellvorrichtung 3 zugeordnet, mit deren Hilfe sich der Flügel 2 relativ zum feststehenden Rahmen 1 in einer Spaltlüftungsstellung fixieren lässt.

Die Feststellvorrichtung 3 wird im wesentlichen von einem rahmenseitigen Funktionsteil 4 und einem flügelseitigen Funktionsteil 5 gebildet. Dabei ist das rahmenseitige Funktionsteil 4 als starres Formstück 6 ausgebildet, das – von der Stirnseite her gesehen – im wesentlichen C-förmige Gestalt hat.

Das Formstück 6 wird auf die raumseitige Stirnfläche des feststehenden Rahmens seitlich neben der Überschlags-Umfangsfläche des Flügels 2 so aufgesetzt, dass es mit seiner Öffnungsseite dem Flügel 2 zugewendet ist. Seine Befestigung am feststehenden Rahmen 1 erfolgt dabei über Schrauben 7, wie das aus Fig. 1 hervorgeht.

Das flügelseitige Funktionsteil 5 der Feststellvorrichtung 3 weist ein Gehäuse 8 auf, welches an der Überschlags-Umfangsfläche des Flügels 2 mittels Schrauben 9 befestigt wird, wie das ebenfalls aus Fig. 1 hervorgeht. Dabei ist die Anordnung so getroffen, dass das Gehäuse 8 beim Schliessen des Flügels 2 im freien Raum 10 aufgenommen wird, welcher innerhalb des Formstücks 6 zwischen dessen beiden waagerechten Schenkeln 11 und 12 und dem diese einstückig miteinander verbindenden, senkrechten Steg 13 vorhanden ist.

Das als rahmenseitiges Funktionsteil 4 dienende Formstück 6 an den dem Gehäuse 8 des flügelseitigen Funktionsteils 5 zugewendeten, waagerechten Innenflächen der beiden Schenkel 11 und 12 ist jeweils mit einer eingeführten Halterast 14 und 15 versehen (Fig. 2 bis 4), die unmittelbar hinter einem sich an die raumseitige Stirnfläche 16 des Formstückes 6 anschliessenden Nocken 17 bzw. 18 liegt und damit einen grösseren Abstand von

der raumseitigen Stirnfläche des feststehenden Rahmens 1 hat. Zwischen der raumseitigen Stirnfläche des feststehenden Rahmens 1 und der Halterast 14 bzw. 15 verläuft jeweils eine waagerechte Schulter 19 bzw. 20, wobei diese Schulter 19 bzw. 20 gegenüber den einwärts gerichteten Kanten des Nockens 17 bzw.

55 etwas zurückversetzt liegt. Aus den Fig. 2 bis 5 ergibt sich, dass dabei das als rahmenseitiges Funktionsteil 4 dienende Formstück 6 (Fig. 1) zu einer Horizontalebene 21 symmetrisch gestaltet ist.

Erwähnt sei noch, dass jeweils die der Halterast 14 bzw. 15 vorgelagerten Nocken 17 bzw. 18 in ihrem der raumseitigen Stirnfläche 16 des Formstückes 6 benachbarten Bereich eine Anlaufschraube 22 bzw. 23 aufweisen.

Im Gehäuse 8 des flügelseitigen Funktionsteils 5 ist unmittelbar hinter der parallel zur Flügelebene gerichteten Rückwand 24 ein Sperrschieber 25 geführt, welcher im wesentlichen parallel zur Ebene des Flügels 2 bzw. des feststehenden Rahmens 1 zwischen einer – aus Fig. 2 ersichtlichen – Ruhestellung und einer – in Fig. 4 dargestellten – Sperrstellung beweglich ist. Dabei steht

der Sperrschieber 25 einerseits in Richtung auf seine Sperrstellung zu dauernd unter der Einwirkung einer Stellkraft, z. B. einer Feder 26. Andererseits ist aber dem Sperrschieber 25 innerhalb des Gehäuses 8 noch eine im wesentlichen quer zu seiner Schubrichtung wirksame, durch eine Haltekraft, z. B. eine Feder 27, beaufschlagte Bremseinrichtung 28 zugeordnet. Diese Bremseinrichtung ist bestrebt, den Sperrschieber 25 entgegen der durch die Feder 26 gebildeten Stellkraft in seiner Ruhestellung gemäss Fig. 2 zu halten.

Die Bremseinrichtung 28 wird von einer Rastmulde 29 im Sperrschieber 25 sowie einer Rastkugel 30 im Gehäuse 8 gebildet, wobei die Rastkugel 30 unter der Wirkung der als Haltekraft dienenden Feder 27 steht.

Zwecks Überwindung der den Sperrschieber 25 in seiner Ruhelage nach Fig. 2 sichernden Haltekraft der Bremseinrichtung 28 dient eine Auslösehandhabe in Form einer Wippe 31, die um eine Achse 32 verschwenkbar im Gehäuse 8 lagert und mit einem Hebelarm 33 in eine Mitnehmerausnehmung 34 des Sperrschiebers 25 dauernd eingreift.

Normalerweise, also in der Ruhestellung des Sperrschiebers 25 nach Fig. 2, liegt die die Auslösehandhabe bildende Wippe 31 in der Kippstellung nach Fig. 2 vor dem Gehäuse 8 des flügelseitigen Funktionsteils 5.

Zwecks Überwindung der von der Bremseinrichtung 28 auf den Sperrschieber 25 ausgeübten Haltekraft wird auf den Schenkel 31' der Wippe 31 ein Fingerdruck ausgeübt. Hierdurch wird der Sperrschieber 25 etwas in Längsrichtung verschoben, so dass die Rastkugel 30 der Bremseinrichtung 28 aus der Rastmulde 29 des Sperrschiebers 25 austritt. Nunmehr ist die von der Feder 26 auf den Sperrschieber 25 ausgeübte Stellkraft grösser als die von der Bremseinrichtung 28 auf den Sperrschieber 25 ausgeübte Haltekraft. Deshalb wird durch die Feder 26 der Sperrschieber 25 soweit aus dem Gehäuse 8 des flügelseitigen Funktionsteils 5 herausgeschoben, bis sein Ende die Schulter 19 am Schenkel 11 des Formstücks 6 berührt, wie das aus Fig. 3 hervorgeht. Damit nimmt die Feststellvorrichtung 3 ihre Spaltlüftungs-Vorbereitungsstellung ein.

Wird nun der Flügel 2 relativ zum feststehenden Rahmen 1 aus der Schliesslage in Öffnungsrichtung bewegt, dann schnappt der Sperrschieber 25 unter der Wirkung der durch die Feder 26 auf ihn ausgeübten Stellkraft in die Halterast 14 am Schenkel 11 des das rahmenseitige Funktionsteil 4 bildenden Formstücks 6 ein, wie das aus Fig. 4 hervorgeht.

Hierbei gelangt dann die die Auslösehandhabe bildende Wippe 31 in die ebenfalls aus Fig. 4 ersichtliche Kippstellung, in welcher der Schenkel 31' dem Gehäuse 8 näher liegt als der entgegengesetzt gerichtete Schenkel 31".

Der Flügel 2 wird so relativ zum feststehenden Rahmen 1 völlig selbsttätig in einer genau bestimmten Spaltlüftungsstellung fixiert. Diese Spaltlüftungsstellung für den Flügel kann im Bedarfsfall auch auf einfache Art und Weise wieder aufgehoben werden. Es ist hierzu lediglich notwendig, einen Fingerdruck auf den Schenkel 31" der Wippe 31 auszuüben, so dass sie aus der Kippstellung nach Fig. 4 wieder in die Kippstellung nach Fig. 2 gelangt und damit den Sperrschieber 25 aus seiner Sperrstellung in die Ruhestellung zurückbewegt.

Da bei der Feststellvorrichtung 3 nach den Fig. 1 bis 5 die Möglichkeit besteht, dass der Sperrschieber 25 durch versehentliches oder auch bewusstes Betätigen der Wippe 31 bei geöffnetem Flügel in seine Sperrstellung glangt, sind Vorkehrungen getroffen, durch die bei einer Schliessbewegung des Flügels 2 der Sperrschieber 25 völlig selbsttätig aus dieser Sperrstellung in seine Ruhestellung zurückgeführt wird. Der Sperrschieber 25 ist nämlich an seinem freien Ende rückseitig mit einer Anlaufschraube 35 (Fig. 3) versehen, die bei der Schliessbewegung des Flügels auf die ihm zugeordnete Anlaufschraube 22 bzw. 23 des das rahmenseitige Funktionsteil 4 bildenden Formstücks 6 trifft. Hierdurch ist der Sperrschieber 25 entgegen der Stellkraft der

Feder 26 in das Gehäuse 8 zurückgedrückt und dort durch die Bremseinrichtung 28 in seiner Ruhelage fixiert.

Zu erwähnen ist noch, dass das flügelseitige Funktionsteil 5 mit allen seinen Teilen, und zwar insbesondere dem Gehäuse 8, dem Sperrschieber 25 und der Wippe 31 symmetrisch zu einer in Bewegungsrichtung des Sperrschiebers 25 verlaufenden und rechtwinklig zu dessen Breitseite liegenden Ebene 36 (Fig. 5) gestaltet ist. Hierdurch lässt sich das flügelseitige Funktionsteil 5 in ein und derselben Ausführung sowohl mit Rechtsanschlag als auch mit Linksanschlag an der Überschlags-Umfangsfläche von Fenster- und Türflügeln 2 anbringen. In den Fig. 1 und 5 der Zeichnung ist die Anordnung der Feststellvorrichtung 3 an einem Fenster bzw. einer Tür mit rechts angeschlagenem Flügel 2 gezeigt. Bei Anbringung der Feststellvorrichtung 3 an einem Fenster oder einer Tür mit links angeschlagenem Flügel 2 ist es lediglich notwendig, das flügelseitige Funktionsteil 5 mit der nach den Fig. 1 und 5 festliegenden Seitenfläche des Gehäuses 8 an der Überschlags-Umfangsfläche eines rechten aufrechten Holmes des Flügels 2 zu befestigen. Andererseits muss das rahmenseitige Funktionsteil 4 gegenüber der Einbaulage nach den Fig. 1 und 5 um 180° gedreht am rechten aufrechten Holm des feststehenden Rahmens 1 befestigt werden, derart, dass der Steg 13 des Formstückes 6 nicht, wie in den Fig. 1 und 5 gezeigt, nach links, sondern vielmehr nach rechts gewendet ist.

Selbstverständlich besteht auch die Möglichkeit, die erfundengemäss Feststellvorrichtung 3 so zu gestalten, dass das mit dem Sperrschieber 25, der Bremseinrichtung 28 und der Wippe 31 ausgestattete Funktionsteil 5 am feststehenden Rahmen 1 befestigt werden kann, während das die Halteraste 14 bzw. 15 aufweisende Funktionsteil 4 am Flügel 2 vorgesehen wird.

Die Fig. 6, die das zweite Ausführungsbeispiel betrifft, zeigt ein Teilstück aus dem verschlussseitigen vertikalen Holm des feststehenden Rahmens 41 eines Fensters oder einer Tür sowie auch ein entsprechendes Teilstück aus dem vertikalen Holm des zugehörigen Flügels 42.

Dem Fenster bzw. der Tür ist dabei eine Feststellvorrichtung 43 zugeordnet, mit deren Hilfe sich der Flügel 42 relativ zum feststehenden Rahmen 41 in einer Spaltlüftungsstellung fixieren lässt.

Die Feststellvorrichtung 43 wird im wesentlichen von einem rahmenseitigen Funktionsteil 44 und einem flügelseitigen Funktionsteil 45 gebildet.

Das flügelseitige Funktionsteil 45 wird von einem Bolzen 46 gebildet, der mit seinem einen Ende 46' bis zu einem Bund 47 in eine flügelseitige Bohrung eingetrieben wird, während sein anderes Ende 46" seitwärts über die Überschlags-Umfangsfläche des Flügels 42 vorsteht, wie das der Fig. 6 entnommen werden kann.

Das rahmenseitige Funktionsteil 44 der Feststellvorrichtung 3 weist ein Gehäuse 48 auf, welches an der raumseitigen Rahmensichtfläche mittels Schrauben 49 befestigt wird, wie das ebenfalls aus Fig. 6 hervorgeht. Dabei ist die Anordnung so getroffen, dass das Gehäuse 48 beim Schliessen des Flügels 42 in einem maulartig offenen Schlitz 50 das freie Ende 46" des Bolzens 46 aufnimmt, so dass dieses unterhalb der Schlitzkante 51, oberhalb der Schlitzkante 52 und vor der Schlitzkante 53 liegt.

Den Fig. 7 bis 9 ist zu entnehmen, dass im Gehäuse 48 des rahmenseitigen Funktionsteils 44 unmittelbar hinter der parallel zur Rahmenebene gerichteten Rückwand 54 ein Sperrschieber 55 geführt ist, welcher im wesentlichen parallel zur Ebene des feststehenden Rahmens 41 bzw. des Flügels 42 zwischen einer – aus Fig. 7 ersichtlichen – Ruhestellung und einer – in Fig. 9 dargestellten – Sperrstellung zu dauernd unter der Einwirkung einer als Stellkraft dienenden Feder 56, während ihm andererseits innerhalb des Gehäuses 48 noch eine im wesentlichen quer zu seiner Schubrichtung wirksame, durch eine als Haltekraft dienende Feder 57 beaufschlagte Bremseinrichtung 58 zugeordnet ist. Diese Bremseinrichtung 58 ist bestrebt, den Sperrschie-

ber 55 entgegen der durch die Feder 26 gebildeten Stellkraft in seiner Ruhestellung gemäss Fig. 7 zu halten.

Die Bremseinrichtung 58 wird von einer Rastmulde 59 im Sperrschieber 55 sowie einer Rastkugel 60 im Gehäuse 48 gebildet, wobei die Rastkugel 60 unter der Wirkung der als Haltkraft dienenden Feder 57 steht.

Zwecks Überwindung der den Sperrschieber 55 in seiner Ruhelage nach Fig. 7 sichernden Haltekraft 57 der Bremseinrichtung 58 dient eine Auslösehandhabe in Form einer Wippe 61, welche um die Achse 62 verschwenkbar im Gehäuse 48 lagert und mit einem Hebelarm 63 in eine Mitnehmerraussparung 64 des Sperrschiebers 55 dauernd eingreift.

In der Ruhestellung des Sperrschiebers 55 gemäss Fig. 7 liegt die die Auslösehandhabe bildende Wippe 61 etwa in senkrechter Lage vor dem Gehäuse 48 des rahmenseitigen Funktionsteils 44, wie das den Fig. 6 und 7 entnommen werden kann.

Zwecks Überwindung der von der Bremseinrichtung 58 auf den Sperrschieber 55 ausgeübten Haltekraft wird auf den Schenkel 61' der Wippe 61 ein Fingerdruck ausgeübt. Hierdurch wird der Sperrschieber 55 etwas in Längsrichtung verschoben, so dass die Rastkugel 60 der Bremseinrichtung 58 aus der Rastmulde 59 des Sperrschiebers 55 austritt. Nunmehr ist die von der Feder 56 auf den Sperrschieber 55 ausgeübte Stellkraft grösser als die von der Bremseinrichtung 58 auf den Sperrschieber 55 ausgeübte Haltekraft. Deshalb wird durch die Feder 56 der Sperrschieber 55 25 soweit aus dem Gehäuse 48 des rahmenseitigen Funktionsteils 44 herausgeschoben, wie das aus Fig. 8 hervorgeht.

Der Sperrschieber 55 besteht aus einem Winkelstück, das mit seinem einen Schenkel 65 in einem Kanal 66 des Gehäuses 48 längsbeweglich geführt ist. An seinem anderen Schenkel 67 hat der als Winkelstück gestaltete Sperrschieber 55 eine Rastmulde 68, die zwischen einer Schulter 69 und einer Nase 70 liegt. Rastmulde 68, Schulter 69 und Nase 70 sind dabei der Begrenzungskante 52 des maulartig offenen Schlitzes 50 zugeordnet.

Nachdem die Wippe 61 durch Druck auf ihren Schenkel 61' aus der Stellung nach Fig. 7 in die Stellung nach Fig. 8 gelangt ist, liegt der Sperrschieber 55 unter der Wirkung der Feder 56 mit seiner Schulter 69 an dem im Schlitz 50 befindlichen Teilstück 46" des Bolzens 46 an, wie Fig. 8 deutlich erkennen lässt. Damit nimmt die Feststellvorrichtung 43 ihre Spaltlüftungs-Vorbereitungsstellung ein. Wird nun der Flügel 42 relativ zum feststehenden Rahmen 41 aus der Schliesslage in Öffnungsrichtung bewegt, dann schnappt der Sperrschieber 55 unter der Wirkung der durch die Feder 56 auf ihn ausgeübten Stellkraft mit der Rastmulde 68 am Schenkel 67 am Teilstück 46" des Bolzens 46 ein, wie das der Fig. 9 entnommen werden kann. Hierbei gelangt dann die die Auslösehandhabe bildende Wippe 61 in die ebenfalls aus Fig. 9 ersichtliche Kippstellung, in der der Schenkel 61' dem Gehäuse 48 näher liegt als der entgegengesetzt gerichtete Schenkel 61".

Der Flügel 42 wird so relativ zum feststehenden Rahmen 41 völlig selbsttätig in einer genau bestimmten Spaltlüftungsstellung fixiert. Diese Spaltlüftungsstellung für den Flügel 42 kann im Bedarfsfalle auch auf einfache Art und Weise wieder aufgehoben werden. Es ist hierzu lediglich notwendig, einen Fingerdruck auf den Schenkel 61" der Wippe 61 auszuüben, so dass sie aus der Kippstellung nach Fig. 9 wieder in die Stellung nach Fig. 7 gelangt und damit den Sperrschieber 55 aus seiner Sperrstellung in die Ruhestellung zurückbewegt. Da bei der Feststellvorrichtung 43 die Möglichkeit besteht, dass der Sperrschieber 55 durch versehentliches oder auch bewusstes Betätigen der Wippe 61 bei geöffnetem Flügel 42 in seine Sperrstellung gelangt, sind Vorkehrungen getroffen, durch die bei einer Schliessbewegung des Flügels 42 der Sperrschieber 55 völlig selbsttätig aus dieser Sperrstellung in seine Ruhestellung zurückgeführt wird. Das den Sperrschieber 55 bildende Winkelstück ist nämlich am freien Ende seines Schenkels 67, und zwar im Bereich der Nase 70 mit einer Anlaufschraige 71 versehen, auf die bei der Schliessbewegung des Flügels 42 der Teil 46" des Bolzens 46 trifft. Hierdurch wird dann der Sperrschieber 55 entgegen der Stellkraft der Feder 56 in das Gehäuse 48 zurückgedrückt und dort durch die Bremsvorrichtung 58 in seiner Ruhelage fixiert.

Den Fig. 6 und 10 ist noch zu entnehmen, dass das rahmenseitige Funktionsteil 44 in allen seinen Teilen, und zwar insbesondere mit dem Gehäuse 48, dem Sperrschieber 55 und der Wippe 61 symmetrisch zu einer in Bewegungsrichtung des Sperrschiebers 55 verlaufenden und rechtwinklig zur Ebene des feststehenden Rahmens 41 liegenden Ebene 72-72 (Fig. 10) gestaltet ist. Hierdurch lässt sich das rahmenseitige Funktionsteil 44 in ein und derselben Ausführung sowohl mit Rechtsanschlag als auch mit Linksanschlag an der raumseitigen Sichtfläche des feststehenden Rahmens 41 anbringen.

In den Fig. 6 und 10 ist die Feststellvorrichtung 43 an einem Fenster bzw. einer Tür mit rechts angeschlagenem Flügel 42 35 gezeigt.

Die erfindungsgemäss Feststellvorrichtung ist überall dort einsatzfähig, wo es darauf ankommt, die Flügel in einer geringen Spaltlüftungsstellung relativ zum feststehenden Rahmen so festzulegen, dass sie sich weder weiter öffnen noch vollständig 40 schliessen lassen. Dabei ist es wichtig, dass die Feststellvorrichtung von aussen her nicht zugänglich ist und dass sie sich auch nachträglich noch an bereits eingebauten Fenstern und Türen anbringen lässt.

Besonders vorteilhaft lassen sich Feststellvorrichtungen dieser 45 Art an Fenstern und Türen mit Drehflügel oder Drehkipflügel einsetzen. Sie sind aber auch ohne weiteres bei Fenstern anwendbar, die kippbare und klappbare Flügel haben oder aber mit Schwingflügeln ausgestattet sind. Selbstverständlich besteht dabei auch die Möglichkeit, die Feststellvorrichtung statt einem aufrechten Flügel- und Rahmenschenkel einem waagerechten Flügel- und Rahmenschenkel zuzuordnen.

