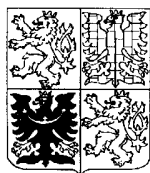


PŘÍHLÁŠKA VYNÁLEZU

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

(19)
ČESKÁ
REPUBLIKA



ÚŘAD
PRŮMYSLOVÉHO
VLASTNICTVÍ

(22) Přihlášeno: **14.03.2000**
(32) Datum podání prioritní přihlášky: **16.03.1999**
(31) Číslo prioritní přihlášky: **1999/0481**
(33) Země priority: **CH**
(40) Datum zveřejnění přihlášky vynálezu: **14.11.2001**
(Věstník č. 11/2001)
(86) PCT číslo: **PCT/CH00/00145**
(87) PCT číslo zveřejnění: **WO00/55460**

(21) Číslo dokumentu:

2000 -4227

(13) Druh dokumentu: **A3**

(51) Int. Cl. ⁷ :

E 05 D 13/00

E 05 F 5/00

(71) Přihlašovatel:

HAWA AG, Mettmnenstetten, CH;

(72) Původce:

Haab Karl, Weggis, CH;

Haab Otto, Mettmnenstetten, CH;

(74) Zástupce:

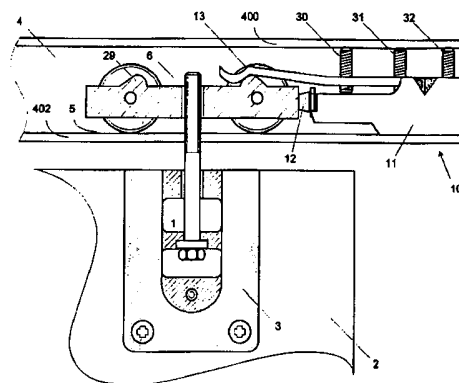
Matějka Jan JUDr., Národní 32, Praha 1, 11000;

(54) Název přihlášky vynálezu:

Nárazníkové ústrojí

(57) Anotace:

Nárazníkové ústrojí (10) má těleso (11), které je uloženo v kolejnici (4), tlumicí prvek (12) pro odpružení, a přídržnou pružinu (13) pro přidržování pojezdového mechanismu (6), který je veden v kolejnici (4), a který je uspořádán pro nesení a vedení posuvných křídlových prvků (2). Alespoň přibližně ve tvaru U-profilu vytvořené těleso (11) nárazníkového ústrojí (10) má první křídlo (14) a druhé křídlo (18), která jsou spolu vzájemně spojena středovým kusem (20), jehož prodloužení jazýčkovitého tvaru tvoří přídržnou pružinu (13) pro přidržování pojezdového mechanismu (6). Koncové kusy (17, 19, 26; 14*, 19*) křídel (14, 18) jsou uspořádány pro uchycení tlumicího prvku (12). Nárazníkové ústrojí (10) je opatřeno tlumicím prvkem (12). Přídržná pružina (13) je součástí tělesa (11) nárazníkového ústrojí (10).



01-2156-00-Ma

Nárazníkové ústrojí

Oblast techniky

Vynález se týká nárazníkového ústrojí pro pojezdový mechanismus, přičemž toto nárazníkové ústrojí má těleso, které může být uloženo v kolejnici, tlumicí prvek pro odpružení, a přídržnou pružinu pro přidržování pojezdového mechanismu, který je veden v kolejnici, a který je uspořádán pro nesení a vedení posuvných křídlových prvků.

Dosavadní stav techniky

Skládací nebo posuvné stěnové přepážky pro rozdělování místností, které jsou znázorněny na vyobrazení podle obr. 8 (viz rovněž patentový spis WO 96/21788), mají alespoň jeden přemístitelný dveřní prvek, který je spojen s alespoň jedním dalším dveřním prvkem, a to obecně prostřednictvím kloubových závěsů, přičemž je uchycen a veden otočně na jedné straně dveří v horní pojezdové kolejnici a ve spodní pojezdové kolejnici.

Na vyobrazení podle obr. 8 je v příkladném provedení znázorněn otvor ve stěně místnosti, který může být uzavřen prostřednictvím dveří 201 a tří dveřních prvků 2, 2' a 2'', které jsou spolu v každém případě vzájemně spojeny prostřednictvím tří závěsů 209, a které mohou být vzájemně vůči sobě skládány. Jak je možno vidět od prvního dveřního

prvku 2, tak u skládacích dveří je běžně každý další dveřní prvek 2, 2'' atd. zavěšen a u spodní části veden. Dveřní prvky 2 a 2'' jsou tak vedeny u horní části v pojezdové kolejnici 4 a ve spodní části ve vodící drážce 208. Dveřní prvky 2, 2', 2'' mohou být postupně přemísťovány podél pojezdové kolejnice 4 při jejich vzájemném skládání dohromady.

Za účelem vedení dveřních prvků 2, 2', 2'' se používají například kolejnice 4 a pojezdové mechanismy 6, které jsou znázorněny na vyobrazení podle obr. 9, a které jsou popsány v patentovém spise EP 0 733 766 A1.

Kolejnice 4, která je připevněna ke stěně 206 prostřednictvím příchytky 211 a dvou šroubů 212 a 213, má směrem dolů otevřený U-profil, opatřený patkovými částmi 402, podél jejich pojezdových ploch 5 se odvalují nebo pojíždějí kolečka 8 pojezdového mechanismu 6.

Na vyobrazení podle obr. 1 je znázorněn pohled v řezu na kolejnici 4 a na pojezdový mechanismus 6, které jsou vyobrazeny na obr. 9.

Dveřní prvek 2 je připojen k pojezdovému mechanismu 6 prostřednictvím upevňovacího ústrojí, obsahujícího zajišťovací prostředky 3 a spojovací šroub 1. Zajišťovací prostředky 3 jsou připevněny ke dveřnímu prvku 2 prostřednictvím čtyř šroubů nebo vrtů. Spojovací šroub 1, který je uložen otočně v zajišťovacích prostředcích 3, je zašroubován do průchozího závitového otvoru 9, vytvořeného v tělese 7 pojezdového mechanismu 6.

Na vyobrazení podle obr. 1 je dále znázorněno známé nárazníkové ústrojí 100, jehož těleso 101 je opatřeno tlumicím prvkem 102 a přídržnou pružinou 103. Toto nárazníkové ústrojí 100 slouží k ovládanému zastavení pojezdového mechanismu 6, pokud je dveřní prvek 2 veden až k příslušnému dorazu. Je tak zabráněno tomu, aby dveřní prvek 2 narážel na rám 202.

První dveřní prvek 2 je často přidržován na dorazu nebo v rámu 202, takže další dveřní prvky 2', 2'' atd. mohou být rozkládány za účelem uzavření otvoru ve stěně. Za účelem přidržování dveřního prvku 2 nebo jeho příslušného pojezdového mechanismu 6 je používáno přídržné pružiny 103, která je připevněna k tělesu 101 nárazníkového ústrojí 100. Pokud pojezdový mechanismus 6 dojde až k nárazníkovému ústrojí 100 nebo k tlumicímu prvku 102, pak přídržná pružina 103 najede na vačku 29, uspořádanou ve tvaru nájezdové rampy na tělese 7 pojezdového mechanismu 6, a zaklapne za tuto vačku 29 okamžitě poté, kdy se pojezdový mechanismus 6 dotkne tlumicího prvku 102.

Nárazníkové ústrojí 100, které je zde znázorněno, obsahuje, jak již bylo shora popsáno, velké množství součástí, v důsledku čehož musí být vyráběno a sestavováno v celé řadě operací s výraznými náklady. Spojení mezi přídržnou pružinou 103 a tělesem 101 nárazníkového ústrojí 100 je pravidelně vystavováno působení značné síly, což může vést k předčasnému opotřebení a ke ztrátě provozní a funkční schopnosti.

Dveřní prvek 2 je přidržován pevně u dorazu prostřednictvím přídržné pružiny 103 a může být opět uveden

do pohybu pouze působením síly. Přidržná síla, vyvozovaná přídržnou pružinou proto může být nízká nebo vysoká, a to v závislosti na příslušném uplatnění.

U takovýchto známých zařízení je proto nutno vynakládat poměrně vysoké náklady na jejich údržbu. Kromě toho je postup jejich instalace spojen rovněž s nezanedbatelnými náklady. To je způsobeno tím, že pro účely instalace nárazníkového ústrojí 100 musejí být v kolejnici 4 provedeny průchozí otvory, kterýmižto průchozími otvory jsou vedeny šrouby, které jsou připevněny k nárazníkovému ústrojí 100.

Podstata vynálezu

Předmět tohoto vynálezu si proto klade za úkol vyvinout nenákladné a stabilní nárazníkové ústrojí, které může být upevněno jednoduchým způsobem, a které umožňuje, aby dveřní prvek, který je namontován přemístitelným způsobem, byl ztlumen při svém pojezdu, a aby byl přidržován v požadované poloze.

Tohoto úkolu bylo v souladu s předmětem tohoto vynálezu dosaženo tím, že bylo vyvinuto nárazníkové ústrojí, mající těleso, které může být uloženo v kolejnici, tlumicí prvek pro odpružení, a přídržnou pružinu pro přidržování pojezdového mechanismu, který je veden v kolejnici, a který je uspořádán pro nesení a vedení posuvných křídlových prvků.

Podstata předmětného řešení spočívá zejména v tom, že alespoň přibližně ve tvaru U-profilu vytvořené těleso nárazníkového ústrojí, kteréžto těleso je vyraženo a ohnuto z kovového prvku, má první křídlo a druhé křídlo, kterážto

křídla jsou spolu vzájemně spojena středovým kusem, který je nebo může být připojen k přídržné pružině pro přidržování pojezdového mechanismu, přičemž koncové kusy křídel jsou uspořádány pro uchycení tlumicího prvku.

Středový kus je s výhodou opatřen prodloužením jazýčkovitého tvaru, které tvoří přídržnou pružinu pro přidržování pojezdového mechanismu.

Tlumicí prvek je s výhodou uchycen mezi těmi koncovými kusy křídel, které jsou směrem k sobě vzájemně ohnuty, nebo je první křídlo opatřeno přední částí, která je ohnuta směrem ke druhému křídlu a je opatřena otvorem pro uchycení tlumicího prvku.

Ve středovém kusu jsou s výhodou vytvořeny závitové průchozí otvory pro upevňovací šrouby, přičemž těleso může být uloženo v kolejnici ve tvaru U-profilu, která má horní středový kus kolejnice, který je na obou stranách připojen k bočním deskám, jejichž konce jsou opatřeny patkovými částmi, směřujícími vzájemně k sobě, v kterémžto případě mohou být dvě křídla umístěna na patkové části a upevňovací šrouby jsou otočné vzhledem ke středovému kusu kolejnice.

Ve středovém kusu nebo v jeho prodloužení je s výhodou vytvořen závitový průchozí otvor pro seřizovací šroub, kterýžto seřizovací šroub je otočný vzhledem ke středovému kusu kolejnice pro nastavení předpětí přídržné pružiny.

Do tělesa nárazníkového ústrojí mohou být vytlačeny vruby pro vyztužení nárazníkového ústrojí.

Přední část na spodní straně dvou křídel je s výhodou opatřena vybráními pro umožnění naklánění nárazníkového ústrojí při jeho vkládání do kolejnice.

Ty koncové kusy dvou křídel, které jsou směrem k sobě ohnuty, se s výhodou vzájemně překrývají.

Nárazníkové ústrojí podle tohoto vynálezu, které může být smontováno běžně známým způsobem s nízkými náklady, umožňuje, aby pojezdový mechanismus, který je připevněn k posuvným dveřním prvkům, byl při svém pojezdu odpružen a mohl být přidržován ve stanovené poloze takovým způsobem, že lícuující spojení prvního dveřního prvku s rámem je zajištěno a udržováno při otevírání a uzavírání dveřních prvků. První dveřní prvek může být opět odpojen od nárazníkového ústrojí a posunut pryč s vynaložením pouze poměrně malé tažné síly.

Nárazníkové ústrojí podle tohoto vynálezu může být vyráběno s nízkými náklady z jediné kovové desky nebo plechu, načež může být opatřeno tlumicím prvkem. Jelikož je přidržná pružina s výhodou součástí tělesa nárazníkového ústrojí, je toto ústrojí vysoce stabilní, a kromě toho dochází k výraznému snížení výrobních nákladů.

Přidržná pružina může být rovněž vyráběna samostatně, to znamená, že nemusí být součástí tělesa nárazníkového ústrojí, kteréžto těleso je vytvořeno v souladu s předmětem tohoto vynálezu, přičemž přidržná pružina může být následně připojena k uvedenému tělesu nepozitivním způsobem, a to s výhodou prostřednictvím nýtů nebo šroubů.

U jednoho výhodného provedení předmětu tohoto vynálezu může být přídržná pružina případně předepjata, čímž je umožněno nastavení síly, kterou je dveřní prvek přidržován k příslušné zarážce.

Přehled obrázků na výkresech

Vynález bude v dalším podrobněji objasněn na příkladech jeho konkrétního provedení, jejichž popis bude podán s přihlédnutím k přiloženým obrázkům výkresů, kde:

obr. 1 znázorňuje nárysný pohled na známé nárazníkové ústrojí 100, uspořádané v kolejnici 4, ve které je veden pojezdový mechanismus 6, který je připevněn ke dveřnímu prvku 2;

obr. 2 znázorňuje boční nárysný pohled na nárazníkové ústrojí 10 podle tohoto vynálezu;

obr. 3 znázorňuje nárysný pohled zepředu na nárazníkové ústrojí 10 podle obr. 2;

obr. 4 znázorňuje půdorysný pohled ze shora na nárazníkové ústrojí 10 podle obr. 2;

obr. 5 znázorňuje nárysný pohled zezadu na nárazníkové ústrojí 10 podle obr. 2, nainstalované v kolejnici 4;

obr. 6 znázorňuje nárysný pohled na nárazníkové ústrojí 10 podle tohoto vynálezu, nainstalované v kolejnici 4, ve které je veden pojezdový mechanismus 6, který je připevněn ke dveřnímu prvku 2;

obr. 7 znázorňuje půdorysný pohled na těleso 11 nárazníkového ústrojí 10 podle tohoto vynálezu, kteréžto těleso 11 je vyraženo z kovového plechu a není dosud ohnuto;

obr. 8 znázorňuje skládací stěny, které byly popsány na začátku a které sestávají z většího množství dveřních prvků 2, 2', 2'';

obr. 9 znázorňuje pohled v řezu na kolejnici 4, která je upevněna ke stěně, a která je vhodná pro uložení nárazníkového ústrojí 10 podle tohoto vynálezu;

obr. 10 znázorňuje pohled na křídlové koncové kusy 17* a 19*, které jsou uspořádány pro přidržování tlumicího prvku 12 na obou stranách; a

obr. 11 znázorňuje nárysný pohled na nárazníkové ústrojí 10 podle tohoto vynálezu, jehož přídržná pružina 131 je připevněna k tělesu 11 nárazníkového ústrojí 10 prostřednictvím šroubu 33.

Příklady provedení vynálezu

Na vyobrazení podle obr. 8 jsou znázorněny skládací stěny, které byly popsány v úvodu tohoto popisu, a které sestávají z velkého množství otočných a přemístitelných dveřních prvků 2, 2', 2''. Tyto dveřní prvky 2, 2', 2'' jsou vedeny prostřednictvím pojezdových mechanismů 6 v kolejnicích 4, jak je znázorněno na vyobrazení podle obr. 9.

Pojezdová kolejnice 4, která je připevněna ke stěně 206 prostřednictvím příchytky 211 a dvou šroubů 212 a 213, sestává z horního středového kusu 400 kolejnice 4, který je na obou stranách připevněn k bočním deskám 401, jejichž konce jsou opatřeny patkovými částmi 402, které směřují vzájemně vůči sobě, a které vytvářejí pojezdové plochy 5, po kterých pojíždějí kolečka 8 pojezdového mechanismu 6.

Na vyobrazeních podle obr. 1 a podle obr. 6 jsou znázorněny pojezdová kolejnice 4 a pojezdový mechanismus 6 v pohledu v řezu, přičemž řez je veden podél čáry A-A z obr. 9.

Dveřní prvek 2 je připojen k pojezdovému mechanismu 6 prostřednictvím upevňovacího systému, sestávajícího ze zajišťovacích prostředků 3 a ze spojovacího šroubu 1. Zajišťovací prostředky 3 jsou připevněny ke dveřnímu prvku 2 prostřednictvím čtyř šroubů nebo vrutů. Spojovací šroub 1, který je uložen otočně v zajišťovacích prostředcích 3, je zašroubován do průchozího závitového otvoru, provedeného v tělese 7 pojezdového mechanismu 6.

Na vyobrazení podle obr. 1 je rovněž znázorněno známé nárazníkové zařízení 100, popsané na začátku tohoto popisu. Na vyobrazení podle obr. 6 je znázorněno nárazníkové ústrojí 10 podle tohoto vynálezu, které je instalováno v pojezdové kolejnici 4, a které bude podrobněji popsáno v dalším.

Na vyobrazení podle obr. 7 je znázorněno těleso 11 nárazníkového ústrojí 10, kteréžto těleso 11 je vyraženo z kovového plechu nebo plátu a není dosud ohnuto. Těleso 11

zahrnuje středový kus 20, který je připojen na jedné straně k prvnímu křídlu 14 a na druhé straně ke druhému křídlu 18. Po dokončení ohýbacího procesu pak prodloužení středového kusu 20 vytváří přídržnou pružinu 13, která má s výhodou užší tvar, než vlastní středový kus 20.

Zaoblené oblasti 21 jsou s výhodou uspořádány na obou stranách přechodu přídržné pružiny 13 do středového kusu 20, přičemž tyto zaoblené oblasti 21 zajišťují řádné rozložení ohybových napětí, čímž je zabráněno předčasné únavě materiálu v těchto bodech.

Středový kus 20 je dále opatřen dvěma závitovými průchozími otvory 131 a 132, které slouží pro uložení upevňovacích šroubů 31 a 32 (viz obr. 2). Další závitový průchozí otvor 130 je proveden v prodloužení středového kusu 20, přičemž tento závitový průchozí otvor 130 slouží pro uložení seřizovacího šroubu 30, jehož prostřednictvím může být předpjata přídržná pružina 13.

Koncový kus prvního křídla 14 má přední část 26, která je opatřena otvorem 16, uzpůsobeným pro uložení tlumicího prvku 12. První křídlo 14 je rovněž opatřeno koncovým kusem 17, zatímco druhé křídlo 18 je opatřeno koncovým kusem 19, kteréžto koncové kusy 17 a 19 se po provedení ohýbacího procesu vzájemně překrývají (viz obr. 2 až obr. 4).

Po vyražení tělesa 11 nárazníkového ústrojí 10, znázorněného na vyobrazení podle obr. 7, z kovového plechu nebo plátu, může být proveden ohýbací proces, a to následujícím způsobem.

Především je ohnuta přídržná pružina 13 tak, aby měla požadované předpětí, přičemž musí být brán v úvahu tvar tělesa 7 pojezdového mechanismu 6, který má být zadržován (viz vačka 29). Poté je ohnuta přední část 26 potom první křídlo 14 a potom druhé křídlo 18, a to alespoň přibližně kolmo dolů podél ohybových linií 15, 22 a 23 tak, že koncové kusy 17 a 19 dvou křídel 14 a 18 se vzájemně překrývají (viz obr. 2). Potom jsou na svá místa vloženy seřizovací šroub 30, upevňovací šrouby 31 a 32 a tlumicí prvek 12.

Za účelem vyztužení nárazníkového ústrojí 10 jsou s výhodou přídatně vytlačeny do tělesa 11 nárazníkového ústrojí 10 vruby 25, které jsou znázorněny na obr. 2 a na obr. 3, a jejichž prostřednictvím jsou vzájemně stabilizována křídla 14 a 18 a středový kus 20. Tyto vruby 25 mohou být provedeny například prostřednictvím klínu, který je veden vzhledem ke křídlu 14 nebo 18 a ke středové části 20 pod úhlem 45° vůči tělesu 11 nárazníkového ústrojí 10.

Vzájemná stabilizace křídel 14 a 18 a středového kusu 20 zabraňuje tomu, aby mohlo docházet k vyboulení nebo ke zborcení středového kusu 20 během instalace upevňovacích šroubů 31 a 32, což může způsobit na jedné straně změnu seřízení či nastavení přídržné pružiny 13, a na druhé straně skutečnost, že nárazníkové ústrojí nebude dostatečně upevněno v pojezdové kolejnici 4.

Na vyobrazení podle obr. 3 je znázorněno nárazníkové ústrojí 10 při pohledu zepředu. Přední část 26, která slouží k uložení tlumicího prvku 12, spojuje dvě křídla 14 a 18 takovým způsobem, že je náraz na přední část 26 pohlcován v každém, případě oběma křídly 14 a 18. Seřizovací šroub 30,

který slouží k seřizování přídržné pružiny 13, je na obr. 3 rovněž znázorněn.

Z vyobrazení podle obr. 2 a podle obr. 3 je možno rovněž dále seznat, že dvě křídla 14 a 18 jsou na přední straně opatřena příslušnými vybráními 141 a 181, která umožňují provést naklonění nárazníkového ústrojí 10 směrem dopředu po jeho vložení do pojezdové kolejnice 4. To může být nezbytné tehdy, pokud je pojezdová kolejnice 4 upevněna prostřednictvím šroubů, jejichž výška nebo tvar hlavy zabraňuje tomu, aby zde mohlo být protlačeno nárazníkové ústrojí 10.

Pokud je pojezdová kolejnice 4 upevněna, byly již do této pojezdové kolejnice 4 ve správném pořadí vloženy pojezdový mechanismus 6 a nárazníkové ústrojí 10. Vybrání 141 a 181 potom umožňují, aby mohlo být nárazníkové ústrojí 10 nakloněno v oblasti zúžení, způsobeného například hlavou upevňovacího šroubu, a aby mohlo přejít přes příslušný bod.

Na vyobrazení podle obr. 4 je znázorněn půdorysný pohled na nárazníkové ústrojí 10 ze shora. Zde je snadno možno vidět vruby 25, které slouží k vyztužení nárazníkového ústrojí 10. Dále je zde možno vidět, jak je přední část 26 ohnuta směrem ke druhému křídlu 18, a jak toto druhé křídlo 18 na konci překrývá.

Jak je znázorněno na vyobrazení podle obr. 10, je rovněž možné uspořádat koncové kusy 17* a 19* křídel 14 a 18 a ohnout je vzájemně směrem vůči sobě takovým způsobem, že upnou tlumicí prvek 12 přímo ve středu. V tomto případě je však kvalita uchycení tlumicího prvku 12 závislá na přesnosti

ohýbacího procesu a nikoli na kvalitě otvoru 16, který může být proveden velmi přesným způsobem v přední části 26.

Na vyobrazení podle obr. 5 je znázorněno nárazníkové ústrojí 10, které je nainstalováno v pojezdové kolejnici 4, a to při pohledu zezadu. Zde je možno vidět, že dvě křídla 14 a 18 spočívají na patkových částech 402 pojezdové kolejnice 4 a příslušně na pojezdových plochách 5 pro kolečka 8. Upevňovací šrouby 31 a 32 jsou zašroubovány směrem vzhůru do dostatečné vzdálenosti vzhledem k hornímu středovému kusu 400 kolejnice 4, takže je nárazníkové ústrojí 10 pevně uchyceno mezi horním středovým kusem 400 kolejnice 4 a patkovými částmi 402. Středový kus 20, který je stlačován směrem dolů upevňovacími šrouby 31 a 32, je vyztužen prostřednictvím vrubů 25.

Na vyobrazení podle obr. 6 je znázorněno nárazníkové ústrojí 10 podle tohoto vynálezu, nainstalované v pojezdové kolejnici 4, ve které je veden pojezdový mechanismus, který je připevněn ke dveřnímu prvku 2. Pojezdový mechanismus 6 se opírá o tlumicí prvek 12 a je přidržován ve své znázorněné poloze přídržnou pružinou 13, která je vedena prostřednictvím vačky 29, uspořádané na tělese 7 pojezdového mechanismu 6.

Pro uvolnění pojezdového mechanismu 6 od přídržné pružiny 13 musí být vyvozována tažná síla, v jejímž důsledku dojde ke zdvižení přídržné pružiny 13 nad vačku 29. Za účelem nastavení a seřízení síly, kterou je pojezdový mechanismus 6 přidržován ke svému dorazu, může být přídržná pružina 13 podle požadavku předpjata. Pro tento účel je vytvořen závitový průchozí otvor 130 v prodloužení středového kusu 20, kterýžto závitový průchozí otvor 130 slouží k uložení

seřizovacího šroubu 30, kterým je možno otáčet v dostatečném rozsahu vzhledem k uvedenému středovému kusu 20 až do té doby, kdy je přídržná pružina 13 předpjata směrem dolů v dostatečně velkém rozsahu.

Nárazníkové ústrojí 10 podle tohoto vynálezu může být pochopitelné s výhodou využíváno s různými typy kolejnic a pojezdových mechanismů. U zjednodušeného provedení může být seřizovací šroub 30 vynechán. Je možno rovněž v zásadě zvolit jiné prostředky pro instalaci v pojezdové kolejnici 4, například křídla 14 a/nebo 18 mohou být přímo přišroubována k pojezdové kolejnici 4.

Na vyobrazení podle obr. 11 je znázorněno nárazníkové ústrojí 10 podle tohoto vynálezu, jehož přídržná pružina 131 je připojena nepositivně k tělesu 11, vyrobenému v souladu s předmětem tohoto vynálezu. Toto připojení může být, jak je znázorněno na vyobrazení podle obr. 11 provedeno prostřednictvím šroubu 33, avšak rovněž prostřednictvím nýtu nebo jiného spojovacího prostředku. Toto opatření je výhodné zejména tehdy, pokud je pro výrobu přídržné pružiny 131 vyžadováno použití určité pružinové oceli, která není vhodná pro výrobu tělesa 11 nárazníkového ústrojí.

Otáčení seřizovacího šroubu 10 vzhledem k hornímu středovému kusu 400 kolejnice 4 způsobuje, že je nárazníkové ústrojí 10 přidavně přidržováno v kolejnici 4, a že je zajištěno proti posunutí při přemístění při odpružování dvevního prvku 2, 2', 2''. U tohoto uspořádání může být za určitých podmínek vynecháno použití jednoho z upevňovacích šroubů 31 a 32.

P A T E N T O V É N Á R O K Y

1. Nárazníkové ústrojí (10), mající těleso (11), které může být uloženo v kolejnici (4), tlumicí prvek (12) pro odpružení, a přídržnou pružinu (13) pro přidržování pojezdového mechanismu (6), který je veden v kolejnici (4), a který je uspořádán pro nesení a vedení posuvných křídlových prvků (2), v y z n a č u j í c í s e t í m , že alespoň přibližně ve tvaru U-profilu vytvořené těleso (11) nárazníkového ústrojí (10), kteréžto těleso (11) je vyraženo a ohnuto z kovového prvku, má první křídlo (14) a druhé křídlo (18), kterážto křídla (14, 18) jsou spolu vzájemně spojena středovým kusem (20), který je nebo může být připojen k přídržné pružině (13) pro přidržování pojezdového mechanismu (6), přičemž koncové kusy (17, 19, 26; 14*, 19*) křídel (14, 18) jsou uspořádány pro uchycení tlumicího prvku (12).

2. Nárazníkové ústrojí (10) podle nároku 1, v y z n a č u j í c í s e t í m , že středový kus (20) je opatřen prodloužením jazýčkovitého tvaru, které tvoří přídržnou pružinu (13) pro přidržování pojezdového mechanismu (6).

3. Nárazníkové ústrojí (10) podle nároku 1 nebo 2, v y z n a č u j í c í s e t í m , že tlumicí prvek (12) je uchycen mezi těmi koncovými kusy (17*, 19*) křídel (14, 18), které jsou směrem k sobě vzájemně ohnuty, nebo je první křídlo (14) opatřeno přední částí (26), která je ohnuta směrem ke druhému křídlu (18) a je opatřena otvorem (16) pro uchycení tlumicího prvku (12).

4. Nárazníkové ústrojí (10) podle nároku 1, 2 nebo 3, v y z n a č u j í c í s e t í m , že ve středovém kusu (20) jsou vytvořeny závitové průchozí otvory (131, 132) pro upevňovací šrouby (31, 32), přičemž těleso (11) může být uloženo v kolejnici (4) ve tvaru U-profilu, která má horní středový kus (400) kolejnice (4), který je na obou stranách připojen k bočním deskám (401), jejichž konce jsou opatřeny patkovými částmi (402), směřujícími vzájemně k sobě, v kterémžto případě mohou být dvě křídla (14, 18) umístěna na patkové části (402) a upevňovací šrouby (31, 32) jsou otočné vzhledem ke středovému kusu (400) kolejnice (4).

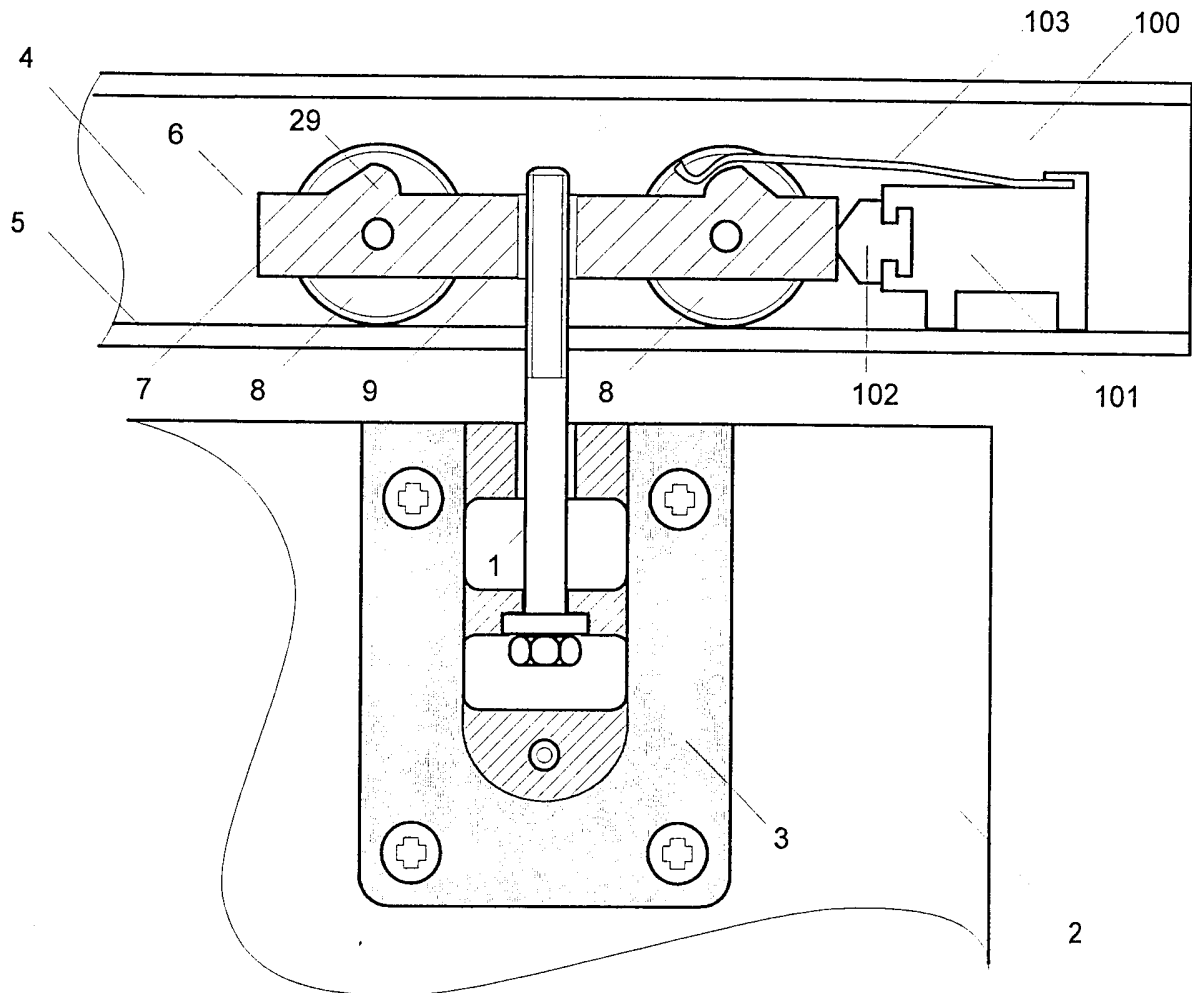
5. Nárazníkové ústrojí (10) podle nároku 4, v y z n a č u j í c í s e t í m , že ve středovém kusu (20) nebo v jeho prodloužení je vytvořen závitový průchozí otvor (130) pro seřizovací šroub (30), kterýžto seřizovací šroub (30) je otočný vzhledem ke středovému kusu (400) kolejnice (4) pro nastavení předpětí přídržné pružiny (13).

6. Nárazníkové ústrojí (10) podle jednoho z předcházejících nároků, v y z n a č u j í c í s e t í m , že do tělesa (11) jsou vytlačeny vruby (25) pro vyztužení nárazníkového ústrojí (10).

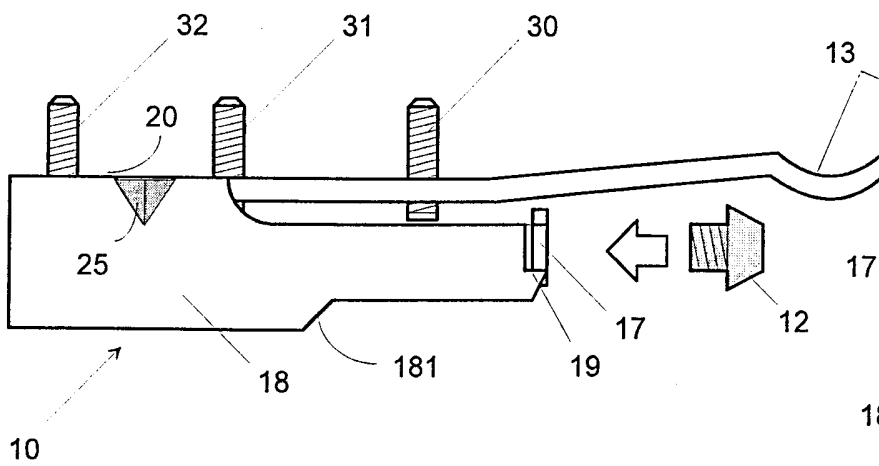
7. Nárazníkové ústrojí (10) podle jednoho z předcházejících nároků, v y z n a č u j í c í s e t í m , že přední část na spodní straně dvou křídel (14, 18) je opatřena vybráními (141, 181) pro umožnění naklánění nárazníkového ústrojí (10) při jeho vkládání do kolejnice (4).

8. Nárazníkové ústrojí (10) podle jednoho z předcházejících nároků, v y z n a č u j í c í s e t í m , že ty koncové kusy (17, 19, 26; 17*, 19*) dvou křídel (14, 18), které jsou směrem k sobě ohnuty, se vzájemně překrývají.

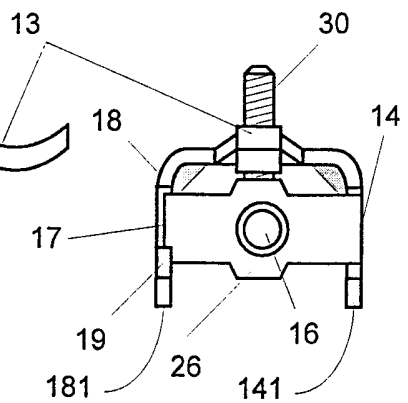
OBR. 1



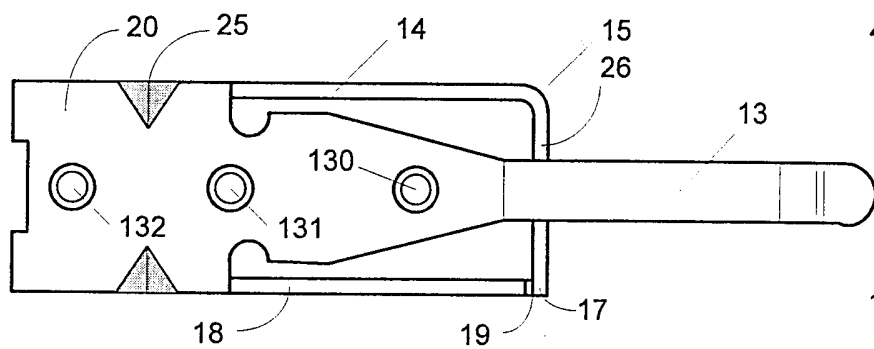
OBR. 2



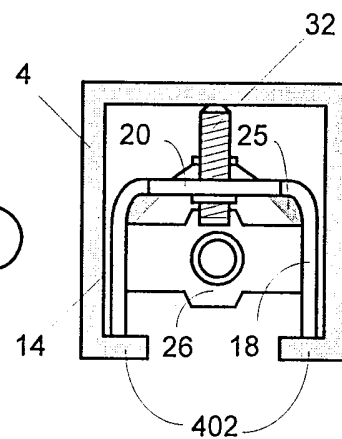
OBR. 3



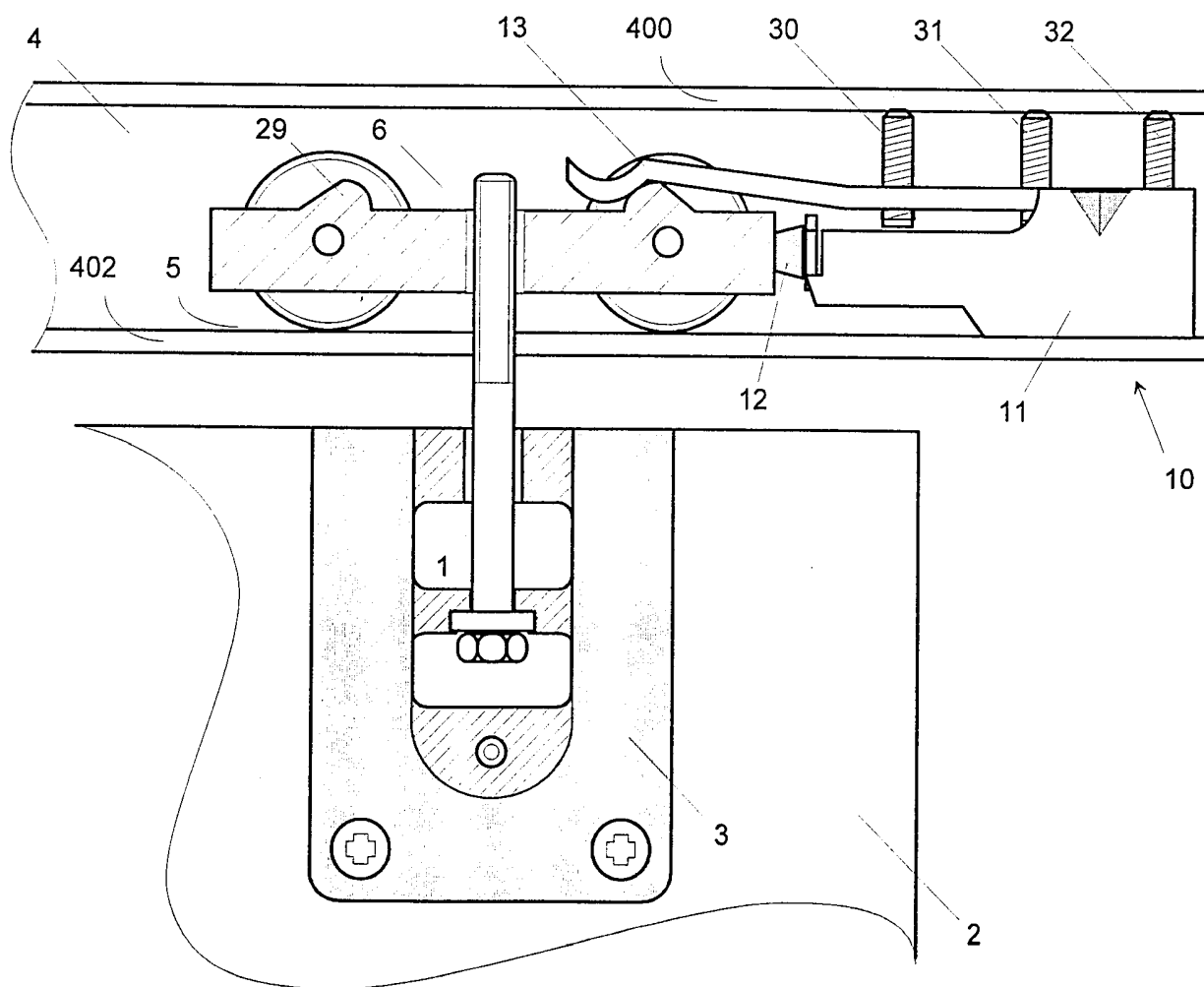
OBR. 4



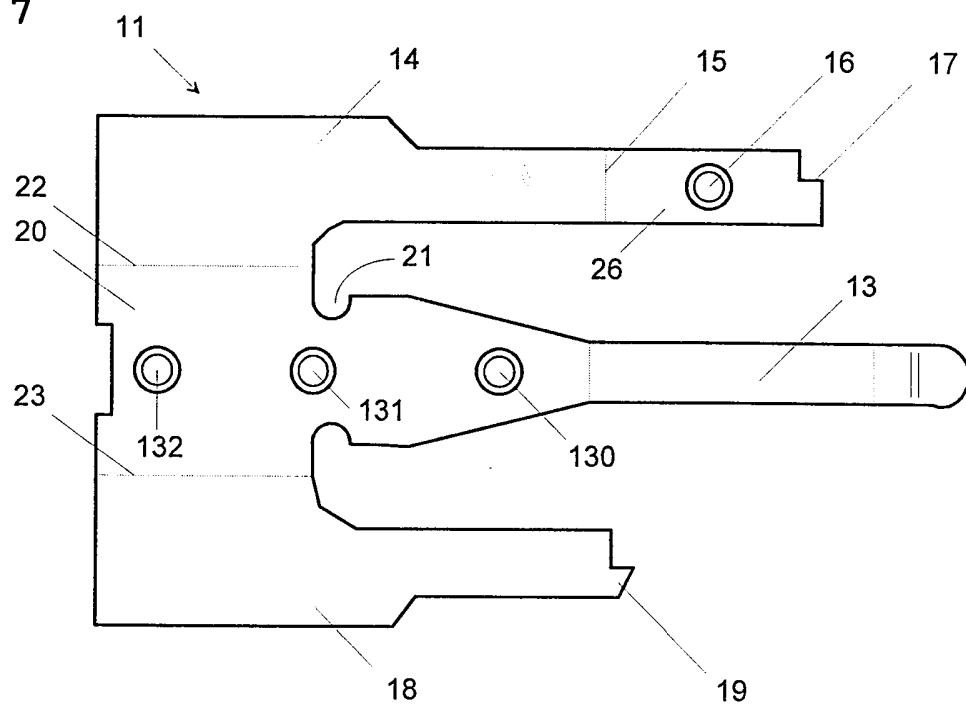
OBR. 5



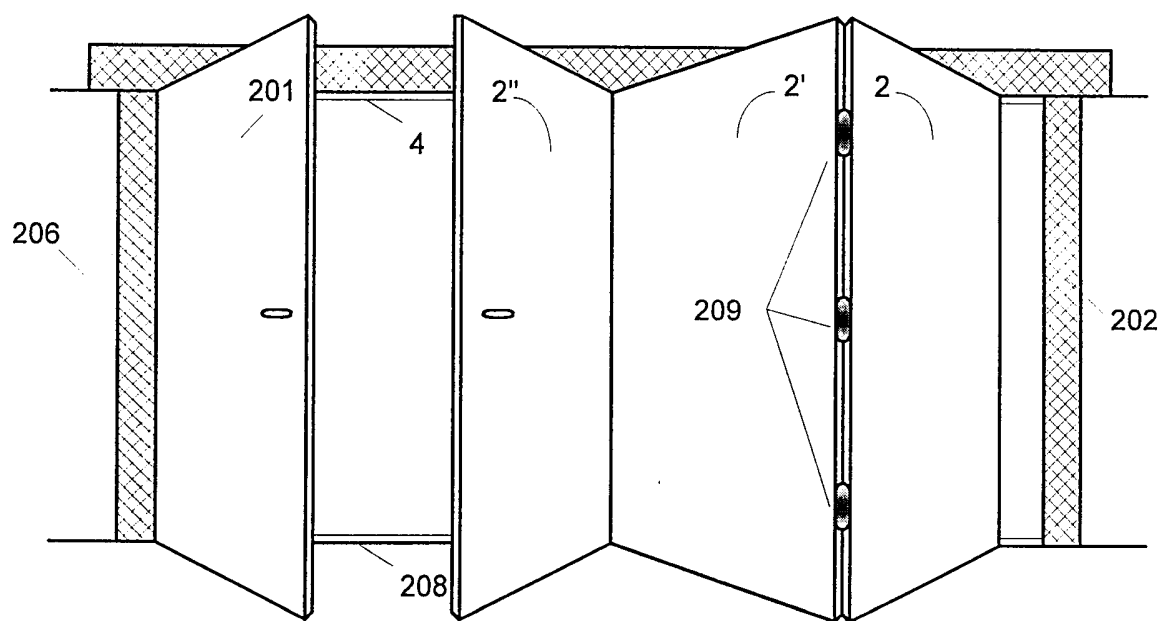
OBR. 6



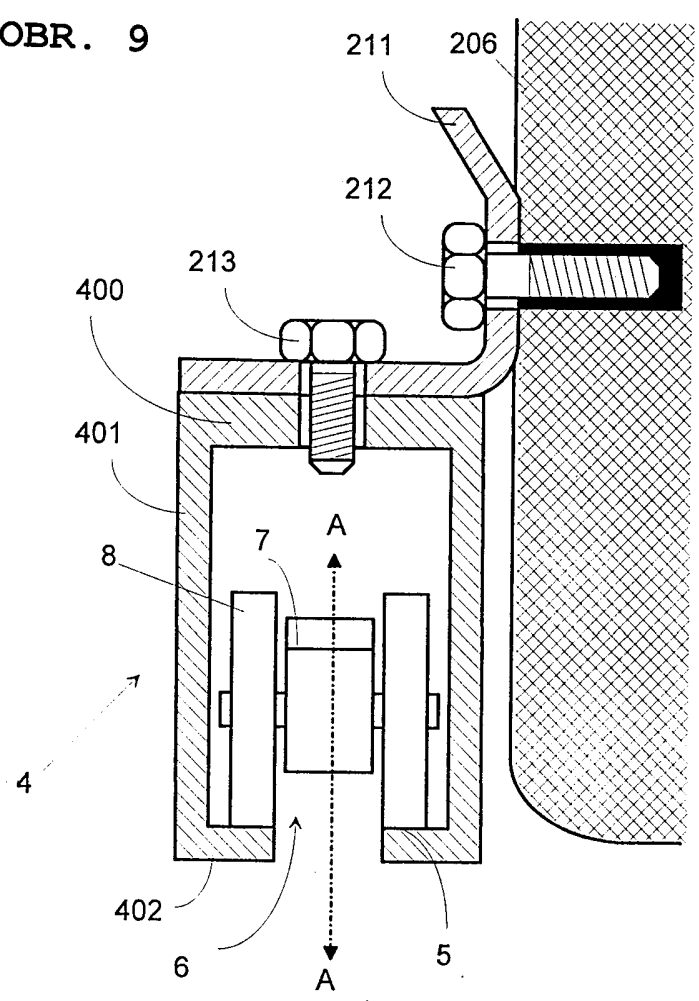
OBR. 7



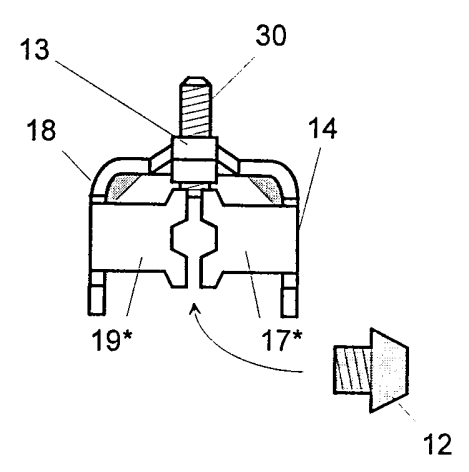
OBR. 8



OBR. 9



OBR. 10



OBR. 11

