

19



Bureau voor de
Industriële Eigendom
Nederland

11 1007283

12 C OCTROOI²⁰

21 Aanvraag om octrooi: 1007283

51 Int.Cl.⁶
B65G69/00, E06B3/80

22 Ingediend: 15.10.97

41 Ingeschreven:
19.04.99

47 Dagtekening:
19.04.99

45 Uitgegeven:
01.07.99 I.E. 99/07

73 Octrooihouder(s):
Steril B.V. te Kootstertille.

72 Uitvinder(s):
Jan Berends te Buitenpost
Wybe Jan Thymen Laverman te
Beetgumermolen

74 Gemachtigde:
Ir. B.J. 't Jong c.s. te 2517 GK Den Haag.

54 Inrichting voor het afschermen van een loodsingang.

57 De onderhavige uitvinding heeft betrekking op een inrichting voor het afschermen van een loodsingang, in het bijzonder tijdens het laden en/of lossen van een hiertegen geparkeerd voertuig, omvattende: een aan een gevel om de loodsingang aangebracht gevelframe; een opspanframe, dat in een in hoofdzaak aan dat van het gevelframe parallel vlak en met veerkrachtige scheidingselementen op afstand hiervan wordt gehouden; en ten minste één doekelement, welke zich althans over de afstand tussen het gevelframe en het opspanframe uitstrekt. Het gevelframe en het opspanframe zijn elk gevormd uit ten minste één holprofiel en ten minste één open profiel, waarbij het holprofiel en het open profiel een eenheid vormen.

NL C 1007283

De inhoud van dit octrooi komt overeen met de oorspronkelijk ingediende beschrijving met conclusie(s) en eventuele tekeningen.

Inrichting voor het afschermen van een loodsingang

De onderhavige uitvinding betreft een inrichting voor het afschermen van een loodsingang, in het bijzonder tijdens het laden en/of lossen van een hiertegen geparkeerd voertuig, omvattende:

- 5 - een aan een gevel om de loodsingang aangebracht gevelframe;
- een opspanframe, dat in een in hoofdzaak aan dat van het gevelframe parallel vlak en met veerkrachtige scheidings-elementen op afstand hiervan wordt gehouden; en
- 10 - ten minste één doekelement, dat zich althans over de afstand tussen het gevelframe en het opspanframe uitstrekt.

Dergelijke inrichtingen zijn in de techniek algemeen bekend, waarbij van grote aantallen verschillen-
15 de profielen en verbindingsmiddelen gebruik wordt gemaakt. Als gevolg van deze grote verscheidenheid aan componenten is de kostprijs van een dergelijke bekende inrichting hoog en is het plaatsen van een dergelijke bekende inrichting omslachtig en tijdrovend. Verder
20 worden het gevelframe en het opspanframe vervaardigd uit veelal massieve of bijv. gegoten profielen, welke zwaar zijn, en waaraan afzonderlijke verbindingsmiddelen dienen te worden aangebracht voor onderlinge verbinding en voor het aanbrengen van het doekelement.

- 25 Met de onderhavige uitvinding is beoogd een inrichting te verschaffen, waarbij althans bovengenoemde bezwaren zijn verminderd, en hiertoe is een inrichting verschaft, die onderscheidt zich, doordat het gevelframe en het opspanframe elk zijn gevormd uit ten minste één
30 holprofiel en ten minste één open profiel, waarbij het holprofiel en het open profiel een eenheid vormen.

In een inrichting volgens de onderhavige uitvinding is het aldus mogelijk het holprofiel, dat dient voor het verschaffen van stevigheid en robuustheid, op eenvoudige wijze te combineren met het open profiel, dat
5 dient om plaats te bieden aan de genoemde verbindingsmiddelen, welke in de holte van het open profiel kunnen aangrijpen, waarmee samenstelling van een inrichting volgens de onderhavige uitvinding aanmerkelijk is vereenvoudigd. Door de genoemde configuratie kan bijv. door
10 middel van extrusie van aluminium gebruik worden gemaakt, waarmee een afdoende stevig maar zeer licht geheel wordt verkregen. Bovendien is uniformiteit van de profielen van het opspanframe en van het gevelframe verhoogd, waarmee het aantal toe te passen componenten aanzienlijk is
15 verlaagd.

In een voorkeursuitvoeringsvorm vertoont een inrichting volgens de onderhavige uitvinding de eigenschap, dat het open profiel een C-vormig profiel omvat. Hierbij wordt toegang voor de verbindingsmiddelen ver-
20 schaft in het open deel van het C-profiel om hierin aan te grijpen.

In een andere uitvoeringsvorm van een inrichting volgens de onderhavige uitvinding vertoont deze de eigenschap, dat het holprofiel op afstand van het open
25 profiel is verbonden met een aanvullend open profiel. Op deze wijze is een component, die deel uitmaakt van het gevelframe of het opspanframe voorzien van maatregelen voor verbinding met ten minste twee overige componenten. Bij voorkeur vertoont de inrichting in deze uitvoerings-
30 vorm de eigenschap, dat het holprofiel en het aanvullende profiel een eenheid vormen, evenals, zoals hierboven reeds is opgemerkt, het holprofiel en het oorspronkelijke open profiel. Hiermee is eenvoud van de voor de inrichting toe te passen componenten verhoogd, evenals de uni-
35 formiteit. Ook hierbij geldt, dat de aldus te vormen frames worden vervaardigd uit extrudeerbare profielen van aluminium, met een relatief lage kostprijs, een gering gewicht, een lange levensduur, en nog overige voordelen.

Bij voorkeur vertoont een dusdanige inrichting de eigenschap, dat het aanvullende open profiel in dwarsdoorsnede meer dan een halve cirkel bestrijkt, waarvan de diameter groter is dan een diameter van een peesorgaan, waaromheen
5 het doekelement vast is aangebracht, waarbij het peesorgaan met hieromheen het doekelement in het aanvullende open profiel verschuifbaar zijn. Op deze wijze is een bijzonder eenvoudige assemblage mogelijk, waarmee tijd en kosten worden bespaard. Bij voorkeur is hierbij het
10 peesorgaan in hoofdzaak even lang als het aanvullende open profiel, zodat voor elk profiel van één van beide frames in elk geval het doekelement als verbinding hier-tussen een zeer eenvoudige assemblage verzekerd is.

In een verdere voorkeursuitvoeringsvorm ver-
15 toont een inrichting volgens de onderhavige uitvinding de eigenschap, dat het aanvullende open profiel is geflankeerd door een buitenwaarts ten opzichte van het doekelement aangebrachte hemelwaterafvoer. Dit geldt in het bijzonder voor het gevelframe, maar mogelijk tevens voor
20 de horizontale profielen van het opspanframe aan de bovenzijde hiervan. Op deze wijze wordt voorkomen, dat langs de gevel of eventueel langs het doekelement neerwaarts of voorwaarts druipend of druppelend water over het doekelement aan de bovenzijde van de inrichting
25 stroomt om vervolgens alsnog wateroverlast op de achterzijde van een voertuig of bij de loodsingang te veroorzaken. Bij voorkeur is de hemelwaterafvoer gevormd door een gootvorm in het materiaal van het holprofiel, welke zich naar het binnenste hiervan uitstrekt. Op deze wijze
30 is de hemelwaterafvoer als integraal deel gevormd van het holprofiel, zodat deze op eenvoudige wijze in het extrusieproces van bijv. aluminium kan worden vormgegeven als eenheid met de overige delen van de profielen voor de beide frames.

35 Overige eigenschappen van een inrichting volgens de onderhavige uitvinding, zoals deze expliciet nog in de afhankelijke conclusies aan de orde komen, zullen

ook nader worden toegelicht aan de hand van de hierna volgende figuurbeschrijving. In de tekening toont:

fig. 1 een perspektivisch aanzicht van een drietal inrichtingen volgens de onderhavige uitvinding;

5 fig. 2 een achteraanzicht van één van de in fig. 1 getoonde inrichtingen vanuit de loods, om de ingang waarvan de inrichting is aangebracht;

fig. 3 een perspektivisch aanzicht van een profiel als component van het gevelframe;

10 fig. 4 een gedeeltelijk opengewerkt perspektivisch aanzicht van componenten van het opspanframe en doelelementen van een inrichting volgens de onderhavige uitvinding;

fig. 5 een perspektivisch aanzicht van verbinding van het gevelframe en het opspanframe;

fig. 6 een detail van een koppeling in perspektivisch aanzicht in samengestelde toestand met een verbinding volgens fig. 5.

Het aanzicht van fig. 1 toont drie inrichtingen volgens de onderhavige uitvinding, die elk zijn aangebracht om een ingang naar een loods 2, waarvan ingangen 3 wordt gebruikt voor het laden en lossen van vrachtwagens, zoals er één is weergegeven en in deze figuren is aange-
 20 duid met 4. De inrichtingen 1 staan ook bekend als dockshelters vanwege de hierboven beschreven toepassing
 25 hiervan.

Hierbij rijdt de vrachtwagen 4 in achterwaartse richting de dockshelter in naar de gevel of muur van de loods 2, zodat de vloer van de ingang 3 van de loods 2 en
 30 de laadvloer van de vrachtwagen 4 op nagenoeg gelijke hoogte liggen, hetgeen desgewenst nog kan worden verevend met behulp van een dockleveller, ten behoeve van het laden en/of lossen van de vrachtwagen 4. De rijrichting om in de inrichting 1 te parkeren is met pijl A aange-
 35 duid. Wanneer de vrachtwagen 4 tegen de muur van de loods 2 aan is geparkeerd, zijn de achterzijde van de vrachtwagen 4, de ingang 3 en personen die daar lopen beschermd

door de inrichting 1 tegen weersinvloeden, zoals regen en wind.

De configuratie van de inrichting 1 volgens de onderhavige uitvinding zal hieronder nader worden beschreven in samenhang met fig. 2.

De in fig. 2 in perspektivisch aanzicht weergegeven inrichting 1 omvat een gevelframe 5, dat aan de muur 7 rondom de ingang 3, welke niet in fig. 2 maar wel in fig. 1 is aangeduid is aangebracht. Op afstand van het gevelframe 5 is een opspanframe 6 geplaatst, dat op afstand wordt gehouden met behulp van stangen 8, welke als veerkrachtige scheidingselementen fungeren. De veerkrachtigheid hiervan wordt bereikt met veerkrachtige koppelingen 9, waarop hieronder nader zal worden ingegaan. De stangen 8 zijn door middel van de koppelingen 9 elk met zowel het gevelframe 5 als het opspanframe 6 verbonden.

Tevens is tussen het gevelframe 5 en het opspanframe 6 aan elke zijkant van de inrichting 1 een zijdoek 10, en is aan de bovenzijde een topdoek 11 aangebracht. De zijdoeken 10 en het topdoek 11 zijn aan weerszijden in breedterichting hiervan verbonden met het gevelframe 5 en het opspanframe 6. Verder is het opspanframe 6 in het voorvlak, dat een opening bevat voor het binnenrijden van de vrachtwagen, voorzien van flappen 12 met dusdanige afmetingen, dat deze om de achterzijde van de binnenrijdende vrachtwagen heen aansluiten ter bescherming tegen weersinvloeden. De flappen 12 zijn door middel van een spansysteem met elastische kabels 13 opgespannen, hetgeen hieronder nader zal worden beschreven. Wel wordt opgemerkt, dat de kabels 13 bij voorkeur elastisch zijn om te voorkomen dat de flappen 12 aan de zijkant gaan hangen en te zorgen, dat de flappen 12 in een gewenste uitgangsstand blijven.

Bij voorkeur zijn de zijdoeken 10 en het topdoek 11 vervaardigd uit bisonyl en zijn de flappen 12 vervaardigd uit PVC, bijv. met een dikte van ca. 3 mm, waarbij hierin een aantal weefselinlagen zijn verwerkt.

Desalniettemin kunnen ook andere materialen dan die, welke hier zijn genoemd, voor de zijdoeken 10, het topdoek 11 en de flappen 12 worden toegepast.

De profielen van het gevelframe 5 zijn identiek en zijn door middel van verblindingsplaten 14 in een omgekeerde U-vormige configuratie met elkaar verbonden. Van deze profielen van het gevelframe 5 is er één in meer detail getoond in fig. 3, welke hieronder nader is beschreven, waar dit profiel met 15 is aangeduid.

10 Voor het opspanframe 6 wordt gebruik gemaakt van twee verschillende soorten profielen, enerzijds het horizontaal gepositioneerde profiel 16 en anderzijds de verticaal gepositioneerde profielen 17, waarbij elke van de verticaal gepositioneerde profielen 17 aan het boven-
15 ste uiteinde hiervan door middel van de verbindingsplaten 14 is verbonden met één van de uiteinden van het horizontaal gepositioneerde profiel 16 om op deze wijze een omgekeerde U-vorm en aldus het opspanframe 6 te verkrijgen. De configuratie van de profielen 16, 17 in samenhang
20 met die van de verbindingsplaten 14 en de zijdoeken 10, het topdoek 11 en de flappen 12 is in fig. 4 getoond en is hieronder in samenhang met deze fig. 4 beschreven.

In fig. 3 is een perspectivisch aanzicht in doorsnede langs de lijn III-III in fig. 2 getoond van een
25 profiel 15 van het gevelframe 5. Dit profiel 15 omvat in hoofdzaak een holprofiel 18 en een open profiel 19, welke naast elkaar zijn gelegen in de richting vanaf de muur 7 naar buiten toe, welke richting overeenkomt met die van het topdoek 11. Hetzelfde geldt overigens voor de andere
30 benen van het U-vormige gevelframe 5, zoals dat in fig. 2 is getoond, waarbij echter niet het topdoek 11, maar de zijdoeken 10 bepalend zijn voor de oriëntatie van het betreffende profiel 15. Het hier getoonde horizontaal verlopende profiel 15 is aan weerseinden hiervan met de
35 verticaal verlopende profielen 15 van het gevelframe 5 verbonden met behulp van een verbindingsplaat 14, zoals in fig. 2 is getoond, en wel op dezelfde wijze als de profielen 16 en 17 van het opspanframe 6, welke verbin-

ding hieronder nader in samenhang met fig. 4 zal worden beschreven.

Tijdens montage van een inrichting volgens de onderhavige uitvinding wordt gebruikt gemaakt van bouten 5 20, die op relatief grote afstand van elkaar zijn geplaatst in de muur 7, waarbij het profiel 15 hierop is komen te rusten, zoals in fig. 3 is getoond. Als hierbij de gewenste positionering van het profiel 15 is bereikt, of als alternatief voorafgaand hieraan, worden gaten 10 geboord door het hol profiel 18 heen, waartoe in het open profiel 19 op een binnenwand hiervan een markering 21 is aangebracht zodat een geboord gat nauwkeurig gecentreerd is ten opzichte van het open profiel 19. Wanneer voor het boren van het gat deze markering wordt aangehouden, kan 15 zonder problemen met uitlijning hierdoorheen een schroef of bout of ander bevestigingsmiddel in de richting van pijl B worden gestoken om bevestiging aan de muur 7 van het profiel 15 te bewerkstelligen. Hierna zijn de bouten 20 overbodig, aangezien deze slechts van nut waren bij 20 het monteren van het profiel 15.

Tijdens het monteren van het profiel 15 is het van belang, dat de stroken 22 op de achterzijde van het profiel 15 nauw aansluiten op de muur 7 om te voorkomen, dat hierachter langs hemelwater kan druppelen. Ter verbetering van deze werking is tussen de muur 7 en opstaande 25 rand 23, welke zich uitstrekt vanaf het holprofiel 18 in bovenwaartse richting, boven de bovenste van de stroken 22 een baan cellenrubber 24 aangebracht, die onder invloed van druk, wanneer een bevestiging in de richting 30 van pijl B wordt aangebracht, comprimeert om een dichte afsluiting te vormen tegen achter het profiel 15 langs sijpelend water. De band cellenrubber steekt enigszins uit boven opstaande rand 23 om te voorkomen, dat hierop hemelwater kan blijven staan. Deze configuratie is van 35 bijzonder voordeel in het geval van een buitenmuur 7, die enige mate van oneffenheid vertoont, welke aldus op doeltreffende wijze is tenietgedaan.

Het topdoek 11 is om een pees 25 geslagen en in de aldus ontstane toestand gesloten langs het gebied 27, bijv. door het naaien hiervan. Ook is sealen, lijmen of plakken met dubbelzijdig tape mogelijk. Vervolgens is de
 5 pees 25 met het hieromgeslagen topdoek 11 in een het aanvullende open profiel vormende arm 26 geschoven, die in getoonde dwarsdoorsnede een deel van de omtrek van een cirkel omvat, welke cirkel ten minste een zelfde diameter heeft als de afmeting van de pees 25 met het hieromgesla-
 10 gen topdoek 11, en waarbij de opening ten minste gelijk is aan tweemaal de dikte van het topdoek 11 en ten hoogste kleiner is dan de afmetingen van de pees 25 met het hieromgeslagen topdoek 11.

Duidelijk is hier te zien, dat de bovenzijde
 15 van het hol profiel 18 tussen de arm 26 en de opstaande rand 24 is voorzien van een binnenwaarts gerichte kromming, welke dienst doet als goot- of hemelwaterafvoer 27. Aldus is verzekerd, dat hemelwater, dat bijv. langs de muur 7 of direct op het topdoek 11 of in de goot of
 20 hemelwaterafvoer 27 van het profiel 15 invalt, in zijdelingse richting langs de goot 27 wordt afgevoerd. Zijdelingse afvoer van hemelwater door de goot 27 heeft, in tegenstelling tot afvoer van hemelwater over het topdoek 11 in voorwaartse richting ten opzichte van de muur 7 het
 25 voordeel, dat geen van het hierop invallende hemelwater op de achterzijde van de vrachtwagen, die in de inrichting 1 geparkeerd staat, terecht kan komen om aldus alsnog de loods 2 in te stromen bij een geringe achterwaarts aflopende schuinstand van de hierin geparkeerde
 30 vrachtwagen 4. Verder hangt topdoek 11 af in de richting van het opspanframe, waardoor hierop invallend hemelwater door een goot in het opspanframe als die, welke hier met 24 is aangeduid, in zijdelingse richting wordt afgevoerd.

Hier wordt nog opgemerkt, dat de arm 26, welke
 35 het aanvullende open profiel vormt, op afstand van het open profiel 19 is gelegen, waarbij het holprofiel 18, het open profiel 19 en het aanvullende open profiel, dat door de arm 26 is gevormd, een eenheid vormen, tezamen

met de opstaande rand 23 en de stroken 22, waarbij het aldus gevormde profiel 15 op relatief eenvoudige wijze kan worden vervaardigd door extrusie van bijv. een materiaal als aluminium, dat in het bijzonder geschikt is
 5 vanwege de lage kostprijs en de bewerkbaarheid hiervan bij extrusie.

Het open profiel 19 met op de binnenwand hiervan de markering 21, dient voor het hierin opnemen en uit het zicht verbergen van de bevestigingsmiddelen, die in
 10 de richting van pijl B door het hol profiel 18 dienen te worden aangebracht. Bovendien is in het open profiel 19 ruimte verschaft voor aangrijping door aangrijpingsmiddelen voor verbinding van het profiel 15 met één van de overige componenten van de inrichting 1. Voorbeelden
 15 hiervan zijn de verbindingsplaten 14. Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van bijv. hamerkopbouten, die in een relatieve stand ten opzichte van de opening van het open profiel 19 hierin te steken zijn en zich na verdraaiing van nagenoeg een kwart slag vastklemmen tegen de binnen-
 20 wanden van het open profiel 19. Ook hiervan is dan de kop uit het zicht weggewerkt en steekt slechts de schroefdraad van de hamerkopbout uit de opening van het open profiel 19, waarbij het aanbrengen van een moer over de schroefdraad het effect van inklemming versterkt bij het
 25 aandraaien hiervan. Dit is bijv. weergegeven in fig. 4.

In fig. 4 is een gedeeltelijk weggebroken perspectivisch aanzicht getoond, dat overeenkomt met de pijl IV in fig. 2. De hier getoonde profielen 16 en 17 zijn resp. met het topdoek 11 en één van de zijdoeken 10
 30 verbonden op dezelfde manier als in samenhang met fig. 3 is beschreven, waarbij gebruik wordt gemaakt van pezen 28, waaromheen resp. het topdoek 11 en één van de zijdoeken 10 zijn geslagen, waarbij vervolgens deze stroken zijn dichtgenaaid langs lijnen 29. Als alternatief kunnen
 35 deze stroken zijn geseald, gelijmd of met dubbelzijdig plakband zijn geplakt.

De bij het profiel 16 behorende pees 28 is op dezelfde wijze als in fig. 3 is getoond in een door een

arm 30 van het profiel 16 gevormde ruimte geschoven, waar deze met de hierom het topdoek 11 geslagen niet weg kan anders dan door verschuiving in longitudinale richting hiervan. De arm 30 vertoont een bocht om gedeeltelijk een
 5 staafvormige ruimte in te sluiten en vormt aldus het aanvullende open profiel. In tegenstelling is de bij het profiel 17 behorende pees 28 met hieromheen het zijdoek 10 geslagen in een Ω -vormig deel 31 van het holprofiel 32 van het profiel 17 geschoven waarbij ook hier de pees 28
 10 met hieromheen het zijdoek 10 geslagen niet anders uit dit Ω -vormige deel 31 weg kan dan door verschuiving in de longitudinale richting hiervan door dit Ω -vormige deel 31.

Tegenover het Ω -vormige deel 31 ten opzichte
 15 van het holprofiel 32 is het open profiel 33 in het profiel 17 aangebracht, dat wederom geschikt is voor opname van aangrijpingsmiddelen, zoals hierboven beschreven hamerkopbouten. In het hier getoonde uitvoeringsvoorbeeld is gebruik gemaakt van een hamerkopbout om bevestiging van de profielen 17 en 16 en aan de verbindingsplaat
 20 14 te bewerkstelligen. Van de hamerkopbouten 34 steekt de schroefdraad door de opening van het open profiel 33 en door gaten 35 in de verbindingsplaat 14 heen, alwaar moeren 36 op de hamerkopbouten 34 zijn geschroefd. Het
 25 open profiel 33 maakt verstelling van de hamerkopbouten 34 en derhalve van de hoekplaat 14 ten opzichte van profielen 16 en 17 mogelijk. In hoofdzaak geldt dezelfde beschrijving voor het profiel 16 met het holprofiel 37 en het open profiel 38, waarbij van hamerkopbouten 34 in het
 30 open profiel 38 de schroefdraad door de opening in het open profiel 38 en een gat 35 in de verbindingsplaat 14 heen steekt om aldaar te worden aangegrepen met behulp van een moer 36 voor het aandraaien van zowel de hamerkopbouten in het open profiel 38 als bevestiging van de
 35 verbindingsplaat 14 en het profiel 16 aan elkaar. De wijze, waarop de flappen 12 in het voorvlak van de inrichting in fig. 1 en fig. 2, aan de profielen 16 en 17 zijn aangebracht, is in hoofdzaak gelijk voor beide van

deze profielen 16, 17. Derhalve wordt hier volstaan met een enkele beschrijving van deze bevestiging en aanvulling, waar één van de profielen 16, 17 afzonderlijke beschrijving behoeft.

5 Het profiel 16 is voorzien van klemmiddelen, die in de nabijheid zijn gelegen van zowel het holprofiel 37 als het open profiel 38. Deze klemmiddelen worden gevormd door een been 39, dat nabij een vernauwing 40, welke een buiglijn vormt, met het holprofiel 37 is ver-
10 bonden. Voor het bevestigen van de flappen 12 worden deze tussen het been 39 en het open profiel 38 aangebracht. Hierbij wordt gebruik gemaakt van al dan niet zelftappende schroeven 41, waarvoor respectievelijk al dan niet een gat 42 is geboord door een aanvullend hol profiel 43 en
15 een deel van het been 39 heen, welk been 39 enigszins is verdikt bij 44 rondom de schroef 41 teneinde deze afdoende grip te verschaffen. Op deze wijze is de schroef 41 te verzinken in het aanvullende hol profiel 43, dat ten opzichte van de flap 12 tegenover het been 39 aan het open
20 profiel 38 is aangebracht. Hierbij vormen het been 39, het hol profiel 37, het open profiel 38 en het aanvullende hol profiel 43 een eenheid. Door het aandraaien van de schroef 41 wordt het been 39 langs de door de vernauwing 40 gevormde buiglijn gebogen. Om dit effect optisch te
25 maskeren is een aanvullend stootblok 46 aangebracht in de nabijheid van deze buiglijn. Overigens zijn de profielen 16 en 17 aan de voorzijde hiervan tevens voorzien van stootblokken 47, waarvan de primaire functie het beschermen van de profielen is tegen een botsing met een parke-
30 rend voertuig, zoals de vrachtwagen 4 in fig. 1. Doordat het been 39 is verbogen en naar het aanvullende hol profiel 43 wordt getrokken, worden de flappen 12 hiertussen ingeklemd. Ter verhoging van de grip is het naar de flap 12 gerichte deel van het been 39 voorzien van een
35 met opzet ruw gemaakt oppervlak 45 ter verhoging van de grip op de flap 12. Hetzelfde geldt voor het naar de flap 12 gerichte deel van het aanvullende holprofiel 43.

In het profiel 17 is tegenover het been 39 een aanslag 56 verschaft om de diepte, tot waar de flap 12 aan de zijkant van de inrichting in dit profiel gestoken kan worden, te bepalen.

5 In fig. 5 is in perspectivisch aanzicht een weergave getoond in overeenstemming met de pijl V in fig. 2. Hierbij zijn de koppelingen 9 vervaardigd van veerkrachtig materiaal, zoals POM oftewel polyoxymethyleen, of als alternatief veerstaal. Hier zijn koppelingen 9 uit
10 één geheel vervaardigd als spuitgietsbaar damwandprofiel. De met profiel 17 en stang 8 verbonden koppeling 9 is bevestigd aan een hamerkopbout 34, die in het open profiel 33 van het profiel 17 is aangezet en aldaar is bevestigd met behulp van een moer 36. De koppeling 9
15 bevat onder meer een plaat 49 met hierin een gat 48, waarbij voor instelling van de relatieve positie van de koppeling 9 ten opzichte van het profiel 17 gebruik kan worden gemaakt van een verstelling van de hamerkopbout hiervoor in het holprofiel 33. Aansluitend op de plaat 49
20 omvat de koppeling 9 een gekromd deel 50 met een grotere breedte dan de dikte hiervan, dat aan de tegenover de plaat 49 gelegen zijde is verbonden met een inzetstuk 51, dat in een uiteinde van de stang 8 is gestoken. Aan het uiteinde van dit inzetstuk 51 bevindt zich een haak 52,
25 welke zich onder invloed van een hierin op voorhand gevormde voorinstelkracht in een opening 53 in de betreffende van de stangen 8 drukt. De op deze wijze gevormde kliksluiting is op eenvoudige wijze te verbreken door de haak 52 naar het binnenste van de betreffende van de
30 stangen 8 te drukken en vervolgens deze betreffende van de stangen 8 van de koppeling 9 af te schuiven. De configuratie van het inzetstuk 51, de haak 52, de opening 53 in samenhang met de betreffende van de stangen 8 is in meer detail in fig. 6 getoond, zoals in fig. 5 met pijl
35 VI is aangeduid.

Bij voorkeur zijn de koppelingen 9 op zich zodanig gevormd, dat hierin afgezien van het aan het profiel 17 hangende gewicht een vooringestelde kracht

wordt gegenereerd door de betreffende van de stangen 8 en de koppelingen 9 aan weersuiteinden hiervan, waardoor het zijdoek 10 strak wordt gespannen. Verder is de stang 8 dusdanig lang en onder een zo grote hellingshoek gepositioneerd, dat wanneer een voertuig tegen het opspanframe aan zou rijden, het opspanframe exact op zal klappen tegen het gevelframe.

In de fig. 5 is bijzonder duidelijk getoond, dat de koppelingen 9 breder zijn dan dat deze dik zijn, waardoor flexibiliteit van de koppeling 9 en derhalve bewegingsvrijheid van het opspanframe 6 in de richting van pijl D aanmerkelijk geringer zijn dan in de richting van pijl C. Hiermee is flexibiliteit voor het geval, dat een voertuig tegen de inrichting aanrijdt, in afdoende mate verschaft, terwijl in de richting dwars op de aanrijdrichting van het voertuig (parallel aan de muur) een relatief aanmerkelijk hogere stijfheid is verschaft en hiermee tevens een relatief hogere weerstand tegen de invloed van zijwind.

CONCLUSIES

1. Inrichting voor het afschermen van een loodsingang, in het bijzonder tijdens het laden en/of lossen van een hiertegen geparkeerd voertuig, omvattende:
 - een aan een gevel om de loodsingang aangebracht gevel-
5 frame;
 - een opspanframe, dat in een in hoofdzaak aan dat van het gevelframe parallel vlak en met veerkrachtige scheidingselementen op afstand hiervan wordt gehouden; en
 - ten minste één doekelement, welke zich althans over de
10 afstand tussen het gevelframe en het opspanframe uitstrekt, waarbij het gevelframe en het opspanframe elk zijn gevormd uit ten minste één holprofiel en ten minste één open profiel, waarbij het holprofiel en het open profiel een eenheid
15 vormen.
2. Inrichting volgens conclusie 1, met het kenmerk, dat het open profiel een C-vormig profiel omvat.
3. Inrichting volgens conclusie 1, met het kenmerk, dat het holprofiel op afstand van het open
20 profiel is verbonden met een aanvullend open profiel.
4. Inrichting volgens conclusie 3, met het kenmerk, dat het holprofiel en het aanvullende open profiel een eenheid vormen.
5. Inrichting volgens conclusie 3 of 4, met het
25 kenmerk, dat het aanvullende open profiel in dwarsdoorsnede meer dan een halve cirkel bestrijkt, waarvan de diameter groter is dan een diameter van een peesorgaan, waaromheen het doekelement vast is aangebracht, waarbij het peesorgaan met hieromheen het doekelement in het
30 aanvullende open profiel verschuifbaar zijn.
6. Inrichting volgens conclusie 5, met het kenmerk, dat het peesorgaan in hoofdzaak evenlang is als het aanvullende open profiel.

7. Inrichting volgens één van de conclusies 3 tot en met 6, **met het kenmerk**, dat het aanvullende open profiel is geflankeerd door een buitenwaarts ten opzichte van het doekelement aangebrachte hemelwaterafvoer.

5 8. Inrichting volgens conclusie 7, **met het kenmerk**, dat de hemelwaterafvoer is gevormd door een gootvorm in het materiaal van het holprofiel, welke zich naar het binnenste hiervan uitstrekt.

 9. Inrichting volgens conclusie 1, **met het**
10 **kenmerk**, dat het holprofiel en het open profiel elk klemmiddelen flankeren.

 10. Inrichting volgens conclusie 9, **met het kenmerk**, dat de klemmiddelen een eenheid vormen met het holprofiel en het open profiel.

15 11. Inrichting volgens conclusie 9 of 10, **met het kenmerk**, dat de klemmiddelen zijn gevormd door een aan het holprofiel bevestigd, veerkrachtig been op afstand van het open profiel.

 12. Inrichting volgens conclusie 11, **met het**
20 **kenmerk**, dat de klemmiddelen bekrachtigingsorganen omvatten, waarmee de klemmiddelen te bekrachtigen zijn, waarbij ten minste één aanvullend doekelement hierdoor aan te grijpen is.

 13. Inrichting volgens conclusie 11 en 12, **met**
25 **het kenmerk**, dat de bekrachtigingsorganen het been vanaf het open profiel aangrijpen en het aanvullende doekelement tussen het open profiel en het been zijn aangebracht.

 14. Inrichting volgens één of meer dan één van
30 de voorgaande conclusies, **met het kenmerk**, dat het gevelframe en het opspanframe zijn gevormd uit ten minste één, uit een sterk materiaal geëxtrudeerd profiel.

 15. Inrichting volgens conclusie 14, **met het kenmerk**, dat het materiaal aluminium is.

35 16. Inrichting volgens één of meer dan één van de voorgaande conclusies, **met het kenmerk** dat het gevelframe en het opspanframe aan de tegenover het doekelement

gelegen zijde zijn voorzien van ten minste één aanslagorgaan.

17. Inrichting volgens één of meer dan één van de voorgaande conclusies, **met het kenmerk** dat het gevel-
5 frame door tussenkomst van een dichtingsstrook van een waterdicht materiaal aan de gevel bevestigbaar is.

18. Inrichting volgens conclusie 17, **met het kenmerk**, dat de dichtingsstrook boven het aanslagorgaan achter het gevelframe is aangebracht, en enigszins uit-
10 steekt buiten de omtrek van het gevelframe.

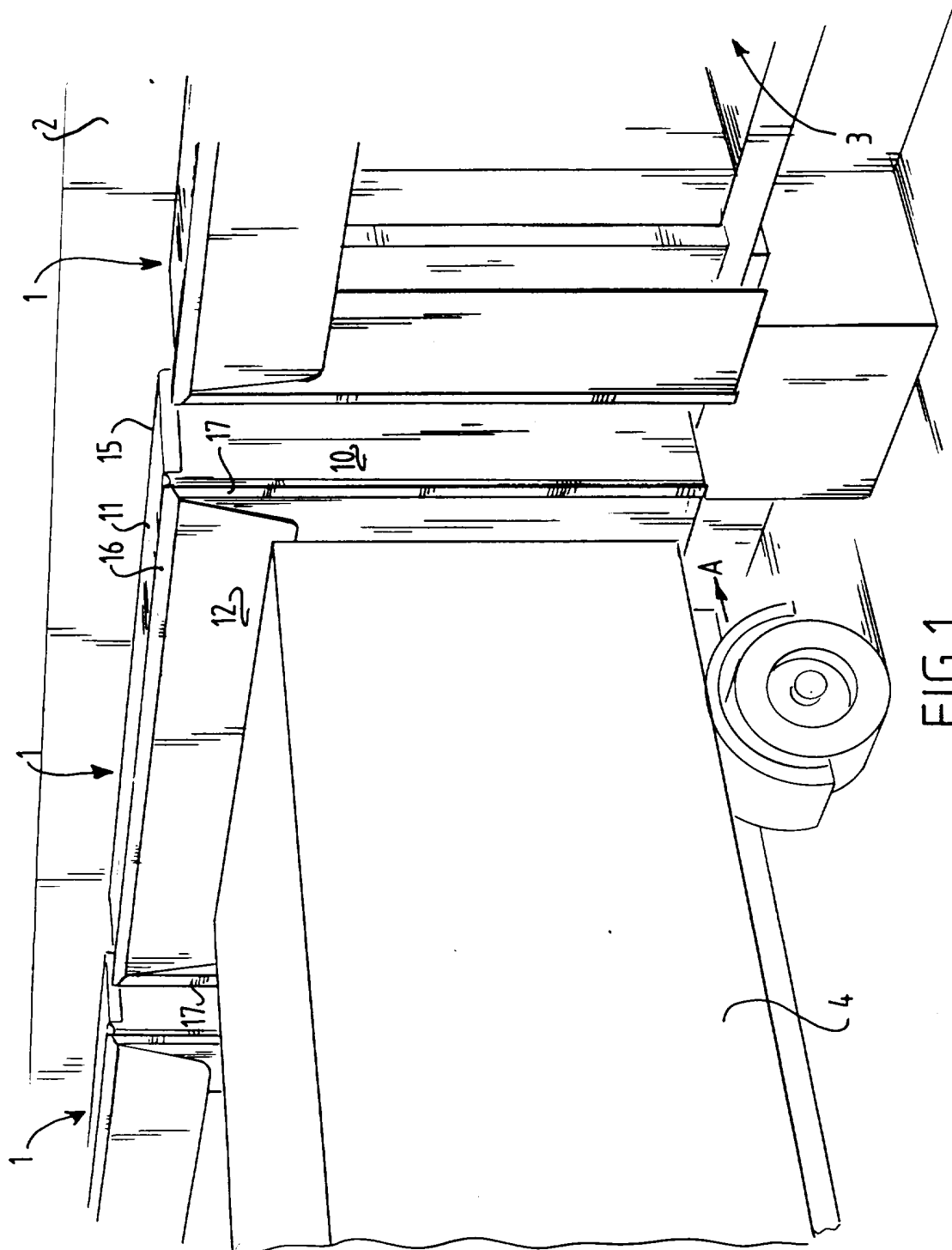


FIG. 1

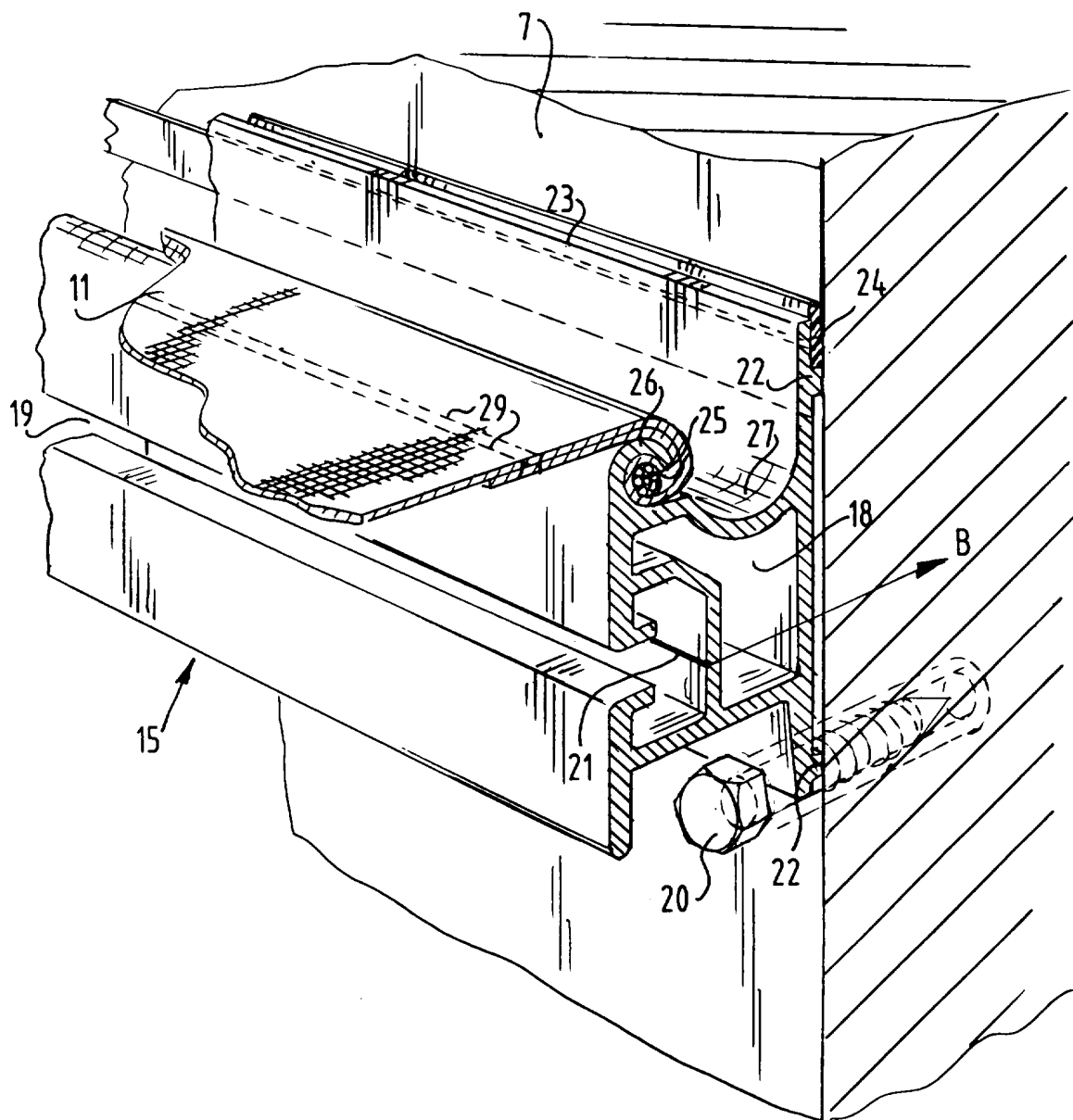
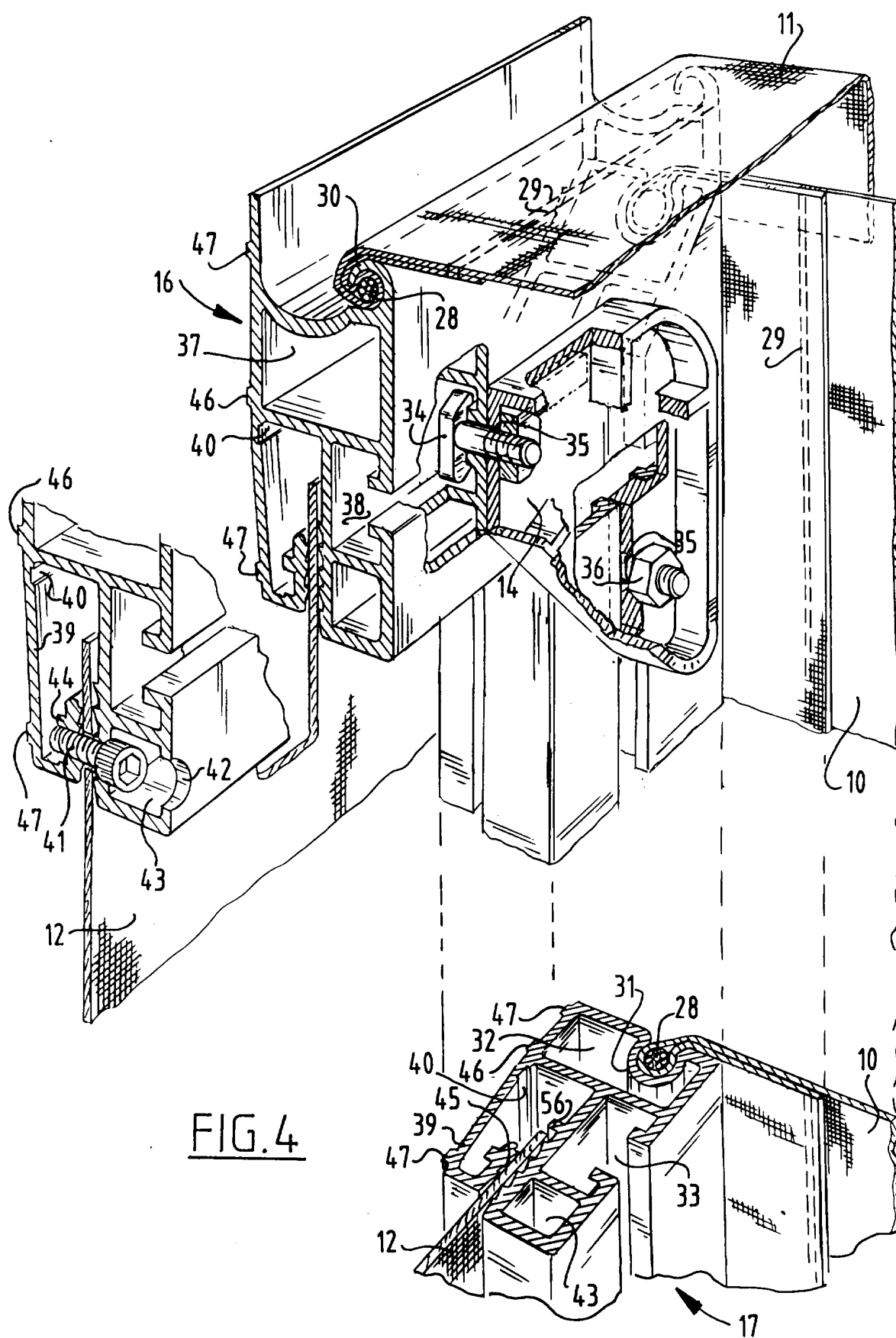


FIG. 3

1007233



SAMENWERKINGSVERDRAG (PCT)
RAPPORT BETREFFENDE
NIEUWHEIDSONDERZOEK VAN INTERNATIONAAL TYPE

IDENTIFIKATIE VAN DE NATIONALE AANVRAGE	Kenmerk van de aanvrager of van de gemachtigde W-18/SD36
Nederlandse aanvraag nr. 1007283	Indieningsdatum 15 oktober 1997
	Ingeroepen voorrangsdatum
Aanvrager (Naam) STERTIL B.V.	
Datum van het verzoek voor een onderzoek van internationaal type 10 februari 1998	Door de Instantie voor Internationaal Onderzoek (ISA) aan het verzoek voor een onderzoek van internationaal type toegekend nr. SN 30415 NL
I. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP (bij toepassing van verschillende classificaties, alle classificatiesymbolen opgeven) Volgens de internationale classificatie (IPC) Int. Cl. ⁶ : B 65 G 69/00	
II. ONDERZOCHE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK	
Onderzochte minimum documentatie	
Classificatiesysteem	Classificatiesymbolen
Int. Cl. ⁶	B 65 G, B 64 F
Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen	
III. ☐ GEEN ONDERZOEK MOGELIJK VOOR BEPAALDE CONCLUSIES (opmerkingen op aanvullingsblad)	
IV. ☐ GEBREK AAN EENHEID VAN UITVINDING (opmerkingen op aanvullingsblad)	

**VERSLAG VAN HET NIEUWHEIDSONDERZOEK VAN
INTERNATIONAAL TYPE**

Nummer van het verzoek om een nieuwheidsonderzoek

NL 1007283

A. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP
IPC 6 B65G69/00

Volgens de Internationale Classificatie van octrooien (IPC) of zowel volgens de nationale classificatie als volgens de IPC.

B. ONDERZOCHETE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK

Onderzochte minimum documentatie (classificatie gevolgd door classificatiesymbolen)
IPC 6 B65G B64F

Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie, voor dergelijke documenten, voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen

Tijdens het internationaal nieuwheidsonderzoek geraadpleegde elektronische gegevensbestanden (naam van de gegevensbestanden en, waar uitvoerbaar, gebruikte trefwoorden)

C. VAN BELANG GEACHTE DOCUMENTEN

Categorie °	Geciteerde documenten, eventueel met aanduiding van speciaal van belang zijnde passages	Van belang voor conclusie nr.
A	FR 2 510 650 A (ALTEN K) 4 Februari 1983 zie het gehele document ---	1
A	EP 0 307 610 A (ALTEN K) 22 Maart 1989 zie het gehele document ---	1
A	EP 0 329 832 A (GEPPERT HELMUT) 30 Augustus 1989 zie figuur 2 -----	1



Verdere documenten worden vermeld in het vervolg van vak C.



Leden van dezelfde octrooifamilie zijn vermeld in een bijlage

° Speciale categorieën van aangehaalde documenten

- *A* document dat de algemene stand van de techniek weergeeft, maar niet beschouwd wordt als zijnde van bijzonder belang
- *E* eerder document, maar gepubliceerd op de datum van indiening of daarna
- *L* document dat het beroep op een recht van voorrang aan twijfel onderhevig maakt of dat aangehaald wordt om de publikatiedatum van een andere aanhaling vast te stellen of om een andere reden zoals aangegeven
- *O* document dat betrekking heeft op een mondelinge uiteenzetting, een gebruik, een tentoonstelling of een ander middel
- *P* document gepubliceerd voor de datum van indiening maar na de ingeroepen datum van voorrang

T later document, gepubliceerd na de datum van indiening of datum van voorrang en niet in strijd met de aanvraag, maar aangehaald ter verduidelijking van het principe of de theorie die aan de uitvinding ten grondslag ligt

X document van bijzonder belang; de uitvinding waarvoor uitsluitende rechten worden aangevraagd kan niet als nieuw worden beschouwd of kan niet worden beschouwd op inventiviteit te berusten

Y document van bijzonder belang; de uitvinding waarvoor uitsluitende rechten worden aangevraagd kan niet worden beschouwd als inventief wanneer het document beschouwd wordt in combinatie met één of meerdere soortgelijke documenten, en deze combinatie voor een deskundige voor de hand ligt

Z document dat deel uitmaakt van dezelfde octrooifamilie

Datum waarop het nieuwheidsonderzoek van internationaal type werd voltooid

5 Juni 1998

Verzenddatum van het rapport van het nieuwheidsonderzoek van internationaal type

Naam en adres van de instantie

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

De bevoegde ambtenaar

Ostyn, T

**VERSLAG VAN HET NIEUWHEIDSONDERZOEK VAN
INTERNATIONAAL TYPE**

Informatie over leden van dezelfde octrooifamilie

Nummer van het verzoek om een nieuwheidsonderzoek
NL 1007283

In het rapport genoemd octrooigeschrift		Datum van publicatie	Overeenkomend(e) geschrift(en)	Datum van publicatie
FR 2510650	A	04-02-1983	DE 3130654 A	17-02-1983
			CH 656426 A	30-06-1986
			GB 2105771 A,B	30-03-1983
			JP 58054191 A	31-03-1983
			US 4516366 A	14-05-1985

EP 0307610	A	22-03-1989	DE 8717557 U	23-03-1989

EP 0329832	A	30-08-1989	DE 3805918 A	07-09-1989
			DE 3876418 A	14-01-1993
			EP 0464877 A	08-01-1992
			JP 1252411 A	09-10-1989
