



⑫ **NEUE EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT**

④⑤ Veröffentlichungstag der neuen Patentschrift :
11.11.92 Patentblatt 92/46

⑤① Int. Cl.⁵ : **E05D 15/526**

②① Anmeldenummer : **86110172.3**

②② Anmeldetag : **24.07.86**

⑤④ **Fehlbedienungssperre für Treibstangenbeschläge.**

③⑩ Priorität : **29.10.85 DE 8530532 U**

④③ Veröffentlichungstag der Anmeldung :
06.05.87 Patentblatt 87/19

④⑤ Bekanntmachung des Hinweises auf die
Patenterteilung :
03.05.89 Patentblatt 89/18

④⑤ Bekanntmachung des Hinweises auf die
Entscheidung über den Einspruch :
11.11.92 Patentblatt 92/46

⑧④ Benannte Vertragsstaaten :
AT BE CH DE FR GB IT LI LU NL SE

⑤⑥ Entgegenhaltungen :

EP-B- 0 220 391
DE-A- 2 628 821
DE-A- 3 307 209
DE-A- 3 342 661
DE-C- 3 345 814
DE-C- 3 429 699
DE-U- 6 801 016
DE-U- 7 736 045
DE-U- 8 404 724
DE-U- 8 515 071

⑦③ Patentinhaber : **SIEGENIA-FRANK KG**
Eisenhüttenstrasse 22 Postfach 10 05 01
W-5900 Siegen 1 (DE)

⑦② Erfinder : **Loos, Horst**
Lindenberg Nr. 70
W-5905 Freudenberg (DE)

EP 0 220 390 B2

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Fehlbedienungssperre für Treibstangenbeschläge mit durch ein Betätigungsgetriebe in mehrere Schaltstellungen verschiebbaren Treibstangen, insbesondere für Drehkippsbeschläge, bestehend aus einem parallel zur Flügelebene verschwenkbar im Bereich des Betätigungsgetriebes am Flügel gelagerten Hebel, der einen Sperrnocken od. dgl. trägt, dem mindestens eine Sperrast an der Treibstange zugeordnet ist, in die der Sperrnocken od. dgl. bei einer vorbestimmten Schaltstellung der Treibstange sowie bei geöffnetem Flügel durch einen am Hebel angreifenden Kraftspeicher, z.B. eine Feder, einrückbar ist, während in der Schließlage des Flügels der Hebel entgegen der Wirkung des Kraftspeichers durch einen rahmenseitigen Anschlag verstellbar und sein Sperrnocken od. dgl. aus der Sperrast der Treibstange ausrückbar ist, wobei der Hebel als zweiarmiger Hebel ausgebildet ist, dessen einer Hebelarm ein Druckstück trägt bzw. das Betätigungselement bildet, während der andere Hebelarm an seiner Unterseite den Sperrnocken od. dgl. trägt, wobei weiterhin die Lagerung des zweiarmigen Hebels aus einer Hakennase besteht, die in einen Schlitz einer am Flügel sitzenden Stulpschiene eingrückt ist, wobei die Einrückstellung der Hakennase durch die von ihr abgewendete Kante des Sperrnockens od. dgl., das dieser benachbarte Ende des Schlitzes in der Stulpschiene sowie durch ein zwischen der Stulpschiene und dem Hebel wirksames Anschlagglied gesichert ist, und wobei das Gehäuse des Betätigungsgetriebes aus zwei miteinander verbindbaren Gehäusehälften besteht, von denen wenigstens eine die Außenseite der Stulpschiene mit einem Schenkel klauenartig übergreift.

Eine Fehlbedienungssperre dieser Gattung ist bereits bekannt durch das DE-GM 8 404 724.

Wegen ihrer baulich einfachen Ausgestaltung und ihrer sicheren Wirkungsweise hat sich diese Fehlbedienungssperre auch bereits in der Praxis bewährt.

Eine Unzulänglichkeit bei der bekannten Fehlbedienungssperre liegt lediglich darin, daß einige Funktionsteile derselben frei vor der Außenseite der Stulpschiene des Treibstangenbeschlages angeordnet und dadurch nicht optimal gegen Verschmutzung und Beschädigung geschützt sind.

Für eine Fehlbedienungssperre, die sich einem Treibstangenbeschlag nachträglich zuordnen läßt und deren wesentliche Funktionsteile dabei frei vor der Außenseite der Stulpschiene angeordnet sind, läßt sich nach EP-A2- 0 220 391 als zusätzliches Bauteil an der Außenseite der Stulpschiene noch eine Kappe anbringen, um einen Schutz der Fehlbedienungssperre gegen Verschmutzung und Beschädigung herbeizuführen.

Es ergibt sich hier aber notwendigerweise ein Zu-

satzaufwand für die Beschaffung und die Montage der Kappe.

Der Erfindung liegt nun die Aufgabe zugrunde, eine Fehlbedienungssperre der gattungsgemäßen Art so weiter zu entwickeln, daß ihre vor der Stulpschieneebene liegenden Funktionsteile eine weitestgehend gegen äußere Einwirkungen geschützte Anordnung erhalten können, sobald das das Betätigungsgetriebe des Treibstangenbeschlages enthaltende Getriebegehäuse an der Stulpschiene des Treibstangenbeschlages montiert ist.

Gelöst wird diese Aufgabe dadurch, daß eine vor die Außenseite der Stulpschiene greifende Kappe oder Kapsel am Gehäuse des Betätigungsgetriebes ausgebildet ist, daß die Kappe oder Kapsel von an den die Stulpschiene übergreifenden Bereich der Gehäusehälften angeformten und vor der Stulpebene liegenden Ansatzstücken gebildet ist, und daß der zweiarmige Hebel der Fehlbedienungssperre bis zu seinem das Druckstück tragenden bzw. das Betätigungselement bildenden Hebelarm in der von den Ansatzstücken gebildeten Kappe oder Kapsel aufgenommen ist.

Als besonders vorteilhaft erweist es sich nach Anspruch 2, wenn die eine Gehäusehälfte von einem Stanzbiege-Formteil aus Blech gebildet ist, an welches sich das Ansatzstück als von einer Verkröpfung ausgehende, ebene Seitenwand anschließt, während die zweite Gehäusehälfte als Druckguß-Formteil gestaltet ist, dessen Ansatzstück einerseits eine ebene Seitenwand und andererseits einstückig daran angeformte Querwände aufweist.

Der Gegenstand der Erfindung ist in der Zeichnung als Ausführungsbeispiel dargestellt. Hierbei zeigt

Fig. 1 in der Seitenansicht das Betätigungsgetriebe eines Treibstangenbeschlages mit zugeordneter Fehlbedienungssperre, wobei die eine Gehäusehälfte des Getriebegehäuses zur besseren Übersicht entfernt ist, und

Fig. 2 einen Schnitt entlang der Linie II-II in Fig. 1.

Die Zeichnung zeigt einen Teilabschnitt eines Treibstangenbeschlages, welcher eine Stulpschiene 1, eine an deren Rückseite längsschiebbar geführte Treibstange 2 sowie ein Betätigungsgetriebe 3 umfaßt.

Mittels des Betätigungsgetriebes 3 läßt sich die Treibstange 2 relativ zur Stulpschiene 1 in mehrere, beispielsweise drei, verschiedene Schiebestellungen bewegen, von denen jede einer ganz bestimmten Schaltstellung des Treibstangenbeschlages entspricht. Bei einem Treibstangenbeschlag, welcher beispielsweise zur Betätigung eines Drehkippsfensters oder einer Drehkipptür benutzt wird, entspricht die erste Schaltstellung vorzugsweise der Verschlussstellung für den Flügel, die zweite Schaltstellung ist

der Drehöffnungsfunktion für den Flügel zugeordnet und die dritte Schaltstellung bestimmt die Kippöffnungsfunktion für den Flügel.

Oft ist es erwünscht oder sogar Bedingung, mindestens eine der die beiden Öffnungsfunktionen des Flügels bestimmenden Schaltstellungen - bei Drehkippenfenstern oder -türen regelmäßig die der Drehöffnungsfunktion zugeordnete Schaltstellung - selbsttätig zu blockieren, sobald der Flügel aus seiner Schließlage in Öffnungsrichtung bewegt wird. Diese Blockierung muß aber - ebenfalls selbsttätig - wieder aufgehoben werden, sobald der Flügel aus der Öffnungsstellung in seine Schließstellung zum feststehenden Rahmen übergeführt wird. Diesem Zweck dient eine Fehlbedienungssperre 4.

Als Träger dieser Fehlbedienungssperre 4 dient die Stulpschiene 1 des Treibstangenbeschlages.

Die Fehlbedienungssperre 4 besteht aus einem parallel zur Flügelebene verschwenkbar an der Stulpschiene 1 gelagerten, zweiarmigen Hebel 5, dessen einer Hebelarm 6 das mit dem feststehenden Rahmen zusammenwirkende Betätigungselement bildet, während sein anderer Hebelarm 7 an seiner Unterseite, und zwar in Verlängerung eines schmalen Längssteges 8, einen Sperrnocken 9 od. dgl. trägt, dem mindestens eine Sperrast 10 in der Treibstange 2 zugeordnet ist.

Mit seinem Längssteg 8 durchgreift der Hebelarm 7 des zweiarmigen Hebels 5 einen schmalen Längsschlitz 11, der in der Stulpschiene 1 angeordnet ist. An seinem dem Hebelarm 6 des zweiarmigen Hebels 5 unmittelbar benachbarten Ende ist der Längssteg 8 des Hebelarms 7 mit einer in Richtung des Hebelarms 6 vorspringenden Hakennase 12 versehen, welche durch den Längsschlitz 11 mit der Rückseite der Stulpschiene 1 in Stütz- und Halteeingriff gebracht werden kann, wobei sie zugleich als Schwenklager für den zweiarmigen Hebel 5 dient.

Die aus Fig. 1 ersichtliche Einrückstellung der Hakennase 12 wird durch die von ihr abgewendete Kante 13 des Sperrnockens 9 od. dgl. im Zusammenwirken mit dem dieser benachbarten Ende 14 des Längsschlitzes 11 gesichert, und zwar dadurch, daß der Schwenkwinkel des zweiarmigen Hebels 5 relativ zur Stulpschiene 1 durch einen Anschlag 15 begrenzt wird.

An der Unterseite des den Längssteg 8 mit dem Sperrnocken 9 od. dgl. und der Hakennase 12 tragenden Hebelarms 7 ist als Kraftspeicher eine Blattfeder 16 befestigt, die eine etwa Z-förmig gekröpfte Gestalt mit dem Befestigungsschenkel 16a, dem freien Federschenkel 16b und dem diese miteinander verbindenden Steg 16c aufweist. Der freie Federschenkel 16b ragt dabei in Richtung des das Betätigungselement bildenden Hebelarms 6 über die Hakennase 12 hinaus und stützt sich auf einer Wand oder einem Steg 25c des das Betätigungsgetriebe 3 enthaltenden Getriebegehäuses 25 ab. Die Wand oder der Steg 25c

erstreckt sich dabei quer zur Hauptebene des Betätigungsgetriebes 3 bzw. zu dessen Getriebegehäuse 25 und liegt auf der Außenseite der Stulpschiene 1 auf, wie das deutlich den Fig. 1 und 2 entnommen werden kann.

Die Blattfeder 16 sucht den zweiarmigen Hebel 5 der Fehlbedienungssperre 4 in der aus Fig. 1 ersichtlichen Lage zu halten. Durch die Wirkung der Blattfeder 16 wird dabei der Sperrnocken 9 od. dgl. an der Unterseite des Hebelarms 7 mit der Sperrast 10 der Treibstange 2 selbsttätig in Eingriff gebracht und gehalten, sobald durch entsprechende Verschiebung der Treibstange 2 deren Sperrast 10 in den Wirkbereich des Sperrnockens 9 od. dgl. gelangt ist und der Flügel relativ zum feststehenden Rahmen in eine Öffnungsstellung bewegt wird. Durch die Fehlbedienungssperre 4 wird daher die Treibstange 2 relativ zur Stulpschiene 1 selbsttätig gegen unerwünschtes Verschieben blockiert.

Wird der Flügel des Fensters oder der Tür relativ zum feststehenden Rahmen in Schließstellung bewegt, dann läuft die Fehlbedienungssperre 4 mit dem als Betätigungsglied dienenden Hebelarm 6 des zweiarmigen Hebels 5 gegen einen rahmenseitigen Anschlag an und wird dabei entgegen der Wirkung der Blattfeder 16 aus der in Fig. 1 gezeigten Sperrstellung in eine Freigabestellung verschwenkt, und zwar um die die Stulpschiene 1 am einen Ende des Längsschlitzes 11 untergreifende Hakennase 12. Hierdurch gelangt dann der Sperrnocken 9 od. dgl. aus der Sperrast 10 in der Treibstange 2 und gibt diese für eine Längsverschiebung relativ zur Stulpschiene 1 frei, die durch das Betätigungsgetriebe 3 bewirkt werden kann, in dem ein im Getriebegehäuse 25 drehbar gelagertes Ritzel 26 über eine Eingriffsverzahnung 27 mit der Treibstange 2 kämmt.

Auf der Oberseite des zweiarmigen Hebels 5 ist eine Blattfeder 17 an ihrem einen Ende befestigt, beispielsweise vernietet. Ihr anderes Ende ragt über den das Betätigungselement bildenden Hebelarm 6 um ein beträchtliches Maß hinaus, wie dies deutlich der Fig. 1 entnommen werden kann. Der den Hebelarm 6 überragende Längenabschnitt der Blattfeder 17 trägt an seinem freien Ende ein Druckstück 18, welches als Auflauffläche mit dem am feststehenden Rahmen angeordneten oder hiervon gebildeten Betätigungsanschlag zusammenwirken kann.

Damit sich das Druckstück 18 lösbar auf das freie Ende der Blattfeder 17 aufstecken läßt, ist es mit einer angeformten Führung 19 versehen, die beispielsweise eine nach unten offene T-Querschnittsform aufweisen kann.

Das Druckstück 18 hat an seinem dem Hebelarm 6 des zweiarmigen Hebels 5 zugewendeten Ende eine armartige Verlängerung 23, die an ihrer Oberseite einen Rastwulst 20 trägt, welcher entgegen der Rückstellkraft der Blattfeder 17 in eine Rastkerbe 21 an der Unterseite des Hebelarms 6 selbsttätig einrücken

kann, wenn das Druckstück 18 mit seiner Führung 19 in Längsrichtung auf die Blattfeder 17 aufgeschoben wird.

Die Eigenelastizität des frei auskragenden Teilstücks der Blattfeder 17 hält dabei nicht nur die Rastwulst 20 des Druckstücks 18 mit der Rastkerbe 21 im Hebelarm 6 in Sicherungseingriff, sondern sie bietet zugleich auch noch den Vorteil, daß ein und dieselbe Ausführungsform einer Fehlbedienungssperre 4 auch beträchtlich unterschiedliche Abstandsdifferenzen zwischen den Falzumfangsflächen von Flügel und feststehendem Rahmen problemlos überbrücken kann, ohne daß die Funktionsfähigkeit und Funktionssicherheit der Fehlbedienungssperre 43 beeinträchtigt wäre.

Eine übermäßige Erhöhung der Vorspannung in der Blattfeder 17 kann dabei auf einfache Weise dadurch vermieden werden, daß der das Betätigungselement bildende Hebelarm 6 gegenüber der Unterseite der Blattfeder 17 einen sich zum freien Ende etwa keilförmig erweiternden Spalt 22 bildet, wenn sich die Blattfeder 17 in völlig entspanntem Zustand befindet (Fig. 1).

Vorteilhaft ist, daß der Rastwulst 20 mit der Rastkerbe 21 durch die Eigenelastizität der Blattfeder 17 in kippgelenkartigem Eingriff gehalten wird, und zwar in jeder möglichen Funktionsstellung der Fehlbedienungssperre 4. Hierdurch wird nämlich auf einfache Art und Weise sichergestellt, daß sich das Druckstück 18 nicht unbeabsichtigt von der Blattfeder 17 lösen kann. In der Ausrückstellung der Fehlbedienungssperre 4 wirkt dann nämlich die Unterseite 15 des Druckstücks 18 mit der die Stulpschiene 1 übergreifenden Wand bzw. dem Steg 25c des Getriebegehäuses 25 zusammen und begrenzt dadurch den maximalen Schwenkwinkel für den zweiarmigen Hebel 5. Solange also das Druckstück 18 auf der Blattfeder 17 sitzt und mit seiner armartigen Verlängerung 23 den Hebelarm 6 des zweiarmigen Hebels 5 untergreift, kann die Kante 13 des Sperrnockens 9 od. dgl. nicht völlig aus dem Längsschlitz 11 der Stulpschiene 1 herausgehoben werden, sondern verbleibt sperrend vor dem Ende 14 des Längsschlitzes 11.

Zum Lösen der Fehlbedienungssperre 4 von der Stulpschiene 1 muß also zunächst das Druckstück 18 entgegen der Wirkung der ineinandergreifenden Rastmittel 20 und 21 von der Blattfeder 17 abgezogen werden, damit der das Betätigungselement bildende Hebelarm 6 des zweiarmigen Hebels 5 genügend weit entgegen der Wirkung der Blattfeder 17 heruntergedrückt werden kann, um die Kante 13 des Sperrnockens 9 od. dgl. völlig aus dem Längsschlitz 11 der Stulpschiene 1 herauszuheben. Erst dann läßt sich nämlich die Hakennase 12 mit der Stulpschiene 1 äußer Halteeingriff bringen.

Es sei noch erwähnt, daß der den Sperrnocken 9 od. dgl. und die Hakennase 12 einstückig aufweisende Längssteg 8 mit einem Quersteg 24 versehen

ist, der den Befestigungsschenkel 16a der Blattfeder 16, den zweiarmigen Hebel 5 und auch die auf dessen Oberseite anliegende Blattfeder 17 im Bereich von seinem Querschnitt angepaßten Durchbrüchen durchgreift. An der Oberseite der Blattfeder 17 ist dabei der Quersteg 24 durch Vernietung festgelegt. Auf diese Art und Weise läßt sich ein besonders einfacher Zusammenbau der Fehlbedienungssperre 4 erreichen.

Auf der Außenseite der Stulpschiene 1 wird der zweiarmige Hebel 5 bis zu seinem das Druckstück 18 tragenden bzw. das Betätigungselement der Fehlbedienungssperre 4 bildenden Endbereich von einer Kappe 28 umfaßt, so daß die wesentlichen Funktionsteile der Fehlbedienungssperre 4 gegen Verschmutzung und Beschädigung geschützt sind.

Die Kappe 28 wird dabei durch jeweils einstückig mit den beiden Gehäusehälften 25a und 25b des Getriebegehäuses 25 verbundenen Ansatzstücken 28a und 28b gebildet. Das Ansatzstück 28a hat dabei eine ebene Seitenwand 28c und eine einstückig damit in Verbindung stehende Querwand 28d sowie eine geneigte Endwand 28e. Mit der ebenen Seitenwand 28c ist dabei die Wand bzw. der Steg 25c einstückig fest verbunden, wie das auch der Fig. 2 entnommen werden kann.

Das Ansatzstück 28b an der Gehäusehälfte 25b des Getriebegehäuses 25 ist lediglich als ebene Wand ausgeführt, welche die gleiche Umrißform wie die ebene Wand 28c hat und mit den freien Endkanten der Querwand 28d und der Endwand 28e in Kontaktberührung kommt.

Die Ansatzstücke 28a und 28b schließen sich an die beiden Gehäusehälften 25a und 25b jeweils über eine Verkröpfung 29a bzw. 29b an, die so angeordnet und ausgebildet ist, daß sie passend von seitlichen Ausklinkungen in den Längskanten der Stulpschiene 1 aufgenommen werden kann, wenn das Getriebegehäuse 25 des Betätigungsgetriebes 3 mit der Stulpschiene 1 in klauenartigen Formschlußeingriff gebracht wird.

Während die Gehäusehälfte 25a mit dem Ansatzstück 28a und der Wand bzw. dem Steg 25c einstückig als Druckguß-Formteil gefertigt ist, kann die Gehäusehälfte 25b mit dem Ansatzstück 28b von einem Stanzbiege-Formteil aus Blech gebildet werden.

Patentansprüche

1. Fehlbedienungssperre für Treibstangenbeschläge mit durch ein Betätigungsgetriebe (3) in mehrere Schaltstellungen verschiebbaren Treibstangen (2), insbesondere für Drehkippschläge, bestehend aus einem parallel zur Flügelebene verschwenkbar im Bereich des Betätigungsgetriebes (3) am Flügel gelagerten Hebel (5), der einen Sperrnocken (9) od. dgl. trägt, dem minde-

stens eine Sperrast (10) an der Treibstange (2) zugeordnet ist, in die der Sperrnocken (9) od. dgl. bei einer vorbestimmten Schaltstellung der Treibstange (2) sowie bei geöffnetem Flügel durch einen am Hebel angreifenden Kraftspeicher, z.B. eine Feder (16), einrückbar ist, während in der Schließlage des Flügels der Hebel (5) entgegen der Wirkung des Kraftspeichers durch einen rahmenseitigen beschlag verstellbar und sein Sperrnocken (9) od. dgl. aus der Sperrast (10) der Treibstange (2) ausrückbar ist, wobei der Hebel als zweiarmer Hebel (5) ausgebildet ist, dessen einer Hebelarm (6) ein Druckstück (8) trägt bzw. das Betätigungselement bildet, während der andere Hebelarm (7) an seiner Unterseite den Sperrnocken (9) od. dgl. trägt, wobei weiterhin die Lagerung des zweiarmligen Hebels aus einer Hakennase (12) besteht, die in einen Schlitz (11) einer am Flügel sitzenden Stulpschiene (1) eingerückt ist, wobei die Einrückstellung der Hakennase (12) durch die von ihr abgewendete Kante (13) des Sperrnockens (9) od. dgl., das dieser benachbarte Ende (14) des Schlitzes (11) in der Stulpschiene (1) sowie durch ein zwischen der Stulpschiene (1) und dem Hebel (5) wirksames Anschlagglied (15) gesichert ist, und wobei das Gehäuse (25) des Betätigungsgetriebes (3) aus zwei miteinander verbindbaren Gehäusehälften (25a, 25b) besteht, von denen wenigstens eine die Außenseite der Stulpschiene (1) mit einem Schenkel klauenartig übergreift, dadurch gekennzeichnet, daß eine vor die Außenseite der Stulpschiene (1) greifende Kappe oder Kapsel (28) am Gehäuse (25) des Betätigungsgetriebes (3) ausgebildet ist, daß die Kappe oder Kapsel (28) von an den die Stulpschiene (1) übergreifenden Bereich (25c) der Gehäusehälften (25a, 25b) angeformten und vor der Stulpebene liegenden Ansatzstücken (28a, 28b) gebildet ist, und daß der zweiarmlige Hebel (5) der Fehlbedienungsperre (4) bis zu seinem das Druckstück (18) tragenden bzw. das Betätigungselement bildenden Hebelarm (6) in der von den Ansatzstücken (28a, 28b) gebildeten Kappe oder Kapsel (28) aufgenommen ist.

2. Fehlbedienungsperre nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die eine Gehäusehälfte (25b) des Getriebegehäuses (25) von einem Stanz-Biegeformteil aus Blech gebildet ist, an welches sich das Ansatzstück (28b) als von einer Verkröpfung (29b) ausgehende, ebene Seitenwand anschließt, während die zweite Gehäusehälfte (25a) als Druckguß-Formteil gestaltet ist, dessen Ansatzstück (28a) einerseits eine ebene Seitenwand (28c) und andererseits einstückig daran ange-

formte Querwände (28d und 28e) aufweist.

Claims

1. A safety catch for positioning bar devices and comprising positioning bars (2) movable by an actuating drive (3) into a number of operative positions, more particularly for turn-tilt fittings, comprising a lever (5) which is mounted on the moving member of the door or window or the like near the actuating drive (3) for pivoting parallel to the plane of the moving member, the lever (5) carrying a cam (9) or the like with which at least one strike (10) in the positioning bar (2) is associated, the cam (9) or the like being introducible by force storage means, such as a spring (16), acting on the lever (5) into the strike (10) in a predetermined operative position of the positioning bar (2) and with the moving member of the door or window or the like open, whereas with the moving member of the door or window or the like in its closed position the lever (5) is adjustable against the action of the force storage means by an abutment on the fixed frame and its cam (9) or the like is disengageable from the strike (10) in the positioning bar (2), the lever being a double-armed lever (5), one arm (6) of which carries a pressure element (8) or is the actuating element while the other arm (7) of the lever (5) carries the cam (9) or the like on its underside, the mounting for the lever (5) being in the form of a hooking lug (12) which is engaged in a slot (11) in a cover plate (1) disposed on the moving member of the door or window or the like, the engaged position of the hooking lug (12) being secured by that edge (13) of the cam (9) or the like which is remote from the hooking lug, by that end (14) of the slot (11) in the cover plate (1) which is near the last-mentioned edge (13) and by an abutment member (15) operative between the cover plate (1) and the lever (5), and the casing (25) of the actuating drive (3) is in the form of two interconnectable halves (25a, 25b), at least one of which engages by way of one arm over the outside of the cover plate (1) claw-fashion, characterised in that a cap or cover (28) engaging in front of the outside of the cover plate (1) is formed on the casing (25) of the actuating drive (3), the cap or cover (28) is formed by projections (28a, 28b) which are formed on those zones (25c) of the casing halves (25a, 25b) which engage over the cover plate (1) and are disposed in front of the cover plane, and

the two-armed lever (5) of the safety catch (4) is received, up to its lever arm (6) bearing the pressure element (18) or forming the actuating element, in the cap or cover (28) formed by the projections (28a, 28b).

2. A safety catch according to claim 1, characterised in that one half (25b) of the casing (25) is in the form of a sheet metal stamped moulding which merges into the projection (28b), the latter being in the form of a plane side wall starting from a cranked or set part (29b), while the second casing half (25a) is a die-casting whose projection (28a) has on the one hand a plane side wall (28c) and, on the other hand, transverse walls (28d, 28e) formed unitarily on it.

Revendications

1. Dispositif de sécurité pour ferrures à tringles de manoeuvre ou tringles de commande, qui comportent des tringles de manoeuvre ou tringles de commande (2) pouvant être déplacées de façon qu'elles puissent prendre plusieurs positions de commande à l'intervention d'un mécanisme d'actionnement (3), en particulier pour ferrures de fenêtre ou de portes ou encore d'autres éléments de fermeture de baies du même genre à la fois à ouverture de type classique, c'est-à-dire à ouverture par rotation sur un axe vertical latéral, et à ouverture de type à soufflet, c'est-à-dire à ouverture par basculement sur un axe horizontal inférieur, dispositif de sécurité qui se compose d'un levier (5) monté sur le battant de la fenêtre ou sur le vantail de la porte ou encore sur le panneau de l'autre élément de fermeture de baie dont il s'agit, dans la zone du mécanisme d'actionnement (3), de façon qu'il puisse pivoter en parallèle par rapport au plan du battant ou du vantail ou encore du panneau, levier (5) qui porte une came de blocage (9) ou un autre organe du même genre, auquel correspond, pour pouvoir coopérer avec lui, au moins un arrêt de blocage sous la forme d'un cran (10) prévu dans la tringle de manoeuvre ou tringle de commande (2), arrêt de blocage ou cran dans lequel la came de blocage (9) ou l'autre organe du même genre qui est prévu peut s'accrocher, lorsque la tringle de manoeuvre ou tringle de commande se trouve dans une position de commande déterminée, de même que lorsque le battant de la fenêtre ou le vantail de la porte ou encore le panneau de l'autre élément de fermeture de baie dont il s'agit se trouve en position d'ouverture, à l'intervention d'un accumulateur de force, par exemple d'un ressort (16), qui attaque le levier, alors que lorsque le battant de la fenêtre ou le vantail de la porte ou encore le panneau de l'autre élément de fermeture de baie dont il s'agit se trouve en position de fermeture, le levier peut être déplacé à l'encontre de l'action de l'accumulateur de force, à l'intervention d'une butée prévue côté dormant de la fenêtre ou côté bâti de la porte ou encore

côté dormant de l'autre élément de fermeture de baie dont il s'agit et la came de blocage (9) ou l'autre organe du même genre dont est muni le levier peut être dégagé de l'arrêt de blocage ou cran (10) prévu dans la tringle de manoeuvre ou tringle de commande (2), le levier étant prévu sous la forme d'un levier à deux bras (5) dont l'un des bras, le bras (6), porte une pièce de pression (18) et forme l'élément d'actionnement, tandis que l'autre bras, le bras (7) du levier porte à son côté inférieur la came de blocage (9) ou l'autre organe du même genre qui est prévu, le support du levier à deux bras (5) étant constitué par un nez formant crochet (12) qui se trouve en engagement dans une fente ou boutonnière (11) dont est percé un rail de recouvrement (1) qui prend appui sur le battant de la fenêtre ou sur le vantail de la porte ou encore sur le panneau de l'autre élément de fermeture de baie dont il s'agit, et la position d'engagement du nez formant crochet (12) étant assurée par le bord (13) de la came de blocage (9) ou de l'autre organe du même genre prévu qui est opposé au nez formant crochet (12), par l'extrémité (14), voisine de ce bord (13), de la fente ou boutonnière (11) dont est percé le rail de recouvrement (1), de même que par un élément de butée (15) prévu pour agir entre le rail de recouvrement (1) et sur le levier (5), le boîtier (25) du mécanisme d'actionnement (3) étant formé de deux moitiés de boîtier (25a, 25b) reliables entre eux, dont l'une au moins prend par dessus, par une branche, à la manière d'une griffe, le côté externe du rail de recouvrement (1); caractérisé en ce que l'élément de couverture ou le chapeau (28), attaquant à l'avant le côté externe du rail de recouvrement (1), est formé sur le boîtier (25) du mécanisme d'actionnement (3) et en ce que l'élément de recouvrement ou le chapeau (28) est formé par les parties faisant saillie (28a, 28b) sur les parties (25c) des moitiés de boîtier (25a, 25b) qui prennent par dessus le rail de recouvrement (1) en se trouvant avant le niveau du rail de recouvrement et en ce que le levier à deux bras (5) du dispositif de sécurité (4) est contenu dans l'élément de recouvrement ou le chapeau (28), formé par les parties en saillie (28a, 28b) jusqu'au niveau de son bras de levier (6) qui porte la pièce de pression (18) et qui forme l'élément d'actionnement.

2. Dispositif de sécurité suivant la revendication 1, caractérisé en ce qu'une des moitiés (25b) du boîtier du mécanisme d'actionnement (25) est formée par une pièce en tôle, formée par matriçage à laquelle se rattache la partie en saillie (28b) formant une paroi latérale plane partant d'un coude (29b), tandis que la seconde moitié de boîtier (25a) se présente sous la forme d'une pièce ob-

tenue par moulage sous pression, dont la partie faisant saillie (28a) présente, d'une part, une paroi latérale plane (28c) et d'autre part, des parois transversales (28d et 28e) venues de moulage en une pièce avec celle-ci.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

7

Fig. 1

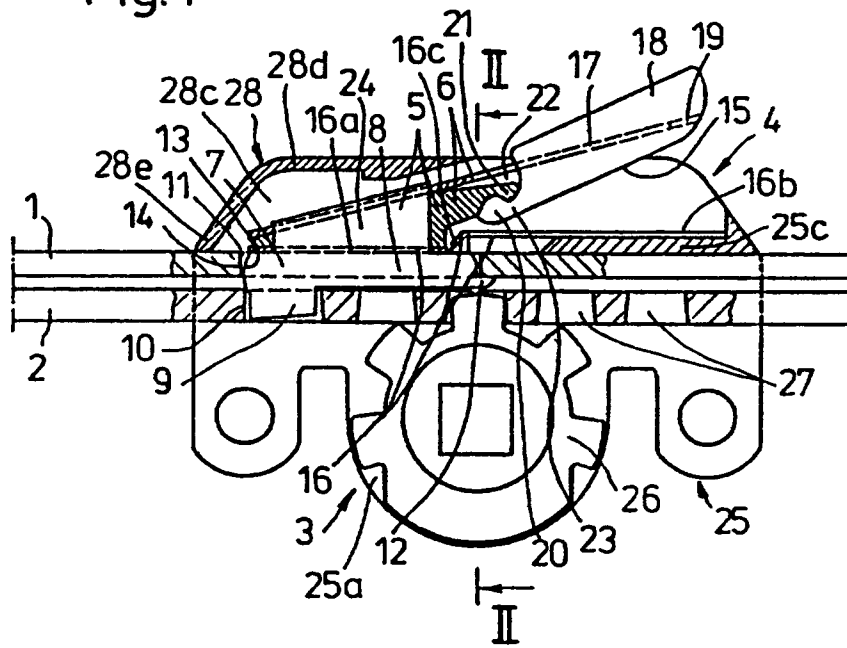


Fig. 2

