

(19)



**Евразийское
патентное
ведомство**

(21) **201990754** (13) **A1**

(12) **ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К ЕВРАЗИЙСКОЙ ЗАЯВКЕ**

(43) Дата публикации заявки
2019.08.30

(22) Дата подачи заявки
2017.09.19

(51) Int. Cl. **E05D 15/06** (2006.01)
B62D 33/06 (2006.01)
B60J 5/12 (2006.01)
B60R 21/02 (2006.01)

(54) **РАЗДЕЛИТЕЛЬНАЯ СТЕНКА ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

(31) **102016000094007**

(32) **2016.09.19**

(33) **IT**

(86) **PCT/IB2017/055661**

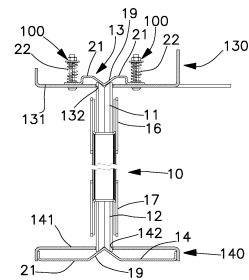
(87) **WO 2018/051314 2018.03.22**

(71) Заявитель:
ДЖЕМА С.Р.Л. (IT)

(72) Изобретатель:
Камеллини Джанкарло (IT)

(74) Представитель:
Медведев В.Н. (RU)

(57) Разделительная стенка для коммерческих транспортных средств содержит по меньшей мере одну неподвижную пластину (20) и раздвижную дверь (10), способную скользить относительно указанной неподвижной пластины (20), выполненной с возможностью отделения кабины транспортного средства от грузового отсека. Раздвижная дверь (10) обеспечена вдоль верхнего края и вдоль нижнего края множеством скользящих колес (11, 12), выполненных с возможностью скольжения соответственно на верхней направляющей (13) и на нижней направляющей (14), связанной с конструкцией транспортного средства. Скользящие колеса (11, 12) имеют желобчатый профиль, выполненный с возможностью сцепления с соответствующим рельсом (19) указанных направляющих (13, 14), имеющим сопряженный профиль.



201990754
A1

201990754
A1

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

2420-556159EA/55

РАЗДЕЛИТЕЛЬНАЯ СТЕНКА ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Область техники, к которой относится изобретение

Настоящее изобретение относится к разделительной стенке для коммерческих транспортных средств и тому подобного.

Известно использование коммерческих транспортных средств, оборудованных для конкретных видов деятельности. Эти коммерческие транспортные средства позволяют пользователю перемещаться туда, где требуется его вмешательство. Конкретный тип коммерческого транспортного средства оборудован для доставки грузов, упакованных в коробки, даже небольших размеров, конвертов и тому подобного. Растущее распространение каналов заказов по почте дало ясно понять, что существует необходимость в расширении функциональных возможностей коммерческих транспортных средств, ответственных за доставку грузов.

Особенно известным в указанной области является использование коммерческих транспортных средств, внутри оснащенных скользящей стенкой, соединяющей кабину транспортного средства с задним грузовым отсеком. Это позволяет водителю получить доступ к полкам, обычно обеспеченным в транспортном средстве, для хранения груза, который необходимо доставить, без необходимости выходить из транспортного средства и открывать загрузочный люк. Таким образом, отбор груза делается проще и быстрее.

Согласно известной технологии раздвижная дверь обеспечена выдвигной кареткой, связанной с верхней направляющей, по существу состоящей из направляющей, ограниченной конструкцией транспортного средства посредством специальной контррамы, которая увеличивает пространство, требуемое для раздвижной двери. Это решение, однако, делает в целом нестабильным монтаж раздвижной двери, поскольку оно создает вибрации и раздражающие шумы во время движения. Этот недостаток особенно очевиден, когда транспортное средство используется на дорогах с несовершенным покрытием. В этом случае напряжение, которому подвергается транспортное средство, передаваемое контрраме, поддерживающей

раздвижную дверь, может легче определять вышеупомянутые вибрации.

Еще одна проблема, связанная с раздвижными дверями, - шум. Фактически, люфт, возможно, существующий между собранными компонентами, например, между кареткой и направляющей, может вызывать раздражающие шумы для водителя. Такой люфт в основном обусловлен износом транспортного средства с течением времени или неисправностями, которые могут присутствовать в собранных компонентах.

Также в известных решениях имеется недостаток в том, что защита кабины не гарантируется должным образом, например, в случае движений груза, вызванных внезапными маневрами.

СУЩНОСТЬ ИЗОБРЕТЕНИЯ

Задача настоящего изобретения состоит в том, чтобы решить вышеупомянутые проблемы путем разработки разделения для коммерческих транспортных средств, которое обеспечивает пользователю легкий и быстрый доступ из кабины в грузовой отсек.

В рамках этой задачи еще одной задачей настоящего изобретения является создание разделительной стенки для коммерческих транспортных средств, которая не создает вибрации во время движения транспортного средства.

Другая задача изобретения заключается в обеспечении разделительной стенки, которую легко монтировать внутри коммерческих транспортных средств.

Другая задача изобретения заключается в создании разделительной стенки для коммерческих транспортных средств, которая гарантирует безопасность кабины транспортного средства в случае любого возможного движения груза.

Еще одна задача изобретения состоит в обеспечении прочной и устойчивой к напряжению разделительной стенки.

Другая задача изобретения заключается в обеспечении разделительной стенки для коммерческих транспортных средств простой конструктивной и функциональной концепции, универсального использования, имеющей надежное функционирование и относительно экономичную стоимость.

Согласно настоящему изобретению перечисленные задачи

решаются разделительной стенкой для коммерческих транспортных средств согласно пункту 1 формулы изобретения.

В соответствии с настоящим изобретением разделительная стенка для коммерческих транспортных средств, предназначенная для отделения кабины транспортного средства от грузового отсека, содержит раздвижную дверь, которая обеспечена вдоль верхнего края и вдоль нижнего края множеством скользящих колес, выполненных с возможностью скольжения соответственно на верхней направляющей и на нижней направляющей, связанной с конструкцией транспортного средства.

Дверь может скользить по меньшей мере относительно одной неподвижной пластины.

Преимущественно, указанные скользящие колеса имеют желобчатый профиль, который выполнен с возможностью сцепления с соответствующей направляющей, сформированный указанными направляющими, имеющими профиль, сопряженный с профилем тех же скользящих колес.

По меньшей мере одна из указанной верхней направляющей и указанной нижней направляющей имеет упругие свойства для компенсации люфта, присутствующего в сцеплении указанных скользящих колес с указанными соответствующими направляющими. Преимущественно по меньшей мере одна из указанных верхней направляющей и указанной нижней направляющей связана с упругими средствами для компенсации указанного люфта.

Предпочтительно, указанные упругие средства содержат пружинные средства. Пружинные средства удерживают каждую направляющую в сжатом состоянии, обеспечивая оптимальное сцепление между каждым из указанного скользящего колеса и указанного рельса.

Предпочтительно, указанные пружинные средства включают в себя спиральные пружины, стержневые пружины или полосовые пружины.

Альтернативно, по меньшей мере одна из указанных верхней направляющей и указанной нижней направляющей выполнена из материала, имеющего упругие свойства для компенсации указанного люфта. В этом случае направляющая из-за напряжения, которому она

подвергается, благодаря своим упругим свойствам, деформируется и затем восстанавливает первоначальную форму, соответствующую условию отсутствия напряжения, тем самым выполняя компенсацию люфта. Предпочтительно, чтобы по меньшей мере одна из указанных верхней направляющей и указанной нижней направляющей была выполнена из пружинной стали.

Альтернативно, указанные упругие средства связаны с указанными скользящими колесами для приложения силы сжатия на сцепление скользящих колес с соответствующими направляющими.

Преимущественно, указанный желобчатый профиль скользящих колес и указанный сопряженный профиль рельса указанных направляющих имеют по существу треугольную форму.

Преимущественно, указанные скользящие колеса выполнены из противозумового пластика.

Предпочтительно, указанная раздвижная дверь выполнена модульной из множества продольных элементов, изготовленных из алюминиевых профилей. Дверь, полученная таким образом, дает отличное механическое сопротивление при небольшом весе.

Предпочтительно, указанные продольные элементы прикреплены бок о бок к верхнему соединительному профилю и к нижнему соединительному профилю, имеющим такой U-образный поперечный профиль, чтобы обеспечить соответственно своего рода канал, внутри которого размещены указанные скользящие колеса.

Предпочтительно, указанная раздвижная дверь запирается в закрытом положении посредством устройства защиты от проникновения.

Предпочтительно, указанная верхняя направляющая и указанная нижняя направляющая соединены с соответствующими опорными профилями, выполненными с возможностью установки на указанную конструкцию транспортного средства, причем указанные опорные профили прикреплены к указанной по меньшей мере одной неподвижной пластине. Комбинация направляющих с соответствующими опорными профилями, прикрепленными к по меньшей мере одной неподвижной пластине, позволяет упростить и ускорить сборку разделительной стенки на транспортном средстве, поскольку можно легко предварительно собрать узел, содержащий раздвижную дверь и

по меньшей мере одну неподвижную пластину и затем установить такой узел на транспортном средстве с помощью предпочтительно отформованных элементов. Это решение также позволяет уменьшить количество ошибок при монтаже, так как количество компонентов, собираемых на транспортном средстве, уменьшается, и нет необходимости в сложном выравнивании и сцеплении компонентов.

Предпочтительно, указанная верхняя направляющая и указанная нижняя направляющая соединены с указанными соответствующими опорными профилями с помощью соединительных средств, например, относящихся к типу винтовых средств.

Альтернативно, сцепление между каждой из указанных направляющих и соответствующим опорным профилем может быть выполнено путем блокировки.

Предпочтительно, каждый опорный профиль имеет базовую поверхность, на которой получают отверстие.

Предпочтительно, указанное отверстие продолжается вдоль продольного направления профиля, определяя канал, подходящий для обеспечения возможности вставки по меньшей мере участка указанной соответствующей направляющей или по меньшей мере участка указанных скользящих колес.

Предпочтительно, чтобы каждый указанный рельс указанной направляющей помещался в указанном отверстии указанной соответствующей опорного профиля, чтобы обеспечить сцепление между указанным профилем указанного рельса и указанным желобчатым профилем указанных скользящих колес.

Согласно одному аспекту настоящего изобретения, каждая из указанных направляющих разнесена от соответствующего опорного профиля, указанный рельс занимает положение выше или ниже указанного отверстия, и указанные скользящие колеса частично вставляются через указанное отверстие, чтобы создать скользящее сцепление с указанным рельсом. Таким образом, каждое скользящее колесо заключено по меньшей мере одним участком, с обеих сторон, опорного профиля, предотвращая колесо от снятия с его положения в случае напряжения, приложенного к раздвижной двери. Это свойство придает прочность и стабильность раздвижной двери.

Согласно другому аспекту настоящего изобретения, каждый

указанный рельс вставлен через указанное отверстие соответствующего опорного профиля так, что он выступает из плоскости, образованной указанной базовой поверхностью опорного профиля.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ЧЕРТЕЖЕЙ

Подробности изобретения станут более понятными из подробного описания предпочтительного варианта выполнения разделительной стенки для коммерческих транспортных средств, проиллюстрированного для ориентировочных целей на прилагаемых чертежах, где:

На фигуре 1 показан вид спереди разделительной стенки согласно изобретению;

На фигурах 2 и 3 соответственно показан вид сбоку и в разрезе;

На фигурах 4 и 5 показан подробный вид в перспективе соответственно верхнего участка и нижнего участка раздвижной двери разделительной стенки;

На фигурах 6 и 7 соответственно показан вид спереди и вид сбоку другого варианта выполнения разделительной стенки;

На фигуре 8 показан вид в перспективе верхнего участка разделительной стенки, показанной на фигуре 6;

На фигуре 9 показана увеличенная деталь разделительной стенки, показанной на фигуре 7;

На фигуре 10 показан вид сбоку раздвижной двери в соответствии с другим вариантом выполнения, в котором показаны увеличенные верхний участок и нижний участок;

На фигуре 11 показана разделительная стенка на этапе сборки.

ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

На этих фигурах разделительная стенка для использования внутри коммерческого транспортного средства для отделения кабины от грузового отсека в целом обозначена ссылочной позицией 1.

Разделительная стенка 1 содержит раздвижную дверь 10, которая подвижна относительно по меньшей мере одной неподвижной пластины 20. На практике разделительная стенка 1 содержит пару неподвижных пластин 20, между которыми имеется проходное

пространство, закрытое при использовании раздвижной двери 10.

Раздвижная дверь 10 обеспечена вдоль верхнего края и вдоль нижнего края множеством скользящих колес 11, 12, выполненных с возможностью скольжения соответственно на верхней направляющей 13 и на нижней направляющей 14, связанной с конструкцией транспортного средства.

Скользящие колеса 11, 12 предпочтительно выполнены из противозумового пластика.

Предпочтительно, верхняя направляющая 13 и нижняя направляющая 14 установлены на соответствующих опорных профилях 130, 140, выполненных с возможностью установки на конструкцию транспортного средства. Такие опорные профили 130, 140 надлежащим образом соединены с неподвижными пластинами 20, чтобы обеспечить предварительную установку разделительной стенки и облегчить ее сборку на транспортном средстве.

В частности, верхняя направляющая 13 и нижняя направляющая 14 соединены с соответствующими опорными профилями 130, 140 через соединительные средства 100, например, винтового типа.

Альтернативно, соединение между каждой направляющей 13, 14 и соответствующим опорным профилем 130, 140 может быть выполнено путем блокировки.

Каждый профиль 130, 140 имеет поверхность, которая составляет базовую поверхность 131, 141, подходящую для использования в сцеплении с соответствующей направляющей 13, 14. На этой базовой поверхности 131, 141 имеется отверстие 132, 142.

Каждое отверстие 132, 142 продолжается вдоль продольного направления продольного профиля 130, 140, определяя канал, подходящий для вставки, по меньшей мере участка, направляющей 13, 14 или по меньшей мере участка скользящих колес 11, 12, как лучше объяснено в следующем.

Точнее, раздвижная дверь 10 выполнена модульным образом из множества продольных элементов 15, выполненных из алюминиевых профилей; алюминиевые профили предпочтительно имеют накатанную наружную поверхность. Продольные элементы 15 прикреплены, например, с помощью самонарезных винтов, к соединительному профилю 16, 17, верхнему и нижнему соответственно.

Соединительные профили 16, 17 имеют U-образное сечение, чтобы обеспечить своего рода канал, внутри которого свободно размещаются скользящие колеса 11, 12 (см. фигуры 4 и 5). Скользящие колеса 11, 12 установлены с возможностью вращения на соответствующих стержнях 18, которые прикреплены поперечно к соединительным профилям 16, 17.

Скользящие колеса 11, 12 имеют желобчатый профиль, выполненный с возможностью сцепления при использовании скользящим образом с соответствующим профилем рельса 19, сформированным соответственно верхней направляющей 13 и нижней направляющей 14. Указанный профиль предпочтительно имеет треугольную форму. На практике рельс 19 направляющих 13, 14 и желоб скользящих колес 11, 12 определяют при использовании скользящей муфты с внутренней резьбой.

Рельс 19 расположен в отверстии 132, 142 соответствующего опорного профиля 130, 140 для того, чтобы способствовать сцеплению со скользящими колесами 11, 12.

Точнее, рельс 19 вставлен через отверстие 132, 142 соответствующего опорного профиля 130, 140 таким образом, чтобы выступать из плоскости, образованной основной поверхностью 131, 141 опорного профиля 130, 140 (см. фигуру 9).

Альтернативно, каждая направляющая 13, 14, предпочтительно, разнесена от базовой поверхности 131, 141 опорного профиля 130, 140 (см. фигуру 10).

В частности, каждая направляющая 13, 14 имеет участок 21, примыкающий к рельсу 19, от которого профиль рельса 19 продолжается, который разнесен от базовой поверхности 131, 141 опорного профиля 130, 140.

Рельс 19 занимает положение над или под отверстием 132, 142 в зависимости от того, учитывается ли верхний или нижний участок раздвижной двери 10, и скользящие колеса 11, 12 частично вставлены через указанное отверстие 132, 142 для сцепления с рельсом 19.

Таким образом, участок каждого колеса 11, 12 ограничен с обеих сторон опорным профилем 130, 140, который предотвращает снятие колеса 11, 12 с соответствующей направляющей 13, 14 в

случае напряжения, действующего на раздвижную дверь 10.

Таким образом, каждое колесо 11, 12 может скользить вдоль соответствующей направляющей 13, 14 и «встроенной» в канале, определяемой отверстием 132, 142 соответствующего опорного профиля 130, 140.

По меньшей мере, одна направляющая 13, 14 имеет упругие свойства для компенсации люфта, присутствующего в сцеплении скользящих колес 11, 12 с соответствующими направляющими 13, 14. Согласно варианту выполнения, показанному на фигурах 6-10, упругие средства 22 связаны по меньшей мере с одной направляющей 13, 14, чтобы придать направляющим 13, 14 те же указанные упругие свойства. На практике упругие средства 22 прикладывают усилие сжатия к направляющей 13, 14, способной удерживать рельс 19 в положении, совмещенном со скользящими колесами 11, 12 и в контакте с желобчатым профилем скользящих колес 11, 12.

Тот факт, что направляющая 13, 14 поддерживается в сжатом состоянии указанными упругим средством 22, позволяет получить оптимальное сцепление каждого колеса 11, 12 с рельсом 19.

Можно предусмотреть, чтобы такие упругие средства 22 были связаны с верхней направляющей 13 или с нижней направляющей 14. Альтернативно, упругие средства 22 установлены как на верхней направляющей 13, так и на нижней направляющей 14.

Упругие средства 22 содержат пружины, предпочтительно спиральные пружины, расположенные вокруг винтов 100, которые удерживают направляющие 13, 14 соединенными с соответствующими опорными профилями 130, 140 (см. фигуру 9).

В частности, каждая спиральная пружина 22 намотана вокруг стержня 101 винта 100 и на одном конце упирается в поверхность соответствующей направляющей 13, чтобы оказывать указанное усилие сжатия.

На противоположном конце спиральная пружина 22 предпочтительно упирается в шайбу 102, сцепленную с гайкой 103.

Пружины 22 могут быть различного типа, такие как, например, полосчатые пружины или стержневые пружины.

В качестве альтернативы использованию упругих средств 22 направляющие 13, 14 могут быть выполнены из материала, имеющего

упругие свойства.

В этом случае, если люфт присутствует в соединении каждой направляющей 13, 14 с соответствующими скользящими колесами 11, 12, направляющая после напряжения, которому она подвергается, деформируется и восстанавливается, благодаря своим упругим свойствам, в его первоначальной форме. Таким образом, получают компенсационное действие для люфта.

Предпочтительно, по меньшей мере одна направляющая 13, 14 выполнена из пружинной стали.

Альтернативно, скользящие колеса 11, 12 имеют упругие свойства, которые позволяют компенсировать люфт. В частности, указанное упругое средство 22 может быть связано со скользящими колесами 11, 12 для приложения силы сжатия на сцепление скользящих колес 11, 12 с соответствующими направляющими 13, 14.

Неподвижные пластины 20 аналогичным образом составлены из множества продольных элементов 23, изготовленных из алюминиевых профилей.

Продольные элементы 23 прикреплены к опорным профилям 130, 140, например, с помощью самонарезных винтов.

Изготовление раздвижной двери 10 и неподвижных пластин 20 посредством алюминиевых профилей гарантирует превосходную механическую прочность при небольшом весе.

Можно выполнить предварительный монтаж узла, содержащего неподвижные пластины 20 и раздвижную дверь 10.

Эта предварительная установка облегчается возможностью соединения направляющих 13, 14 с соответствующими опорными профилями 130, 140, которые прикреплены к профилям 23 неподвижных пластин 20. Таким образом, собранная раздвижная дверь 10 и неподвижные пластины 20 могут быть прикреплены к конструкции транспортного средства предпочтительно с помощью подходящих отформованных элементов 30.

В частности, можно подготовить по меньшей мере одну первую пару отформованных элементов 30 на транспортном средстве, которые составляют основу для разделительной стенки. Затем можно связать разделительную стенку с первой парой отформованных элементов 30 через вторую пару отформованных элементов 30,

выполненную с возможностью соединения с соответствующими первыми отформованными элементами 30. На практике вторые отформованные элементы 30 установлены на первых отформованных элементах 30, а разделительная стенка расположена между ними так, чтобы их можно было надежно закрепить на транспортном средстве.

Отформованные элементы 30 могут быть соединены, например, винтами, проходящими через подходящие фиксирующие отверстия 31, обеспеченные на отформованных элементах 30.

Это обеспечивает надежное скольжение двери 10 без какого-либо выравнивания различных компонентов узла, содержащего дверь 10 и неподвижные пластины 20 на транспортном средстве.

Таким образом, разделительная стенка для коммерческих транспортных средств в соответствии с изобретением достигает области, облегчающей доступ пользователя из кабины в грузовой отсек.

В частности, в состоянии движения транспортного средства раздвижная дверь 10 блокируется в закрытом положении, например, с помощью устройства защиты от проникновения, действующего из кабины. В таком состоянии разделительная стенка похожа на обычную закрытую стенку коммерческих транспортных средств без внутреннего доступа в грузовой отсек, и, таким образом, она также гарантирует безопасность кабины в случае любого движения груза.

Преимущественно, можно окрашивать разделительную стенку в однородный цвет, в частности в цвет оригинального транспортного средства, чтобы скрыть создание прохода.

Следует отметить, что в условиях вождения транспортного средства конкретное решение, принятое для сборки раздвижной двери, то есть через колеса с канавками из противозумового пластика, сцепленного с рельсом, имеющим сопряженный профиль, гарантирует почти полное снижение колебаний и, следовательно, отсутствие раздражающих шумов даже на дорожках с несовершенным рельефом.

Прерогатива изобретения состоит в том, что по меньшей мере одна направляющая или, альтернативно, скользящие колеса обеспечены такими упругими свойствами, чтобы компенсировать

люфт, который может возникнуть при сцеплении между колесами и соответствующей направляющей рельса. Таким образом, шум раздвижной двери из-за вышеупомянутого люфта предотвращается с последующим преимуществом для водителя службы доставки.

Когда транспортное средство останавливается, например, для доставки предмета, водитель может легко получить доступ к грузовому отсеку через раздвижную дверь. Следует отметить, что рельс, по которому дверь скользит ниже, соответственно, обеспечивает очень ограниченный выступ по отношению к днищу транспортного средства во избежание спотыкания для пользователя.

Один аспект, на который следует обратить внимание, заключается в том, что скользящие колеса вдоль каждой направляющей защищены с обеих сторон соответствующим опорным профилем, что исключает риск, связанный с возможным снятием двери с направляющих из-за напряжения. Следовательно, разделительная стенка устойчива и прочна.

Другой особенностью разделительной стенки согласно изобретению, является то, что она делает сборку внутри транспортного средства очень легкой. В частности, тот факт, что можно выполнить предварительную сборку узла, состоящего из неподвижных пластин и раздвижной двери, облегчает монтаж узла на транспортном средстве. Это значительно снижает вероятность ошибок при сборке, так как сборочные операции выполняются быстро и просто, и, прежде всего, не требуют установки множества деталей для выравнивания и сцепления непосредственно на транспортном средстве.

На практике используемые материалы, а также размер и форма могут варьироваться в зависимости от потребностей.

Если за техническими характеристиками, упомянутыми в формуле изобретения, следуют ссылочные позиции, такие ссылочные позиции включаются с единственной целью улучшения понимания формулы изобретения, и, таким образом, их не следует считать ограничивающими объем элемента, идентифицируемого такими ссылочными позициями в качестве примера.

ФОРМУЛА ИЗОБРЕТЕНИЯ

1. Разделительная стенка для коммерческих транспортных средств типа, содержащего по меньшей мере одну неподвижную пластину (20) и раздвижную дверь (10), скользящую относительно указанной неподвижной пластины (20), выполненной с возможностью отделения кабины транспортного средства от грузового отсека, причем раздвижная дверь (10) обеспечена вдоль верхнего края и вдоль нижнего края множеством скользящих колес (11, 12), которые имеют возможность скольжения соответственно на верхней направляющей (13) и на нижней направляющей (14), связанной с конструкцией указанного транспортного средства, причем скользящие колеса (11, 12) имеют желобчатый профиль, который выполнен с возможностью сцепления с соответствующим рельсом (19) направляющих (13, 14), имеющим сопряженный профиль, **отличающаяся тем, что** по меньшей мере одна из указанных верхней направляющей (13) и нижней направляющей (14) имеет такие упругие свойства, которые позволяют компенсировать люфт, существующий в сцеплении скользящих стенок (11, 12) с соответствующими направляющими (13, 14).

2. Разделительная стенка по п.1, **отличающаяся тем, что** по меньшей мере одна из указанных нижней направляющей (14) и верхней направляющей (13) связана с упругими средствами, которые выполнены с возможностью компенсации указанного зазора, существующего в соединении между скользящими колесами (11, 12) и соответствующей направляющей (13, 14).

3. Разделительная стенка по п.2, **отличающаяся тем, что** упругие средства содержат пружинные средства (22).

4. Разделительная стенка по п.3, **отличающаяся тем, что** пружинные средства (22) содержат спиральные, полосовые или стержневые пружины.

5. Разделительная стенка по п.1, **отличающаяся тем, что** по меньшей мере одна из указанной нижней направляющей (14) и указанной верхней направляющей (13) выполнена из материала, имеющего такие упругие свойства, которые позволяют компенсировать люфт, существующий в сцеплении между скользящими колесами (11, 12) и соответствующей направляющей (13, 14).

6. Разделительная стенка по п.1, **отличающаяся тем, что** желобчатый профиль скользящих колес (11, 12) и сопряженный профиль соответствующего рельса (19) указанных направляющих (13, 14) имеют по существу треугольную форму.

7. Разделительная стенка по любому из предыдущих пунктов, **отличающаяся тем, что** скользящие колеса (11, 12) выполнены из пластика.

8. Разделительная стенка по п.1, **отличающаяся тем, что** раздвижная дверь (10) выполнена модульным образом из множества продольных элементов (15), изготовленных из алюминиевых профилей.

9. Разделительная стенка по п.8, **отличающаяся тем, что** продольные элементы (15) прикреплены к верхнему соединительному профилю (16) и к нижнему соединительному профилю (17), которые имеют такой поперечный профиль в форме буквы «U», чтобы создавать соответственно своего рода канал, в котором размещены скользящие колеса (11, 12).

10. Разделительная стенка по любому из предыдущих пунктов, **отличающаяся тем, что** раздвижная дверь (10) приспособлена для запираения в закрытом положении с помощью устройства защиты от проникновения.

11. Разделительная стенка по п.1, **отличающаяся тем, что** верхняя направляющая (13) и нижняя направляющая (14) соединены с соответствующими опорными профилями (130, 140), которые выполнены с возможностью установки на указанную конструкцию транспортного средства.

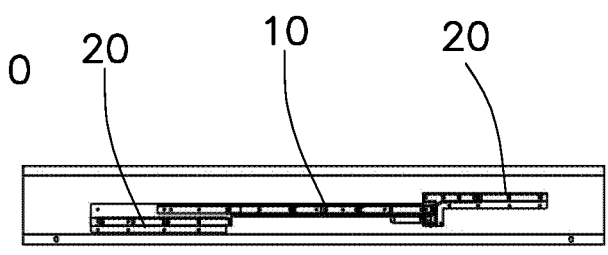
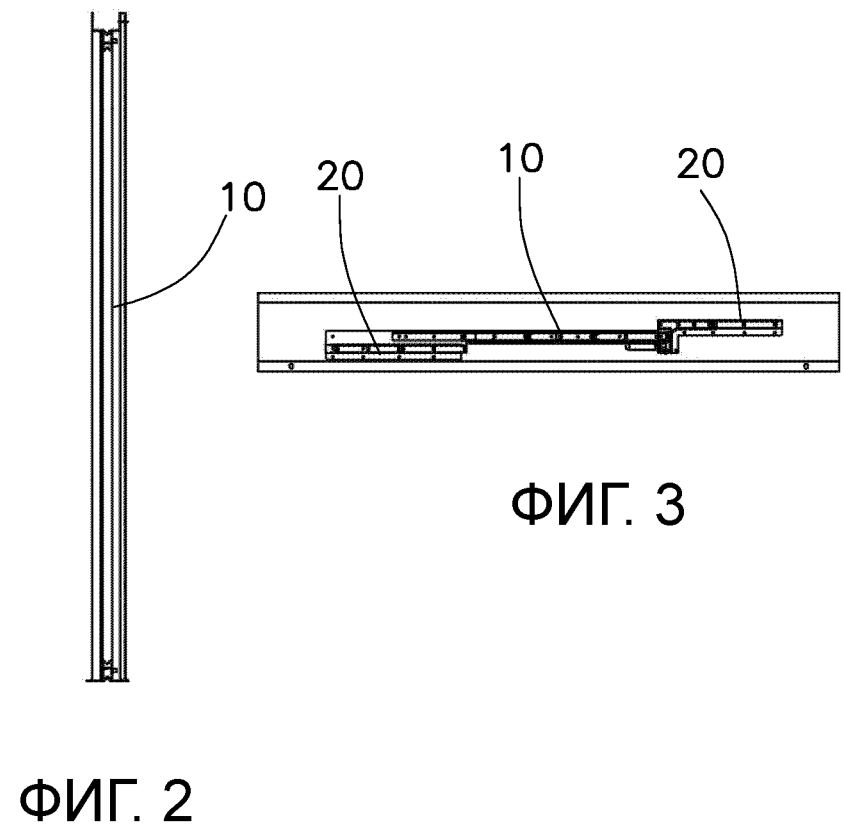
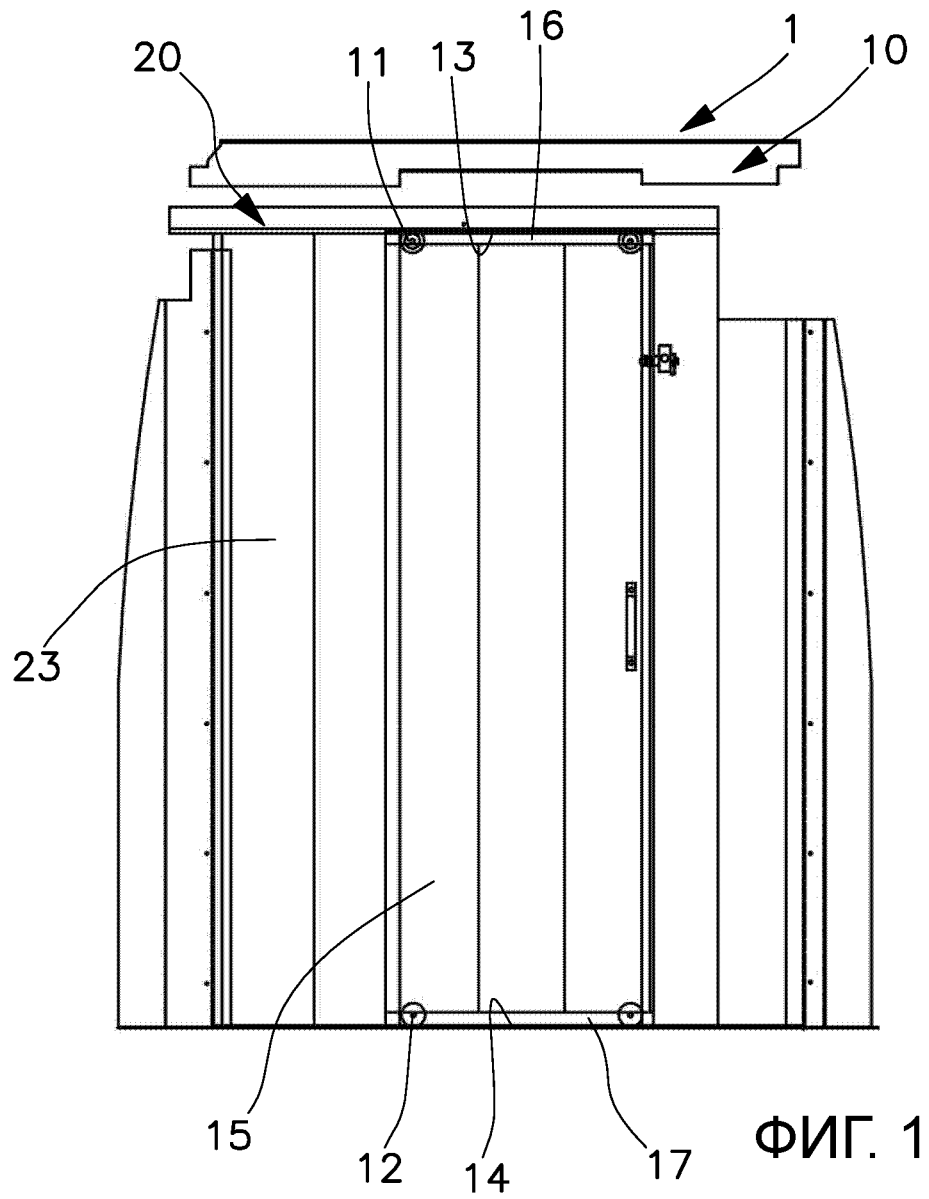
12. Разделительная стенка по п.11, **отличающаяся тем, что** каждый опорный профиль (130, 140) содержит базовую поверхность (131, 141), выполненную с возможностью соединения с соответствующей направляющей (13, 14), имеющей отверстие (132, 142), которое продолжается в продольном направлении указанного профиля (130, 140), образуя канал, выполненный с возможностью вставки по меньшей мере участка направляющей (13, 14) или по меньшей мере участка скользящих колес (11, 12).

13. Разделительная стенка по п.12, **отличающаяся тем, что** рельс (19) каждой из направляющих (13, 14) размещен над или под

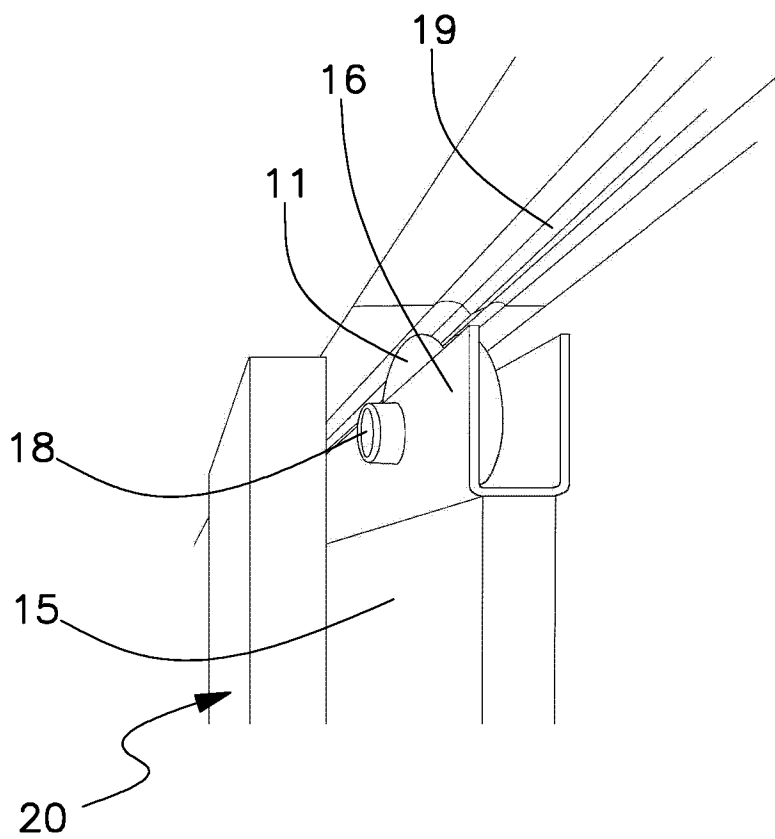
отверстием (132, 142), а скользящие колеса (11, 12) вставлены по меньшей мере для участка, проходящего через отверстие (132, 142) для обеспечения сцепления между желобчатым профилем скользящих колес (11, 12) и сопряженным профилем соответствующего рельса (19), причем скользящие колеса (11, 12) заключены на обеих боковых сторонах по меньшей мере указанным участком в соответствующий опорный профиль (130, 140), чтобы предотвратить снятие скользящих колес (11, 12) с соответствующих направляющих (13, 14).

14. Разделительная стенка по п.12, отличающийся тем, что рельс (10) каждой направляющей (13, 14) вставлен через отверстие (132, 142) опорного профиля (130, 140) таким образом, чтобы она выступала относительно плоскости, образуемой базовой поверхностью (131, 141) соответствующего опорного профиля (130, 140).

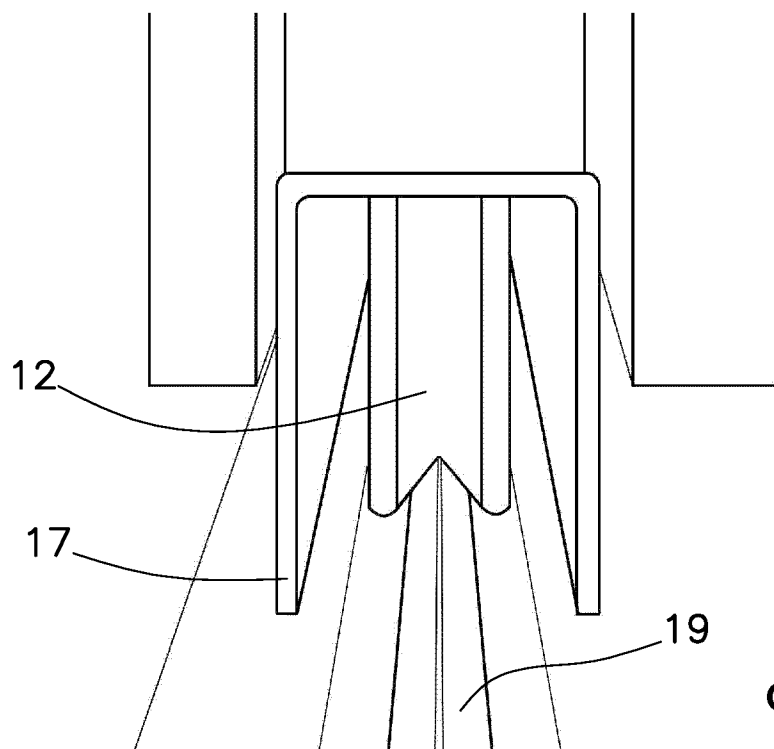
По доверенности



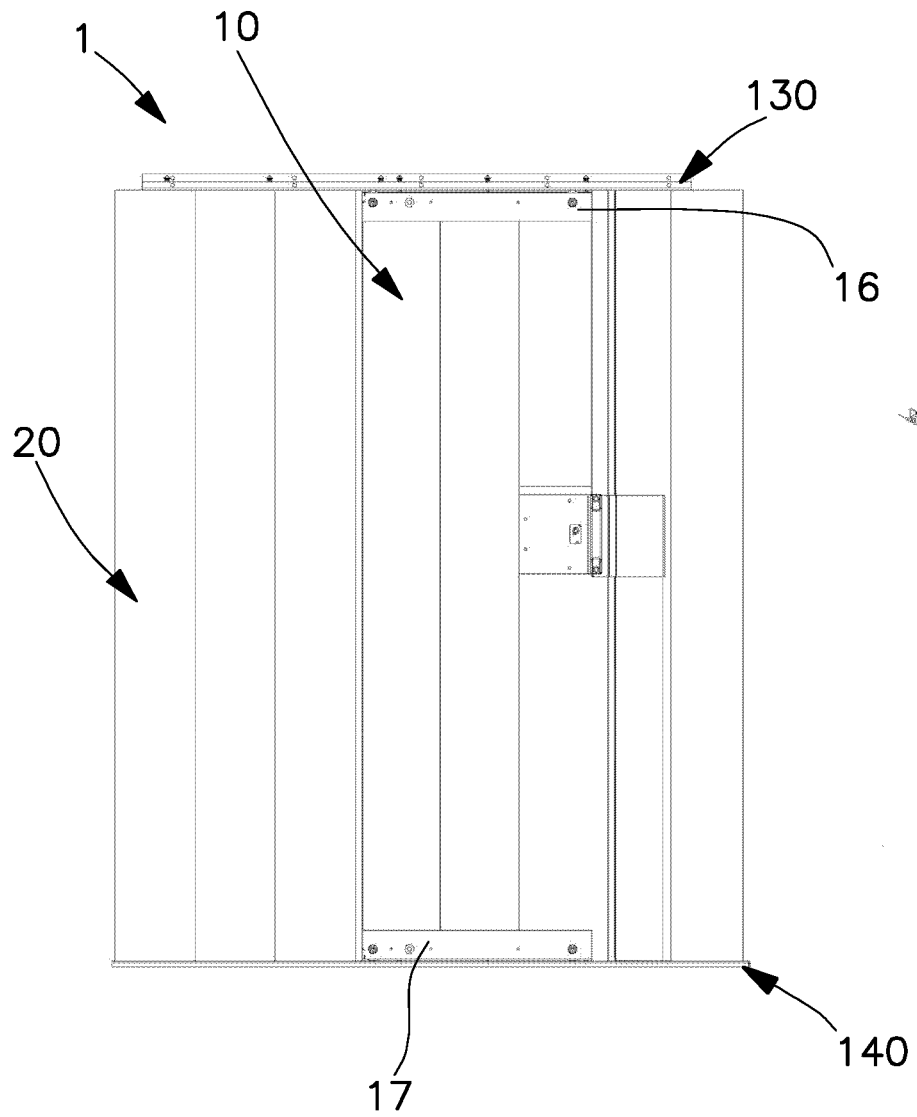
1/5



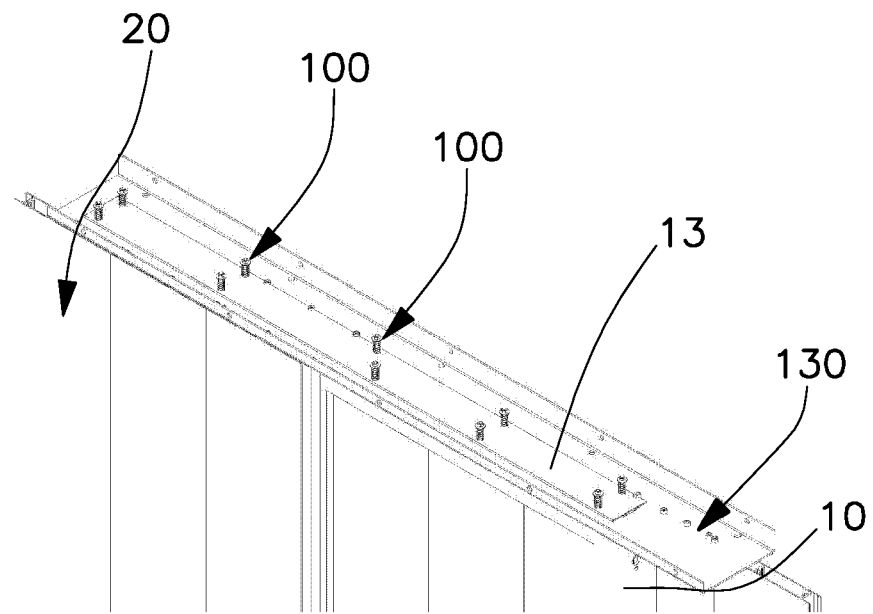
ФИГ. 4



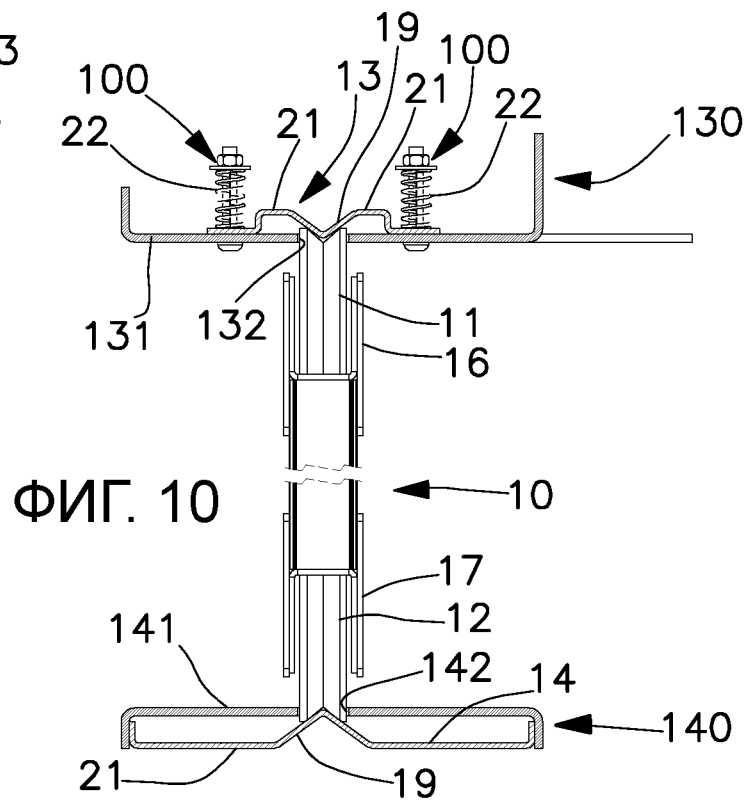
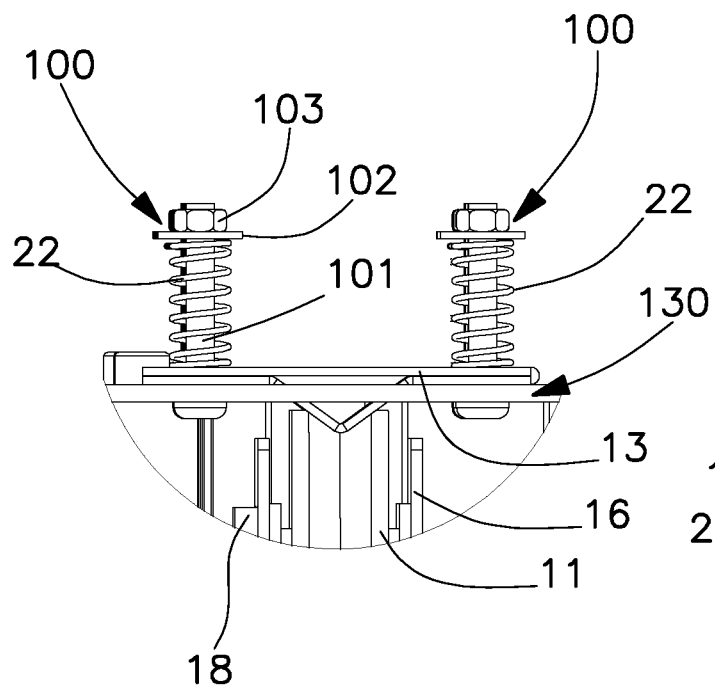
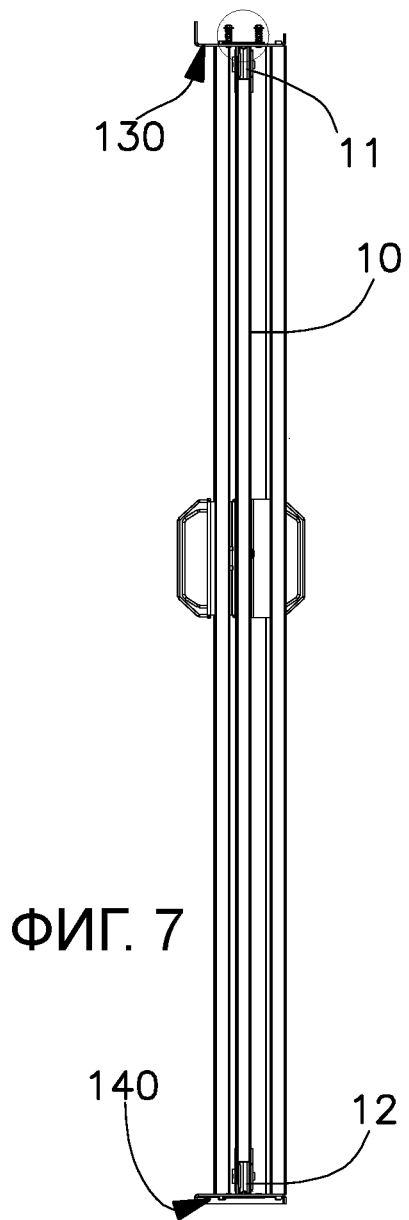
ФИГ. 5

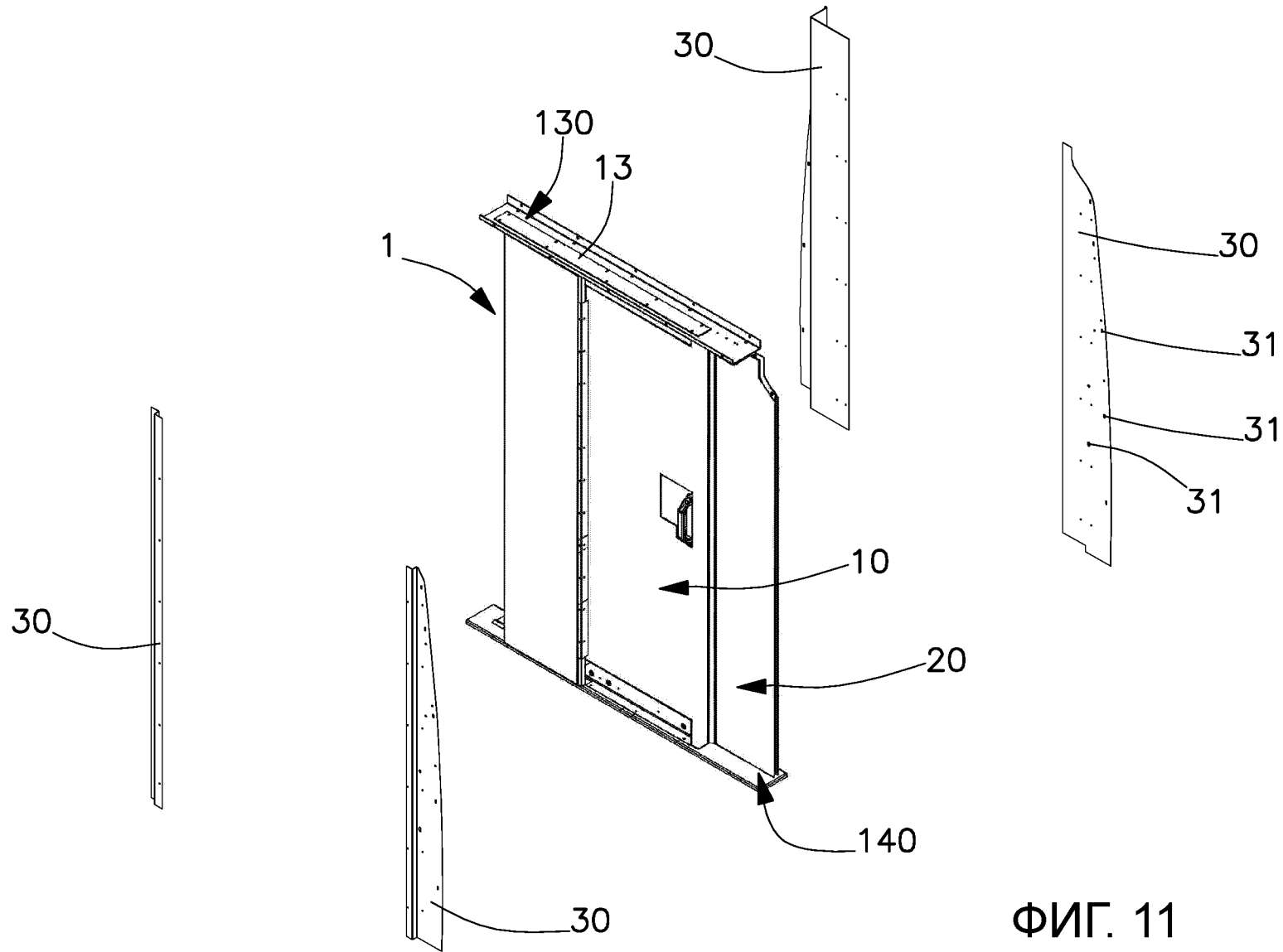


ФИГ. 6



ФИГ. 8





ФИГ. 11