



EB/. -

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una patente de invención por veinte años, por = Ventanas
de vehiculos y mas especialmente parabrisas para los mismos =
a favor de la Razón Social Fisher Body Corporation. - con re -
sidencia en Detroit (Estados Unidos). -

- - - - -

Con arreglo al presente invento, en una ventana que tenga dos montantes de soportes laterales y un larguero que los une en la parte inferior, un entrepaño puede moverse a corredera hacia arriba y hacia abajo para permitir la ventilación por encima del larguero.

Este entrepaño coopera con un conducto de ventilación dispuesto inmediatamente por encima del larguero para producir, según su posición, bien el cierre completo de ventilación por encima del larguero o la ventilación indirecta a través del conducto y la ventilación directa simultanea por encima del conducto.

El invento es descrito mas especialmente con referencia a los dibujos adjuntos, en los cuales; la fig 1, es una elevación de un fragmento de nuestro parabrisas perfeccionado y el



tablero de instrumentos.

La fig 2, es un corte por la línea 2-2 de la fig 1.

La fig 3, es un corte por la línea 3-3 de la fig 2.

La fig 4, es una vista de frente del regulador del parabrisas.

La fig 5, es un corte por la línea 5-5 de la fig 4.

La fig 6, es una perspectiva de un fragmento de la pared del conducto de ventilación.

La fig 7, es un detalle de la barra de bastidor inferior y del cerco de caucho.

La fig 8, es un corte por la línea 8-8 de la fig 2.

La fig 9 $\frac{1}{2}$ es un detalle del acoplamiento aquí empleado.

a designa el montante del parabrisas; b el parabrisas, c el cabecero del mismo; d la caperuza; e el tablero; f el tablero de instrumentos de un carruaje. Ordinariamente el larguero del parabrisas contiene un cerco metálico en disminución sobre el cual descansa el entrepaño inferior del parabrisas por medio de una ranura en disminución en el fondo de un canal metálico del parabrisas. El entrepaño inferior oscilante puede ser levantado afuera de su cerco y luego oscilado alrededor de un pivote. Esta construcción es bien conocida. En la construcción de primera clase, este larguero de madera del parabrisas está cubierto ordinariamente por una empaquetadura de cuero y paño. Por medio de la construcción de este invento en lugar de esta empaquetadura es provista una tira directa de metal g la cual es asegurada al lado interior de la tira del larguero por medio de tornillos h que pasan a través de las tiras distanciadoras acanaladas y mostrado en detalle en la fig 6. Estas tiras distanciadoras tienen las paredes laterales de los canales recortadas allí donde son dobladas hacia arriba para correr del lado interior del larguero al lado inferior del mismo. La tira direc-



3. =

ta g junto con los canales distanciadores son fijados por medio de los pernos i a la parte rebordeada en el talon j del tablero de instrumentos f o este ultimo puede ser estampado en una sola pieza con aquellos.

Refiriendonos a la fig 1, que es una elevación interior del parabrisas, se vera que el ventilador directo se extiende por toda la longitud del parabrisas. El cabecero esta provisto de una caja o hueco de ventana k y sobre el lado interior de la pared del hueco es alojado un regulador del parabrisas que comprende una placa m provista de un arbol n, en cuyo extremo es dispuesto para ser manejado el mango de manivela o del regulador. Este es alojado en el centro del cabecero por encima del parabrisas donde puede ser facilmente cojido por el conductor del carruaje. Este mango de manivela se extiende a igual distancia de cada lado del arbol y tiene sus extremos vueltos hacia adentro. El cubo del mango es fundido o asegurado dentro de un escudo p (fig 3) y el escudo es atornillado dentro del casquillo roscado r interiormente, el cual es fijado rigidamente en el soporte q que es a su vez asegurado por medio de tornillo a la placa m del regulador. Sobre el anverso y reverso de esta placa del regulador son fijados ruedas dentadas en un engranaje con dos ruedas grandes impulsadas t en los extremos. Estas ruedas impulsadas son provistas de pernos de manivela u los cuales encajan en las tiras acanaladas s soldadas a la barra de bastidor superior del parabrisas. Dentro de la caja de acoplamiento x es comprendido un acoplamiento adecuado (no mostrado en detalle) el cual esta dispuesto para cerrar automaticamente el regulador en cualquier posición y puede girar libremente cuando se le acciona por medio del mango pero que cierra cuando es actuado desde la ventana.

La parte inferior del entrepaño es preferiblemente provis-



ta de un canal de deslizamiento ligero, para con los lados del vidrio sin bastidor es conveniente proveer algún miembro rígido para soportar el vidrio de extremo a impedir que se rompa. Una barra acanalada de material ligero es empleada por consiguiente y es provista de una ranura en forma de "V" invertida. Una empaquetadura de corcho es provista entre la barra acanalada y el borde del entrepaño. Esta ranura en forma de "V" está dispuesta para adaptarse sobre una tira de caucho flexible z, la cual es dispuesta dentro del hueco y en el larguero. Este caucho flexible forma un cerco de caucho en disminución sobre el cual la ranura en forma de "V" del fondo del bastidor puede adaptarse en forma impermeable a la intemperie.

El cabecero permite que el parabrisas pueda ser levantado en esta construcción unas tres pulgadas o más. Esta elevación y descenso puede ser efectuada haciendo girar el mango de manivela o. El acoplamiento cerrará automáticamente el regulador en cualquier posición de ajuste. El entrepaño del parabrisas es levantado en dos puntos separados a bastante anchura, y por consiguiente es evitada la dificultad de atrancó que podría resultar en otro caso. La primera mitad de la carrera del entrepaño del parabrisa sirve para descubrir la abertura del conducto ventilador continuo. Esta abertura única directamente hacia adelante y el entrepaño del parabrisas actúa como una válvula o cierre para esta abertura. El conductor del carruaje puede levantar este parabrisas ligeramente sin tirar directamente del parabrisas, el cual sin embargo, sirve para ventilar indirectamente y muy completamente el compartimiento principal y refrescar el espacio de pie debajo de la caperuza por medio del ventilador que hace girar a la corriente de aire alrededor del tablero de instrumentos antes de salir al compartimiento principal. Esto evita la necesidad del ventilador



ahora corriente en la caperuza y tiene una capacidad para disponer de mas aire entrante que en el ventilador corriente de la caperuza. El entrepaño del parabrisas puede ser levantado aun dos y media pulgadas mas alto por medio del regulador de ventana, o puede ser levantado a cualquier posición intermedia, dando un tiro directo sobre el conductor, lo cual puede ser conveniente en tiempo caluroso.

No es completamente nuevo el levantar el entrepaño superior de un parabrisas por medio de una cremallera y piñon, pero por mas que sea conocida, esta es la primera construcción en la cual un entrepaño de parabrisas es levantado y bajado por medio de un regulador y teniendo este un cierre positivo de acoplamiento. También es antiguo emplear un pequeño conductor ventilador que va alrededor del tablero de instrumentos en combinación con un parabrisas oscilante, pero en tal construcción el aire sopla directamente en el carruaje en el tiempo que es recogido para ventilar indirectamente el compartimiento del conductor.

N O T A. =
- - - - -

Descrito suficientemente el presente invento lo que se declara como de novedad e invencion propia, son las siguientes reivindicaciones.

1. - Una ventana de vehiculo y mas especialmente un parabrisas que comprende un par de montantes y un larguero inferior en el cual un solo entrepaño es deslizable arriba y abajo en un solo plano rectilineo para permitir la ventilación por encima del larguero inferior.

2. - Una ventana de vehiculo, mas especialmente dispuesta para parabrisas y que comprende un par de montantes laterales y un larguero que une los montantes en la parte inferior, en el cual un entrepaño que resbala arriba y abajo con relación



al larguero inferior, coopera con un conducto ventilador dispuesto inmediatamente por encima del ultimo con objeto de producir, bien el cierre completo de ventilación a través del conducto o bien la ventilación indirecta a través del conducto y la ventilación directa simultanea por encima del conducto según la posición del entrepaño.

3. - Una ventana de vehiculo según las conclusiones 1 o 2, en la cual montantes laterales son conectados en la parte superior por un cabecero provisto de una caja o hueco de ventana que se extiende relativamente profundo hacia arriba.

4. - Una ventana de vehiculo segun las conclusiones 1 o 2, en la cual el entrepaño es provisto de medios mecanicos para levantar o bajar el entrepaño y cerrar el mismo en cualquier posición de ajuste.

5. - Una ventana de vehiculo segun la conclusion 4, en la cual un regulador es soportado en el cabecero para levantar y bajar el entrepaño y cerrarlo en una posición intermedia.

6. - Una ventana de vehiculo, mas especialmente un parabrisas que comprenden un par de montantes laterales y un larguero inferior que une los montantes en la parte inferior, en el cual un entrepaño que resbala arriba y abajo distribuye la entrada de aire en un conducto de ventilación que conduce el aire a un espacio previamente determinado en el interior del carruaje.

7. - Una ventana de vehiculo, segun las conclusiones 2 o 6 en la cual el conducto ventilador es de forma directa soportado a lo largo del larguero inferior con su boca abriendo hacia adelante y extendiendose el conducto esencialmente en toda la longitud del entrepaño y conduciendo alrededor del interior del larguero inferior y descargando en el lado delante del tablero de instrumentos.

8. - Una ventana de vehiculo, segun la conclusion 7, en



la cual el conducto ventilador de forma directa es soportado en relación distanciada con el costado y el fondo del larguero inferior.

9. - Una ventana de vehiculo segun las conclusiones 1, 2 o 3, en la cual el entrepaño es provisto de una barra de bastidor inferior dispuesta para encajar con un cerco de caucho flexible montado sobre el larguero inferior.

10. - Una ventana de vehiculo, segun la conclusion 9, en la cual la barra de bastidor esta formada con una ranura en forma de V invertida en su cara inferior y el cerco de caucho esta dispuesto para adaptarse dentro de la ranura cuando el entrepaño esta en su posición mas baja.

11. - Una ventana de vehiculo - parabrisas - que comprende un par de montantes de parabrisas, un larguero inferior que los une en su parte inferior y un cabecero que une los montantes en su parte superior y formado con una caja o hueco de ventana que se extiende hacia arriba, la provisión de un solo entrepaño que llena por completo cuando está cerrado la abertura del parabrisas formada por los montantes, el larguero inferior y el cabecero, siendo dicho entrepaño deslizante arriba y abajo en un trayecto rectilineo en dichos montantes y que se asienta en el larguero inferior cuando esta cerrado y esta dispuesto para retirarse parcialmente en la caja o hueco para proveer la ventilación hacia el interior del carruaje por encima del larguero inferior.

12. - Una ventana de vehiculo más especialmente dispuesta para un parabrisas construido y dispuesto para funcionar esencialmente como se ha descrito con referencia al dibujo adjunto.

13. - Ventanas de vehiculos y mas especialmente parabrisas para los mismos. - según se edescribe y reivindica en la precedente memoria descriptiva y se ilustra con los dibujos que



8. -

a la misma se acompañan.

Consta esta memoria descriptiva de ocho hojas foliadas y escritas por una sola cara.

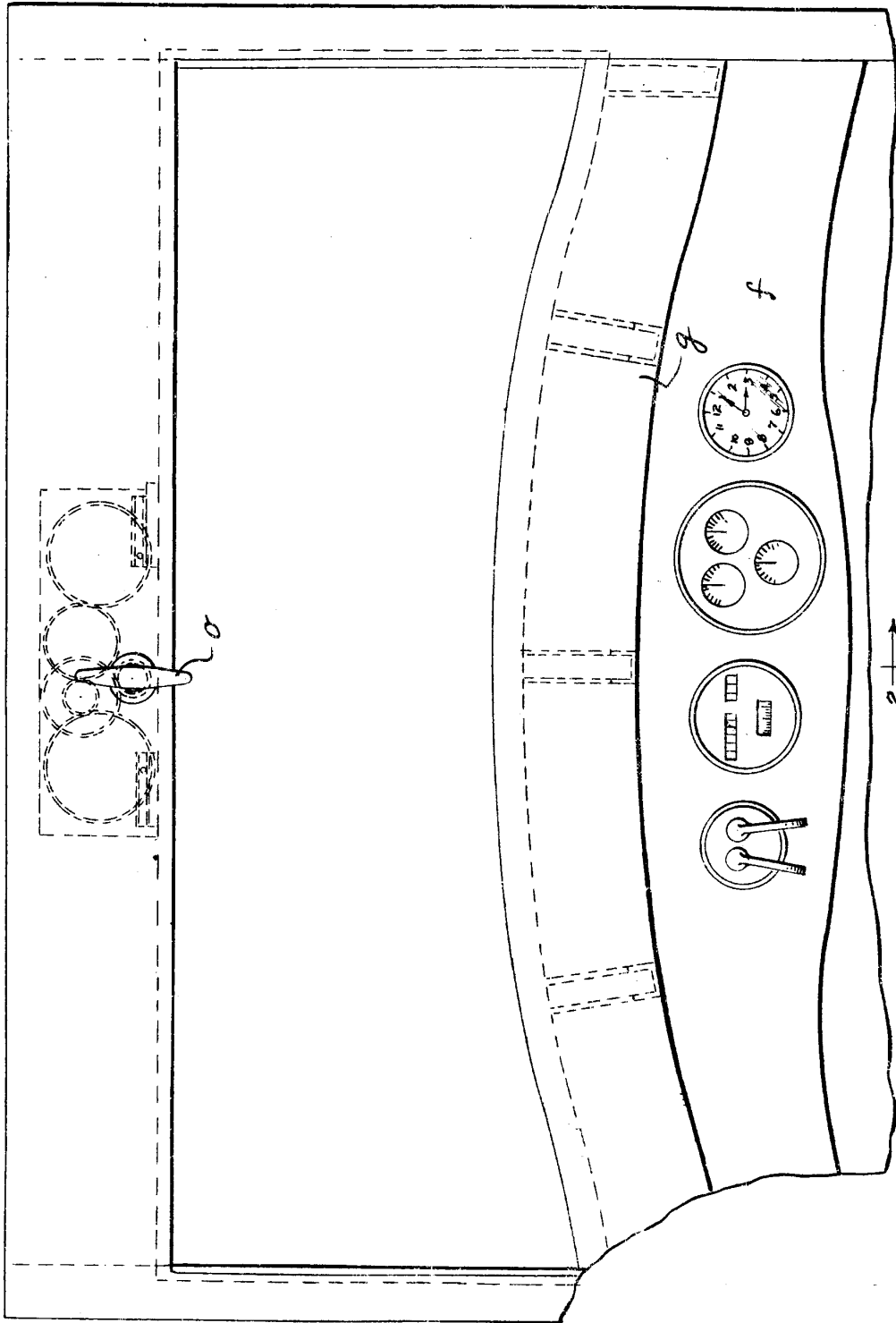
Madrid, a 16 de enero de 1925.

Leocadio López y López.

P.P.=



Fig. 1



Wm. H. ...

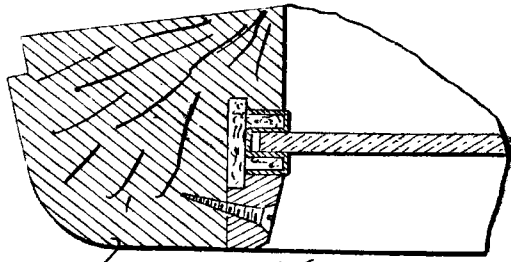


Fig. 8

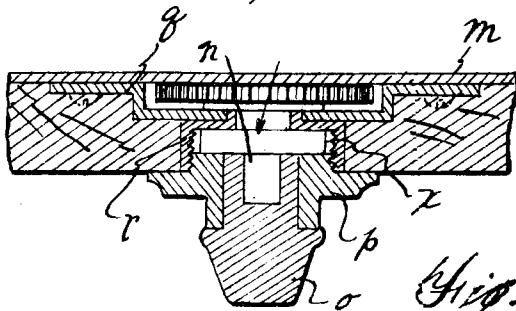


Fig. 13

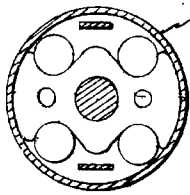


Fig. 9

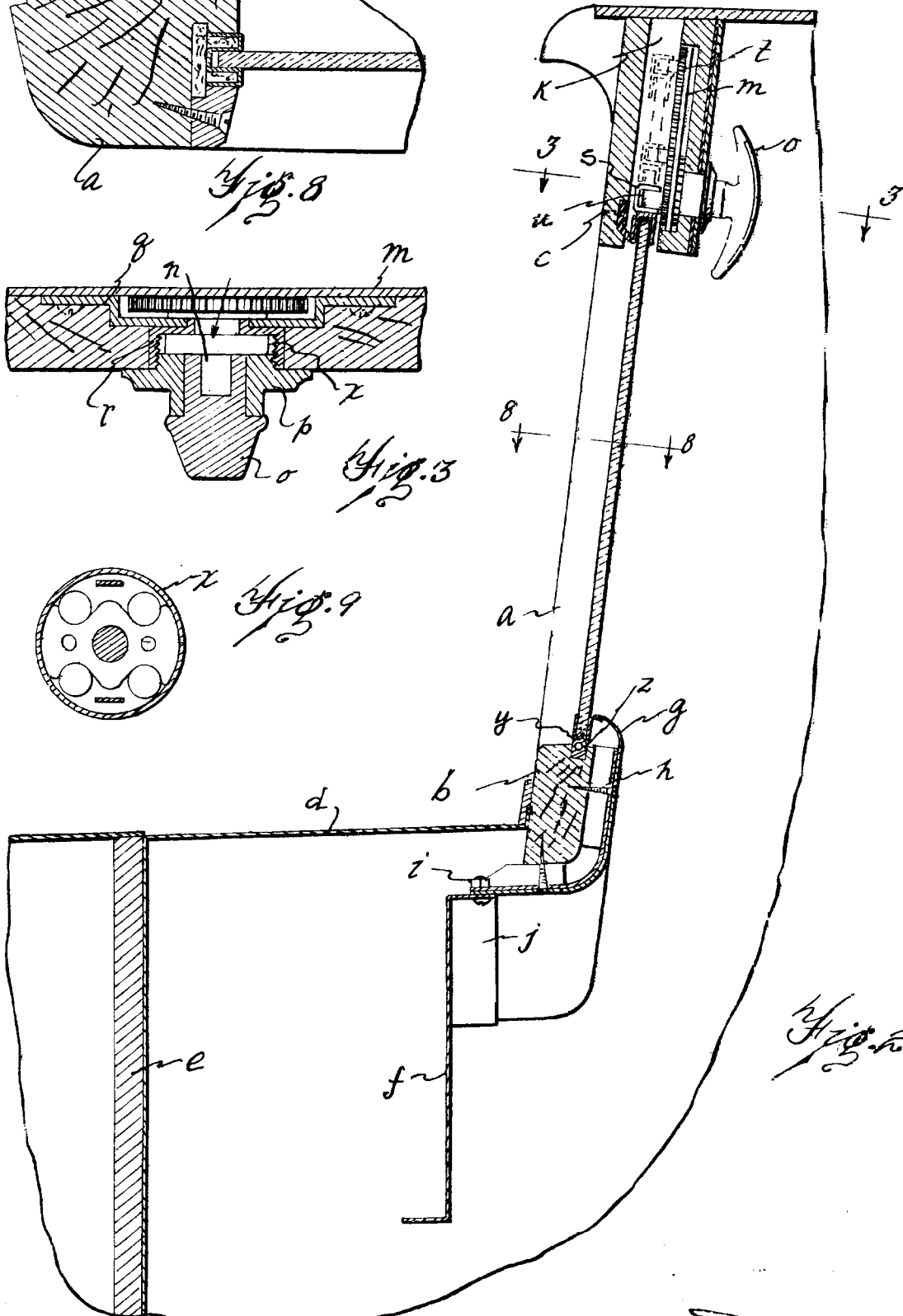


Fig. 1

Handwritten signature or name at the bottom right of the page.

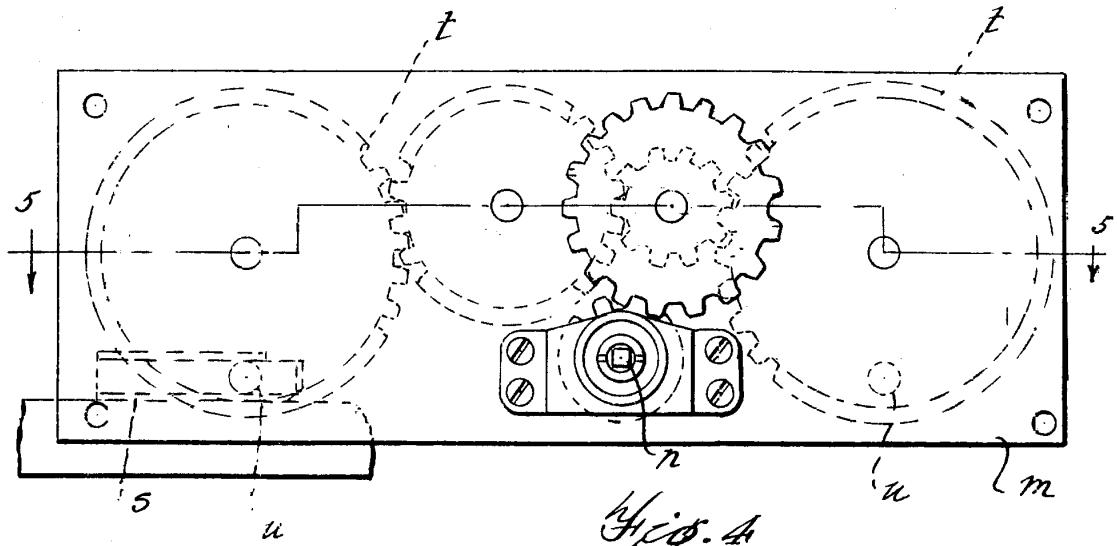


Fig. 4

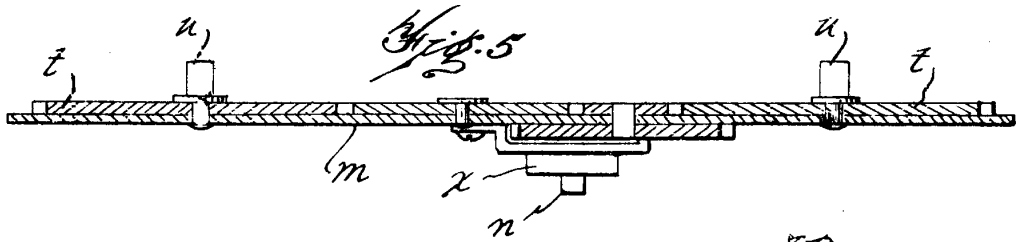


Fig. 5

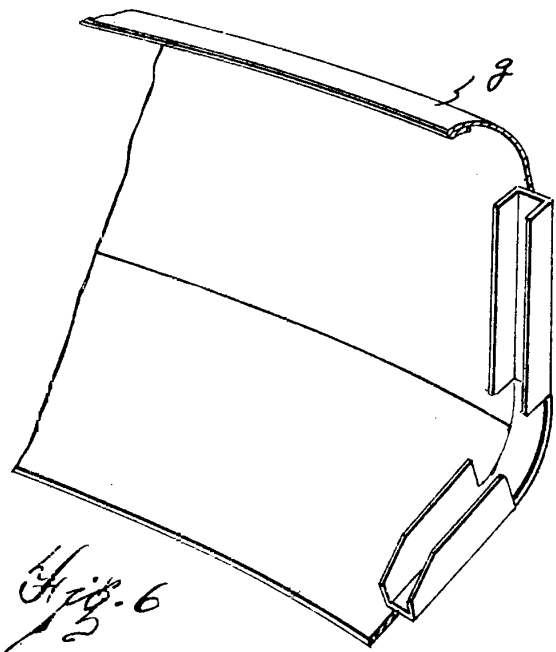


Fig. 6

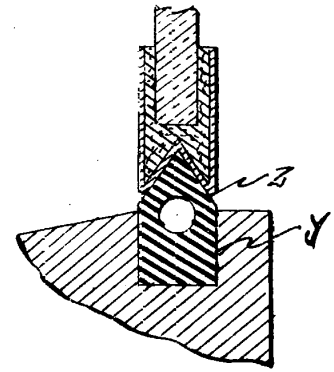


Fig. 7

[Handwritten signature]