

96843

Patente Española

MEMORIA

descriptiva sobre "Un sistema de para-bitas para coches
automoviles."

POR

Leon Vanhoeserlande

DE

Paris,

Francia



En automovil descubierto, el empleo de un para-brisas no está justificado para las personas que ocupan el fondo del coche, mas que en el caso de estar el cristal del para-brisas cerca de la cara de dichas personas. Es necesario, además, que éste para-brisas no moleste ningún movimiento de los viajeros, los cuales deberan poder subir y bajar fácilmente del coche.

El presente invento tiene por objeto un para-brisas que responda a éstas dos necesidades.

Su modo de realización va representado, a título de ejemplo, en los adjuntos dibujos, en los cuales:

La Fig. 1 es una vista parcial en plano de un coche automovil provisto de un para-brisas de mi sistema.

La Fig. 2 es una vista lateral parcial del coche.

La Fig. 3 es una vista que muestra en alzado el para-brisas instalado sobre el coche.

Las Figs. 4 a la 8 son vistas en detalle dibujadas a mayor escala.

La Fig. 4 representa sobre todo, uno de los montantes del parabrisas habiendose considerado éste montante aisladamente.

Las Figs. 5 y 6 representan detalles de construcción.

Las Figs. 7 y 8 representan dos posiciones del para-brisas.

Refiriendome a las Figs. 1 a la 8, se verá que la montura metálica 1 del para-brisas 2 vá unida por unas charnelas 3 a dos aletas 4 que protegen, contra los efectos del viento de costado la cara de las personas que estén ocupando el asiento de atrás 5 del coche. Este para-brisas 2 va dispuesto entre el asiento 5 y las portezuelas 6 del coche, y en la parte inferior de la montura metálica 1 vá fijo un mandil 7 de material flexible.

Cada uno de éstos dos montantes al cual va sujeto el para-brisas está constituido por una varilla central 8 alrededor



de la cual puede revolucionar un manguito de cierre o enclavamiento que comprende un cañón 9, el cual forma cuerpo con dos cilindros 10, solidarios cada uno de una semi-concha 11 que recubre una pequeña parte del manguito 9, dejando entre ella y éste manguito un espacio 12 en el cual se engancha una canaleta de enchufe 13, soldada a cada pared lateral de la montura metálica 1; ésta canaleta tiene una sección o perfil semicircular (vease la Fig. 5). Sobre una parte de su extremidad inferior, la varilla 8 vá fileteada de manera que pueda atornillarse en el interior de un manguito 14 el cual vá fijo a su vez por medio de cualquier dispositivo apropiado hacia el lado 15 del coche.

La varilla central 8 presenta, en su parte superior, un cuadrado 16 y un orificio aterrajado en el cual se atornilla una varilla o vástago fileteado 17 solidario del sombrerete 18 que se apoya sobre la parte superior de la varilla 8 por el intermedio de una arandela 19 perforada también en su parte central por un orificio de sección cuadrada. La posición en sentido vertical, del manguito 9 se mantiene apretando el tornillo 17 por medio de una varilla introducida en un orificio lateral 20 practicado en el sombrerete 18.

El manguito 9 queda así aprisionado entre la arandela 19 y un espaldón 25 que forma cuerpo con la varilla 8.

Durante la marcha del coche, el para-brisas 2 que también está inclinado con relación a un plano vertical, como se muestra en la Fig. 2 vá dispuesto como se indica en las Figs. 1, 2, 3 y 7, es decir, que el cristal 2 está colocado transversalmente con relación al eje del coche. En el momento de pararse éste con objeto de permitir a las personas que vayan sentadas en el asiento 5 que salgan por una de las portezuelas 6 es preciso que el cristal 2 se baje revolucionando alrededor de uno de sus montantes y venga a ocupar una de las



dos posiciones representadas por trazos mixtos en la Fig. 1. A éste efecto, cada manguito 9 va provisto de una empuñadura 21, en la que los brazos perpendiculares al eje del manguito se enganchan durante la marcha del coche, en las escotaduras 22 y 23 practicadas en la pared de la canaleta de enchufe 13.

Para descender por la portezuela de la derecha, por ejemplo, el automovilista toma la empuñadura 21 solidaria del montante de la derecha y le hace describir una parte de circunferencia bajándole o abatiéndole contra la aleta 4 que también ha sido replegada previamente hacia el interior (fig. 7). La empuñadura 21, al pasar de la posición a a la posición b, (véase Fig. 8), habrá arrastrado en su rotación las conchas 11 y habrá desenchufado por completo la canaleta 13, la cual, sin embargo, descansa siempre sobre el reborde 10' hasta el momento en que los talones 21' de la empuñadura 21 han empujado de nuevo el parabrisas hacia delante del coche lo cual tendrá lugar antes de que la mano que tiene la empuñadura pueda llegar a tocar con el cristal. El parabrisas 2 gira entonces alrededor del montante de la izquierda y deja libre el paso para apearse del coche, ocupando el parabrisas la posición representada por A en las Figs. 1 y 2.

Cuando el coche deba partir de nuevo y los viajeros hayan vuelto a ocupar su sitio correspondiente en el asiento 5, se pondrá, por medio de una maniobra en sentido inverso, el cristal 2 en la posición deseada; con la mano se pone la canaleta 13 en contacto con el manguito 9, haciendo después girar la empuñadura 21 de la posición b a la posición a. Las conchas 11 vuelven a cubrir entonces las extremidades de la canaleta 13 y los brazos de la empuñadura 21 se introducen en las escotaduras 22 y 23.

En el momento de bajar del coche, para mantener el



para-brisas en la posición A o en la posición B, y para que por razón del hecho de su inclinación no vuelva a ponerse en posición de marcha, se inmoviliza el mandil fijándole al respaldo del asiento del chauffeur, por medio de cualquier dispositivo apropiado; por ejemplo por unos torniquetes 24 que se introducen en los orificios practicados en el mandil. En el caso en que el para-brisas no se utilice, basta hacer girar las dos empuñaduras 21 de la posición a a la posición b para poder retirar el conjunto del cristal, las dos canaletas 13 y las dos aletas 4, como igualmente las varillas o vástagos 8 las cuales podrán ser atornilladas o desatornilladas con ayuda de una llave que se introducirá en la parte 25.

N O T A.
=====

Habiendo ya descrito y detallado con toda amplitud la naturaleza de mi invento así como la manera de llevarlo a cabo en la práctica debo hacer constar que las disposiciones anteriormente descritas son susceptibles de ligeras modificaciones en sus dimensiones y detalles sin que por ello se altere el principio fundamental del invento, y lo que constituye la esencia de dicho invento y por lo que solicito patente de invención por veinte años en España es por: " Un sistema de para-brisas para coches automóviles" caracterizandose por lo siguiente:

1º. Por el hecho de que con arreglo al presente invento se puede disponer el para-brisas de manera que permita proteger contra el viento las personas que vayan sentadas dentro de un coche automovil siendo éste parabrisas susceptible de quedar replegado y oculto a un lado del coche para que puedan subir o bajar las personas que van en él. En el interior de la parte delantera del coche, y entre el asiento posterior y las portezuelas laterales van fijos dos montantes



formados cada uno por una varilla central, sujeta por un dispositivo apropiado y alrededor de la cual puede revolucionar un manguito de cierre que comprende un cañón el cual lleva dos cilindros solidarios cada uno de una semi-concha que recubre una pequeña parte del manguito, dejando sin embargo entre sí y éste manguito un espacio vacío. A cada lado de la montura metálica que rodea el cristal del para-brisas va soldada una canaleta de enchufe de sección semi-circular que viene a casar con la forma del manguito del montante que se encuentra a su lado.

2º. Por el hecho de hacer girar hácia el exterior del coche una empuñadura soldada al manguito de cuya manera las dos semi-conchas de cada montante recubren las dos extremidades de las canaletas de enchufe que van practicadas en los espacios vacíos citados anteriormente, quedando así dispuesto el para-brisas en una posición transversal con relación al eje del coche. En el momento de subir al coche o de bajar de él, una rotación en sentido inverso de una de las empuñaduras, rotación que repliega ésta empuñadura hácia el cristal del para-brisas, se puede desviar éste último haciéndole girar alrededor del montante opuesto. El para-brisas queda inmobilizado en ésta nueva posición sujetando al dorso del sitio del chofer el mandil flexible que estaba enganchado en la parte inferior de la montura metálica del cristal.

" Un sistema de para-brisas para coches automóviles"; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos que se acompañan.

Esta memoria consta de cinco hojas escritas por una sola cara.

Madrid 6 de Febrero de 1926.

P. P.

Leon Vanhoeserlande.

Por Poder
de S. N. S. A. G. L. L. E. O.

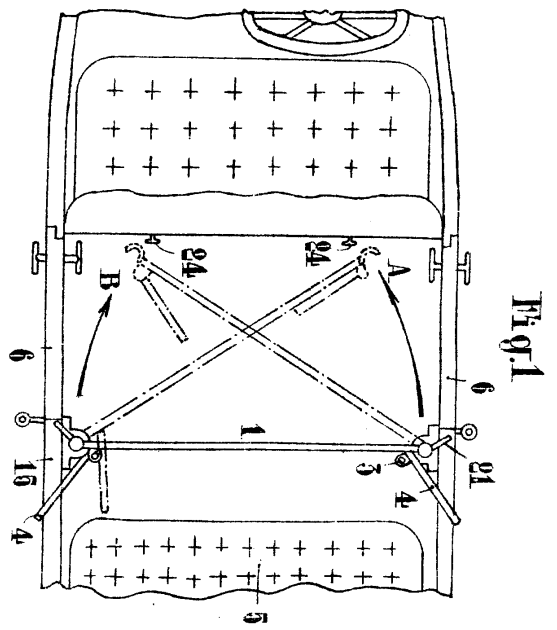


Fig. 1

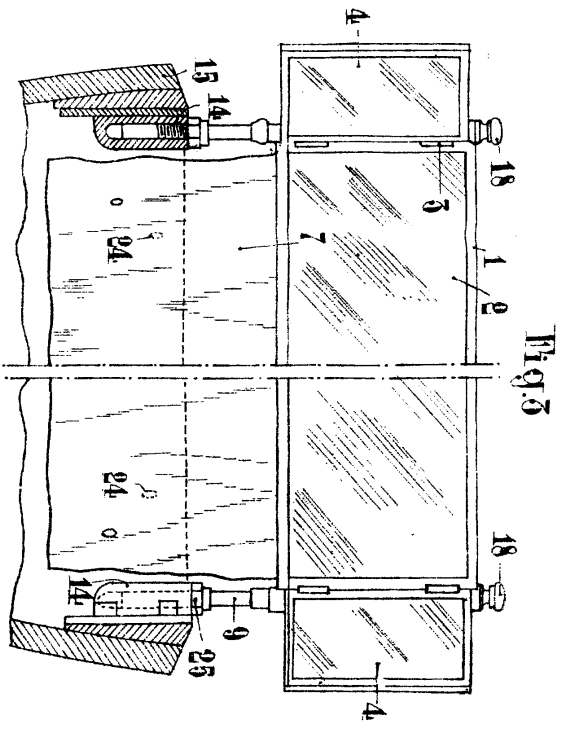


Fig. 3

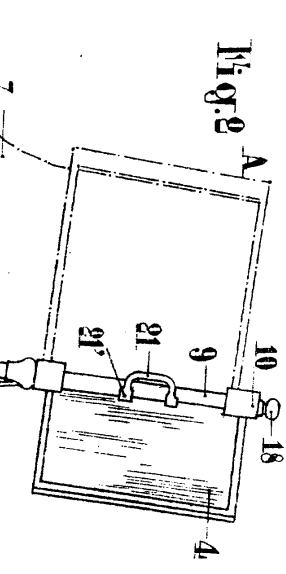


Fig. 2

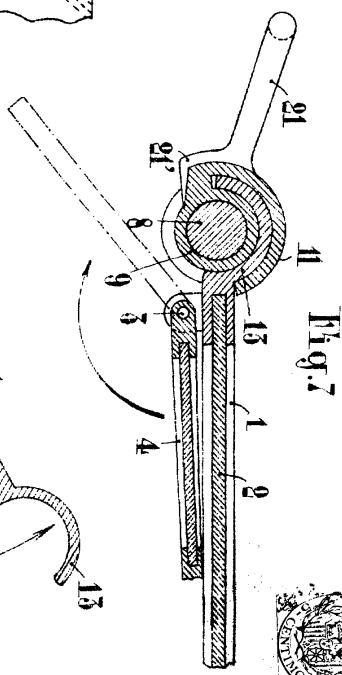


Fig. 7

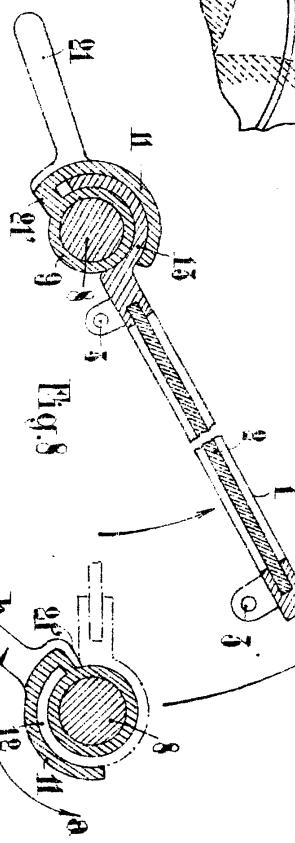


Fig. 8

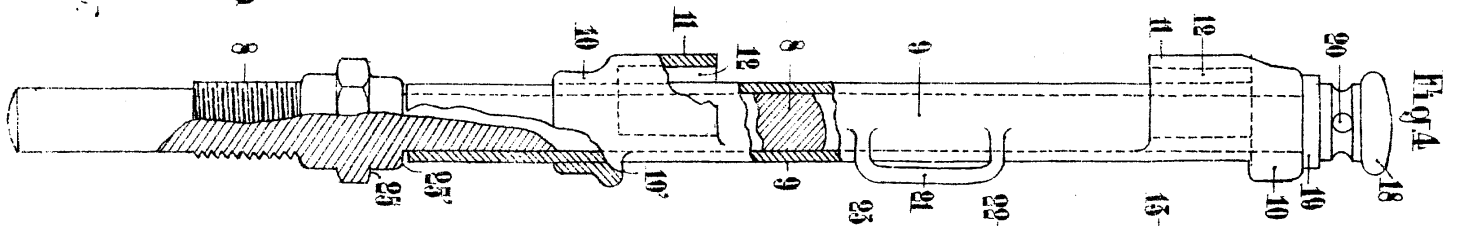


Fig. 4

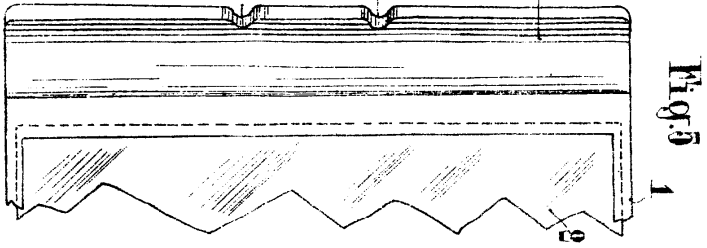


Fig. 5

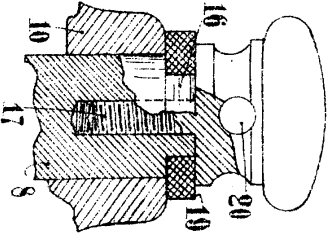


Fig. 6



Handwritten notes:
 1. 1000
 2. 1000
 3. 1000
 4. 1000
 5. 1000
 6. 1000
 7. 1000
 8. 1000
 9. 1000
 10. 1000
 11. 1000
 12. 1000
 13. 1000
 14. 1000
 15. 1000
 16. 1000
 17. 1000
 18. 1000
 19. 1000
 20. 1000
 21. 1000
 22. 1000
 23. 1000
 24. 1000
 25. 1000