



MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña

a la solicitud de

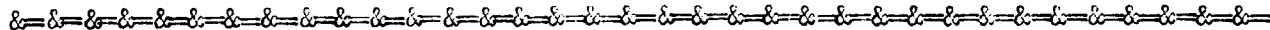
una patente de INVENCION por veinte años en España

a favor de

Monsieur ALFRED DE FRIES, domiciliado en KASSEL(Alemania)

por

CORTA - VIENTO PARA AUTOMOVILES

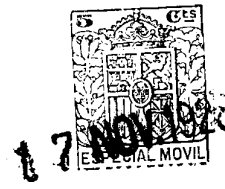


En los vehiculos de gran velocidad, es decir, mas especialmente en los automoviles, la corriente de aire intensa, producida por el desplazamiento, resulta muy molesta para los ocupantes del coche. Esta molestia aumenta hasta llegar el punto de constituir un verdadero e inminente peligro en una admosfera saturada de hollín y de polvos.

Sin tener en cuenta las afecciones que esa admosfera puede producir en los organos respiratorios, las particulas de hollín y de humo mas o menos solidas y que estan presentes en grandes cantidades pueden facilmente provocar lesiones en los ojos.

Una sensacion muy desagradable que se siente aun en los coches cerrados producida por la corriente de aire que retrocede, llamada "viento de nuca" y que es ocasionada por la pared trasera del coche provoca afecciones neuralgicas muy penosas y tenaces.

La presente invencion contrarrestalos citados inconvenientes por



medio de un corta-viento convenientemente establecido en forma de válvulas o aventadores.

Las figuras 1ª y 2ª del dibujo adjunto, representandó como ejemplo de ejecución, tal corta-viento aplicable a los coches cerrados.

La figura 3ª indica el efecto producido por el corta-viento.

La parte inferior -1- del citado corta-viento esta sujeta por medio de tornillos -2- y si es posible, preferentemente, a la puerta misma del coche; y para librar en el espacio en el acto de subir al coche o bajar de él, es conveniente disponerla de tal modo que se pueda plegar hacia la puerta por medio de charnelas 3.

La parte superior -4- del corta-viento debe ser sujeta a la pared del coche, encima de la puerta de manera que se extienda hacia arriba cerca del techo del coche . Esta parte -4- puede ser fija, pero se recomienda disponerla de manera que pueda ser plegada o doblada del mismo modo que la parte -1- sujeta a la puerta para no estorbar la subida o bajada de las personas del coche ó a él. Si la parte -4- va establecida de tal manera que su parte inferior cubre el borde superior de la parte -1- bastará en el caso que la citada parte esté sometida a una lijera presión de muelle en la direccion de la puerta; plegar o doblar la parte -1- para apartar al mismo tiempo y automaticamente esta parte -4-.

El corta-viento produce un efecto, particularmente, favorable cuando sus superficies estan establecidas o dispuestas en la direccion del desplazamiento en forma de palas. La corriente de aire que penetra por la ventana (como se indica en la figura 3ª) de este modo desviada, de manera que los dos asientos traseros estan perfectamente exentos de toda corriente de aire

La parte superior -4- tiene su maxima importancia para los coches cerrados. En efecto, solo despues del establecimiento de esta parte ha sido posible suprimir completamente el viento que retrocede



hacia la nuca, tan molesto. Claro esta que la separacion de las dos partes 1 y 4 es imprescindible unicamente en el caso que una parte del corta-viento esté sujeta a la puerta. Si tal no es el caso, basta naturalmente un solo vidrio, unico, alcanzando hasta el techo del coche.

Para evitar que una parte de la corriente interceptada por el vidrio protector 1. se escape verticalmente , alcanzando los pies de los ocupantes mas proximos, el corta-viento esta provisto de una superficie de cierre 5, la cual, puede, ser utilmente, un poco realizada por los lados. Esta superficie de cierre, rechaza la corriente de aire descendente, rompiendo de ésta manera la fuerza de la corriente de aire que inmediatamente sigue. Es evidente que tambien puede ser provisto de una segunda superficie de cierre en la parte superior del vidrio protector 1.

No es absolutamente indispensable que la pieza de cierre 5, que intercepta la corriente de aire que se escapa verticalmente, sea sujeta al mismo vidrio protector. Puede ser conveniente, segun la clase del vehiculo, sujetarla separadamente a la puerta o a la pared lateral del coche.

El corta-viento anteriormente descrito, permite así una admision constante de aire fresco, en el coche cerrado, sin que los ocupantes sean molestados por la misma corriente lo que resulta sumamente agradable sobre todo en las epocas de calor.

REIVINDICACIONES

1ª.- Corta-vientos para las ventanas de los vehiculos cerrados que se caracterizan por que un vidrio protector 1. esta dispuesto en el interior de los vehiculos al borde de la ventana situado al lado de los asientos que desvia hacia el centro del vehiculo la corriente de aire que penetra por la ventana abierta.

2ª.- Corta-viento, segun la reivindicacion anterior, que se caracte

riza por que encima del vidrio protector 1 y a lo largo de la ventana esta dispuesto otro vidrio protector 4. que ocupa el espacio comprendido entre la ventana y la pared del techo del vehiculo

3^a.- Corta-viento, segun las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza por que los vidrios protectores estan establecidos en forma de palas y dispuestos en la direccion del desplazamiento.

4^a.- Corta-viento, segun las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza por que los vidrios protectores pueden ser plegados ó doblados.

5^a.-Corta-vientos, segun las reivindicaciones anteriores que se caracteriza por que el vidrio protector principal 1, esta provisto en una de sus extremidades o en ambas, de una superficie de cierre 5, que desvia la corriente vertical de aire.

6^a.- Corta-vientos, segun las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza por que la pieza del cierre 5, que sirve para desviar la corriente de aire vertical, esta separada del vidrio protector principal 1, y sujeta a la puerta o a la pared lateral del coche.

7^a.-Se reivindica, por ultimo, como objeto sobre el que ha de recaer la patente de INVENCION que se solicita por veinte años en España por:

CORTA - VIENTO PARA AUTOMOVILES.

TODO CONFORME queda descrito en la presente memoria que consta de cuatro hojas escritas a maquina por una sola cara y planos que la acompañan.

Madrid 17 de Noviembre de 1928

Eugenio Murguía
Alcalá



Fig. 1

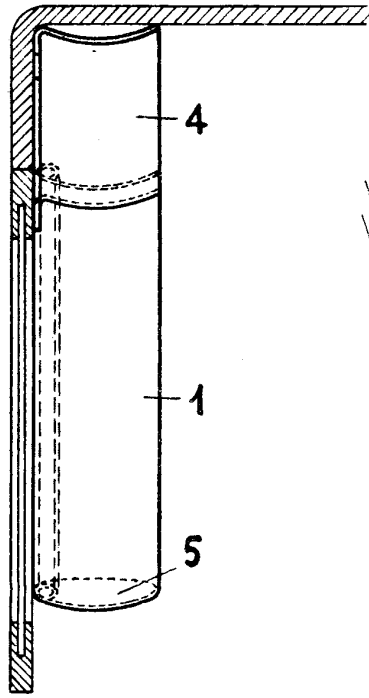


Fig. 3

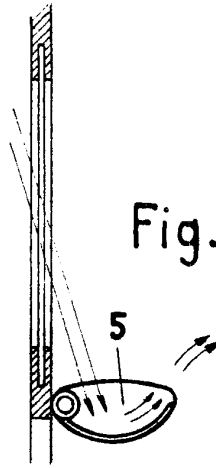
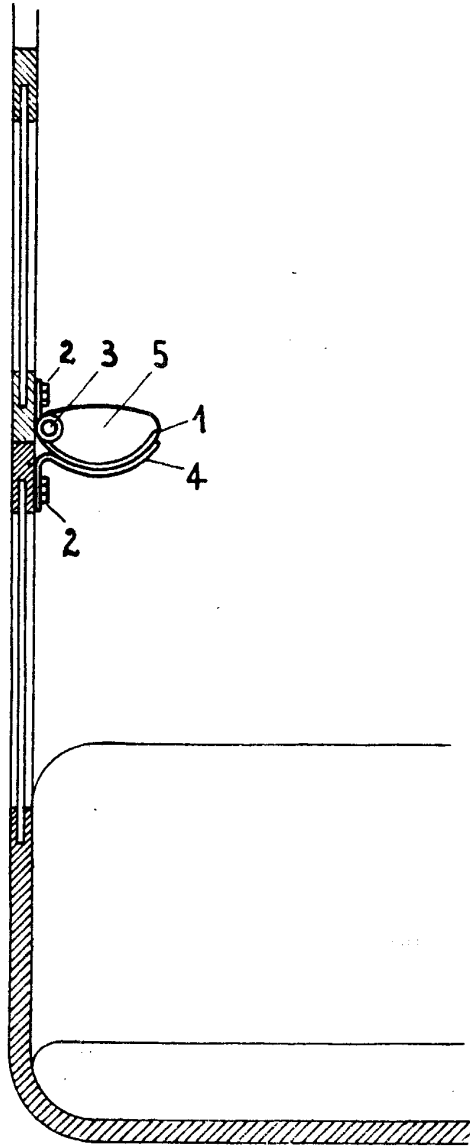


Fig. 2



Miguel Kugler