

199540



199540

COPIA ORIGINAL
DE LA PATENTE

10 SEP 1951

MEMORIA DESCRIPTIVA

para solicitar

PATENTE DE INVENCION

en

ESPAÑA

por VEINTE años

a nombre de PULIMAN-STANDARD CAR MANUFACTURING COMPANY,
entidad norteamericana, establecida en 11001 Cottage
Grove Avenue, Chicago, Illinois, Estados Unidos de Amé-
rica, por:

"UN SISTEMA DE CONJUNTO DE PARED LATERAL PARA UN VEHICULO".

- 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 - 0 -

El presente invento se refiere a un vehículo,
tal como un coche de ferrocarril y, particularmente, a la
construcción de las paredes laterales, con inclusión del
revestimiento, y de las ventanillas, y a su unión a los



199540

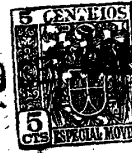
miembros de armazón de las paredes.

Un importante objeto de este invento es el de crear estructuras de revestimiento y de ventanilla que se adaptan para numerosas y diferentes estructuras de vehículo con espaciamentos diversos entre ventanillas. Pueden usarse formas y tamaños normales de partes de revestimiento y de ventanilla en diferentes combinaciones para ajustar a muchas condiciones distintas de espaciamento de ventanillas y montantes laterales. Esto facilita la fabricación de los cuerpos de los vehículos por métodos de producción en serie que dan por resultado la reducción en el tiempo y en los gastos y todas las demás ventajas inherentes a la producción en cantidad.

Otros objetos del invento incluyen consideraciones tales como la utilización de materiales de peso ligero, facilidad de fabricación y limpieza y aspecto general de la pared terminada. Esta es fuerte y estanca y los paneles de recubrimiento que forman parte de la pared se mantienen sustancialmente libres de esfuerzos que normalmente causan los abombamientos desagradables y las arrugas tan comúnmente presentes en los recubrimientos de paredes laterales de coches de ferrocarril.

Lo que antecede constituye algunos de los objetos y ventajas principales del presente invento; otros objetos y ventajas serán evidentes por la siguiente descripción y por los dibujos anejos, en los cuales:

La figura 1 es un alzado lateral diagramático.



19540

co de un coche de ferrocarril montado sobre carretones;

la figura 2 es un alzado lateral de una pared lateral de un coche de ferrocarril mirando desde el exterior del coche, estando arrancada parte del recubrimiento para dejar al descubierto el armazón y la pared lateral que incorporan el presente invento;

la figura 3 es una vista en corte vertical transversal a través del coche de ferrocarril representado diagramáticamente en la figura 1;

la figura 3A es una vista similar a la figura 3, pero a menor escala, y mostrando una sección completa del coche;

la figura 4 es una vista en alzado lateral, a escala ampliada, de un panel de ventanilla que incorpora el presente invento;

la figura 5 es una vista en corte horizontal a través del panel de ventanilla, estando la vista dada por la línea 5-5 de la figura 4;

la figura 6 es una vista en corte horizontal a través de uno de los paneles de viga y los correspondientes miembros del armazón del coche, estando la vista dada por la línea 6-6 de la figura 1;

la figura 7 es una vista en corte vertical, a escala ampliada, dada a través de la pared lateral del coche, estando la vista dada por la línea 7-7 de la figura 1;

La figura 8 es una vista en corte vertical,

198540



a escala ampliada, dada a través de la porción inferior o de dintel del panel de la ventanilla, estando la vista dada por la línea 6-6 de la figura 4; y

la figura 9 es una vista en corte vertical, a escala ampliada, dada a través de la porción superior del panel de la ventanilla, estando la vista dada por la línea 9-9 de la figura 4.

Con fines de ilustración, se representa y se describirá una realización del presente invento. Se considera, sin embargo, que pueden hacerse modificaciones en la realización particular ilustrada sin apartarse por ello del pretendido alcance del invento.

Con referencia, ahora, a los dibujos, y particularmente a la figura 1, el presente invento se ilustra incorporado en un coche de ferrocarril indicado en general en 25 que está montado sobre carretones espaciados ilustrados diagramáticamente por pares de ruedas 26.

Como se ve mejor en la figura 3, el cuerpo del coche comprende en general un bastidor inferior 27, armazones laterales indicados en general en 28, y un techo indicado en general en 29. Unos testeros espaciados (que no se han representado) se disponen en los extremos opuestos del cuerpo coche y completan el recinto. La subestructura 27 incluye en términos generales un larguero central 30 que se extiende en toda la longitud del cuerpo del coche y una pluralidad de travesaños que incluyen durmientes transversales 31 que se extienden en direcciones opuestas desde el

10 SEP 1957



19540

larguero central 30 hasta una pared lateral del coche, y largueros y traviesas. Montados sobre estos durmientes transversales 31 hay una pluralidad de rastreles longitudinales 32 para el piso, sobre los cuales se soporta un piso indicado de modo general en 33.

El presente invento se refiere a las paredes laterales 28, cada una de las cuales comprende miembros longitudinales de armazón que incluyen un larguero lateral 34 que está dispuesto en la parte interior de la pared lateral y una placa lateral 35 montada en la parte superior de la pared lateral. Unos miembros de armazón intermedios dispuestos longitudinalmente incluyen un carril 36 y un cabecero de ventanilla 37. Cada uno de los largueros laterales 34 está soportado sobre y está unido a la subestructura por medio de escuadras 38 que están aseguradas de modo adecuado a los durmientes transversales 31. Una placa de cierre 38a está dispuesta entre cada escuadra 38 y el larguero lateral adyacente 34.

Como se muestra mejor en la figura 2, el armazón lateral comprende también un par de montantes de extremo espaciados 39, estando uno situado en cada extremidad del armazón lateral, y en la realización particular representada una puerta está situada en un extremo de la pared lateral y por tanto está provista de un montante de puerta 40. El armazón lateral como se representa está compuesto esencialmente de tres zonas, una de las cuales está dispuesta entre el larguero lateral 34 y el carril



10 SEP 1951

19540

36. En gracia a la conveniencia, esta región se denominará la zona del panel de viga. En esta región o zona puede emplearse un tipo de construcción de viga o celosía, pero con fines de ilustración, se representa un tipo de celosía. Se disponen una pluralidad de montantes verticales 41 longitudinalmente espaciados, entre los cuales se montan diagonales 42 (véase la figura 2).

Entre el carril 36 y el cabecero de ventanilla 37 hay una zona o región intermedia en la cual se disponen una pluralidad de ventanillas 43. Unos montantes verticales 44 se extienden entre el carril 36 y el cabecero de ventanillas 37. La posición exacta de estos montantes 44 en cuanto se refiere a su espaciamiento longitudinal, depende del tamaño y separación de las ventanillas 43. La región superior del armazón lateral entre el cabecero de ventanilla 37 y la placa lateral 35 se denominará el área de tablero donde se dispone una pluralidad de montantes verticales 45 y están espaciados en toda la longitud del lado del coque.

Con referencia a la figura 3A, el techo 29 del coque salva la distancia entre y está asegurado a las placas laterales 35 y comprende miembros de armazón del techo, longitudinales, 46, entre los cuales va dispuesta una pluralidad de correas de techo 47. Una placa 48 se dispone longitudinalmente a lo largo de cada borde lateral del techo 29 y esta placa está remachada como en 49 (véase figura 3) a la placa lateral 35. El

REPRODUCCION
POR FOTOCOPIADO DEL ORIGINAL



10 SEP 1951

19540

techo 29 incluye también un recubrimiento 50 que sobresale por debajo de la placa lateral 35 a cada lado del techo y está remachado como en 51 a la placa lateral 35.

5 Como se muestra mejor en la figura 2, el revestimiento para la pared lateral del coche está dividido en paneles que pueden identificarse como paneles de viga 52, paneles intermedios 53 y paneles de tablero 54. Como se representa, estos varios paneles están dispuestos en grupos o secciones que se repiten en toda la longitud de la pared lateral del coche, incluyendo cada grupo un panel o lámina 10 de viga, 52, al menos tres paneles intermedios 53 y un panel de tablero 54. Los paneles de viga 52 y los paneles de sotavento 54 son de la misma longitud, y cada uno salva la misma distancia que la suma de los paneles intermedios previstos en el grupo. 15

Con referencia, ahora, a la figura 2, a ciertos intervalos a través de la longitud de la pared lateral del coche, un grupo de montantes 41, 44 y 45 están dispuestos en alineación vertical como se indica respectivamente 20 en 41a, 44a y 45a, de modo que formen en efecto un montante continuo desde el larguero lateral a la placa lateral. Como puede verse por el dibujo, esta disposición particular de montantes alineados ocurre sustancialmente a iguales distancias en toda la longitud del coche y los montantes 25 están espaciados en una distancia que corresponde aproximadamente a tres largos de paneles intermedios 53. Cada uno de los paneles de viga 52 salva la distancia entre



199540

dos series adyacentes de montantes alineados 41a, 44a y 45a y en sus extremos opuestos recubre una parte de los montantes 41a. En un extremo del lado del coche (mostrado en la extremidad de la derecha mirando en la figura 2),
5 el panel de viga 52 se extiende hasta el montante extremo 39 del coche y lo recubre parcialmente. Este montante extremo ocupa el lugar, en cuanto se refiere al panel de viga, de un montante vertical 41a. Cada uno de los paneles de viga se extiende en altura desde el larguero lateral del
10 coche 34 al carril 36 y recubre una parte de cada uno de estos miembros longitudinales.

Similarmente, cada panel de tablero 54 se extiende entre montantes verticales alineados adyacentes 41a, 44a y 45a y recubre una parte de los montantes 45a.
15 En altura, cada panel de tablero se extiende entre el cabecero de ventanilla 37 y la placa lateral 35, y recubre una parte de cada uno de estos miembros longitudinales. Una vez más, el panel de tablero de la derecha según se mira en la figura 2, se extiende hasta el montante extremo 39 del
20 coche, en lugar de a uno de los montantes verticales 45a.

Cada uno de los paneles intermedios 53 se extiende entre montantes adyacentes 44 y recubre estos montantes en una parte de la anchura del montante. En la parte inferior y en la superior, respectivamente, el panel 53 se
25 extiende entre y recubre el carril 36 y el cabecero de ventanilla 37. Como se muestra en la figura 2, algunos de los paneles intermedios 53 están provistos de hueco de ventani-

199540



lla 55 y en gracia a la conveniencia, estos paneles parti-
culares se denominarán paneles de marco de ventanilla y
se identificarán con el número de referencia 53a. Como se
muestra en la figura 2, el panel 53b que está situado en
5 la extremidad de la derecha del coche es sólo de una frac-
ción de la longitud de los otros paneles y se extiende en-
tre el último montante vertical 44 y el montante extremo
39 del coche.

La unión de los paneles de viga, los pane-
10 les intermedios y los paneles de tablero a los miembros de
armazón del lado del coche se consigue exactamente en la
misma forma y, por consiguiente, solo será preciso descri-
bir las uniones en relación con uno de estos paneles. Con
referencia a la figura 3, un panel laminar 52 de viga se
15 indica con su borde inferior recubriendo una parte del
larguero lateral 34 y su borde superior una parte del ca-
rril 36. Como se muestra en la figura 6, el panel de viga
52 recubre en cada uno de sus extremos uno de los montan-
tes verticales 41a y está directamente unido a estos mon-
20 tantes y al larguero lateral y al carril.

Con referencia a la figura 7, el larguero
lateral 34 está provisto de una pluralidad de espárragos
56 separados en toda la longitud del larguero lateral y
cada uno de estos espárragos está soldado de modo seguro
25 a la cara exterior del larguero lateral. Una tira de re-
tención 57 que se extiende en longitud con la distancia
entre el montante extremo 39 del coche y el montante de



SEP. 1951

199540

puerta 40 está provista de aberturas a intervalos espaciados en toda su longitud correspondiendo la distancia entre las aberturas a la distancia entre espárragos adyacentes 56. Esta tira de retención 57 está destinada a ser unida a la cara exterior del larguero lateral 34, por estar montada sobre los espárragos 56 y cada uno de estos espárragos 56 está roscado como se indica en 58 para recibir una tuerca 59.

La anchura de las tiras de retención 57 corresponde a la anchura o altura del larguero lateral 34 de modo que recubra el borde inferior del panel de viga 52 cuando este último está en posición apropiada, como se muestra en la figura 6. Una empaquetadura elástica 60 hecha de caucho duro o de alguna composición elástica adecuada se coloca sobre el borde periférico del panel de viga 52 de modo que esté dispuesta sobre las caras delantera y trasera del borde del panel de viga 52 en la región en que el panel de viga se aplica a la tira de retención 57 y el larguero lateral 34. La tira de retención 57 es llevada luego hacia abajo íntimamente contra esta empaquetadura 60 de modo que mantenga el borde inferior del panel de viga 52 con seguridad contra el larguero lateral 34. Un nervio de refuerzo superior e inferior 61 y 62, respectivamente, se dispone sobre la cara posterior de la tira de retención 57 respectivamente encima y debajo del espárrago 56. Estos nervios refuerzan la tira de retención 57 para impedir que se doble o alabee como resultado de la



199540

presión ejercida por las tuercas espaciadas 59 cuando son
apretadas. Así, se ejerce una presión uniforme por la tira
de retención 57 contra el borde inferior del panel de viga
52 en toda su longitud. En el borde superior e inferior,
5 respectivamente, de la tira de retención 57 hay una parte
a modo de ala que se extiende hacia fuera, 63, que propor-
ciona un saliente recortado indicado en 64. Una tira de
acabado alargada 65 de material elástico es hecha saltar
en su sitio entre estos salientes recortados 64 y en sec-
10 ción transversal esta tira de acabado 65 está arqueada en
su forma para cubrir o formar un alojamiento sobre los ex-
tremos de los espárragos 56 y las tuercas 59.

La anterior descripción con respecto a la
unión del borde inferior del panel de viga 52 al larguero
15 lateral 34 es igualmente aplicable a la unión del borde
superior del panel de viga 52 al carril 36, y también es-
ta descripción es aplicable a la unión de los bordes la-
terales del panel de viga 52 a los montantes verticales
41a. Así, aquellas partes de la tira de retención y otros
20 miembros asociados usados para sujetar los bordes supe-
riores y laterales del panel de viga al carril y al montante
vertical, respectivamente, que corresponden a las partes
equivalentes de la tira de retención antes descritas en
detalle, se identificarán por los mismos caracteres de re-
25 ferencia. Una barra elástica 66 de caucho duro o similar
va dispuesta entre el borde inferior de la tira de reten-
ción más baja 57 y el larguero lateral 34 para equilibrar

19540

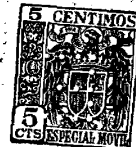


1954

la tira de retención 57 y permitiría sujetar apropiadamente el borde inferior del panel de viga 52. Tal barra elástica no es precisa en relación con los otros conductos de tira de retención representados.

5 En la parte superior de la pared lateral del coche, cada uno de los paneles de tablero 54 está sujeto de modo similar por medio de una tira de retención 57 y partes asociadas que llevan los mismos caracteres de referencia antes descritos con excepción en este caso de que
10 los espárragos 56 están espaciados en toda la longitud de la placa lateral 35 y están realmente soldados en su sitio sobre el brazo 35a de la placa lateral a la cual los paneles de tablero 54 y el revestimiento de techo 50 están
15 unidos. Como se ha dicho antes, el revestimiento de techo 50 está remachado como en 51 a la placa lateral 35 pero este revestimiento se extiende hacia abajo por debajo de los remaches 51 y de la porción superior de la tira de retención adyacente 57. Se insertan unas empaquetaduras de obturación adecuadas 68 y 69 sobre las caras exterior e
20 terior del torro 50 de modo que se le haga estanco a las inclemencias atmosféricas.

 Las empaquetaduras 60 antes descritas sirven como cierre contra las inclemencias en torno de los
bordes de todos los paneles. Al mismo tiempo, estas empaquetaduras 60 proporcionan paneles de revestimiento flotantes de modo que poco o nada de los esfuerzos y tensiones
25 que son absorbidos por los miembros de armazón laterales



19540

pueden ser transmitidos a estos paneles de revestimiento. Los diversos miembros de armazón que incluyen los largue-
ros laterales 34, las correas de carriles 36, los cabeceros de ventanilla 37 y las placas laterales 35 pueden ser
5 de acero, al paso que los diversos paneles de revestimiento que incluyen los paneles de viga 52, los paneles inter-
medios 53, 53a y 53b y los paneles de tablero 54 pueden hacerse de aluminio. En estas circunstancias, las empaque-
tauras no metálicas 60 sirven para impedir la acción electro-
10 tróica entre los metales distintos que de otro modo ocurriría si los diferentes metales se pusieran en contacto entre sí.

Como antes se ha mencionado, algunos de los paneles intermedios 53 identificados con 53a se proveen
15 de huecos de ventana. En estos casos, los paneles están vueltos hacia dentro en los huecos de ventana de modo que creen alas vueltas 70 (véase figuras 7, 8 y 9) que están ensanchadas hacia fuera como en 71 en sus bordes más interiores. Montado en cada uno de los huecos de ventana 55
20 sobre el ala vuelta hacia dentro 70 hay un conjunto de marco de ventana indicado en general en 72 en la figura 5.

Este conjunto de marco comprende una banda elástica de montaje 73 de caucho o material similar dentro de la cual va montado un marco de ventana que contiene uno
25 o más vidrios 74. El vidrio se monta en el marco y puede ser de cualquiera de los tipos bien conocidos de conjuntos que utilizan uno o dos paneles de vidrio. Esta banda



199540

de montaje de caucho se provee de alas 75 y 76, respectivamente, vueltas hacia dentro y hacia fuera, que se aplican a las caras interior y exterior, respectivamente, del marco de ventana en la periferia del mismo, y acuan firmemente el marco a la banda de este modo. Análogamente, la banda está provista de porciones de ala interior y exterior 77 y 78 respectivamente que sobresalen hacia fuera con respecto al centro de la banda, de modo que se forme una garganta periférica o asiento indicado en 79 que encaja sobre la porción de ala vuelta hacia dentro 70 y la porción ensanchada 71 del panel de ventanilla 53a (véanse figuras 5 y 7 a 9 inclusive). Este es análogamente un encaje de cuña de modo que el conjunto de ventanilla 72 es retenido firmemente sobre el panel 53a y es estanco. El examen de la figura 5 mostrará la construcción a lo largo de los bordes laterales del conjunto de ventana.

Una garganta sin fin 80 va dispuesta en la cara exterior de la banda de caucho de montaje 73 y se extiende continuamente en torno de la banda. Un listón sin fin 81 está destinado a ser insertado y retenido en la garganta 80 para completar el conjunto. Este listón 81 es necesario, como paso lineal en el conjunto, de modo que dé rigidez a las alas exteriores 76 y 78 y las acufie en su posición mostrada en la figura 6.

Sobre el interior de cada pared lateral por debajo de cada ventana hay un dintel indicado en general en 82 en las figuras 7 y 8. Este miembro comprende

199540



una parte horizontal 83 que sirve como dintel, una porción de panel 84 que se extiende hacia arriba y una porción de panel 85 que se extiende hacia abajo. El borde superior de la porción de panel 84 que se extiende hacia arriba está
5 doblado como en 86 para formar un ala de encaje que entra en una garganta 87 que está dispuesta sobre la cara interior de la banda de montaje 73. Montado contra la cara interior del carril 36 hay un miembro de relleno 88 que puede ser de madera comprimida o similar. Este miembro,
10 con preferencia, está atornillado al carril 36. La porción de panel 85 que sobresale hacia abajo del dintel 82 de la ventana se proyecta sobre este miembro de relleno 88 y con preferencia está atornillada a él.

Encima de cada conjunto 72 de marco hay
15 una caja de cortina indicada en general en 89 que está provista de una porción de panel 90 dispuesta hacia arriba que puede atornillarse como en 91 a un miembro de relleno 88. Este miembro de panel 90 sobresale hacia abajo como en 90a para formar una pared de la caja de cortina.
20 Extendiéndose hacia abajo hay una porción de pared 92 que se curva hacia abajo y termina en una porción de panel 93 dispuesta verticalmente. El borde más interior de esta porción de panel 93 está vuelto hacia dentro en 94 para entrar en una garganta 95 de la cara interior de la
25 banda de montaje 73. El panel 90 y las paredes 92 forman un receptáculo, cuyo interior se indica en 96, dentro del cual va montada la cortina convencional de la ventana.

199540



Con referencia, ahora, a la figura 5, un miembro de guía de la cortina, indicado en 97, va dispuesto en cada lado del conjunto 72 de marco de la ventana. Cada uno de estos miembros de guía de la cortina, incluye una porción de panel 98 que puede estar atornillada o asegurada de otro modo a un miembro de relleno 88 montado sobre un montante vertical adyacente 44. Este miembro 97 de guía de la cortina se extiende desde la parte superior a la inferior del conjunto de ventana y sobresale hacia dentro en 99 en dirección al conjunto de marco 72 y luego en su borde más interior está provisto de una parte 100 que es sustancialmente paralela a la porción 98 del panel. La extremidad libre está vuelta para crear un ala 101 que entra en una ranura 102 de la banda de montaje 73. Una pared 103 está dispuesta en relación paralela espaciada con respecto a la parte 100 y sirve como miembro de oscurecimiento, detrás del cual va dispuesta normalmente una cortinilla. Una ranura o vía 104 está dispuesta para guiar el rodillo convencional (no representado) de la cortinilla.

Cuando se monta la ventana, el conjunto de marco 72 se inserta primero en la banda de caucho de montaje y obturación 73 y la unidad resultante se dispone en el hueco de ventana y se monta sobre la parte de ala 70 del panel 53a. El listón 81 se instala luego y el panel 53a puede sujetarse sobre los miembros de armazón del coche. Luego se instala el miembro de caja de la cortina, 89, insertando primero el borde de ala 94 dentro de la ranura



199540

95 de la banda 73 de montaje y obturación, de caucho, y durante este tiempo el miembro de caja 89 se dispone en una posición retirada del cabecero de ventana adyacente, 37. El miembro de caja de la cortina se hace oscilar luego en dirección contraria a las agujas del reloj según se mira en la figura 7 hasta que se aplica al miembro de relleno 88 y luego se aplican los tornillos 91 para unir la parte de panel 90 al miembro de relleno 88. El miembro de dintel 82 y los miembros de guía 97 de la cortina se unen de modo similar.

Montado en el interior del coche, detrás del panel de viga 52, hay un panel de acabado interior 105 (véase figura 7) que está asegurado por medio de tornillos o similares a lo largo de su borde superior al miembro de relleno 88 que está dispuesto sobre la cara interior del carril 36. A lo largo de los bordes laterales (véase figura 6) el panel 105 está similarmente unido con respecto al montante vertical adyacente. Este panel 105 se extiende hacia abajo a una posición al nivel del piso como se muestra en la figura 7. Análogamente, un panel 106 está dispuesto sobre el interior del coche detrás de cada uno de los paneles de tablero 54 y este panel está también atornillado o asegurado de otro modo adecuado a un miembro de relleno, que a su vez está fijado al miembro de armazón adyacente. Unos cubrejuntas 107 cubren los bordes de los paneles 105 y 106 así como los bordes de los paneles 83, 90 y 98.



199540

Esta solicitud, que corresponde a la presentada en los Estados Unidos de América el 11 de septiembre de 1950, bajo el número 184.225, se acoge a los beneficios del artículo 51 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial.

5

- O - N O T A - O -

Los puntos de invención propia y nueva que se presentan para que sean objeto de esta Patente de Invención en España, por VEINTE años, son los siguientes:

10

1º. - Un sistema de conjunto de pared lateral para un vehículo, que comprende al menos un panel de revestimiento dispuesto adyacente contra el menos un miembro de armazón, y una tira de retención asegurada al miembro de armazón y que sujeta el panel entre la tira y el miembro de armazón.

15

2º. - Un sistema según se reivindica en el punto 1, que tiene una pluralidad de espárragos espaciados a lo largo del miembro de armazón y que sobresalen hacia fuera desde el mismo, estando dicho panel de revestimiento dispuesto contra el miembro de armazón con un borde recubriendo el miembro de armazón, estando destina-

20



199540

da dicha tira de retención a extenderse a lo largo del miembro de armazón, longitudinalmente, y a sujetar el borde del panel contra el miembro de armazón y estando provista de aberturas para pasar sobre los espárragos, estando la extremidad libre de cada espárrago roscada para recibir una tuerca, y una tira de acabado destinada a sujetar la tira de retención y a cubrir las tuercas.

32. - Un sistema de conjunto de pared lateral para un vehículo, que comprende un panel de revestimiento dispuesto entre miembros de armazón con los bordes del panel recubriendo los miembros de armazón, tiras de retención aseguradas a los miembros de armazón y destinadas a sujetar el panel a los miembros de armazón, y medios elásticos dispuestos entre el panel y los miembros de armazón y tiras de retención, teniendo el panel un hueco de ventanilla en él.

42. - Un sistema según se reivindica en el punto 3, que tiene un panel de vidrio mantenido elásticamente en el hueco, y un panel de acabado asegurado de modo rígido a los miembros de armazón en relación paralela espaciada con respecto al panel primeramente mencionado, y medios que aseguran el panel de acabado a los medios elásticos.

52. - Un sistema de conjunto de pared lateral para un vehículo que comprende miembros de armazón dispuestos en forma de rectángulo, un panel de revestimiento que salva la zona encerrada por los miembros de armazón

199540



y que recubre los miembros de armazón, medios de sujeción que fijan el panel al montante, y medios elásticos de empaquetadura entre los miembros de armazón y el panel.

5 6º. - Un sistema según se reivindica en el punto 5, en el cual dicho panel de revestimiento recubre un lado de los miembros de armazón.

10 7º. - Un sistema según se reivindica en el punto 5, en el cual los medios de sujeción incluyen tiras de retención alargadas fijadas a los miembros de armazón y destinadas a coger y sujetar el panel con respecto a los miembros de armazón, y que tiene un panel de acabado que salva la región encerrada por los miembros de armazón y que recubre el otro lado de los miembros de armazón, y medios que fijan rígidamente el panel de acabado
15 a los miembros de armazón.

20 8º. - Un sistema según se reivindica en el punto 6, que tiene medios que unen flexiblemente el panel a los miembros de armazón, un panel de acabado que salva la zona encerrada por los miembros de armazón, y medios que unen rígidamente el panel de acabado a los miembros de armazón del otro lado del mismo.

25 9º. - Un sistema según se reivindica en el punto 1, en el 3º o en el 5, en el cual el panel tiene un hueco de ventanilla, y un panel de ventanilla en el hueco.

10º. - Un sistema según se reivindica en el punto 9, que tiene medios elásticos de montaje para



1951

199540

unir el panel de ventanilla al panel, un panel de acabado dispuesto sobre el otro lado de los miembros de armazón y rígidamente unido a ellos, y medios que unen el miembro de acabado a los medios elásticos de montaje.

5 11º. - Un sistema según se reivindica en el punto 9º, que tiene una banda elástica que asegura el panel de ventanilla al panel, un miembro de dintel, un miembro de caja de cortina, y miembros de guía de la cortina dispuestos al otro lado de los miembros de armazón y rígidamente unidos a ellos, y medios que sujetan los 10 medios últimamente citados a la banda elástica.

12º. - Un sistema de conjunto de pared lateral para un vehículo.

Tal y como se ha descrito en la Memoria que 15 antecede, representado en los dibujos que se acompañan y con los fines que se han especificado.

Esta Memoria consta de veintiuna hojas escritas por una sola cara.

Madrid,

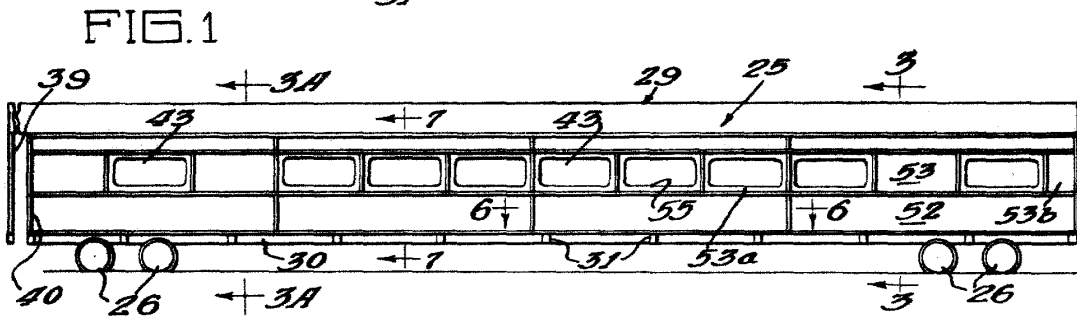
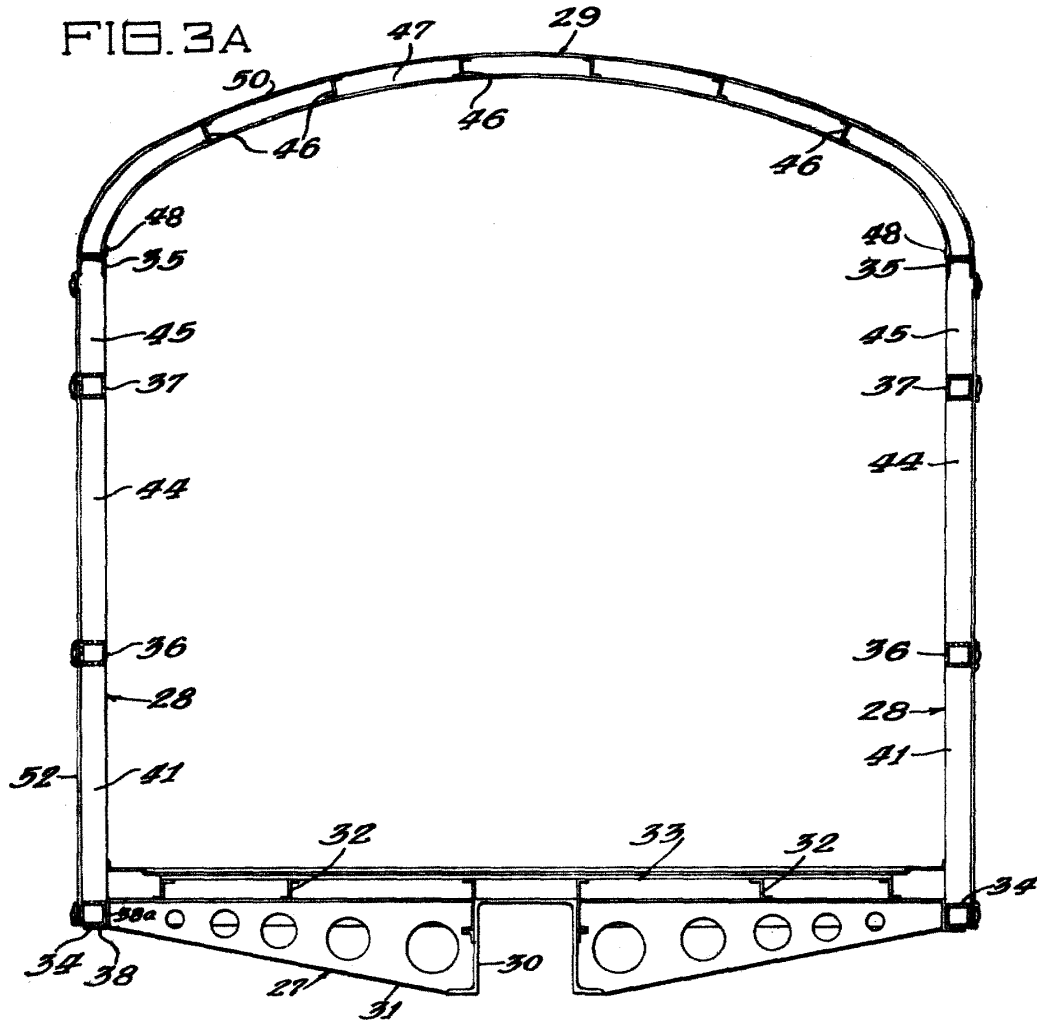
10 SEP. 1951

P. A.

Alfredo de Echebur
Por Poder
[Signature]



199540



P A

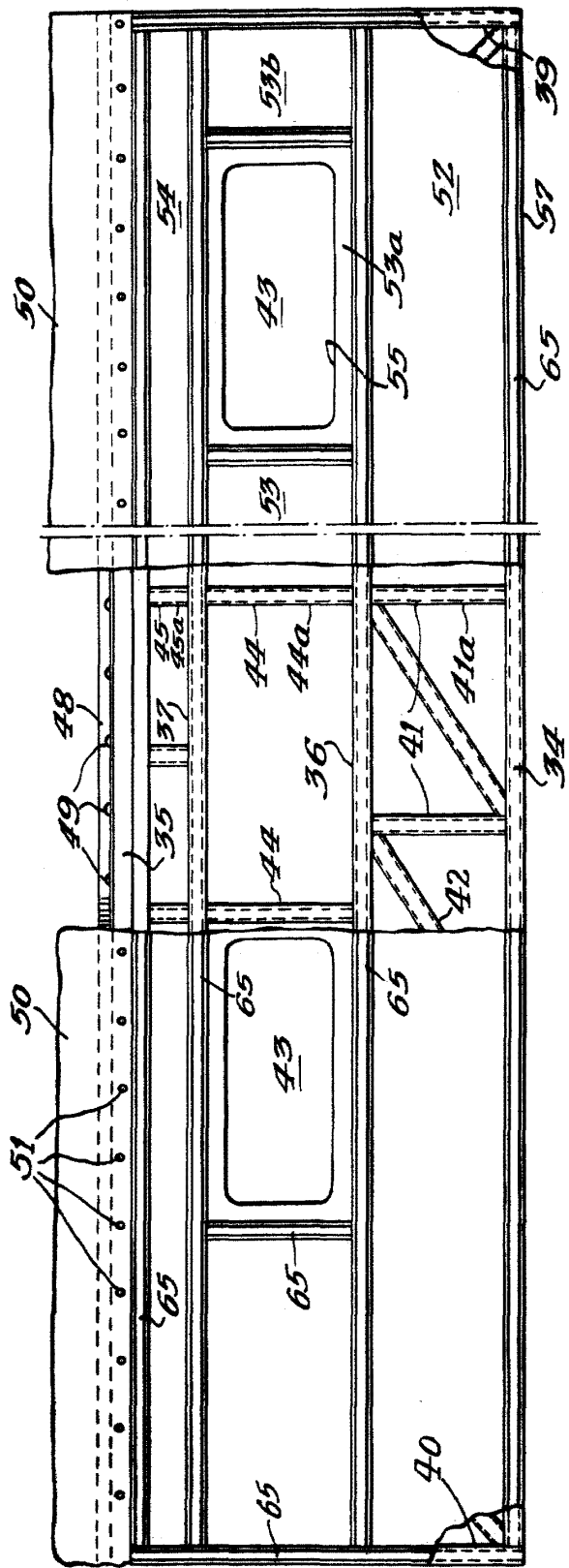
Alberto de Elzebe
Por Pais

Alberto de Elzebe

199540



FIG. 2



P A
Alberto de Etzeturu
Por Poder

Art

18540



FIG. 3

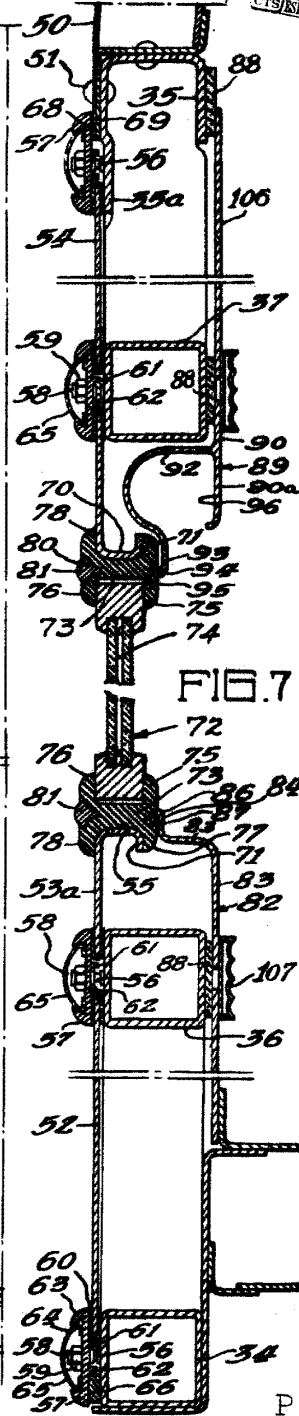
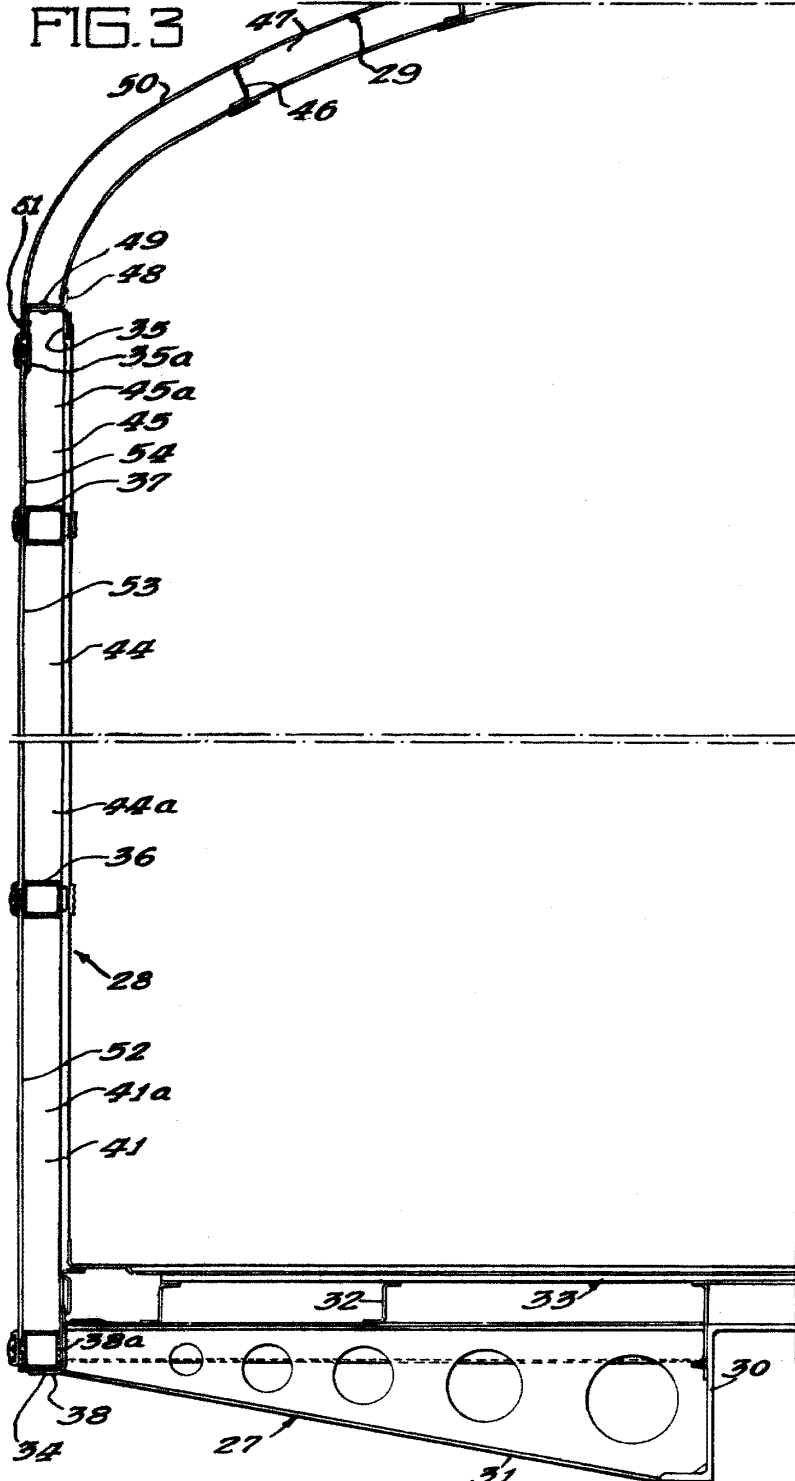


FIG. 7

P A

Alberto de Elzaburu

Por Poder
Albi



189540

FIG. 5

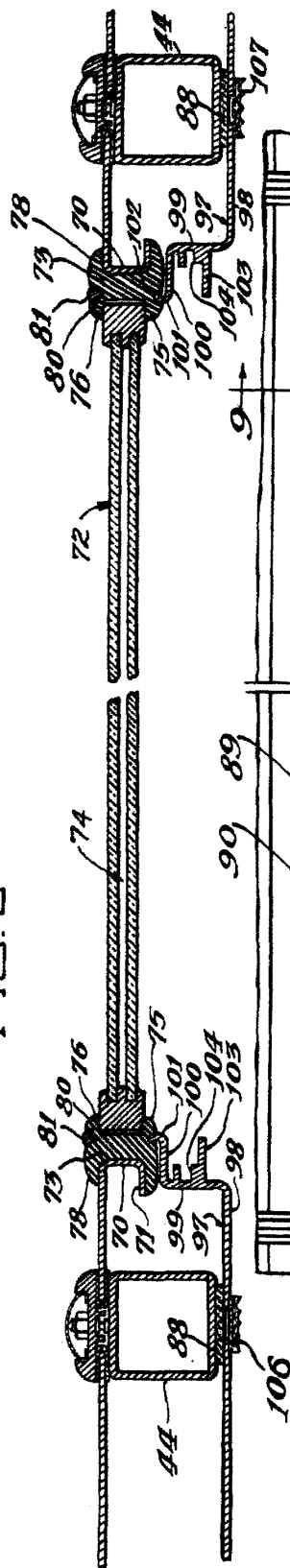
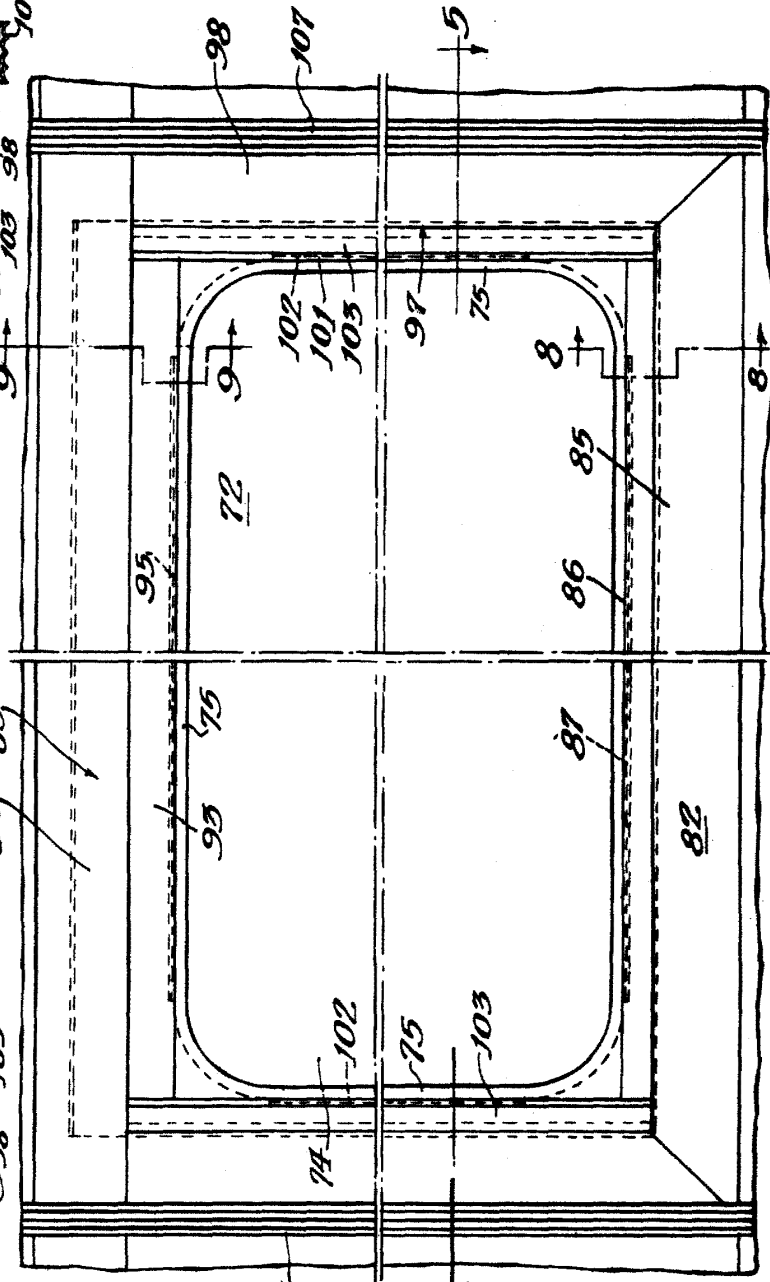


FIG. 4



P A

Alfonso de Ezebur
Por Poder

198540

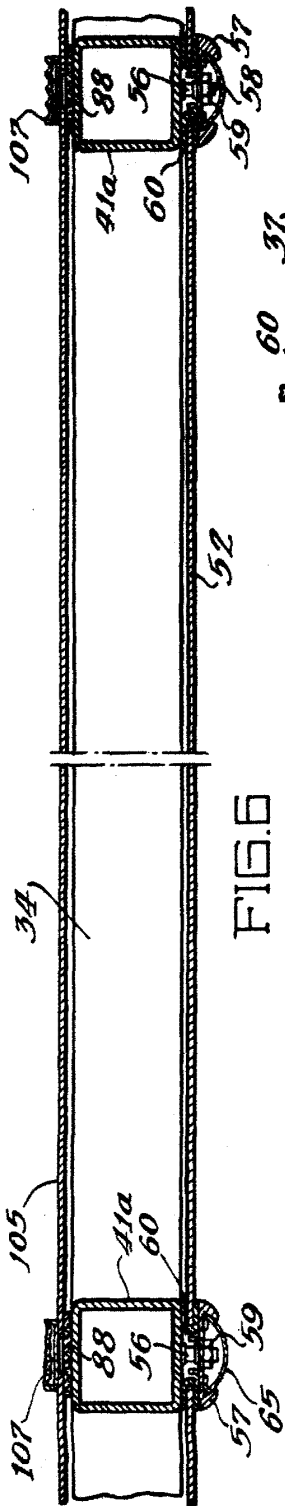


FIG. 6

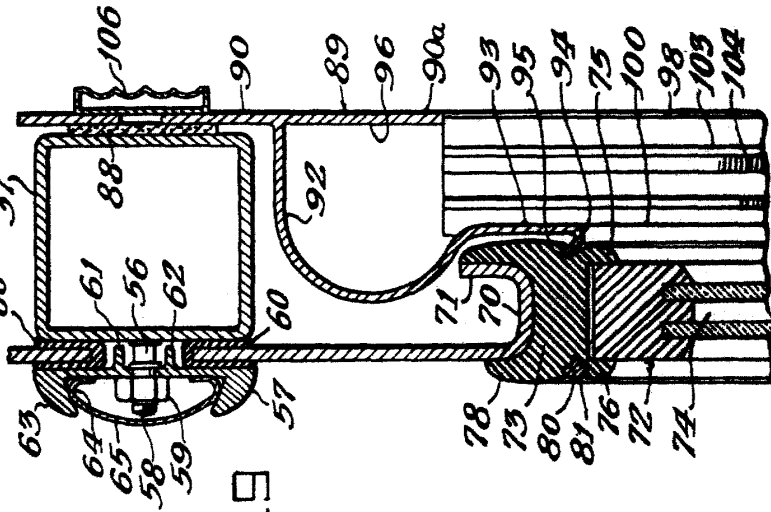


FIG. 9

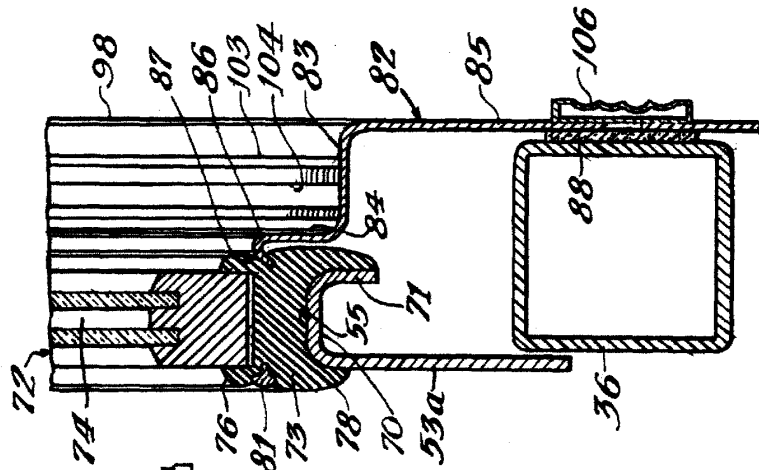


FIG. 8

P A
Alberto de Elzaburu
Por Poder