

(10) ES	(11) NUMERO	(12) Y
(21)	254172	
(22)	FECHA DE PRESENTACION	
	20-12-79	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 FEB. 1981

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS	
(31) NUMERO			
31143 A/78	21-12-78	Italia	
25776 A/79	17-9-79	"	

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(81) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	Int. Cl. B 60 J 3/02

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN	
"UN DISPOSITIVO DE CORTINA QUITASOL PARA VEHICULOS AUTOMOVILES"	

(71) SOLICITANTE (S)	
LAMBERTO MASI	(CO/si/63)

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Via Newton nº 9, Pero, Milán, Italia

(72) INVENTOR (ES)
El mismo solicitante

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE	
D. FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ	(P.- 73.575)

La presente invención se refiere a una cortina o cortinilla quitasol, para vehículos automóviles, y en particular a una cortinilla de tipo enrollable, adecuada para ser montada a lo largo de un borde de una ventanilla lateral o posterior del vehículo mismo.

Conocidas son ya las cortinillas enrollables, para vehículos automóviles, que comprenden una vaina o envuelta tubular provista de una hendidura longitudinal a través de la cual se puede extraer la cortinilla enrollándola en un eje solicitado, por medio de un muelle, para girar en el sentido de enrollar la cortinilla. La cortinilla, en particular, comprende una hoja de material flexible cuya superficie destinada a ser vuelta hacia el interior del vehículo automóvil es de color obscuro, para mejorar la visibilidad en éste, mientras el lado opuesto, destinado a estar vuelto hacia el exterior, es de un color predominantemente claro, para limitar el recalentamiento interno del vehículo automóvil cuando queda expuesto por largo tiempo al sol.

Dado que las cortinillas van en general fijadas a un plano vertical, a lo largo del borde inferior de una ventanilla lateral, o bien a un plano substancialmente horizontal en relación con la luneta o ventanilla trasera del vehículo automóvil, suele ser necesario garantizar un montaje adecuado de la cortinilla, de tal modo que se asegure siempre la disposición de la superficie obscura hacia el interior del vehículo.

Con las cortinillas de tipo ya conocido, actualmente en el mercado, debido a la conformación de la envuelta y por la disposición de la hendidura de extracción de la cortinilla citada, no es posible usar una misma cortinilla

indistintamente para una ventanilla lateral o para la luneta o ventanilla trasera, a menos de efectuar una disposición invertida y, por tanto, equivocada de la superficie obscura y, respectivamente, la clara de la citada cortinilla.

Por tanto, en la construcción de tales cortinillas resulta obligado, en la fase de montaje, preparar los útiles o dispositivos necesarios para montar la envuelta tubular con la hendidura adecuadamente orientada en la posición correcta de extracción de la cortinilla, según la posición de montaje prevista en el interior del vehículo automóvil. Esto no sólo trae consigo mayores complicaciones de montaje y, por lo tanto, mayores costes, sino también mayores problemas para las diferentes y numerosas existencias de inventario, necesarias tanto para el constructor como para los almacenistas.

Además, las cortinillas de tipo ya conocido presentan, por su estructura, unos tiempos y costes de montaje elevados, debido a las numerosas operaciones de ensamble que se necesitan.

Es también sabido que tales cortinillas están constituidas por una hoja de material plástico, preferiblemente de poli(cloruro de vinilo) (o PVC), cuyas superficies laterales son substancialmente lisas. Esta lisura de las superficies de la hoja o lámina de plástico trae consigo dificultades para enrollar y extraer la cortinilla respecto de la envuelta, cuando aquella, enrollada en la envuelta, permanece mucho tiempo expuesta al sol o a temperaturas elevadas. De hecho, el PVC es un material que se ablanda fácilmente a temperaturas próximas a los 50...60°C; por consiguiente, las

diversas vueltas o espiras de la cortinilla enrollada, por la fuerza ejercida por el muelle de arrollamiento y por la naturaleza lisa de las superficies en contacto, tienen fuerte tendencia a adherirse entre sí, obstaculizando, cuando no impidiendo, el desenrollamiento y la extracción de la cortinilla respecto de su vaina o envuelta.

La presente invención tiene por objeto suministrar una cortinilla del género arriba citado, en condiciones de ser montada correcta e indiferentemente en relación tanto con una ventanilla lateral como con una trasera o posterior de un vehículo automóvil, sin tener que modificar la cortinilla misma; la cortinilla se hace así, prácticamente, de empleo universal, con las consiguientes ventajas fácilmente imaginables.

Otro objeto de la presente invención es el de suministrar una cortinilla del género citado, cuya estructura sea tal que simplifique grandemente las operaciones de ensamble o montaje, eliminando del todo el uso de tornillos, remaches y similares.

Otro objeto más del presente invento es el de suministrar una cortinilla que comprenda una hoja de material plástico sintético flexible, mediante la cual sea posible elevar el límite de temperatura soportable por la cortinilla, consiguiéndose tal objeto con medios extremadamente sencillos, de efecto seguro y de coste relativamente bajo, que permitan a la cortinilla permanecer por largo tiempo expuesta al sol y a elevadas temperaturas sin que de ello se derive inconveniente alguno.

Según un primer aspecto de la invención, por tanto, se habilita una cortinilla contra el sol (quitasol) para

vehículos automóviles, la cual comprende una cubierta o en
vuelta adecuada para ser montada a lo largo del borde de
una ventanilla, comprendiendo la cortinilla una hoja de ma-
terial flexible opaco provista de una pluralidad de abertu-
ras o perforaciones según una disposición en filas parale-
las prefijada, yendo dicha hoja de material flexible fijada
con una de sus partes extremas a un eje de arrollamiento co-
nectado a un muelle que actúa haciendo girar dicho eje en
el sentido de enrollar la citada hoja, en la que la cubier-
ta está constituida por un elemento de perfil curvo, dis-
puesto paralelamente y que circunda parcialmente al eje de
arrollamiento, yendo dicho elemento de cubierta o envuelta
provisto, en cada una de sus extremidades, de unos medios
de enganche de trinquete adecuados para cooperar en contac-
to de aplicación en un asiento correspondiente formado en
un elemento extremo de soporte de la cubierta y del eje de
arrollamiento citados.

Según otro aspecto de la presente invención, se ha
descubierto que, modificando adecuadamente la naturaleza de
una o ambas caras o superficies laterales de la hoja de ma-
terial, por ejemplo, mediante la formación de unas partes
impresas en relieve, es posible elevar de manera satisfacto-
ria el límite de temperatura para el cual se produce el fe-
nómeno de adherencia entre las espiras o vueltas de la cor-
tinilla, reduciéndose así substancialmente el riesgo de blo-
queo y, por consiguiente, de daños para la cortinilla mis-
ma.

Todo lo que antecede se consigue con una cortini-
lla contra el sol que comprende por lo menos una hoja de ma-
terial opaco, flexible y enrollable sobre un eje giratorio,

5 en la que dicha hoja de material presenta, por lo menos en una de sus superficies laterales, la formación de unas partes impresas en relieve que tienen unas dimensiones y distancias recíprocas comprendidas entre el 20% y el 50% del espesor de la hoja de material.

10 Según otra característica del presente invento, el material de hoja presenta una pluralidad de aberturas o perforaciones de pequeñas dimensiones y con una disposición prefijada, siendo además las dimensiones y las distancias de dichas partes impresas en relieve comparables a las dimensiones de las perforaciones citadas.

15 La cortinilla de la presente invención se describirá con mayor detalle en lo que sigue, en una de sus formas de ejecución preferidas, con referencia a los dibujos adjuntos, en los cuales:

- la figura 1 muestra las posibles aplicaciones de la cortinilla en el interior de un vehículo automóvil;
- la figura 2 muestra una vista de conjunto de la cortinilla;
- 20 - la figura 3 es un corte longitudinal, ampliado, de la cortinilla de la fig. 2;
- la figura 4 muestra un detalle ampliado de la fig. 3;
- 25 - la figura 5 ilustra la aplicación de la cortinilla sobre un plano vertical, en correspondencia con el borde inferior de una ventanilla lateral de un vehículo automóvil;
- la figura 6 ilustra la aplicación de la cortinilla sobre un plano horizontal, en correspondencia con la luneta o ventanilla trasera de un vehículo automóvil;

- la figura 7 es una vista de detalle, ampliada, de una parte de la cortinilla;

- la figura 8 es una vista de dos cortinillas alineadas en una única cubierta o envuelta; y

- la figura 9 es un detalle ampliado de la fig. 8.

En la fig. 1 se muestra parte del interior de un vehículo automóvil 1 en el que una primera cortinilla 3 tiene su cubierta montada sobre un plano o superficie substancialmente vertical 4, paralelamente al borde inferior de una ventanilla lateral 5 del vehículo 1; una segunda cortinilla 6 está representada en relación con la luneta de ventanilla trasera 7 y tiene su cubierta 8 fijada a un plano 9 substancialmente horizontal, normalmente previsto en la parte trasera del vehículo automóvil.

La cortinilla, por ejemplo, está constituida; como se indica en las figuras, por una hoja 10 de material flexible y opaco (por ejemplo, material plástico sintético como el PVC u otro material adecuado), la cual hoja 10 presenta una pluralidad de perforaciones o aberturas 11 alineadas a lo largo de unas filas paralelas, según una disposición prefijada. En particular, las perforaciones de una determinada fila están formadas a intervalos regulares entre sí, pero desalineadas en medio paso respecto de las perforaciones de las filas contiguas; de esta manera, con una dimensión de orificios o perforaciones comprendida, por ejemplo, entre 0,5 y 1,5 milímetros, y con una distancia entre centros de dos perforaciones contiguas de una misma fila comprendida entre 1,5 y 4 mm, es posible ver perfectamente a través de la hoja 10 de material opaco de la cortinilla.

La hoja 10 de la cortinilla va fijada por una de sus partes extremas a lo largo de un eje de arrollamiento constituido, en el caso ilustrado, por un tubo 12 montado a rotación en unos elementos extremos de soporte o apoyo 13 y 14 (fig. 3) por medio de unos tacos o tapones adecuados 15 y 16, con asiento forzado en las extremidades del eje tubular citado. En particular, cada tapón 15 y 16 presenta una formación de aletas o estrías circulares con perfil en dientes de sierra, que facilita la introducción del tapón en el tubo impidiendo su salida. Además, uno de los tapones del eje (por ejemplo, el tapón 15) presenta un perno o espiga 17 sobresaliente y coaxial con el tubo 12, y que penetra en un taladro 18 practicado en el correspondiente elemento de apoyo 13; a diferencia del anterior, el otro tapón 16 presenta un taladro pasante recorrido por un eje 19 que va rígidamente fijado, por uno de sus extremos, al otro elemento de apoyo 14. Un muelle helicoidal 20 va conectado, por un lado, a la extremidad interna del eje 19, y por el otro va conectado al eje tubular 12 a través, por ejemplo, del tapón 16. De esta manera, dándole al muelle 20 una carga previa adecuada en la fase de ensamble, el muelle 20 actúa sobre el eje tubular 12 en el sentido de arrollamiento de la hoja flexible 10 de la cortinilla. Una lengüeta 21 fijada a la extremidad opuesta de la hoja 10 sirve tanto de elemento de sujeción y de enganche como de medio de agarre para desenrollar la cortinilla.

Tal como se representa en las figs. 2, 3 y 6, la cortinilla 10, en su condición de enrollada sobre el eje 12, está protegida por un elemento de envuelta o cubierta que la circunda sólo parcialmente. En particular, se observará

que la cubierta en el ejemplo ilustrado, está constituida por un elemento 22 en forma de teja o de sección semicircular, fijado entre los elementos de apoyo 13 y 14 paralelamente al eje de arrollamiento 12.

5 Más detalladamente, como se ilustra en la fig. 4, cada una de las extremidades del elemento de cubierta o envuelta 22 está acoplada mediante trinquete con el elemento de apoyo 13 y 14 respectivo, evitándose así el uso de tornillos, remaches o similares durante el ensamble de la cortinilla. En el ejemplo ilustrado, tales medios de enganche de trinquete comprenden la formación de un resalto 23 en posición ligeramente atrasada respecto a cada extremidad del elemento 22, resalto éste que penetra en un asiento adecuado 24 que comunica con la hendidura arqueada 25 de introducción de la extremidad del elemento de cubierta 22 en el apoyo correspondiente.

10 Una estructura así de la cortinilla, como ya se ha dicho, permite facilitar extremadamente el montaje, que puede ejecutarse también manualmente sin ayuda de utensilios particulares.

20 La estructura de la cortinilla ilustrada permite además una construcción normalizada de la misma. Esto puede comprenderse mejor con referencia a las figs. 1, 5 y 6 de los dibujos adjuntos.

25 La fig. 5 constituye de hecho, una vista por un extremo, ampliada, de la cortinilla aplicada a la ventanilla lateral 5 de la fig. 1. Esta cortinilla se presenta en la condición en la cual viene normalmente suministrada por el constructor: es decir, en la condición de enrollada de la fig. 5, en la que el lado izquierdo del dibujo correspon

de al interior del vehículo automóvil. Por tanto, en relación con lo dicho más arriba, este lado de la cortinilla debe ser de color obscuro, para permitir una perfecta visibilidad a través de la cortinilla misma. En cambio, cuando se quiere aplicar la cortinilla en relación con la luneta o ventanilla trasera 7, como se necesita tener siempre el lado obscuro de la cortinilla vuelto hacia el interior, la disposición debe ser la ilustrada en la fig. 6. Tal disposición se obtiene, con la cortinilla de la invención, sencillamente corriendo y haciendo girar unos 180° la posición de la lengüeta 21 de modo que se desenrolle aproximadamente media vuelta de la cortinilla; de este modo, sacando la cortinilla siempre hacia arriba, el lado de color obscuro de la cortinilla quedará siempre vuelto hacia la izquierda, es decir, hacia el interior del vehículo automóvil. Tal giro o rotación es posible merced a la particular conformación y disposición del elemento de cubierta 22 que circunda la cortinilla solamente por un lado. Dicho giro puede hacerse en el momento del montaje de la cortinilla en el vehículo automóvil, por lo que puede montarse y venderse una misma cortinilla, independientemente de su uso particular en el vehículo automóvil; esto constituye una indudable ventaja, por cuanto permite normalizar o unificar la construcción de cortinillas del género descrito.

Las figs. 5 y 6 ponen de manifiesto una característica adicional adecuada para cualquier tipo de cortinilla según la invención; de hecho, por estas figuras se observa que la cubierta 22 está angularmente desplazada respecto a un plano paralelo a las superficies de apoyo de los soportes 13 y 14, en sentido contrario al del arrolla-

miento de la cortinilla. En particular, el desplazamiento angular de la cubierta es tal que el plano que pasa por los bordes longitudinales de la cubierta misma forma un ángulo comprendido entre aproximadamente 10° y unos 35°, y de preferencia entre 25° y 30°, con un plano que pase por el eje geométrico del árbol o eje de arrollamiento 12, paralelo a las superficies de apoyo 29 de dichos soportes. De este modo se facilita además la extracción de la cortinilla, cualquiera que sea la posición en la que su cubierta protectora llegue a encontrarse.

La fig. 7 de los dibujos ilustra las características del material que constituye la cortinilla de la presente invención. Del ejemplo de la fig. 7 se deduce que la hoja 1 de la cortinilla está constituida por dos capas o estratos 26 y 27 acoplados, de materiales de la misma naturaleza o de naturaleza distinta (por ejemplo, de PVC), cuyos espesores S1 y S2 pueden estar comprendidos entre 0,12 y 0,25 mm, según la resistencia mecánica y la flexibilidad que se quiera dar a la hoja de material. La formación en dos estratos de la hoja de material es ventajosa, por cuanto permite obtener fácilmente una cortinilla con las dos caras o superficies laterales de distinto color: por ejemplo, uno de los estratos podría obtenerse con material de color obscuro, para facilitar la visibilidad desde el interior del vehículo automóvil, y el otro estrato con material de color claro, para rechazar el calor solar proveniente del exterior.

En particular se hace notar que un lado de la hoja 10 de la figura 7 presenta la formación de unas partes impresas en relieve, constituidas, en este caso concreto,

5 por una pluralidad de cordoncillos o pequeños nervios longitudinales 28 uniformemente distribuidos, con unas dimensiones transversales y distancias recíprocas comparables a las dimensiones de las aberturas 11 y al espesor S1, S2 de la hoja 10; tales dimensiones, por ejemplo, pueden estar comprendidas entre el 20% y el 50% del espesor total de la hoja de material 10 citada.

10 Las partes 28 impresas en relieve sobre la superficie de la hoja de material 10 pueden presentar una configuración o disposición cualquiera deseada, y pueden obtenerse por estampación en relieve o por cualquier otro método adecuado a este fin. Por ejemplo, en el caso de la hoja de la fig. 7 formada por acoplamiento de dos estratos de material 26 y 27, la estampación, es decir, la formación de las partes superficiales impresas en relieve, podría ejecutarse sobre una de las capas o estratos del material antes de su acoplamiento; pero preferiblemente se hace durante la misma fase de superposición o acoplamiento entre un estrato y otro, operando con una calandrade cuyos cilindros presenten una superficie con un diseño correspondientemente impreso en relieve.

15

20

25 Es además útil que las partes o formaciones en relieve 28 tengan unas distancias recíprocas, medidas en el sentido de las filas de perforaciones u orificios 11, menores de, por ejemplo, dos o tres veces el paso o distancia entre centros de los orificios contiguos, y que el paso con que se suceden las partes impresas 28 difiera en un submúltiplo del paso de los propios orificios. Esto es importante para evitar la superposición repetida de los orificios 11 y de las partes impresas 28, con el fin de garantizar

siempre un paso parcial de aire entre las vueltas o espiras de arrollamiento de la cortinilla, lo que contribuye a impedir la adherencia entre las espiras mismas.

5 El principio en que se basa el material para cortinillas enrollables según la invención resulta ser el siguiente: cuando la cortinilla está enrollada sobre sí misma, como se indica en el corte de la fig. 6, sus vueltas o espiras resultan superpuestas, y sólo parcialmente en contacto entre sí, por cuanto la superficie estampada en relieve de un lado de una espira viene a quedar en contacto con la superficie no estampada existente en el lado contrario de la espira contigua. Por consiguiente, sea por lo limitado del número de puntos de contacto, sea por la presencia de los cojines de aire que llegan a formarse entre las espiras, se impide la adherencia total entre las citadas superficies, incluso al aumentar la temperatura.

10 Se han realizado unas pruebas con una muestra de cortinilla realizada con material tradicional, es decir, no estampado en relieve, o exento de partes impresas en relieve, y, respectivamente, con una muestra de cortinilla realizada con material estampado en relieve según la presente invención. Las cortinillas se colocaron en una estufa y se mantuvieron a una temperatura elevada, durante un tiempo suficiente para simular la exposición de las cortinillas a un fuerte calentamiento solar; los resultados se consignan en la tabla siguiente, donde se han indicado la temperatura máxima y el tiempo máximo de permanencia en la estufa.



	Temp. máx. (°C)	Tiempo máx. (horas)
Material tradicional	75°C	1 h
Material estampado en relieve	100°C	6 h

5 Las cortinillas probadas eran de PVC, con un espesor de material de 0,30 mm y, en el caso del material según la invención, se tenía una profundidad de estampación en relieve del orden de un 40% aproximadamente del espesor del material mismo.

10 Las pruebas efectuadas han demostrado un comportamiento de la cortinilla realizada con un material estampado en relieve según lo que más arriba se ha expuesto, netamente mejor en lo relativo tanto a la duración como a la temperatura alcanzada, sin comprometer el funcionamiento de la propia cortinilla.

15 Tales características son particularmente apreciables en la aplicación de las cortinillas enrollables en los vehículos automóviles, cuando estos últimos se estacionan en plazas o lugares al aire libre durante prolongados períodos o intervalos de tiempo, antes de su venta o utilización.

20 Finalmente, las figs. 8 y 9 ilustran dos cortinillas enrollables 10 dispuestas en alineación axial en una única cubierta 30 de longitud adecuada, cubierta 30 ésta que va provista de unos soportes o apoyos extremos 13 y 14 y de un apoyo intermedio 31; este apoyo intermedio 31 va fijado, mediante un tornillo, a la propia cubierta y sirve para sostener las extremidades contrapuestas de los dos ejes tubulares 12 de arrollamiento de las cortinillas. Como se indica en la fig. 9, el soporte intermedio 31 sobre-

- sale lateralmente de la propia cubierta en un plano de apoyo, impidiendo que ésta se doble.

5

10

15

20

25



REIVINDICACIONES

5

Los puntos que como característica de novedad se presentan para que sean objeto de esta solicitud de Modelo de Utilidad en España, por VEINTE años, son los que se recogen en las reivindicaciones siguientes:

10

1ª.- Un dispositivo de cortina quitasol, para vehículos automóviles, que comprende una cubierta o envuelta adecuada para ser montada a lo largo de un borde de un ventanillo, comprendiendo la cortina o cortinilla una hoja de material flexible opaco provista de una pluralidad de aberturas o perforaciones según una disposición en filas paralelas prefijadas, yendo dicha hoja de material flexible fijada con una de sus partes extremas a un eje de arrollamiento soportado por unos elementos de apoyo extremos y conectado a un muelle que actúa haciendo girar dicho eje en el sentido de enrollar la citada hoja; en que la cubierta está constituida por un elemento de perfil curvo, dispuesto paralelamente y que circunda parcialmente al eje de arrollamiento, yendo dicho elemento perfilado provisto, en cada una de sus extremidades, de unos medios de enganche de trinquete adecuados para cooperar en contacto de aplicación en un asiento correspondiente formado en un elemento extremo de soporte o apoyo de la cubierta y del eje de arrollamiento citados.

25

20

30

2ª.- El dispositivo de la reivindicación 1ª, en que dicha cubierta está constituida por un elemento de sec

ción semicircular.

3ª. El dispositivo de la reivindicación 1ª, en que dicha hoja de material flexible de la cortinilla presenta un elemento de sujeción y de agarre fijado al borde opuesto al de fijación de la cortinilla al eje de arrollamiento, pudiendo dicho elemento de sujeción y agarre hacerse girar al lado opuesto del elemento de cubierta, mediante un desenrollamiento parcial de la cortinilla.

4ª. El dispositivo de la reivindicación 1ª, caracterizado por el hecho de incluir un eje tubular de arrollamiento de la cortinilla, unos tapones primero y segundo dotados de aletas o estrías con asiento forzado en las extremidades del citado eje tubular, presentando unos de los tapones una espiga o perno que se aloja en un taladro de un elemento de soporte lateral, presentando el otro de dichos tapones un taladro pasante recorrido por un segundo eje fijado al otro elemento de soporte lateral, habiendo un muelle helicoidal de arrollamiento de la cortinilla que circunda dicho segundo eje y va fijado por sus extremos, respectivamente, al segundo eje y al tapón citados.

5ª. El dispositivo de la reivindicación 1ª, caracterizado por el hecho de que la cubierta está desplazada angularmente en sentido contrario al del arrollamiento de la cortinilla respecto a un plano paralelo a las superficies de apoyo de los elementos de soporte.

6ª. El dispositivo de la reivindicación 5ª, caracterizado por el hecho de que la cubierta está desplazada a rotación en un ángulo comprendido entre alrededor de 10º y unos 35º, y de preferencia entre 25º y 30º.

7ª. El dispositivo de la reivindicación 1ª, ca-

racterizado por el hecho de que el elemento de cubierta presenta una longitud mayor del doble de la anchura de una cortinilla, y de que hay dos cortinillas enrollables dispuestas en alineación coaxial en una misma cubierta.

5 8ª. El dispositivo de la reivindicación 7ª, caracterizado por el hecho de tener previsto un elemento intermedio de apoyo o soporte para la cubierta y para las extremidades contrapuestas de los ejes de arrollamiento de las cortinillas.

10 9ª. El dispositivo de la reivindicación 7ª, caracterizado por el hecho de que dicha hoja de material flexible presenta, por lo menos en una de sus caras o superficies laterales, la formación de unas partes impresas en relieve que tienen unas dimensiones y distancias mutuas comprendidas entre el 20% y el 50% del espesor de la hoja de material.

15 10ª. El dispositivo de la reivindicación 9ª, caracterizado por el hecho de que dicha hoja presenta una pluralidad de aberturas o perforaciones que tienen una disposición prefijada, y en la que dichas partes impresas en relieve presentan unas dimensiones y distancias mutuas comparables con las dimensiones de dichas aberturas.

20 11ª. El dispositivo de la reivindicación 10ª, caracterizado por el hecho de que dichas aberturas o perforaciones están alineadas según unas filas paralelas, y en la que la distancia mutua o recíproca entre dichas partes impresas en relieve es menor que la distancia entre ejes de dos perforaciones contiguas de la misma fila de perforaciones.

25 12ª. El dispositivo de la reivindicación 10ª, ca

racterizado por el hecho de que el paso con que se suceden las partes impresas difiere, en un submúltiplo, del paso entre las citadas aberturas o perforaciones.

5 13ª. El dispositivo de la reivindicación 9ª, caracterizado por el hecho de que dicho material de hoja comprende un primer estrato de material plástico sintético de color obscuro y, respectivamente, un segundo estrato de material plástico sintético acoplado al primero y que tiene un color claro, y en el cual hay unas partes impresas en relieve, estampadas o formadas simultáneamente con el acoplamiento de los dos estratos de material citados.

10 14ª. Un dispositivo de cortina quitasol para vehículos automóviles.

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

Esta Memoria consta de dieciocho hojas escritas a máquina por una sola cara.

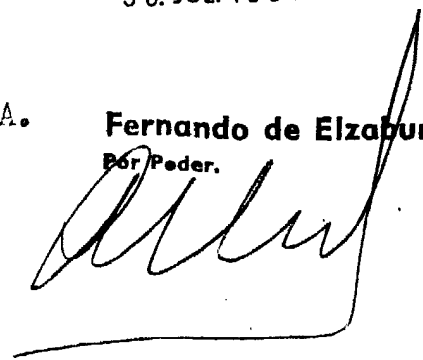
20 Madrid,

30 JUL 1980

P.A.

Fernando de Elizaburu

Por Peder.



25

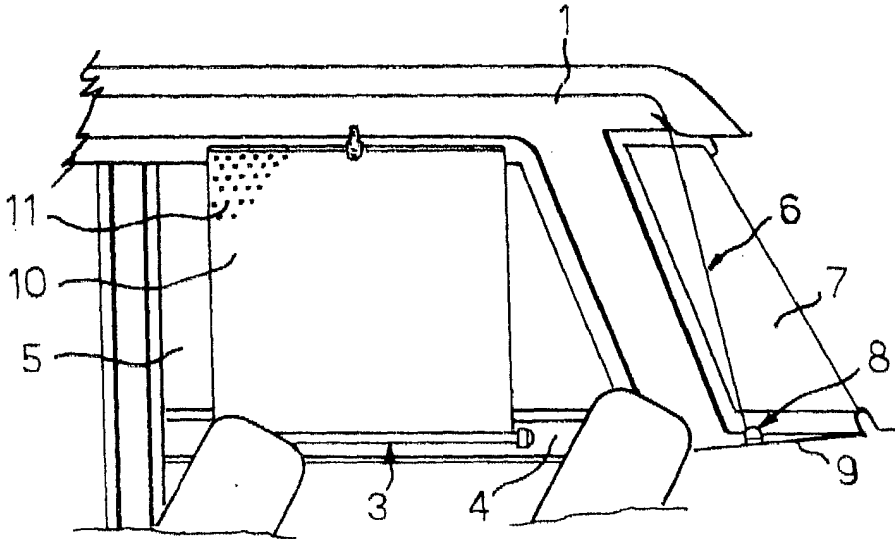


fig.1

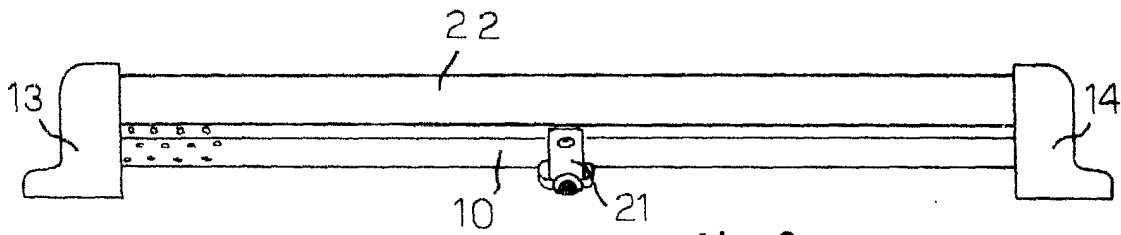


fig.2

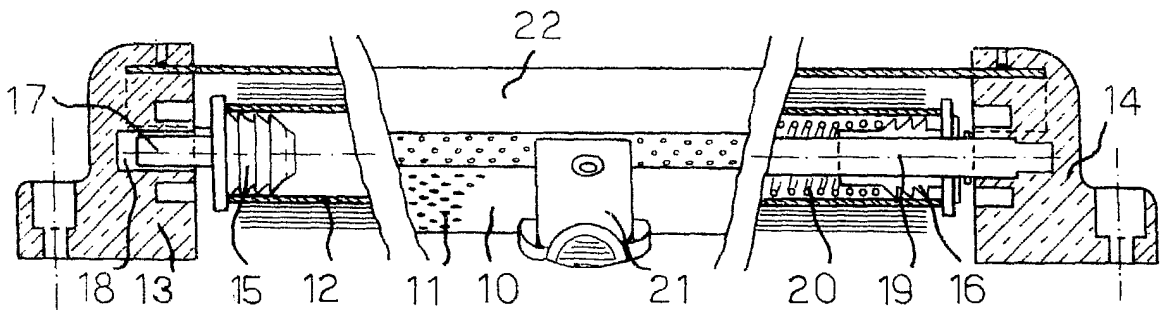


fig.3

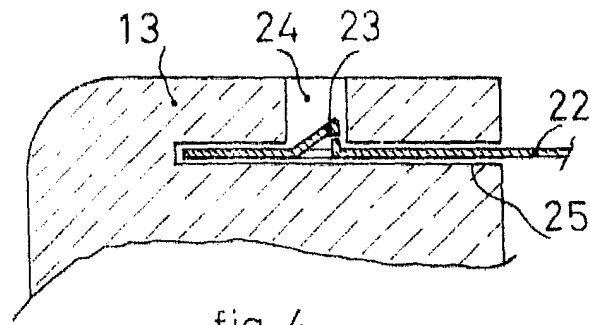


fig. 4

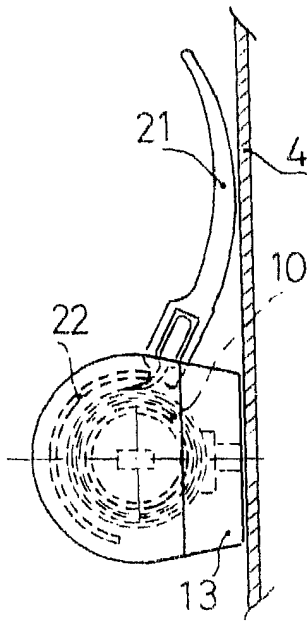


fig. 5

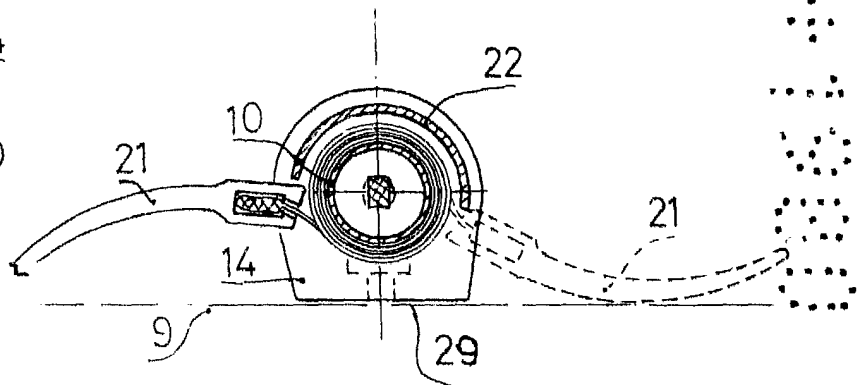


fig. 6

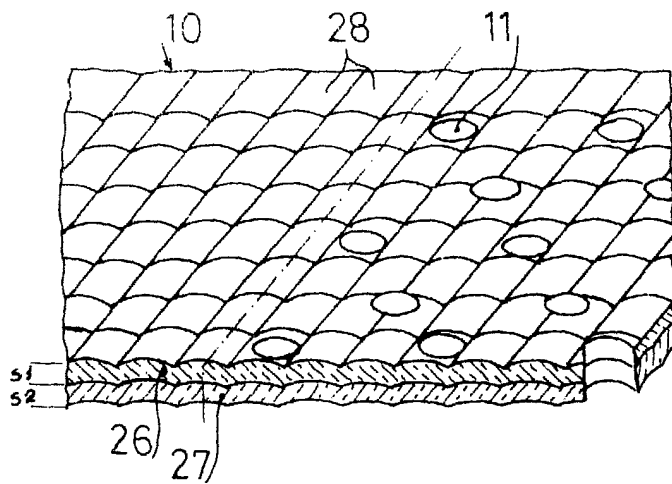


fig 7

