



ESPAÑA

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 259.432	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 26-Junio-1981	

MODELO DE UTILIDAD

16 JUN. 1982

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60J 1/10

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"MARCO PARA VENTANAS DE AUTOCARES Y SIMILARES"

(71) SOLICITANTE (S)
D. ERNESTO FERRER CARRE y D. JAIME COLOMER FERRER

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
MANRESA (Barcelona), Calle Era Huguet, 9

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO Y POMBO

La presente solicitud se refiere a un marco para ventan-
 nas de autocares y similares, del tipo de las que permanecen
 permanentemente cerradas y son particularmente aptas para
 ser utilizadas en vehículos con aire acondicionado.

5

En los vehículos modernos para el transporte de pasa-
 jeros, es frecuente la utilización del aire acondicionado
 para climatizar el interior de los mismos y en tales circuns-
 tancias se utiliza una carrocería provista de amplias ventanas
 panorámicas que permanecen siempre cerradas para evitar descensos
 en el rendimiento de la climatización del vehículo.

10

Por lo común, los cristales de estas amplias ventanas
 panorámicas son montados en el propio taller del carrocerero,
 al mismo tiempo que los marcos que los soportan, implicando
 ello el gravísimo inconveniente de que, en caso de rotura del
 cristal, debe llevarse el vehículo al carrocerero para que retire
 el marco correspondiente y le aplique de nuevo el cristal, lo
 que constituye una operación muy engorrosa y laboriosa, siendo
 por tanto cara.

15

El marco para ventanas de autocares y similares de que
 se trata, elimina por completo este inconveniente y, en su
 esencia, se caracteriza porque comprende un primer marco
 externo que se monta en el taller del fabricante y en el que
 ya queda incorporado el cristal, estando constituido dicho
 marco por un primer perfil de sección esencialmente en Z, en
 el que una de sus ramas externas y su rama central están desti-
 nadas a aplicarse contra el borde de la abertura de la carro-

20

25

cería, con interposición de sendas juntas elásticas, en tanto que la segunda rama externa colabora con la cara interna de la rama central en la sujeción del canto y de la cara interna del cristal, mediante interposición de otra junta elástica; quedando el cristal por un segundo perfil en L mediante interposición de otra junta elástica, quedando sujeto el cristal por un segundo perfil en L que por una de sus ramas queda sujeto en la rama central del primer perfil y que por su otra rama retiene al cristal mediante la disposición a ambos lados de dicha rama de otras dos juntas elásticas, encajadas a presión, todo ello adaptado de modo que el cristal puede ser cambiado en caso de rotura sin necesidad de retirar el marco de la carrocería, extrayendo tan solo el segundo perfil y sus dos juntas contiguas.

Otras características y ventajas del marco para ventanas de autocares y similares objeto de la presente solicitud, se desprenderán de la descripción que a continuación se hace con relación a los dibujos adjuntos, que ilustran, a título de ejemplo no limitativo, una forma de realización del mismo.

Las cuatro figuras de los dibujos muestran sendas vistas en sección transversal, apreciándose en la Fig. 1 los perfiles que constituyen el marco separados y en posición correlativa de encaje, en la Fig, 2 el marco montado sin cristal, en la Fig, 3 la introducción del cristal y en la Fig. 4 el marco ya completamente montado, con inclusión del cristal.

En dichos dibujos puede apreciarse que el marco de que se trata comprende un primer marco constituido por un primer

perfil 1 en Z, una de cuyas ramas externas 2 y su rama central 3
 están destinadas a aplicarse contra la abertura de la carroce-
 ría 6, con interposición de correspondientes juntas elásticas 4
 y 5. La segunda rama 7, en colaboración con la rama central 3,
 5 está adaptada para soportar, con la ayuda de una junta elásti-
 ca 9, el apoyo del cristal 8.

Dicho cristal 8 queda sujeto por un segundo perfil 10
 en L que por una de sus ramas 11 queda sujeto en la rama central 3
 del primer perfil 1 y que por su otra rama 12 retiene al cristal 8
 10 mediante la disposición a ambos lados de dicha rama 12 de otras
 dos juntas elásticas 13 y 14, encajadas a presión.

Tal y como puede apreciarse en las Figs. 2, 3 y 4, el
 cristal 8 puede ser cambiado en caso de rotura sin necesidad
 de retirar el marco de la carrocería, extrayendo tan solo el
 15 perfil 10 y sus dos juntas contiguas 13 y 14.

El primer marco externo está adaptado para ser fijado
 a la carrocería mediante la aplicación en el taller del carro-
 cero de un segundo marco interno, constituido por un perfil 15
 esencialmente en T cuya rama superior 16 está adaptada para
 20 quedar yuxtapuesta al borde de la abertura de la carrocería 6
 y cuya rama vertical 17 queda dispuesta entre el canto de dicha
 abertura y la rama central 3 del primer perfil 1 del primer
 marco externo, fijándose entre sí ambos marcos mediante una
 varilla 18 de sección en U, cuyas ramas se introducen a presión
 25 en las respectivas concavidades de sendas ranuras 19 y 20 en U
 contiguas, dispuestas en el citado primer perfil 1 del marco
 externo y en el citado perfil 15 del marco interno.

Una vez unidos entre sí ambos perfiles 1 y 15, se aplica entre ambos un perfil elástico 21 que tapa la varilla 18 y que proporciona un perfecto acabado interno del marco.

5 Asimismo, se aplica un perfil metálico 22 embellecedor, sujeto a presión sobre la rama externa 2 del perfil 1.

Se hace constar que todo cuanto no altere, cambie o modifique lo esencial del marco para ventanas de autocares y similares descrito, puede quedar sometido a variaciones de detalle.

10

N O T A

El Modelo de Utilidad que se solicita recae sobre las siguientes reivindicaciones:

REIVINDICACIONES

1ª.- Marco para ventanas de autocares y similares, del tipo de las que permanecen permanentemente cerradas, caracterizado porque comprende un primer marco externo que se monta en el taller del fabricante y en el que ya queda incorporado el cristal, estando constituido dicho marco por un primer perfil de sección esencialmente en Z, en el que una de sus ramas externas y su rama central están destinadas a aplicarse contra el borde de la abertura de la carrocería, con interposición de sendas juntas elásticas, en tanto que la segunda rama externa colabora con la cara interna de la rama central en la sujeción del canto y de la cara interna del cristal, mediante interposición de otra junta elástica, quedando sujeto el cristal por un segundo perfil en L que por una de sus ramas queda sujeto en la rama central del primer perfil y que por su otra rama retiene al cristal mediante la disposición a ambos lados de dicha rama de otras dos juntas elásticas, encajadas a presión, todo ello adaptado de modo que el cristal puede ser cambiado en caso de rotura sin necesidad de retirar el marco de la carrocería, extrayendo tan solo el segundo perfil y sus dos juntas contiguas.

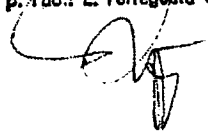
2ª.- Marco para ventanas de autocares y similares, según la reivindicación 1ª, caracterizado porque el primer marco externo está adaptado para ser fijado a la carrocería mediante la aplicación en el taller del carrocerero de un segundo marco interno, constituido por un perfil esencialmente en T, cuya rama superior está adaptada para quedar yuxtapuesta al borde

de la abertura de la carrocería y cuya rama vertical queda dispuesta entre el canto de dicha abertura y la rama central del primer perfil del primer marco externo, fijándose entre sí ambos marcos mediante una varilla de sección en U, cuyas ramas se introducen a presión en las respectivas concavidades de sendas ranuras en U contiguas, dispuestas en el citado primer perfil del marco externo y en el citado perfil del marco interno.

3a.- MARCO PARA VENTANAS DE AUTOCARES Y SIMILARES tal y como queda descrito y reivindicado en la presente memoria que consta de siete hojas mecanografiadas por una sola y de una lámina de dibujos.

BARCELONA, 26 de Junio de 1981.

ERNESTO FERRER CARRE y
 JAIME COLOMER FERRER
 P.P.
 J.M. GOMEZ-ACEBO Y POMBO
 p. p. fdo.: E. Ferrer Colón



ESCALA VARIABLE

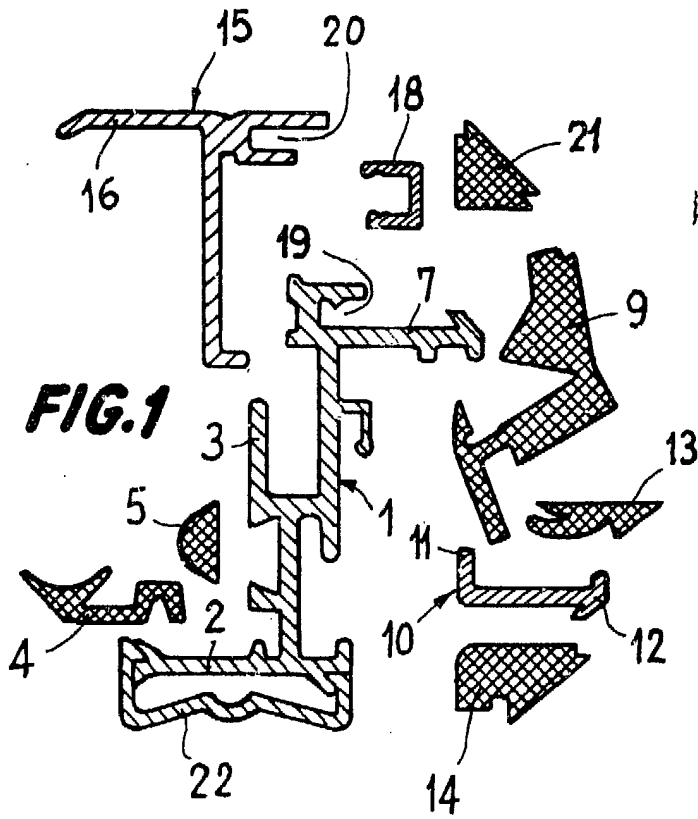


FIG. 1

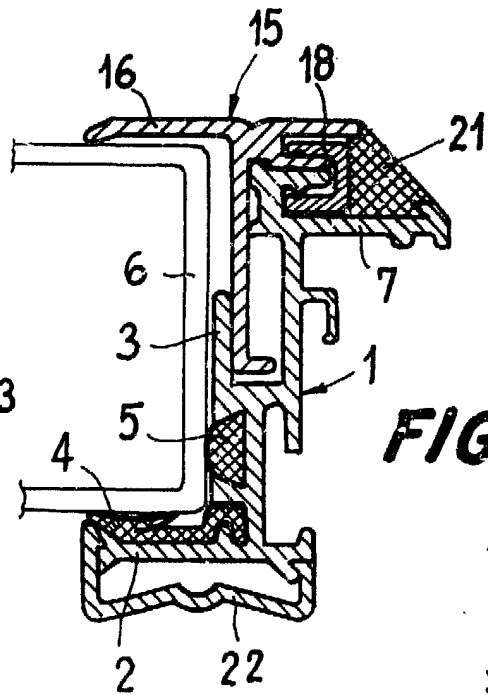


FIG. 2

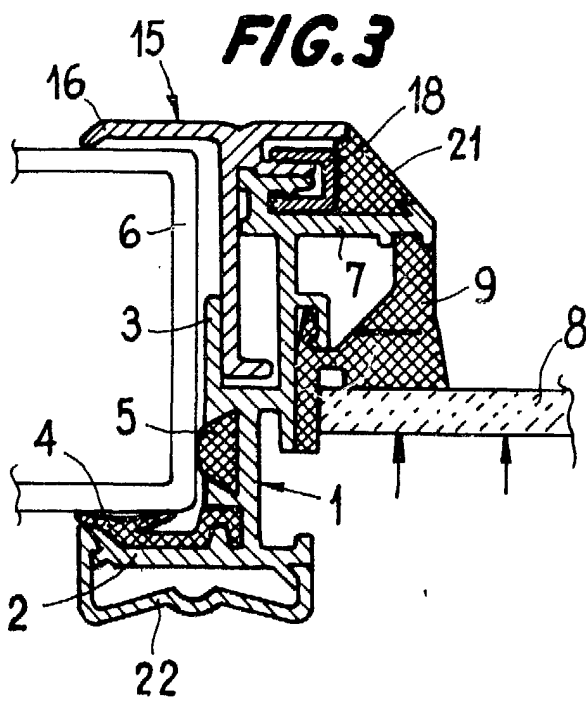


FIG. 3

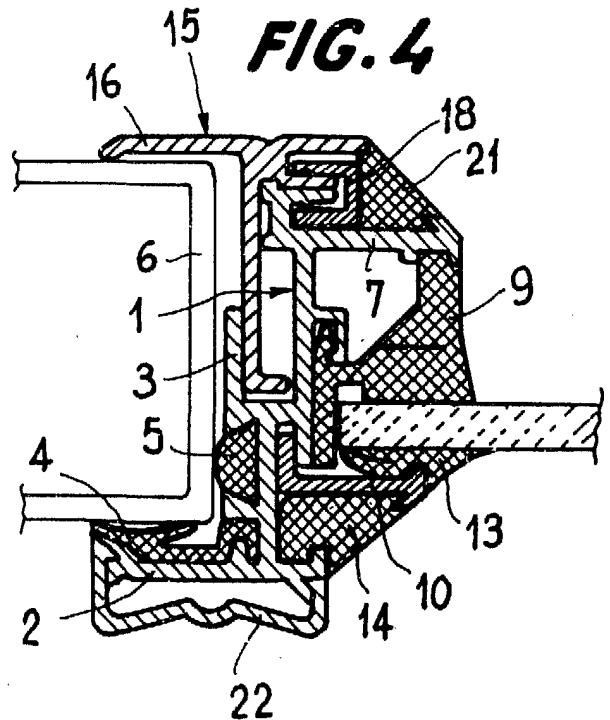


FIG. 4

BARCELONA, 26 de Junio de 1981
ERNESTO FERRER CARRE y
JAIME COLOMER FERRER
P.P. J.M. GOMEZ-ACEBO Y POMBO

p. p. Fdo.: E. Ferrer y J. Colomer