

(10) ES (11) (21) (22)	NUMERO 283.573	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 20-12-1984	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 JUN. 1985

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO 23914 B/83	21-12-83	IT

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B60J 1/20
--------------------------	-----------------------------------------------

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN "ALETA DESVIADORA, APTA PARA SER FIJADA A LAS VENTANILLAS DE LAS PUERTAS DE UN AUTOMOVIL"

(71) SOLICITANTE (ES) LAMBERTO MASI (CO/si/621.)

BOMICILIO DEL SOLICITANTE Via Newton No 9, 20016 Pero, Milan, Italia

(72) INVENTOR (ES) El solicitante

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE D. FERNANDO DE ELZABURU MARQUEZ (MOD.- 7.869)

La invención se refiere a una aleta desviadora o deflectora adecuada para ser aplicada a las ventanillas de las puertas delanteras de un vehículo automóvil, viniendo fijada al borde horizontal superior y al anterior inclinado de la propia ventanilla.

Por la patente GB 609.577 y por la solicitud de patente FP-A-2.443.941 se conocen ya unas aletas desviadoras de aire aplicadas a los bordes de las ventanillas de las puertas delanteras de un automóvil, aletas que permiten la apertura parcial de la ventanilla de vidrio, impidiendo la entrada de agua o de una fuerte corriente de aire durante la marcha del vehículo. Las aletas actualmente en uso están esencialmente constituidas por una única pieza de material plástico moldeado, para adaptarse a las dimensiones y a la forma de la ventanilla; por consecuencia, deben estar previstas a propósito para cada tipo de automóvil, ya que la inclinación del borde delantero de la ventanilla, respecto a su borde horizontal superior, y las propias dimensiones, varían con el vehículo mismo. Por lo tanto, lo mismo los constructores de accesorios para automóvil que los vendedores de los propios artículos, deben suministrar y almacenar un surtido adecuado de repuesto de aletas desviadoras, tantas para cada tipo, en función del tipo de vehículos en circulación.

Por la patente GB 609.577 se conoce asimismo una aleta hecha en dos partes, que se fijan firme y solidariamente entre sí y al borde de la ventanilla por medio de un perfilado periférico y de una pieza intermedia de unión. También en este caso la aleta presenta

una forma que se adapta exactamente a la forma de la ventanilla, sin posibilidad alguna de regular la inclinación de las dos partes ni la longitud total de la aleta misma.

5 Por tanto, uno de los objetos del presente invento es el de ofrecer un tipo único de aleta desviadora, del género indicado, capaz de adecuarse a las formas y dimensiones de las ventanillas de un tipo cualquiera de vehículo.

10 Otro objeto del presente invento es el de ofrecer una aleta desviadora, del género indicado, formada de partes separadas y acoplables entre sí en el momento de su uso y que, por consiguiente, pueden ser embaladas y expedidas en condiciones de mínimo espacio de ocupación.

15 Estos fines se consiguen mediante una aleta desviadora según la reivindicación 1ª.

20 Permaneciendo invariables las características que constituyen la parte nueva en su género de la aleta según la presente invención, es evidente que en el ámbito del principio expuesto se pueden especificar otras soluciones equivalentes; por tanto, la configuración de la aleta y de la junta de articulación podrán también variar respecto a cuanto aquí se muestra.

25 La invención se ilustrará con detalle en lo que sigue con referencia a los dibujos adjuntos, en los cuales:

30 - la figura 1 muestra una vista lateral de una ventanilla delantera de un automóvil de tipo general, que tiene aplicada la aleta desviadora conforme al pre-

sente invento;

- la figura 2 es un corte ampliado, según la traza 2-2 de la fig. 1;

5 - la figura 3 es un detalle ampliado de la aleta de la fig. 1;

- la figura 4 es un corte longitudinal por la traza 4-4 de la fig. 3;

- la figura 5 es una vista semejante a la de la fig. 3, para una forma de ejecución alternativa;

10 - la figura 6 es una vista en despiezo ordenado de las partes de aleta de la fig. 5;

- la figura 7 es un corte por la traza 7-7 de la fig. 6;

15 - la figura 8 es un corte ampliado de la charnela, por la traza 8-8 de la fig. 5;

- la figura 9 es un corte de un detalle ampliado del extremo de la derecha de la parte posterior de aleta de la fig. 5;

20 - la figura 10 es un corte transversal por la traza 10-10 de la fig. 5;

- la figura 11 es un corte longitudinal por la traza 11-11 de la fig. 5;

25 - la figura 12 es una vista parcial de una aleta equivalente a la de las figuras precedentes, modificada en la articulación; y

- la figura 13 es un corte por la traza 13-13 de la fig. 12.

30 En la fig. 1 se muestra un vehículo 1 de tipo general, cuya ventanilla 2 de cada una de las puertas delanteras presenta un borde superior 3, substancialmen-

te horizontal, y un borde anterior 4 inclinado hacia abajo, con una dimensión y un ángulo de inclinación que dependen de las características del modelo del automóvil. El número 5 designa además, en general, una aleta deflectora o desviadora de aire que comprende una parte horizontal posterior 6 y una parte anterior 7 inclinada hacia abajo, cuya sección va en disminución hacia delante.

La aleta desviadora 5, es decir, las dos partes 6 y 7 de que está constituida dicha aleta pueden estar fijadas de cualquier modo adecuado a los bordes 3 y 4 de la ventanilla 2: por ejemplo, como se representa en la figura 2, forzando el borde superior 8 de cada parte de aleta entre el perfil metálico 9 que corre a lo largo del borde de la ventanilla y la guarnición interna 10 de obturación o cierre hermético, o bien de otro modo apropiado. La aleta 5 presenta un perfil convenientemente modelado, como el representado en el ejemplo de la fig. 2, de modo que se aleje del plano de la ventanilla 2, definido por el vidrio 11, formando entre la propia aleta y el vidrio 11 un pasaje que permite una ventilación del interior del coche, impidiendo al propio tiempo que surjan fuertes corrientes de aire incluso con la ventanilla completamente abierta, así como la entrada de agua.

Como antes se ha dicho, la aleta 5 está constituida por una parte anterior 7, que se dispone inclinada hacia abajo terminando en punta redondeada, y por una parte posterior 6 horizontal; las dos partes 6, 7 de aleta están articuladas entre sí mediante una junta

de charnela 12 situada en posición intermedia. En correspondencia con la junta de charnela 12, las dos partes de aleta 6, 7 presentan unos bordes contrapuestos 13, 14 que divergen entre sí a partir de la propia junta de modo que consientan, en el momento del montaje de la aleta, una rotación relativa que permita a las dos partes 6 y 7 de la aleta disponer los bordes superiores 8 paralelamente a los bordes 3 y 4 de la ventanilla. Para que una misma aleta pueda, por tanto, adecuarse a ventanillas dotadas de bordes con distinto ángulo de mutua inclinación, es aconsejable que los bordes opuestos 13 y/o 14, en por lo menos una de las dos partes de aleta, formen entre sí un ángulo comprendido entre aproximadamente 150° y 180° , no excluyéndose ángulos diferentes para casos particulares.

A título de ejemplo, y de modo preferente, se ha propuesto formar los bordes 13 y 14 de cada aleta con una inclinación tal que se tenga, entre los bordes contrapuestos 13, 14 a cada lado de la junta de charnela 12, una divergencia máxima aproximadamente comprendida entre 20° y 40° .

De este modo, merced a la presencia de la articulación 12 y a los bordes divergentes 13 y 14, es posible montar las dos partes de aleta con la inclinación deseada.

En el caso concreto de las figs. 3 y 4, la articulación 12 entre las dos partes de aleta 6, 7 se obtiene por medio de un anillo circular 15 que halla alojamiento en unos asientos semicirculares correspondientes practicados en los dos extremos contrapuestos de las

partes de aleta 6 y 7; el anillo circular 15 está provisto de una pestaña anular 16 adecuada para constituir un tope o resalto de detención para las dos partes de aleta citadas. Dado que las dos partes de aleta 6, 7, una vez montadas con la disposición angular requerida, no necesitan ya ser movidas, dichas partes de aleta pueden bloquearse en tal posición mediante unos tornillos 17, o elementos de fijación similares, atornillados en las aletas mismas y en la pestaña anular 16 del elemento de articulación. De preferencia, una de las partes de aleta 6, 7 presenta unos taladros rasgados, dispuestos a lo largo de un arco de circunferencia concéntrico con el eje de la articulación 12, para permitir inicialmente un ajuste con el ángulo deseado.

Dada la divergencia de los bordes contrapuestos 13 y 14, a un lado o a ambos lados de la articulación 12 (fig. 3), se viene a crear una rendija de aire más o menos ancha, a través de la cual podría entrar un molesto soplo de aire. Por tanto, a fin de eliminar tal eventualidad, se ha previsto el uso de unos medios de obturación, por ejemplo, en forma de un fuelle 18 que circunda los dos extremos contrapuestos de las partes de aleta 6, 7 y que recubre la zona correspondiente a la articulación 12. De este modo se asegura una perfecta obturación de la aleta 5 para con el aire.

Las figs. 5 a 11 muestran una segunda forma de ejecución de la aleta desviadora según el presente invento. También en este caso la aleta comprende una parte posterior 6 y una parte anterior 7 conectadas por una junta de charnela 12, representada en las vistas y

secciones de las figuras 6...8; dichas figuras, en unión de la fig. 5, muestran asimismo un modo distinto de formar la obturación en correspondencia con la rendija de aire entre los bordes contrapuestos 13, 14 de las dos partes de aleta.

A diferencia del caso precedente, la junta de charnela 12 está ahora constituida por dos elementos de copa 19, 20, uno de los cuales, por ejemplo el elemento 19, presenta un cubo acanalado 21 que termina en un labio o reborde radial 22 situado a una distancia de la pared interna del elemento 19 aproximadamente igual al espesor de cada aleta, tal como se representa; de este modo el cubo 21 del elemento de articulación 12 puede meterse forzado a través de los taladros alineados 23a y 24a practicados en unas partes salientes 23 y 24 que tienen la mitad de espesor que los bordes contrapuestos 13 y 14 de las dos partes de aleta. La junta de charnela 12 comprende además un segundo elemento de copa 25, por el lado opuesto de la aleta, dotado de un cuerpo o vástago hueco 26 que se mete forzado en el cubo hueco 21 de la junta de charnela; de este modo se obtiene una junta de charnela acoplable con acción elástica brusca en el momento de su montaje en la ventanilla del vehículo.

Las figs. 5, 6 y 7, como antes se ha dicho, ilustran además una manera diferente de realizar el cierre u obturación del paso de aire en correspondencia con la rendija de aire que se viene a formar entre los bordes contrapuestos 13 y 14 de las dos partes de aleta, por uno o ambos lados de la junta de charnela 12.

En el caso en cuestión, el cierre del paso de aire se ha obtenido dotando a cada parte de aleta 6 y 7, en correspondencia con sus bordes contrapuestos, y por ambos lados de la junta de charnela 12, de unas aletas superponibles 13a y 14a que se extienden con una amplitud angular suficiente para la regulación de la inclinación mutua de las dos partes de aleta desviadora ensambladas. Dichas aletas de cierre del aire 13a y 14a, como es obvio, se hallan dispuestas según unas superficies similarmente conformadas y contiguas, presentando un espesor siempre mitad del espesor de la aleta desviadora misma; de este modo, realizando la junta de charnela 12 con material plástico transparente, al igual que las dos mitades de aleta, se permite un buen grado de visibilidad lateral.

Como antes se ha dicho, la aleta desviadora según el presente invento, al estar construida de dos mitades encharneladas entre sí, permite adaptarse a ventanillas de vehículos automóviles diferentes, en los que la inclinación del borde anterior de la ventanilla puede variar de un vehículo a otro.

Según una característica adicional de la aleta desviadora conforme al presente invento, ésta se ha ideado para adaptarse también a ventanillas de distintas anchuras. A tal fin, la parte de aleta horizontal 6, como se ilustra en las figs. 5 y 9, presenta unos surcos transversales 27 para una longitud L prefijada, a partir del extremo posterior de la parte de aleta 6, por ejemplo por un tercio o un cuarto de su longitud, constituyendo estos surcos 27 unas partes debilitadas de rotura,

o que fácilmente pueden cortarse con una herramienta, para quitar, de vez en cuando, una o más porciones de aleta 6a de una anchura modular prefijada y estudiada a propósito en función de las dimensiones reales de las
5 ventanillas de los vehículos existentes; de este modo se consigue un medio fácil para regular la longitud de la aleta desviadora, y en particular de su parte horizontal posterior.

10 Un elemento de acabado 27, representado en las vistas de las figs. 5, 10 y 11, se aplica con acción elástica brusca, o bien enfilado, a la extremidad posterior cortada de la parte de aleta horizontal 6. Este elemento de acabado 27 puede fijarse de cualquier modo conveniente: por ejemplo, disponiendo la formación de
15 unos medios de ensambladura y de guía 29a, 29b en las inmediaciones de su borde horizontal inferior y, respectivamente, vertical posterior.

20 Las figs. 12 y 13 ilustran una forma distinta de realización de la articulación 12 entre las dos partes de aleta 6 y 7.

25 En el caso de las figs. 12, 13, la articulación 12 se obtiene como parte integrante de la aleta misma, previéndose, por ejemplo, la formación de un saliente semicircular 30 en un extremo de una parte de aleta (por ejemplo, en la parte de aleta 7) y un asiento semicircular 31 correspondiente en el extremo contrapuesto de la otra parte de aleta, tal como se representa. Por lo demás, las dos partes de aleta se corresponden exactamente con las descritas en lo que antecede. También
30 en este caso, el uso de unos tornillos eventuales (no re

presentados) permite bloquear la articulación 12 en la posición angular deseada.

De cuanto se ha dicho, y representado en los dibujos adjuntos, se desprende, pues, evidentemente que la invención consiste en la realización de una aleta desviadora, hecha en dos partes articuladas entre sí, con la formación de unos bordes contrapuestos, divergentes a partir de la articulación misma, que permiten una regulación angular, en el acto del montaje de la aleta, en función de la disposición angular de los bordes de la ventanilla; se entiende, por tanto, que cuanto se ha dicho y representado en los dibujos adjuntos ha sido dado a mero título ilustrativo de las diversas soluciones posibles en el ámbito del principio innovativo expuesto.



REIVINDICACIONES

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:

1ª.- Una aleta desviadora, apta para ser fijada a las ventanillas de las puertas de un automóvil, la cual comprende una parte de aleta horizontal posterior apta para ser fijada al borde horizontal superior de la ventanilla, y una parte de aleta anterior destinada a ir fijada al borde anterior, inclinado hacia abajo, de la ventanilla; caracterizada por el hecho de que dichas partes de aleta están conectadas entre sí mediante una junta de charnela y presentan unos extremos contrapuestos con bordes divergentes a partir de la junta de charnela arriba mencionada.

2ª.- Una aleta de acuerdo con la reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de que dichos bordes divergentes contrapuestos de las dos partes de aleta forman entre sí un ángulo comprendido entre 20º y 40º aproximadamente.

3ª.- Una aleta de acuerdo con la reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de tener previstos unos medios de obturación del paso de aire en correspondencia con la rendija definida entre los bordes contrapuestos de las dos partes de aleta.

4ª.- Una aleta de acuerdo con la reivindicación 3ª, caracterizada por el hecho de tener previsto un pequeño fuelle que circunda los extremos contrapuestos de las dos partes de aleta en correspondencia con la junta de charnela.

5ª.- Una aleta de acuerdo con la reivindicación 3ª, caracterizada por el hecho de que las partes de aleta, en correspondencia con los bordes contrapuestos, presentan unos salientes en forma de aletas de cierre superponibles entre sí.

6ª. - Una aleta de acuerdo con la reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de que dicha junta de articulación o charnela comprende dos elementos de copa que definen un cubo hueco de articulación y son acoplables, con acción elástica brusca, a las partes de aleta.

7ª.- Una aleta de acuerdo con la reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de que dicha junta de articulación comprende un anillo dotado de pestaña, que se acomoda en unos asientos semicirculares correspondientes formados en los bordes contrapuestos de las partes de aleta.

8ª.- Una aleta de acuerdo con la reivindicación 1ª, caracterizada por el hecho de que dicha articulación está constituida por un saliente semicircular de una de las partes de aleta, que se acomoda en un alojamiento semicircular practicado en la otra parte de aleta, en correspondencia con los respectivos bordes contrapuestos.

9ª.- Una aleta de acuerdo con la reivindicación

ción 1ª, caracterizada por el hecho de que la parte de aleta horizontal presenta, a partir de su extremo posterior, una zona provista de surcos transversales de rotura.

5 10ª.- Una aleta de acuerdo con las reivindicaciones 1ª y 9ª, caracterizada además por un elemento acabado posterior, aplicable en correspondencia con la zona que tiene formados los surcos transversales de rotura, de la parte de aleta horizontal.

10 11ª.- Una aleta de acuerdo con la reivindicación 9ª, caracterizada por el hecho de que dichos surcos de rotura definen unas porciones de aleta modulares desprendibles.

15 12ª.- "ALETA DESVIADORA, APTA PARA SER FIJADA A LAS VENTANILLAS DE LAS PUERTAS DE UN AUTOMOVIL".

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.

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

Madrid,

23. ENERO 1955

P.A.

Fernando de Elizaburu
Por Poder.

25

30

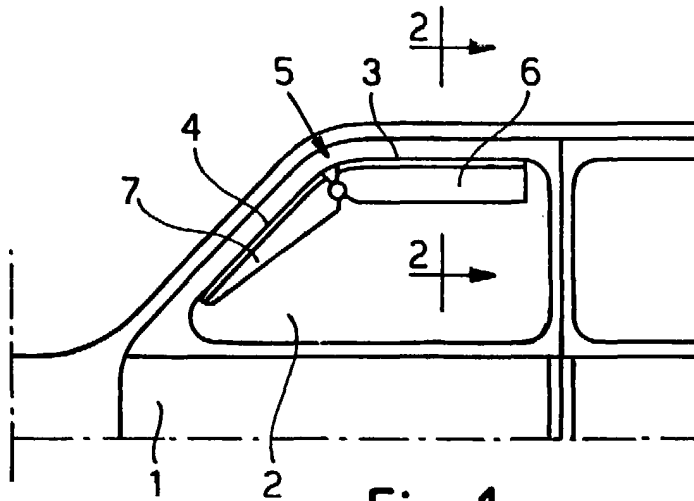


Fig. 1

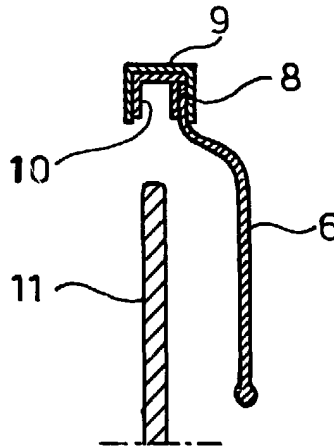


Fig. 2

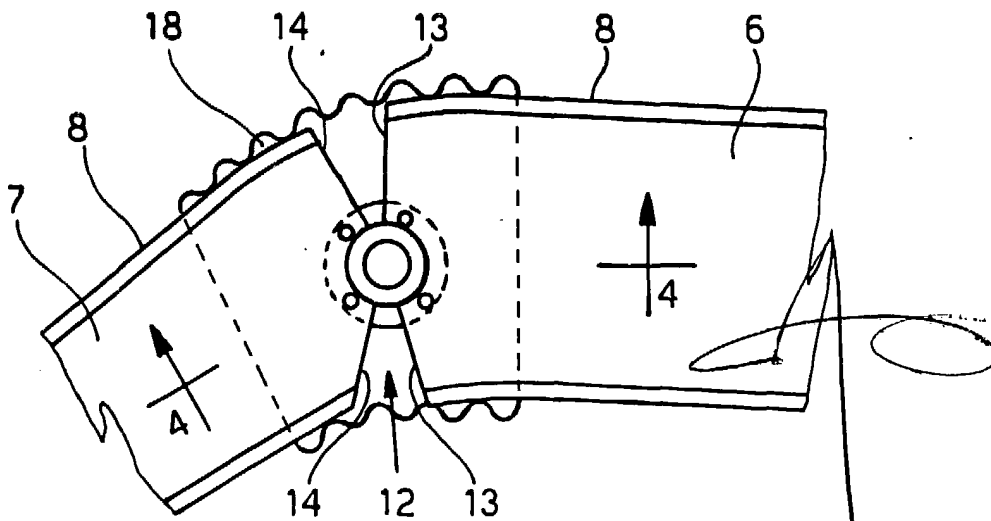


Fig. 3

Fernando de Elzaburu
Por Poder.



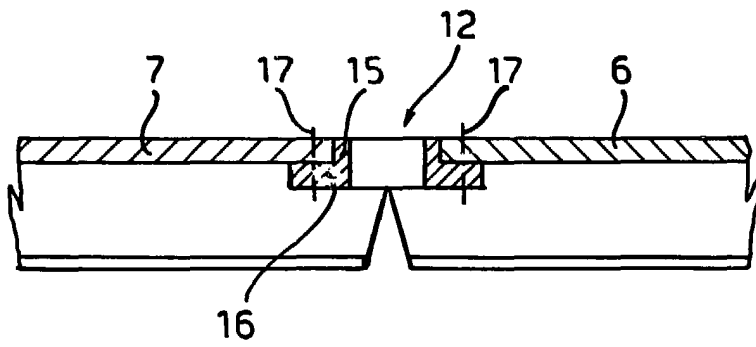


Fig. 4.

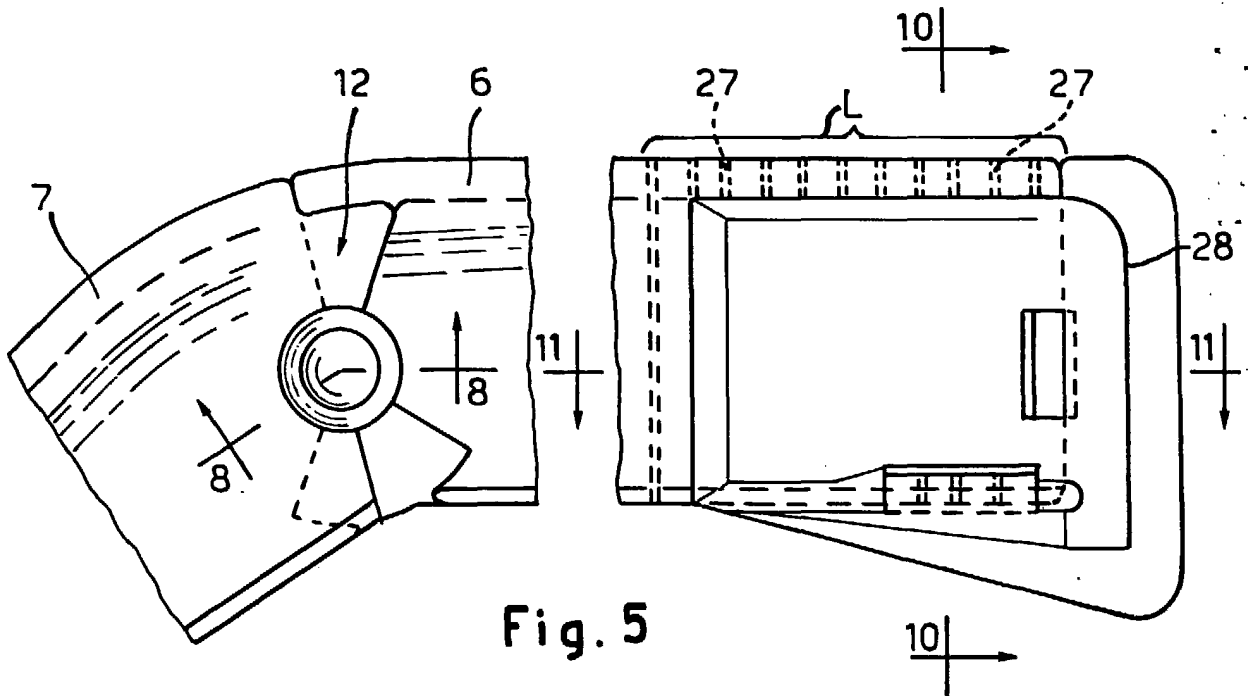


Fig. 5

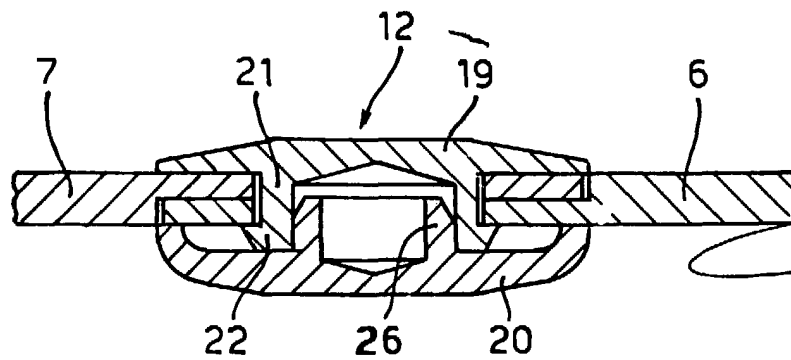


Fig. 8

Fernando de Elizaburu
Por Poder.

ESCALA VARIABLE

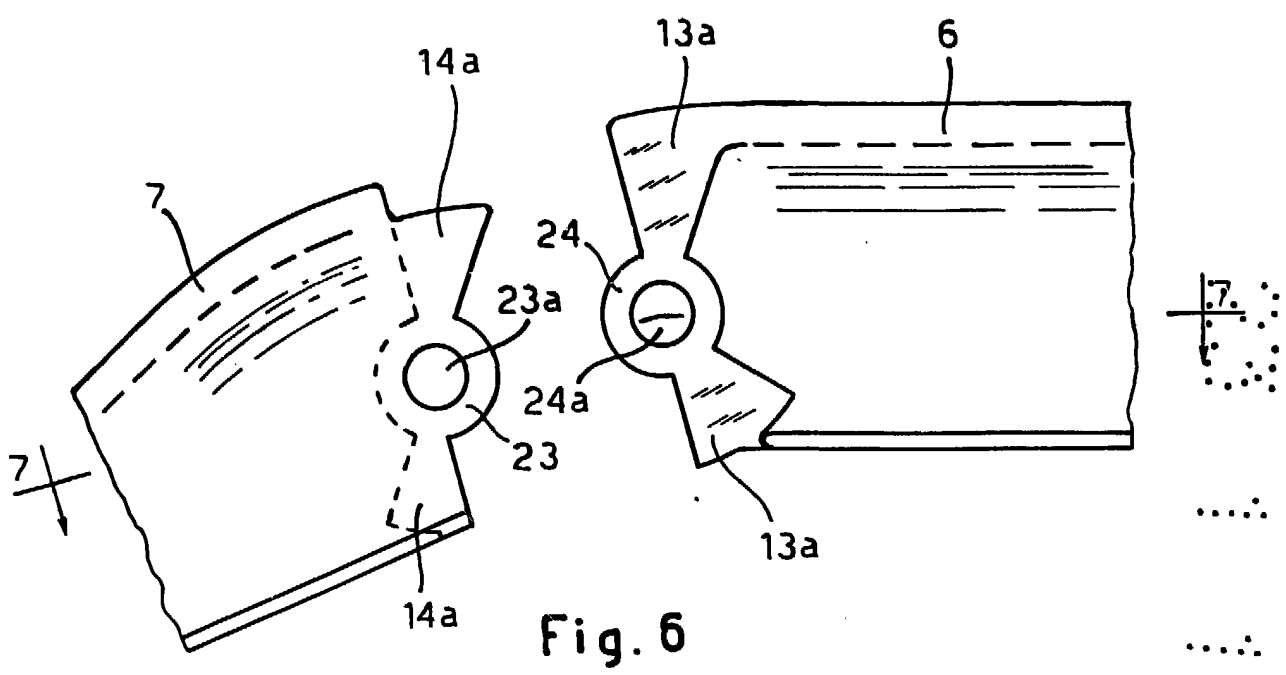


Fig. 6

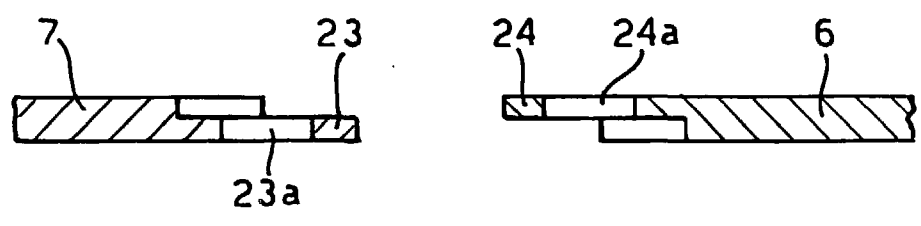


Fig. 7

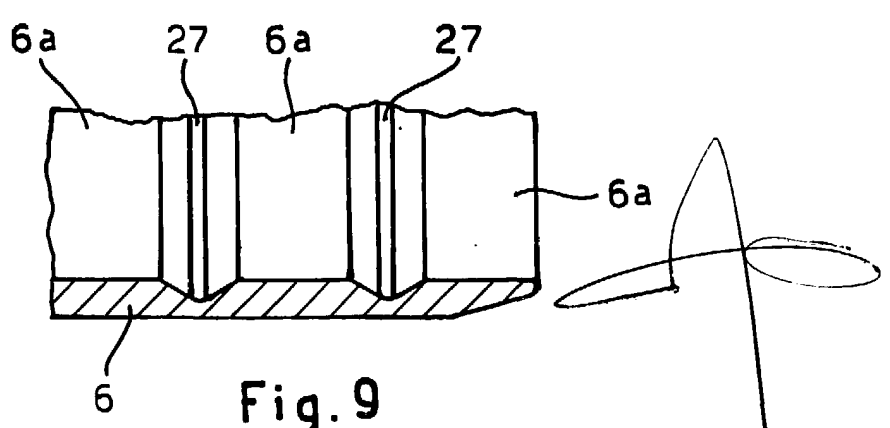


Fig. 9

Fernando de Elzaburu
Por Poder...

LAMBERTO MASI IV/V
ESCALA VARIABLE

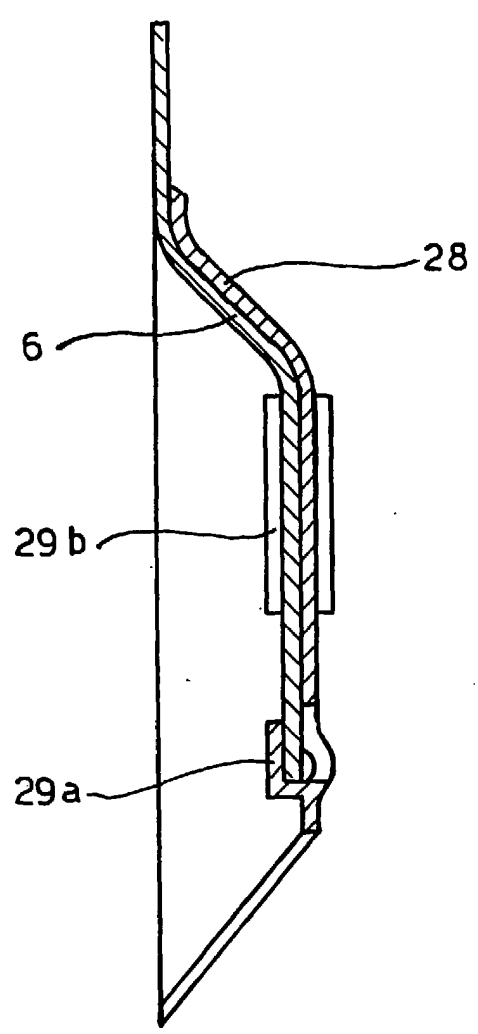


Fig. 10

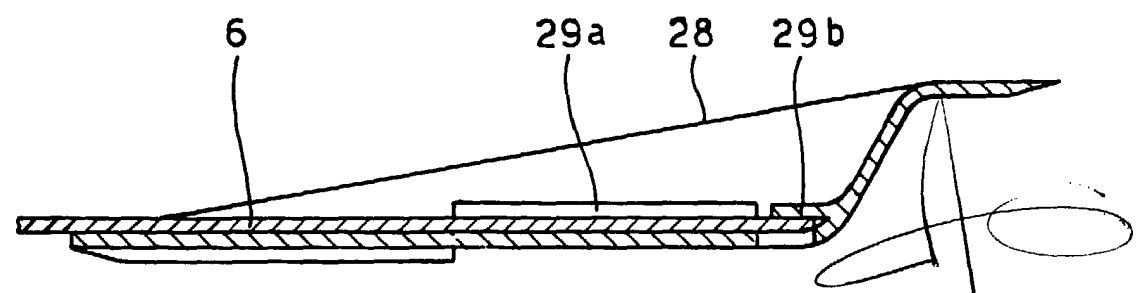


Fig. 11

Per informazioni e ordini
Per Pedale

