



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

(12) **ФОРМУЛА ИЗОБРЕТЕНИЯ К ПАТЕНТУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(21)(22) Заявка: 2012138563, 10.09.2012

(24) Дата начала отсчета срока действия патента:
10.09.2012

Дата регистрации:
30.01.2017

Приоритет(ы):

(30) Конвенционный приоритет:
08.09.2011 US 13/227,514

(43) Дата публикации заявки: 20.03.2014 Бюл. № 8

(45) Опубликовано: 30.01.2017 Бюл. № 4

Адрес для переписки:

129090, Москва, ул. Б.Спасская, 25, строение 3,
ООО "Юридическая фирма Городисский и
партнеры"

(72) Автор(ы):

ГРАДЗИНСКИ Грегори Джеймс (US),
ВАЛАВЕНДЕР Честер Станислаус (US)

(73) Патентообладатель(и):

Форд Глобал Технолоджис, ЛЛК (US)

(56) Список документов, цитированных в отчете
о поиске: US 2009309391 A1, 17.12.2009. US
4407540 A, 04.10.1983. US 4842327 A,
27.06.1989. RU 34900 U1, 20.12.2003.

(54) **СИСТЕМА НАПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО СТЕКЛА**

(57) Формула изобретения

1. Система направления автомобильного стекла, содержащая первое и второе стекла, каждое из которых имеет внутреннюю поверхность, передний край и задний край, и первый направляющий узел, содержащий первую направляющую, соединенную с внутренней поверхностью первого стекла, и первую удерживающую конструкцию, имеющую первый желоб, расположенный в нижней дверной раме полностью ниже поясной линии двери, для удержания первой направляющей с возможностью скольжения, причем задний край первого стекла и передний край второго стекла входят в зацепление друг с другом, когда первое и второе стекла полностью подняты, при этом первая направляющая включает в себя секцию зацепления, имеющую увеличенную часть, форма которой по существу соответствует форме уплотнителя, расположенного внутри первого желоба первой удерживающей конструкции.

2. Система по п.1, в которой каждое из первого и второго стекол также имеют наружные поверхности, причем наружные поверхности первого и второго стекла расположены в одной плоскости.

3. Система по п.2, в которой первое стекло выполнено с возможностью передвижения немного назад при его полном поднятии из опущенного положения.

4. Система по п.2, дополнительно содержащая второй направляющий узел, включающий в себя направляющую, соединенную с внутренней поверхностью второго стекла вблизи переднего края второго стекла, и вторую удерживающую структуру со

вторым желобом.

5. Система по п.4, в которой каждая из первой и второй направляющих стекла состоит из пластикового материала.

6. Система по п.1, в которой уплотнитель содержит покрытие с низким коэффициентом трения, толщина которого составляет от примерно 4 микрон до примерно 6 миллиметров.

7. Система по п.1, в которой уплотнение окружает по существу часть направляющей, и на внутренней поверхности уплотнения расположено покрытие с низким коэффициентом трения для обеспечения скольжения направляющей относительно уплотнения.

8. Система направления автомобильного стекла, содержащая переднее стекло, расположенное в двери транспортного средства и имеющее внутреннюю поверхность и задний край, причем переднее стекло выполнено с возможностью перемещения между опущенным и поднятым положением и с возможностью отодвигания назад при его перемещении из опущенного в поднятое положение, заднее стекло, имеющее внутреннюю поверхность и передний край, причем заднее стекло выполнено с возможностью перемещения между опущенным и поднятым положениями и с возможностью отодвигания вперед при его перемещении из опущенного в поднятое положение, первый направляющий узел, содержащий первую направляющую стекла, соединенную с внутренней поверхностью переднего стекла вблизи заднего края переднего стекла, и первую удерживающую конструкцию, имеющую первый желоб, расположенный в нижней дверной раме полностью ниже поясной линии двери и содержащий первый уплотнитель, выполненный с возможностью удержания с возможностью скольжения первой направляющей стекла, причем, когда как переднее стекло, так и заднее стекло находятся в поднятом положении, задний край переднего стекла и передний край заднего стекла находятся в непосредственном зацеплении, при этом первая направляющая стекла включает в себя первую секцию зацепления, имеющую увеличенную часть, форма которой по существу соответствует форме первого уплотнителя, расположенного внутри первого желоба.

9. Система по п.8, в которой наружные поверхности переднего стекла и заднего стекла расположены в одной плоскости.

10. Система по п.9, дополнительно содержащая второй направляющий узел, включающий в себя вторую направляющую, соединенную с внутренней поверхностью заднего стекла вблизи переднего края заднего стекла, и вторую удерживающую конструкцию, имеющую второй желоб, содержащий второй уплотнитель, выполненный с возможностью удержания второй направляющей с возможностью скольжения.

11. Система по п.10, в которой каждая из первой и второй направляющих состоит из пластикового материала, причем переднее стекло выполнено с возможностью передвижения немного назад при его перемещении в поднятое положение, а заднее стекло выполнено с возможностью передвижения немного вперед при его перемещении в поднятое положение.

12. Система по п.8, в которой уплотнитель содержит покрытие с низким коэффициентом трения, толщина которого составляет от примерно 4 микрон до примерно 6 миллиметров.

13. Система направления автомобильного стекла, содержащая первое и второе стекла, опирающиеся на нижнюю дверную раму, и направляющий узел, содержащий направляющую, соединенную с первым стеклом и удерживающую конструкцию, имеющую желоб, расположенный в нижней дверной раме полностью ниже поясной линии двери, для удержания с возможностью скольжения направляющей и обеспечения линейного перемещения первого стекла, при этом задний край первого стекла и передний

край второго стекла находятся в зацеплении, когда первое и второе стекла полностью подняты, причем направляющая содержит секцию зацепления, имеющую увеличенную часть, форма которой по существу соответствует форме уплотнителя, расположенного внутри желоба.

14. Система по п.13, в которой первое стекло направляется линейно между поднятым и опущенным положениями.

15. Система по п.14, в которой первое и второе стекла расположены в одной плоскости, когда они находятся в полностью поднятом положении.

R U 2 6 0 8 9 8 9 C 2

R U 2 6 0 8 9 8 9 C 2