



1948 17279

la desaparición de los defectos e inconvenientes que presentaban los contruidos de anterioridad, tales como, entre otros, la sujeción por medio de correas o cuerdas, de los
10 paquetes, objetos o utensilios, que se colocaban sobre ellos, adoleciendo de la pérdida de tiempo y molestias originadas en tales menesteres. De otra parte, al desaflojarse las cuerdas o correas, corriase inminente riesgo de extravío del objeto o utensilio transportado, habida cuenta, además,
15 que, todos ellos, van apoyados en la parte trasera de la bicicleta o vehículo análogo. Asimismo, dábase frecuentemente el caso de que uno de los extremos de la correa o cuerda quedase colgando, con peligro de su introducción entre los radios de la rueda trasera, donde generalmente
20 se superponía el soporte.

La presente creación, no solo elimina todo este género de desventajas e inconvenientes, sino que, a mayor abundamiento, por el detalle, calidades, contextura, conformación y disposición de sus elementos integrantes, comporta cuantas
25 exigencias, en concordancia con su fin privativo, quisieran demandarle los mas rigurosos principios de seguridad, pudiéndose, sin reserva de ninguna clase, diputarle de medio o elemento de franca eficiencia, sencillez de manejo y agilidad en sus utilizaciones, así como económico en su fabricación, determinándose, en razón de tal antecedencia, una
30 apreciable economía en el precio de la producción del resultado industrial. Las apuntadas características, económicas e industriales, le habilitan para superar, en todos



1948

17279

los órdenes, a cuantos dispositivos, de este género, fueron
 35 conocidos y explotados hasta el día. Así, pues, la creación
 a que se refiere la presente Memoria constituye una novedad
 industrial, con detalles de innovación auténtica, que la
 hacen acreedora al privilegio de explotación exclusiva, en
 pró de su titular, en respeto y de acuerdo con la normati-
 40 va del vigente Estatuto de la Propiedad Industrial.

Seguidamente se describe la integración del tan aludido
 porta-equipajes, articulado, con cierre automático, para
 bicicletas y análogos, con ayuda de los dibujos, que, para
 mayor claridad y comprensión, se acompañan a esta Memoria.

45 La Fig. 1ª reproduce una vista completa de este porta-
 equipajes, en la que se expresa, por medio de líneas pun-
 teadas, la parte del guía o manillar, de la bicicleta o
 análogo, en donde viene a colocarse, así como el lugar en
 que se fija y apoya, correspondiente a la cabeza de la hor-
 50 quilla y guardabarros. En esta figura, "A" es la parte pos-
 terior del porta-equipajes, compuesta, como puede verse más
 claramente por la Fig. 2ª, por un emparrillado, en forma
 rectangular, ligeramente curvado, por su parte inferior,
 hacia fuera. En el centro de la predicha limitación infe-
 55 rior, del referido emparrillado, se ubica una chapa dobla-
 da, en doble escuadra, una de las cuales viene a soldarse
 en la propia parte inferior de la pieza, y, la otra, pro-
 vista de un orificio, al objeto de hacer posible su suje-
 ción, se ubica en la capeza de la horquilla, precisamente
 60 en el mismo tornillo que sujeta el guardabarros delantero
 en todas las bicicletas y vehículos análogos. La parte su-



Y. 1948

17279

65 superior de este emparrillado tiene dos varillas, que, saliendo del mismo, se curvan en el otro extremo, en forma semicircular, con el fin de hacer posible su doble fijación sobre el manillar, con todo lo cual queda perfectamente acoplada esta parte del dispositivo al cuerpo delantero de la bicicleta o vehículo análogo.

70 En la misma figura 1ª, "B" es la parte anterior del portaequipajes, compuesta, igualmente, por otro emparrillado de forma rectangular y de dimensiones idénticas al anterior, curvado ligeramente hacia dentro en su parte inferior, esto es, a la inversa del citado en primer lugar, según puede verse con más detalle en la Fig. 3ª del dibujo adjunto. Los extremos inferiores de este segundo emparrillado han de estar formados por unos orificios, o ranuras, para encajar en la varilla fija de la parte baja posterior o emparrillado trasero del dispositivo. Debido a la forma curvada de las partes inferiores de cada uno de los emparrillados descritos de anterioridad, la parte inferior de la totalidad de este porta-equipajes adopta forma casi semicircular, y, la parte superior, puede separarse lo suficiente para poder introducir, entre los dos emparrillados, los objetos que se deseen transportar en cada ocasión o circunstancia.

85 La Fig. 4ª representa el detalle de los muelles, que, al insertarse en los extremos de la varilla del emparrillado trasero, por el interior, según se expresa por "C" en la figura 1ª, dotan al emparrillado anterior de fuerza opresiva, haciendo posible, que, introducido el objeto, utensilio o paquete, entre ambos emparrillados, el dispositivo



MAY. 1948

17279

90 lo sujete e aprisione convenientemente, lográndose, con
ello, que no pueda caerse lo que se transporta en él. El
movimiento, pues, del emparrillado anterior, no puede ser
otro que el de su abertura hacia adelante, hasta un punto
determinado, habida cuenta el tope que se ha colocado en
95 la parte inferior del primer emparrillado, el cual se for-
ma de una continuación de las varillas segundas de ambos
extremos, unidas entre sí, y, sobresalientes del resto del
conjunto lo necesario para cumplir su cometido.

El funcionamiento no puede ser más sencillo; bastará con
100 que el operador, con una de sus manos, atraiga hacia sí, o,
lo desplace, según sea su posición al momento de ejecutar
esta operación, el emparrillado anterior, y, depositando el
objeto o utensilio en el seno o alojamiento determinado por
la mayor distancia entre ambos emparrillados, suelte el pre-
105 dicho emparrillado anterior, quedando lo que haya de ser
portado con la sujeción conveniente, que evita cualquier
pérdida o extravío, aún en los casos de mucha agitación o
caída de la bicicleta o vehículo análogo, por accidente.
Fácil es comprender, pues, que el caso de pérdida no puede
110 darse con la utilización de este porta-equipajes, debido,
de una parte, a las seguridades que el mismo ofrece, en vir-
tud de su dispositivo, y, de otra, a la circunstancia de
ser delantero, detalle este por el cual ha de ir siempre
vigilado por la persona que conduzca.

115 El material con que puede llevarse a la práctica la fa-
bricación de este dispositivo es variable, aun cuando pre-



17279

ferentemente se fabrique con estructura metálica. Su forma puede modificarse siempre que no se agravie el objeto primordial de la creación.

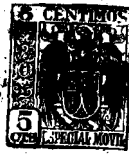
120 Describas, por manera bastante, las finalidades y partes integrantes de este Modelo de Utilidad, solo resta hacer constar, que, tanto sus elementos como sus dimensiones pueden ser variadas y variables, siempre que no desvirtúen, desfiguren o agravien su objeto privativo y fundamental,
125 esto es, su articulación y cierre automático, reservándose su creador cuantos derechos pudiera discernirle la ley en el futuro.

NOTA

Por el Modelo de Utilidad a que se refiere la presente
130 Memoria, se REIVINDICA:

12.- Un nuevo dispositivo porta-equipajes, articulado, con cierre automático, para bicicletas y análogos, caracterizado porque, a virtud de la inserción de dos muelles, - "C", Fig. 1ª - en los extremos inferiores de la varilla
135 de uno de los dos emparrillados, - "A", Fig. 1ª - charnelados, de que consta, adquiere el anterior - "B", Fig. 1ª - facultad opresiva contra su contrario, determinándose, en sentido semicircular, el cierre automático del dispositivo, tan pronto como la fuerza o medio que actuaba sobre el
140 emparrillado exterior deja de obrar sobre él.

22.- Un nuevo dispositivo porta-equipajes, articulado, con cierre automático, para bicicletas y análogos, según lo reivindicado en el punto anterior, caracterizado porque,



MAY. 1948

17279

a virtud de su estructura especial, se ubica o sitúa, colgándose de los brazos del guía o manillar, de la bicicleta o análogo, apoyándose, mediante soporte adecuado, en la cabeza de la horquilla y parte superior del salva-barros de la bicicleta o análogo.

3a.- "Un nuevo dispositivo porta-equipajes, articulado, con cierre automático, para bicicletas y análogos".

Tal y conforme se ha descrito en la Memoria que antecede, ilustrado en el dibujo que se acompaña, y, a los fines que se han especificado.

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

Madrid, 13 MAY. 1948

CARMELO URRRA PRATS
P.a.

ser poder

1918

17279



13 MAY, 1918

Escalera variable
[Signature]

Fig. 2

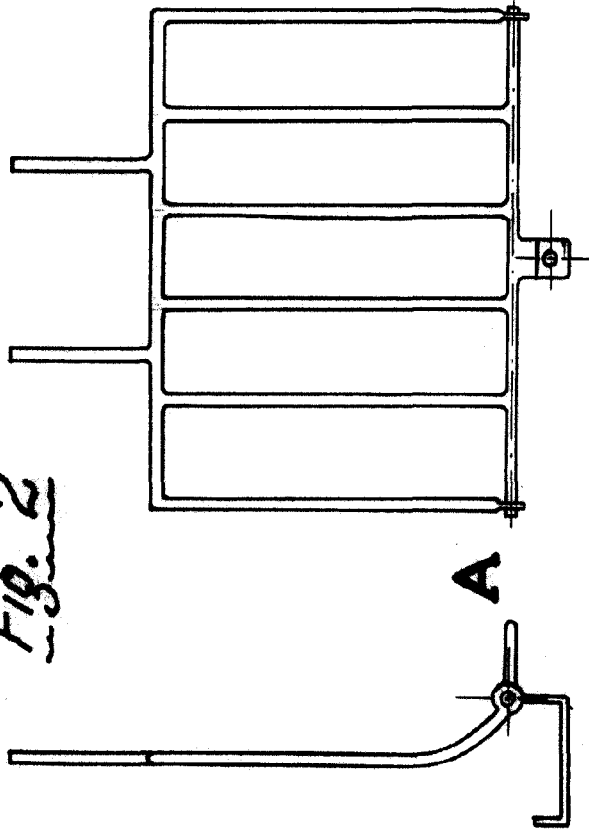


Fig. 4
C

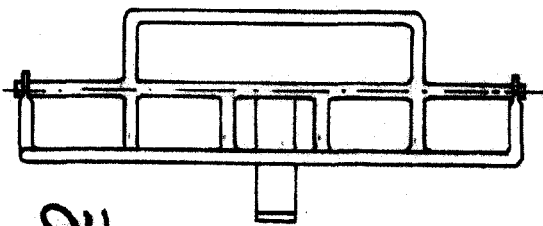


Fig. 2

Fig. 1

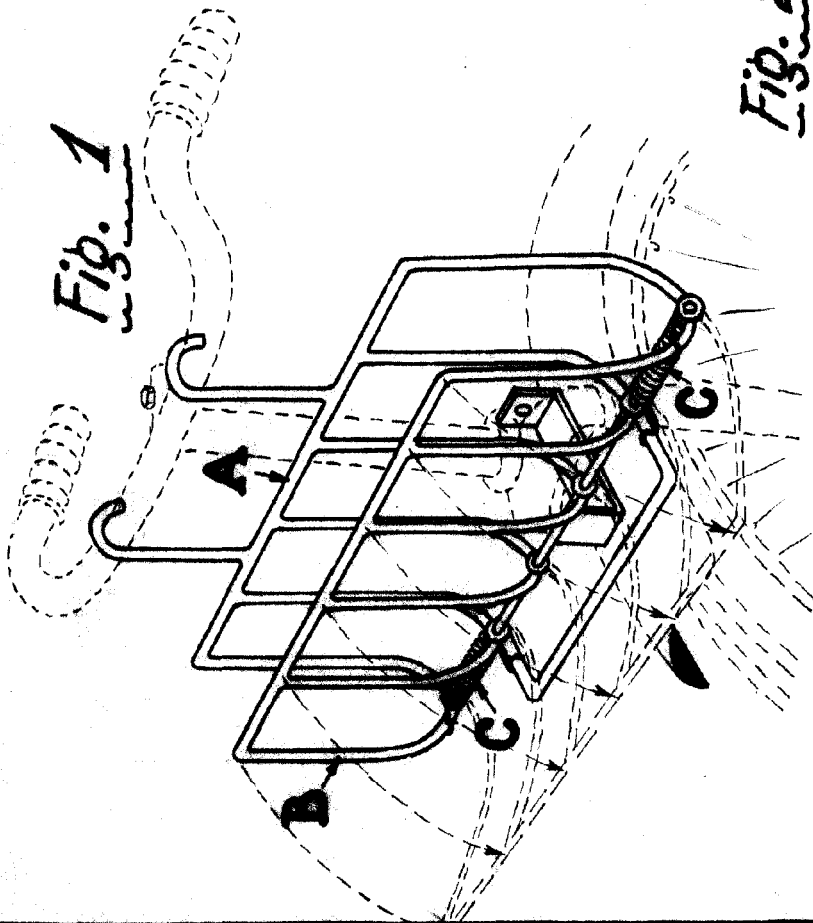


Fig. 3

