



75410

75410

PATENTE

DE

MODELO DE UTILIDAD

por 20 años

a favor de Don José SANTAEBULARIA FORNELLE

de nacionalidad española

residente en Badalona (Barcelona), o/. Miguel Servet, 210

por:

«PORTAEQUIPAJES PERFECCIONADO PARA AUTOMOVILES»

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente registro de Patente de Modelo de Utilidad se refiere a un portaequipajes perfeccionado para automóviles y similares, cuya novedad reside en su particular estructura y sistemas de anclamiento y montaje sobre la cubierta del automóvil, realizándose su fijación en forma permanente o transitoria, por cuanto el nuevo portaequipajes puede ser totalmente plegado, con un volumen mínimo, y ser transportado o almacenado cuando su uso específico no sea de interés.

El objeto del presente registro consiste pues en una estructura sensiblemente rectilínea, formando cuatro o más rectán-



gulos que quedan encerrados dentro del marco de los elementos exteriores mediante sistemas articulados y a través de sendos elementos de anclaje, por los cuales se fija el conjunto sobre la cubierta del automóvil o vehículo similar, siendo, tanto éstos elementos de fijación como aquéllos articulados, perfectamente desmontables entre sí hasta de jar al conjunto del portaequipajes reducido a un haz de varillas, pendiendo de algunas de ellas los elementos de articulación y fijación aludidos.

10. Las particularidades sucintamente indicadas como características del objeto de esta Patente de Modelo de Utilidad pueden ser apreciadas con mayor detalle a través de la descripción que a continuación se expone de una forma preferida de realización, la cual, a solo título de ejemplo no limitativo, se remite repetidamente a una hoja de dibujos que se acompaña adjunta y en los que:

15. La Fig. 1 indica, según una vista convencional en alzado, la disposición sobre la cubierta de un vehículo, de uno de los elementos a base de los cuales se constituye el nuevo portaequipajes.

20. La Fig. 2 muestra un detalle, seccionado longitudinalmente, de una de las extremidades del mismo elemento representado en la figura 1, correspondiente al lado por el que se realiza el afianzamiento del mismo.

25. La Fig. 3 representa una sección transversal que corresponde a un corte practicado según la línea III-III que se indica en la figura 2.

La Fig. 4 manifiesta asimismo una sección transversal, correspondiendo ésta a un corte practicado según la línea IV-IV que se señala también sobre la figura 2.

30. La Fig. 5 corresponde a un detalle, parcialmente seccionado, de la articulación central de cada elemento y en cuya organi-



zación reside una de las novedades fundamentales de la presente invención.

Finalmente; la Fig. 6 manifiesta una vista lateral de uno de los topes que limitan la longitud de cada varilla y, en consecuencia, la anchura útil del portaequipajes perfeccionado.

5.

La realización representada a solo título de ejemplo en la hoja de dibujos que se acompaña adjunta, consiste en una pluralidad de elementos sustentantes que, unidos o no entre sí, cada uno de ellos está provisto en su región central de una articulación para facilitar su plegado y subsiguiente almacenamiento, en tanto que en ambos extremos posee unos dispositivos de anclaje que figuran dotados de medios tensores y de regulación para posibilitar una perfecta adaptación de cada elemento sobre la cubierta del vehículo, así como su sólido acoplamiento sobre el mismo.

10.

La resistencia a la flexión de cada uno de los nombrados elementos se asegura mediante dos tubos (1), preferiblemente metálicos, los cuales, por sus extremidades centrales, aparecen como alojamiento de unas mechas (2) que forman parte de una articulación central (3) y con la que se solidarizan mediante pasadores (4) u otros medios de fijación equivalentes.

20.

Esta articulación queda situada por debajo de la superficie ideal superior del elemento, con objeto de no interrumpir la continuidad de la misma, estando constituida por dos cuerpos circulares que son susceptibles de girar concéntricamente uno respecto del otro, según se indica por trazado de puntos en la figura 5, y alrededor de un eje común (5). La trabazón entre sí de éstos dos cuerpos circulares, para mantener rígido el acoplamiento, se realiza mediante un pasador deslizante (6), que puede desplazarse por el interior de una tubuladura (7) que sobresale de uno de los dos cuerpos circulares y que permanece introducido en un alojamiento (8) previsto en el cuerpo circular complementario y que queda libre,

25.

30.



75410

cuando se desea proceder al plegado del elemento, por la tracción ejercida sobre un pequeño pomo (9) que determina la contracción de un resorte (10) contra un detentor (11) adecuado que cierra el alojamiento del mismo en el interior de la citada tubuladura (7).

5. La extremidad exterior de cada uno de ambos tubos (1), está completada por una aleta de contención (12), que se destina a limitar los desplazamientos transversales del equipaje y que queda situada en función de la longitud del elemento y de la forma y dimensiones de la cubierta (13) del vehículo, fabricándose preferiblemente dicha aleta (12) con aluminio moldeado y presentando una amplitud y suavidad de formas que evitan deterioros por roce en los equipajes.

10. Inmediatas a dichas aletas de contención (12) y fijadas según medios convenientes (14) en un taco contiguo a las mechas (15), introducidas en el extremo correspondiente de los tubos (1), se disponen unas bridas (16) cuyo extremo opuesto queda asimismo afianzado al propio tubo (1) mediante la asociación con el mismo de un controte (17) parcialmente empotrado en el centro de unas bases de apoyo (18), que son de material elástico adecuado.

15. La configuración de la mencionada brida (16) se establece según acodados que determinan cierto espacio libre para paso del extremo de un vástago roscado (19), y según un vaciado, preferiblemente de forja, en el que penetra, ajusta y queda afianzado por su valona (20), un manguito (21) cuyo fileteado interno coincide en paso y diámetro con el que presenta el citado vástago roscado (19) que se prolonga en una zona cilíndrica (22) al término de la cual figura introducida y solidarizada a un pomo (23) a través del que puede intervenir, manual o digitalmente, en el mayor o menor atornillado de la referida mecha roscada (19) en su tuerca representada por el manguito (21), asegurándose la vinculación del pomo



75410

(23) al conjunto del tornillo mediante una clavija cónica (24) u otro medio equivalente, permaneciendo como guía y soporte del referido tornillo otro manguito (25) que se distingue del oponente (21) por la posición de su valona (26), que es contraria a la de éste, y por carecer de fileteado interno con objeto de establecerse como cojinete de la zona cilíndrica (22) del propio tornillo.

5. Este manguito (25) va solidarizado al cuello (27) de un garfio (28) que es de forma sensiblemente trapezoidal y alabeada o curvada convenientemente para que su base (29) en forma de uña (30) se introduzca y quede indefinidamente aplicada contra el escupidor (31) del vehículo.

10. Consiguientemente a lo expuesto, el conjunto de la brida (16), del tornillo (19), de los manguitos (21) y (25) y del garfio (28), constituyen un tensor que se aplica precisamente a mantener indefinidamente la posición del portaequipajes de la invención encima de la cubierta del vehículo, con una rigidez y presión de aplicación de las bases de apoyo (18) contra la cubierta (15) que son función directamente proporcional a la presión ejercida en el atornillado de cada uno de los extremos tensores constituidos, cuyo tornillo principal presenta una regata longitudinal (32) que es de longitud suficiente para que en cualquier punto de la misma pueda introducirse el extremo en forma de trinquete (33) de un pasador deslizante (34) que es de características absolutamente análogas a las indicadas para el pasador (6) que se aplica a la sujeción de la articulación de cada elemento hallándose, como éste, provisto también de un pomo (35), y de un resorte interno, diferenciándose únicamente de aquél (6) en que su punta extrema queda definida en forma de trinquete (33) al objeto de permitir variaciones angulares del tornillo (19) en un sentido, y blocándolo para variaciones en sentido contrario, las cuales exigen, en

15.

20.

25.

30.

75410



todo caso, una tracción conveniente de dicho pasador (34) para que el tornillo (19) pueda ser libremente desenroscado operando convenientemente sobre su cabeza moleteada (23), solidarizada al mismo mediante un pasador (24).

5. Los tubos (1) de cada elemento están revestidos exteriormente con un tubo, liso o estriado (35), que es preferiblemente de goma o de material resinoplástico de características adecuadas, tanto para hacer más suave el contacto de los equipajes contra los mismos, cuanto para aumentar el índice de adherencia y asegurar una inmovilidad relativa de aquellos.
- 10.

La inmovilización del manguito (21) sobre la brida (16), así como la del complementario u oponente (25) sobre el garfio (28), se asegura mediante soldadura u otros medios adecuados, indi-

15. cándose en la hoja de dibujos, a solo título de ejemplo, su inmovilización a través de sendas pletinas (36) que ajustan sobre una rogata plana practicada en cada uno de dichos manguitos, y afianzada a las bridas (16) y (28) según tornillos (37) o remaches equivalentes.

20. En la realización práctica del portaequipajes perfeccionado que motiva la presente Patente de Modelo de Utilidad, serán susceptibles de variación todos cuantos detalles de construcción, materiales empleados y acabados no alteren, cambien o modifiquen la esencialidad que caracteriza a la presente invención.

#### N O T A

25. REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto de la presente Patente de Modelo de Utilidad:

30. 1ª.-Portaequipajes perfeccionado para automóviles, que se caracteriza esencialmente por estar constituido por elementos tubulares dotados de apoyos elásticos y provistos en su centro de



- unas articulaciones o bisagras para facilitar su plegado, figurando acoplados a las extremidades de cada tubo sendos dispositivos de amarre, poseedores de medios de regulación para asegurar la adaptación y anclaje de cada elemento que integra el conjunto del portaequipajes sobre el techo del vehículo, hallándose revestidas las dos mitades del tubo que integra cada elemento, por una funda de material elástico, preferiblemente goma, cuya funda tiene la misión de constituir una superficie adherente para los equipajes y posee orificios adecuados que dan paso a unos vástagos en los que quedan fijados los apoyos.
- 5.
- 10.

- 2<sup>a</sup>.-Portaequipajes perfeccionado para automóviles, según la anterior reivindicación, que se caracteriza por el hecho de que la articulación central está formada por dos cuerpos circulares que son susceptibles de girar concéntricamente alrededor de un eje común, existiendo en uno de los aludidos cuerpos un vástago retráctil, tensado por un resorte interno y poseedor de un pomo de maniobra, cuyo vástago coopera con un entrante practicado en el cuerpo restante, permitiendo ello el bloqueo y desbloqueo de esta articulación para las fases de uso y plegado del dispositivo.
- 15.
- 20.

- 3<sup>a</sup>.-Portaequipajes perfeccionado para automóviles, según las reivindicaciones anteriores, que se caracteriza por el hecho de que en los extremos libres de los dos tubos articulados que constituyen cada elemento del portaequipajes, van aplicados y convenientemente fijados unos remates planos que se elevan perpendicularmente respecto a los antedichos tubos, en la zona inferior de los cuales se halla agregada una brida acodada que, por una parte, queda retenida por uno de los vástagos de los apoyos mientras que, por otra, se encuentra solidarizada al propio tubo del dispositivo, estando unido a esta brida, y situado con una deter-
- 25.
- 30.



minada inclinación, un tensor constituido por un casquillo roscado interiormente, combinado con un tirador a base de un vástago tensado por un resorte y con extremidad en uña de trinquete para bloquear la posición de un tornillo portador, para ello, de una regata longitudinal, figurando en el extremo libre de este tornillo un pomo de accionamiento, y apareciendo entre éste y la rosca un manguito loco del que parte una aleta acodada, apta para engarzarse con la pestaña del escupidor del vehículo.

4ª.-PORTAEQUIPAJES PERFECCIONADO PARA AUTOMOVILES.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad propia de la misma.

Consta la presente Memoria descriptiva de ocho páginas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y va acompañada de una hoja de dibujos aclarativos.

Barcelona, 30 Julio de 1959

P. A.

R. VOLART PONS  
P. P.

75410

Fig.1

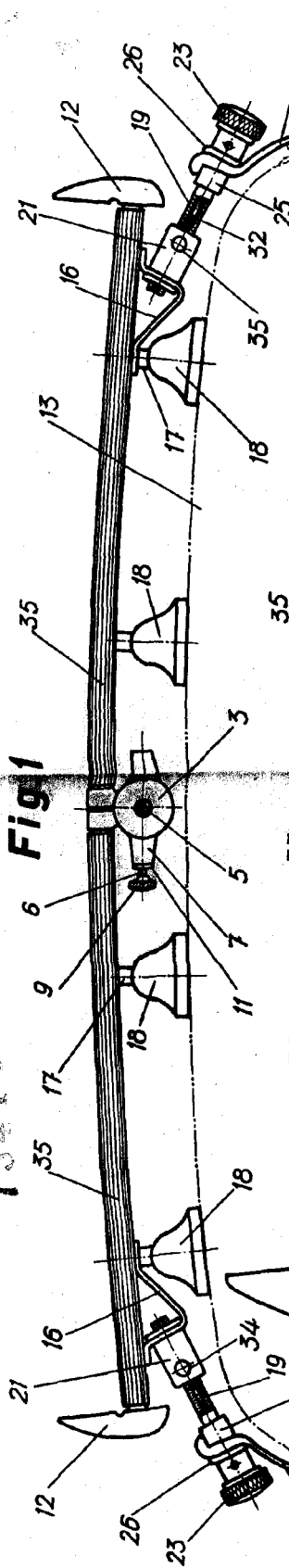


Fig.2

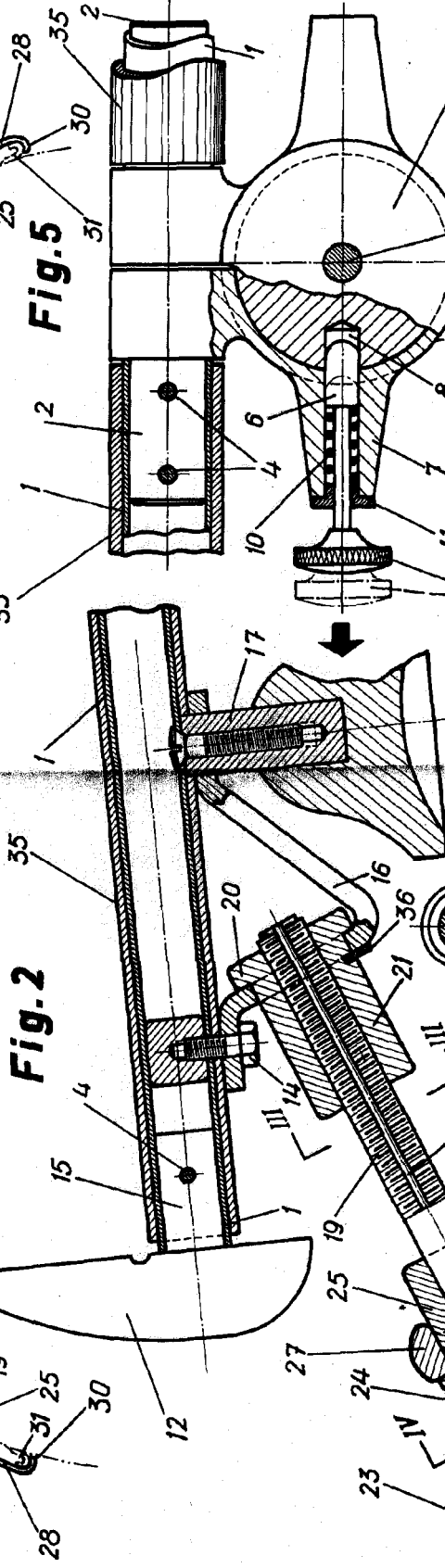


Fig.3

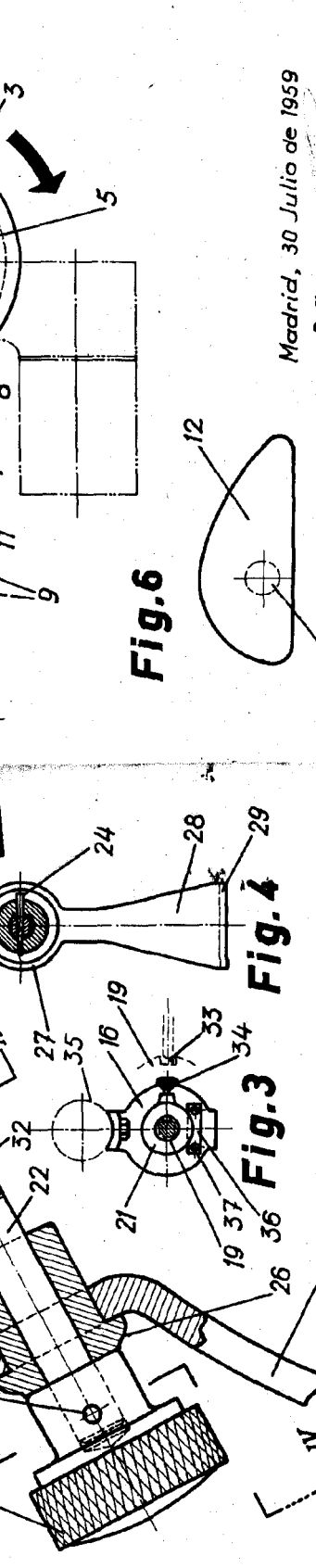


Fig.4

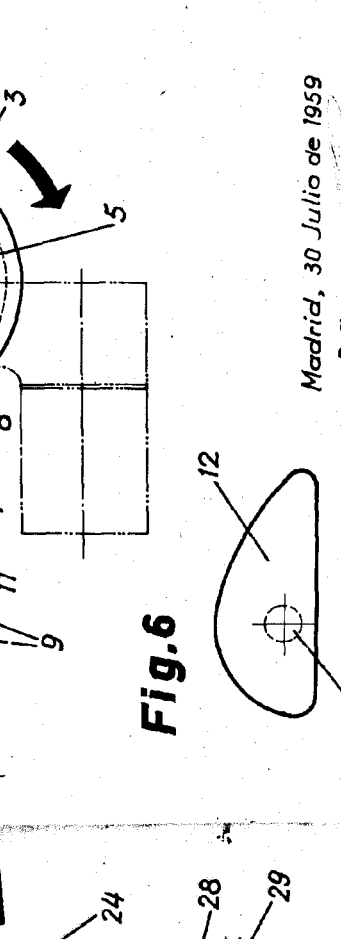


Fig.5

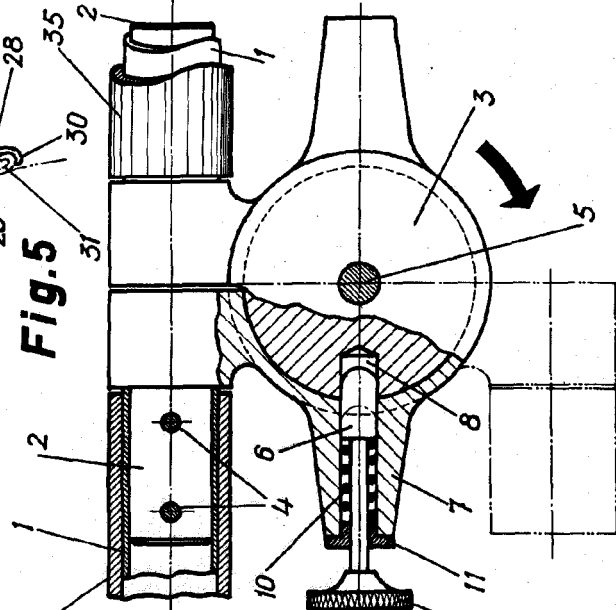
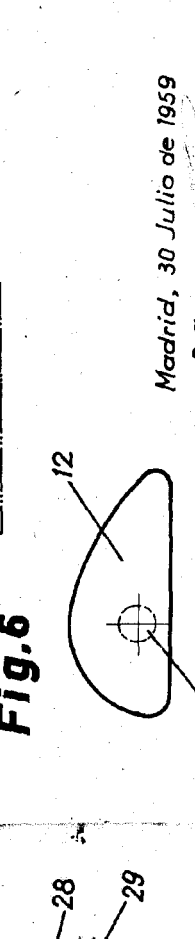


Fig.6



Escala variable.