



117788

M O D E L O  
D E  
U T I L I D A D

por "PORTAEQUIPAJES APLICABLE AL TECHO DE AUTOMÓVILES", a favor de F.A.P.A. S.A.S., entidad italiana, residente en BEINASCO (Torino) -Italia--.

= . ±

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención tiene por objeto un portaequipajes de construcción sencilla y robusta, apto para ser aplicado fácilmente al techo de automóviles que tienen anchos.

5. La característica principal del portaequipajes objeto de la invención reside en el hecho de que comprende, por lo menos, dos travesaños de soporte, provistos de medios regulables para el anclaje al canalón del techo, una pluralidad de astas longitudinales, fijadas a los travesaños y que
10. constituyen el plano de carga y una baranda perimetral contig-



nua que yace en un plano paralelo y superpuesto al plano formado por las astas, estando fijada dicha baranda a la extremidad, repkegada hacia lo alto, de los travesaños de soporte.

5. Ulteriores características y ventajas de la invención resultarán en el curso de la descripción detallada que sigue, referida al dibujo anexo, que se proporciona a título de ejemplo nonlimitativo.

10. La figura 1 es una vista en perspectiva de un portaequipajes según la invención;

la figura 2 es una sección transversal realizada según la línea II-II de la Figura 1, y

la figura 3 es una sección transversal, a mayor escala, realizada según la línea III-III de la figura 2.

15. Con 2 se indican dos elementos de soporte paralelos entre si, aptos para ser fijados transversalmente al vehículo, de modo que resulten dispuestos, con su parte media, a una cierta altura del techo.

20. Sobre los travesaños 2 se fijan una pluralidad de astas 4 que, en el montake sobre el vehículo, se disponen longitudinalmente y constituyen el plano de carga del portaequipajes.

25. Dicho plano de carga está rodeado por una baranda perimetral continua, constituida por un elemento tubular, que tiene forma substancialmente cuadrilátera y que yace sobre un plano paralelo a superpuesto al plano formado por las astas 4.

La baranda 1 es sostenida por los travesaños de soporte 2, los cuales presentan las extremidades opuestas 3 reple-

117788



gadas hacia lo alto, para ser soldadas directamente a la citada baranda.

Los travesaños 2 están constituidos por perfiles de secciones en C, dispuestos de modo que la apertura resulte  
5. vuelta hacia abajo.

En los travesaños 2 se empeñan en correspondencia de las extremidades opuestas, dos estribos de soporte 5, cada uno de los cuales está constituido por un lado superior 6 apto para empeñarse, con posibilidad de desplazamiento axial, en la cavidad del travesaño 2 y por un lado externo 7, que  
10. tiene disposición sub-vertical y provisto en su extremidad inferior de medios aptos para permitir el apoyo y el vínculo del portaequipajes al techo del vehículo. Tales medios están constituidos en modo conocido por un estribo de apoyo 8 apto para empeñarse desde lo alto en la cavidad del canalón y por un estribo móvil 9 apto para empeñarse con  
15. su labio replegado en la cara inferior externa del canalón, siendo dichos dos estribos ajustados entre si por medio de un tornillo.

El lado superior 6 del estribo de soporte 5 presenta una acanaladura longitudinal 6a, en la que se empeña un tornillo 10 apto para determinar el apriete entre el citado  
20. estribo y el travesaño 2 del portaequipajes.

El desplazamiento transversal del estribo 5 con respecto al travesaño 2 permite adaptar el portaequipajes a vehículos que tengan dimensiones de anchura diferentes, utilizando un plano de carga de dimensiones unificadas.

25. El portaequipajes resulta particularmente ligero, lo

117788



cual facilita la aplicación al vehículo, y presenta al propio tiempo requisitos de elevada resistencia que permiten la utilización para el transporte de cargas, incluso elevadas.

- La invención dentro de su esencialidad puede ser
5. llevada a la práctica en otras formas de realización que difieran en detalle de la indicada a título de ejemplo en la descripción. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño, empleando en su construcción los materiales más adecuados a cada caso, por quedar todo ello comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.
  - 10.



117788

N O T A

Descrito el objeto del presente invento, se declaran nuevas y de propia invención, las siguientes reivindicaciones con prioridad de la solicitud de modelo de utilidad italiano nº provisional 5152 del 1º de Diciembre de 1964.

5. 1. Portaequipajes aplicable al techo de automóviles, caracterizado por el hecho de que comprende por lo menos dos travesaños de soporte (2) provistos de medios registrables (5) para el anclaje del mismo al techo del automóvil, una pluralidad de astas longitudinales (4), fijadas a los travesaños (2) y que constituyen el plano de carga y una baranda perimetral (1) continua, yacente en un plano paralelo y superpuesto al plano formado por las astas, estando dicha baranda fijada a las extremidades (3), replegadas hacia lo alto, de los travesaños de soporte (2).
10. 2. Portaequipajes, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que los travesaños de soporte (2) están constituidos por perfiles en "C", que tienen el lado abierto vuelto hacia abajo.
15. 3. Portaequipajes, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que en la extremidad de cada travesaño (2) se empuñan, con posibilidad de desplazamiento, dos estribos (5) que tienen un lado superior (6) apto para empuñarse en
- 20.

117788



10

la cavidad del travesaño y un lado sub-vertical (7) provisto de medios de anclaje; obteniéndose la fijación de cada estribo (5) al travesaño (2) mediante un tornillo (10) que se aloja en un orificio del travesaño y en una acanaladura (6a) practicada en el lado (16) superior del estribo.

4. Portaequipajes aplicable al techo de automóviles.

Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de seis hojas foliadas y escritas a máquina por una sola cara, acompañadas de una lámina de dibujos.

Madrid, a 1 DIC. 1965  
p.a.

JAIME ISERN

Fig. 1

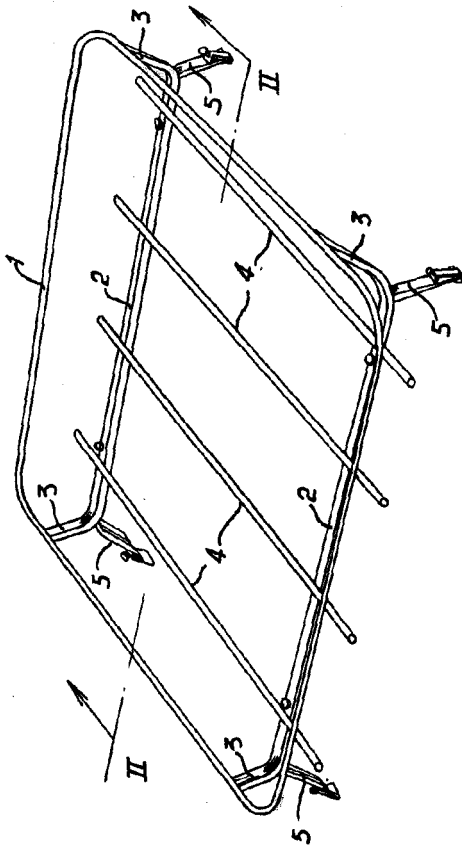


Fig. 3

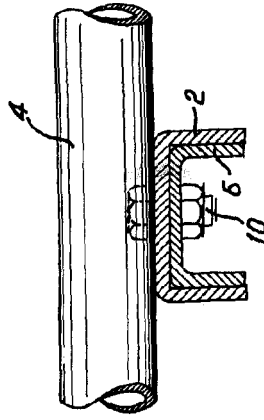
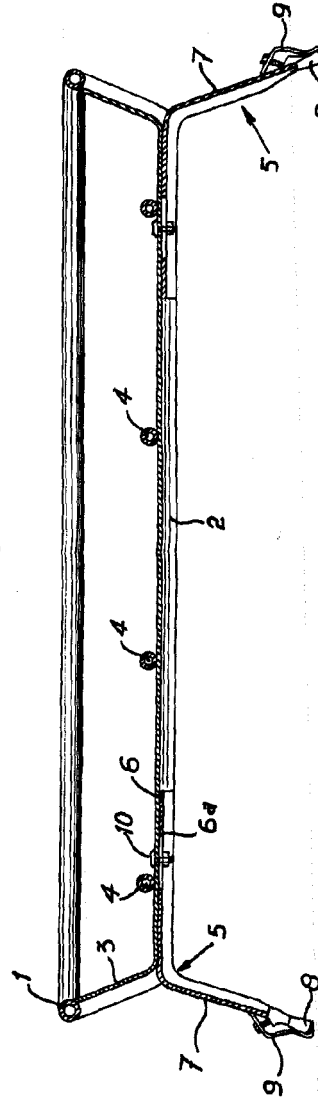


Fig. 2



Madrid, 1911

Primo Isern

Arq.º