

166607



3

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE <u>B60</u>
SUBCLASE <u>R</u>

MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años

cuyo privilegio se solicita para España, sus territorios y plazas de soberanía, a favor de:

INDUSTRIAL MONTAÑA, S.L.

entidad de nacionalidad española, domiciliada en Barcelona, calle Larrard, n.ºm. 28, relativo a:

"PORTAEQUIPAJES PARA AUTOMOVIL"

=====



MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a un portaequipajes para automóvil, del tipo a montar sobre la capota, permitiendo alojar y retener maletas y otra suerte de equipajes, y siendo del tipo acoplable a voluntad, por lo que puede ser retirado al no ser necesario su empleo. - - - - -

5.

Este tipo de portaequipajes, tiene ordinariamente el inconveniente de que al estar separados del vehículo, resulta embarazoso por su ocupación de espacio que en muchos casos hace dificultoso su colocación en lugar adecuado. - - - - -

10.

La invención aporta una solución práctica para el problema expuesto, por medio de un portaequipajes que se caracteriza por el hecho de estar constituido por dos armazones tubulares metálicos paralelos entre sí, formando dos cercos aplanados que componen los soportes laterales, de una serie de barrotes tubulares metálicos, paralelos entre sí y perpendiculares a aquellos armazones, a los que se articulan por su rama inferior, y de otros dos barrotes análogos a los anteriores y articulados en la rama superior de aquellos soportes en sus partes extremas, en que las citadas articulaciones son de tipo libre para permitir el giro angular de los barrotes respecto a los soportes, habiendo los medios pertinentes para apoyo y sujeción del conjunto sobre la capota del vehículo, de modo que al estar fuera de uso el anterior conjunto, el

15

20.



mismo es plegable en sentido longitudinal, por el citado giro angular de los barrotes, con la consiguiente aproximación mutua de los soportes laterales, reduciéndose el volumen del referido conjunto. - - - - -

5. Los puntos de articulación entre soportes laterales y barrotes transversales, se realiza por medio de un pasador que atraviesa libre y diametralmente los elementos concurrentes. - - - - -

10. Otros objetos y características de la invención se irán dando a conocer en detalle a lo largo de la descripción que sigue, haciendo referencia a los dibujos ilustrativos que la acompañan. En los dibujos: - - - - -

15. Figura 1, es una vista esquemática en perspectiva, que representa un portaequipajes según la invención, en su posición operativa. - - - - -

Figura 2, es una vista en planta del presente portaequipajes, en su posición abierta. - - - - -

Figura 3, representa el portaequipajes de la figura anterior, visto en posición plegada. - - - - -

20. Figura 4, es un detalle en perspectiva que muestra un nudo de articulación. - - - - -

25. El presente portaequipajes, se compone de dos soportes laterales 1, formados por un cerco tubular metálico aplandado, o sea con dos ramas superior 2 e inferior 3, paralelas entre sí y en un mismo plano vertical, de una serie de barro-



tes 4 en tubo metálico, paralelos entre sí y perpendiculares a los armazones 1, articulándose en las ramas inferiores 3 de los mismos, y de dos barrotes 5 análogos a los anteriores y articulados en las ramas superiores 2 de los soportes 1, junto a sus extremos. - - - - -

5.

Los diversos puntos de articulación 6 entre los soportes 1 y los barrotes 4 y 5, constan de un pasador libre 7 que facilita el giro de los elementos concurrentes en un plano horizontal. - - - - -

10.

Se prevé que los barrotes inferiores 4 situados en los extremos, van provistos de una prolongación angular 8 con fijador 9 a aplicar en los canalones laterales del automóvil, y que se sujetan mediante tornillos de presión 10. - - - - -

15.

En posición operante, el presente portaequipajes mantiene su compostura y estabilidad por medio de los elementos de apoyo y sujeción sobre la capota del automóvil, que inmovilizan el conjunto de elementos integrantes. Al ser separado del automóvil dicho portaequipajes, sus elementos recobran la movilidad que les confiere su libre articulación y, mediante giro de los barrotes 4 y 5 respecto a las ramas 3 y 2, respectivamente, de los soportes 1, se produce un plegado del conjunto mediante acercamiento mutuo de aquellos soportes 1, lo cual redundará en una reducción del volumen general.

20.

Este último objetivo es precisamente el que se trata de alcanzar, dado que con ello se posibilita el situar el portaequipajes en algún lugar de poca cabida, lo cual no sería

25.



factible sin la condición de plegabilidad. - - - - -

Las anteriores aseveraciones se comprueban a vista en las figuras 1 y 2, de manera que si bien en la situación de plegado se incrementa la longitud total del dispositivo, ello no representa inconveniente importante, a cambio de una notable reducción del espacio ocupado. - - - - -

5.

Descritas convenientemente las características de la invención, se hace constar que en la misma podrán introducirse cuantas variantes de detalle pueda aconsejar la experiencia, siempre que con ello no se modifique la esencialidad de la misma que es la que se resume y concreta en las reivindicaciones que siguen. - - - - -

10.

N O T A

Se declaran de novedad, utilidad y propiedad para España, sus territorios y plazas de soberanía, las siguientes: - - - - -

15.

R E I V I N D I C A C I O N E S

1.- Portaequipajes para automóvil, caracterizado por el hecho de estar constituido por dos armazones tubulares metálicos paralelos entre sí, formando dos cercos aplanados que componen los soportes laterales, de una serie de barrotes tubulares metálicos, paralelos entre sí y perpendiculares a aquellos armazones, a los que se articulan por su rama inferior, y de otros dos barrotes análogos a los anteriores y articulados en la rama superior de aquellos soportes en

20.

25.



sus partes extremas, en que las citadas articulaciones son del tipo libre para permitir el giro angular de los barrotes respecto a los soportes en un plano horizontal, habiendo los medios pertinentes para apoyo y sujeción del anterior conjunto sobre la capota del automóvil, para estabilización de dicho conjunto, de modo que este último, en su posición fuera de uso, es plegable por el citado giro de los barrotes, con la consiguiente aproximación mutua de los soportes laterales, reduciéndose el volumen del referido conjunto. -

5.

10.

2.- Portaequipajes para automóvil, según la reivindicación anterior, caracterizado porque los puntos de articulación entre soportes laterales y barrotes transversales, se realiza por medio de un pasador que atraviesa libre y diametralmente los elementos concurrentes. - - - - -

15.

3.- "PORTAEQUIPAJES PARA AUTOMOVIL". - - - - -

Todo ello conforme se describe y reivindica en la presente memoria que consta de seis hojas, foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras, y de tres figuras que la ilustran.

MADRID, 3 FEB. 1971

P. A. M. CURELL SUÑOL



FIG.3

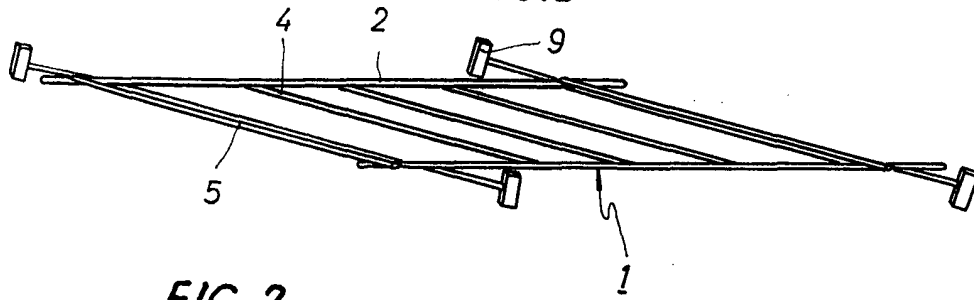


FIG. 2

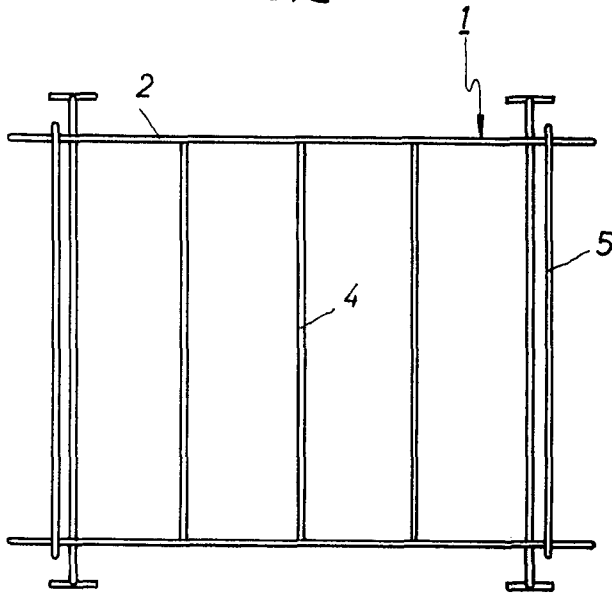


FIG. 4

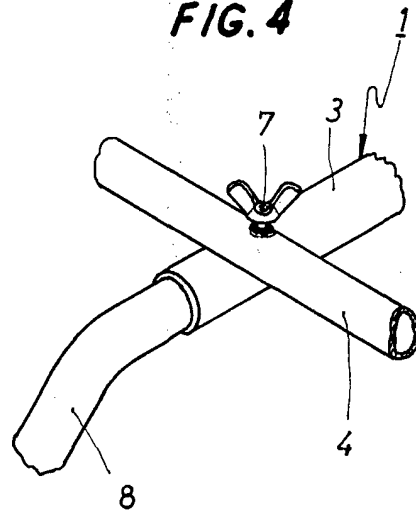
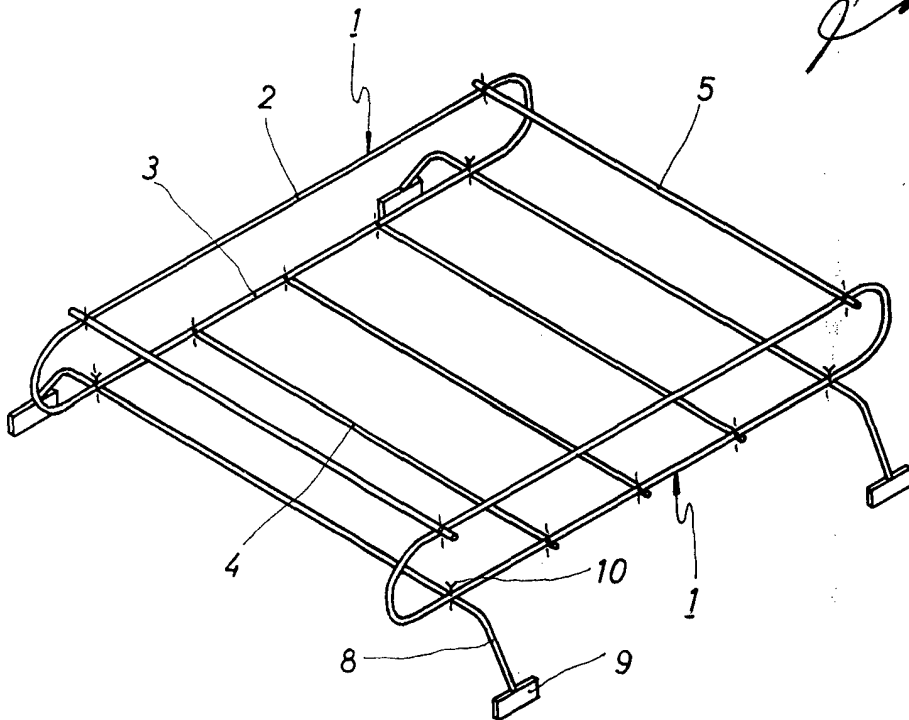


FIG. 1



Handwritten signature or mark.