



Cl.:	B60R
------	------

201267

M O D E L O

D E

U T I L I D A D

por "PORTAEQUIPAJES CONVERTIBLE", a favor de Don ENRIQUE VILARDELL GIMENEZ, de nacionalidad española, domiciliado en BARCELONA, calle Balmes, 25.

= . =

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a un portaequipaje convertible.

5. Más concretamente, en la invención se ha ideado un portaequipajes especialmente destinado para su aplicación en los vehículos automóviles, el cual presenta la particularidad de poder ser convertido con facilidad en un dispositivo porta-esquíes. Otras ventajas propias del portaequipajes objeto de la presente invención, son el hecho de presentar medios para facilitar su adaptación a diferentes tipos de
10. vehículos.

En líneas generales, el portaequipajes que se describe está integrado por dos perfiles metálicos, como míni-



mo, los cuales constituyen las guías para respectivos pares de patas de anclaje del conjunto al tejadillo del vehículo. La organización de los perfiles a base de guías permite el deslizamiento de las patas citadas, situándolas en la posición correcta, de acuerdo con la anchura del vehículo.

5.

En los extremos de los perfiles se prevén bridas de amarre para las cintas de sujeción de los bultos o maletas, mientras que en el lomo de dichos perfiles existe una guarnición perfilada de material moldeado, tal como plástico o similar, con ranuras longitudinales, a fin de crear una superficie de apoyo antideslizante para los bultos o maletas.

10.

Las bridas de amarre son desmontables para permitir la extracción de la guarnición antedicha, que es de quita y pon, siendo substituida dicha guarnición por secciones de perfiles moldeados, que comportan las fijaciones para los esquís, obtenidas dichas fijaciones en la propia operación de moldeo de las secciones respectivas de perfil.

15.

Como anteriormente se ha indicado, el portaequipajes es de tipo universal, ya que es posible su adaptación a vehículos de diferentes anchuras, merced a las patas deslizantes, las cuales se fijan en las posiciones adecuadas de uso merced a bridas constituidas por pares de placas que configuran una mordaza, relacionadas por un tornillo pasante, cuya sección queda ubicada en una depresión propia del tramo de pata adyacente al perfil.

20.

25.

Con el fin de facilitar la explicación, se acompaña a la presente memoria descriptiva de una lámina de dibujos en la que se ha representado un caso de realización que se cita a título de ejemplo.

30.

En los dibujos:



La figura 1, muestra una vista parcial en perspectiva y en despiece del portaequipajes, según el modelo.

La figura 2, corresponde a una perspectiva seccionada de un elemento porta-esquíes montado sobre el perfil respectivo.

La figura 3, es una sección transversal esquemática de la brida de fijación de las patas del portaequipajes y del perfil del mismo.

Haciendo referencia a las figuras, se aprecia en su realización un portaesquíes convertible integrado a base de perfiles -1-, de sección replegada en doble T, estando formada la parte vertical de dicha T por dos tramos paralelos y distanciados -2-, que establecen una guía para el deslizamiento de los nudillos -3-, propios del dorso de la sección de pata -4-, amovible a lo largo del perfil -1-, y bloqueable en la posición conveniente de uso, de acuerdo con la anchura del vehículo, realizándose este bloqueo merced a unos elementos de fijación formados por las placas -5- contrapuestas constitutivas de mordazas que abarcan a los bordes de las alas del perfil -1-, y a las pestañas de borde -6- de las patas, relacionándose dichas placas a través del tornillo y tueroa -7- y -9-, pasante el referido tornillo por los taladros -8-.

La sección de pata -4-, se completa con la extremidad -10-, graduable en longitud merced a los taladros alineados -11-, y al ojal -12-, cuya extremidad comporta los medios -13-, de tipo conocido, para su vinculación al canalillo de desagüe del vehículo.

Sobre el lomo plano del perfil -1-, se prevé una guarnición perfilada -14-, de material moldeado, estriada longitu-



dinalmente para crear un apoyo antideslizante para los bultos. Esta guarnición -14-, se prevé de menor longitud que el perfil -1-, para que el exceso de dimensión de éste constituya dos extremos aptos para la fijación de unas bridas de amarre para las cintas de sujeción de los bultos. Estas bridas están formadas por placas -15-, enfrentadas y relacionadas por un pasador -16-, sobre el que se fija el extremo de la cinta, y por un tornillo y tuerca de bloqueo -17- y -18-. Entre ambas placas existe un núcleo de material semirígido -19-, provisto de un frente de contención -20-. Las antedichas placas -15-, presentan bordes de uña -21-, para abarcar a los bordes longitudinales del lomo del perfil -1-.

Los extremos del perfil -1-, se cierran mediante tapas embellecedoras -22-.

La guarnición -14-, es extraíble por deslizamiento, siendo substituidas por secciones de perfil moldeados -23-, que comportan las fijaciones para los esquís. Estas fijaciones están formadas por pares de anclajes a manera de ganchos -24-, que se proyectan normalmente al perfil -23-, y que presentan su extremo en gancho curvado hacia el exterior, existiendo en este extremo curvo una ranura centrada -25-, con tetones -26- que estrechan el paso de la misma para constituir el medio retentor de las tiras elásticas -27-, de sección redonda, que se incrustan a presión en dichas ranuras. Estas tiras -27-, están rematadas por cabezas cilíndricas -28-, que se alojan en la concavidad del gancho -24-.

La superficie del perfil -23-, limitada entre cada par de ganchos, presenta nervios -29- antideslizantes.

El modelo, dentro de su esencialidad, puede ser llevado a la práctica en otras formas de realización que difie-



ran en detalle de la indicada a título de ejemplo en la descripción y a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, construirse en cualquier forma y tamaño, con los materiales más adecuados, por quedar todo ello comprendido en el espíritu de las reivindicaciones.

10.

NOTA

Descrito el objeto y utilidad de la presente invención, lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las siguientes reivindicaciones.

15.

1.- Portaequipajes convertible, caracterizado esencialmente por el hecho de estar constituido por, como mínimo, un juego de dos perfiles de sección replegada en doble T, estando formada la parte vertical de dicha T por dos tramos paralelos y distanciados que establecen una guía para el deslizamiento de unos nudillos propios del dorso del elemento de pata, amovible a lo largo del referido perfil y bloqueable, merced a medios adecuados, en la posición de servicio, de acuerdo con la anchura del vehículo, y por presentar el lomo de este perfil, una guarnición perfilada del material semirígido, estriada longitudinalmente para crear un apoyo antideslizante para los bultos, siendo esta guarnición extraíble por deslizamiento y sustituible por secciones de perfil de material preferentemente moldeado, que comportan las fijaciones para los esquíes.

20.

25.

30

2.- Portaequipajes, según la anterior reivindicación, caracterizado porque la guarnición perfilada antedicha, es



de menor longitud que el perfil soporte de la misma, resultando extremos libres de éste perfil para comportar unas bridas de amarre de las cintas de sujeción de bultos, cuyas bridas están constituidas por placas situadas a ambos lados del extremo respectivo del perfil y relacionadas por un pasador superior y por un tornillo de bloqueo, previéndose los bordes inferiores de las citadas placas doblados en ángulo para abarcar a los bordes longitudinales del lomo del perfil, reteniendo ambas placas un taco elástico con plano vertical de contención, entre cuyo taco y pasador se establece el paso para las cintas de amarre.

5.

10.

3.- Portaequipajes, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque los medios de bloqueo de las patas sobre el perfil, están constituidos por dos placas contrapuestas situadas a ambos lados de aquel, cuyas placas presentan sus bordes horizontales doblados en ángulo para abarcar a las alas del perfil y a la pestaña de borde longitudinal propia de la pata, previéndose en ambas placas sendos taladros enfrentados para paso de un tornillo de fijación, cuya sección se ubica en una depresión existente entre los nudillo de la pata.

15.

20.

4.- Portaequipajes, según las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque las fijaciones para los esquíes están formadas por pares de anclajes a manera de ganchos que se proyectan verticales, con su curvatura hacia el exterior presentando en la misma una ranura abierta y estrangulada en un punto, para retener a los extremos de una tira elástica, provista en sus extremos de cabezas cilíndricas transversales que se alojan en la concavidad del gancho.

25.

30.

5.- Portaequipajes convertible.



Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de 7 hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, acompañadas de los dibujos reglamentarios.

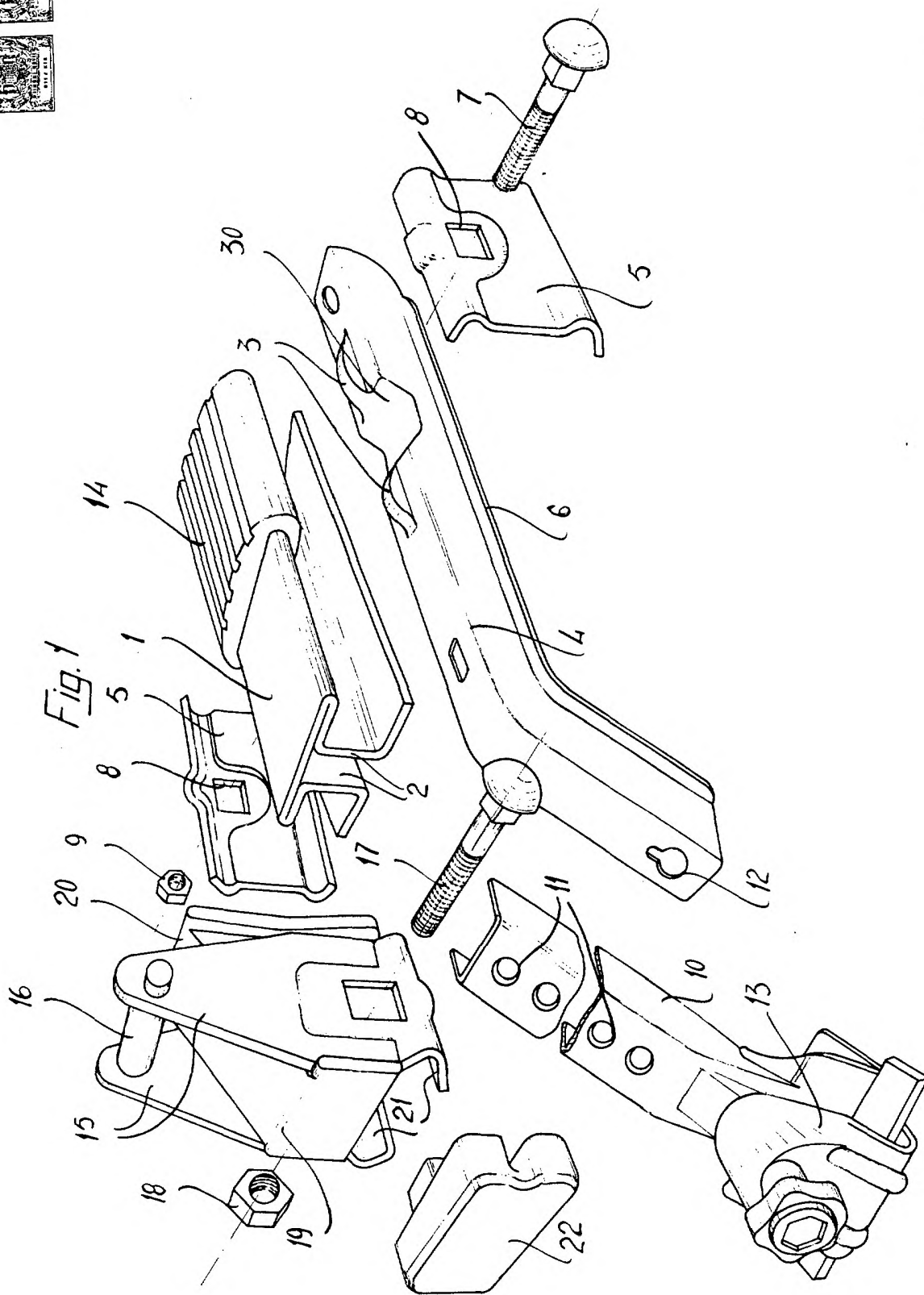
5.

Madrid, a - 8 MAR. 1974

p.a.

JAIME ISERN

[Handwritten signature]



Madrid, a - 8 MAR. 1974
p.a. JAIME ESERTE

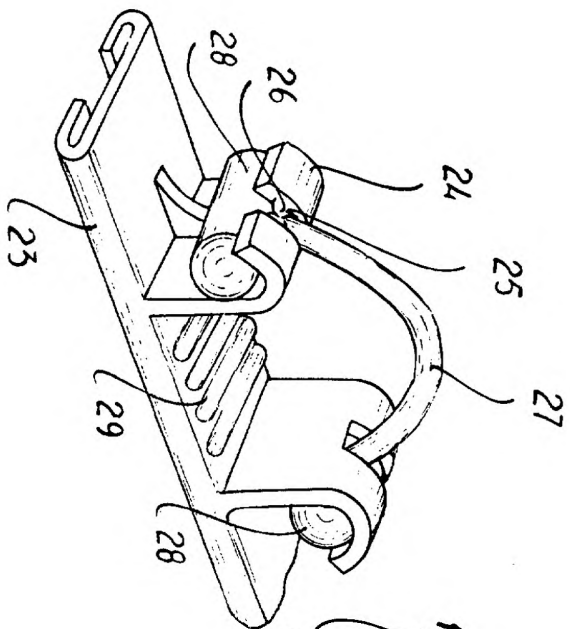


Fig. 2

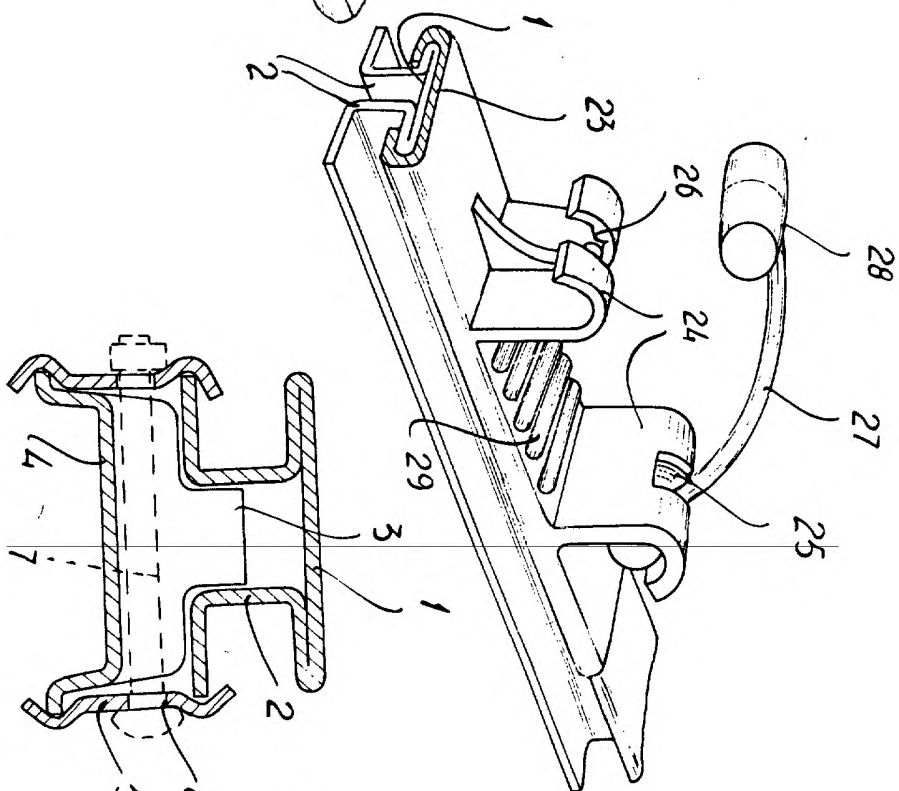


Fig. 3

Madrid, 8 MAR. 1974
P.O. 10000