



ESPAÑA

(10) ES	(11) NUMERO	(16) Y
(21)	222.707	
(22)	FECHA DE PRESENTACION	
	3.8.76	

MODELO DE UTILIDAD

222707

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO		

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B 60 P

(64) TITULO DE LA INVENCIÓN

DISPOSITIVO DE PORTAEQUIPAJES PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

(71) SOLICITANTE (S)

INDUSTRIAS SALUDES, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Guillen de Castro, 110 VALENCIA

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. BERNARDO UNGRIA GOIBURU

1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de
26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30
de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabili-
5 dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por
objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, a-
paratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado
10 al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-
tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-
tos de tipo científico (Artº. 47).

15 El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo
la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio
legal de que también serán patentables los instrumentos, ob-
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante-
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-
ria, constituye una novedad industrial, con características
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de
30 18 de Noviembre de 1935).

1 La presente invención, según se expresa en el
enunciado de esta memoria descriptiva, se refiere a un dis-
positivo de portaequipajes para vehículos automóviles, el
cual ha sido concebido y realizado de forma que mejora no-
5 tablemente su funcionalidad respecto a otros existente de
análogas finalidades.

La técnica aplicada a la fabricación de portae-
equipajes ha realizado estos a base de, habitualmente, per-
files que se disponen acoplados sobre garras de anclaje al
10 vierteaguas del automóvil, quedando en posición transversal
al techo del mencionado automóvil o vehículo en general.
Este tipo de portaequipajes así como el resto de los exis-
tentes en el mercado, tienen el problema importante de no
ofrecer una contención lateral al equipaje que soportan, de
15 manera que la carga puede verse sometida a oscilaciones
peligrosas que afectan incluso a la estabilidad del vehícu-
lo, aunque la carga se sujete a base de tiras elásticas de
fijación complementarias.

La presente invención, proporciona un portaequi-
20 pajes hecho y/o realizado a base de bandas que permiten es-
tablecer una contención lateral del equipaje transportado,
de tal modo que dicho portaequipajes consta principalmente
de, al menos, dos bandas con asideros extremos que actúan
como órganos de anclaje para sendas barras que retienen la-
25 teralmente la carga, evitando así la oscilación que pudiera
producir la referida carga. En el caso de que el portaequi-
pajes incluya más de dos bandas, las bandas centrales del
propio portaequipajes pueden carecer de barra de contención
para lo cual la correspondiente barra lateral de contención
30 será anclada con carácter desmontable y sobre los propios

1

asideros mencionados,

5

En todo caso, otra excepcional ventaja del portaequipajes objeto de la presente invención consiste en que permite adoptar la posición de las bandas que lo integran a las dimensiones del equipaje a transportar, para establecer la contención lateral de dicho equipaje de la mejor forma posible.

10

Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva de un juego de planos cuyas figuras representan lo siguiente:

15

Figura 1ª.- Muestra una vista del dispositivo realizado según la invención, en el que se observa la banda base conjuntada con los asideros laterales y sobre cuya parte superior de estos va fijada la correspondiente barra lateral, apreciándose asimismo sobre esta figura la correspondiente garra de anclaje del dispositivo conjunto al vierteaguas del automovil.

20

Figura 2ª.- Muestra una vista en planta de la figura representada en la figura anterior.

25

Las figuras 3ª, 4ª, 5ª y 6ª, representan diferentes vistas del asidero realizado según la invención, apreciándose en la figura 5ª una sección del mismo.

30

La figura 7ª muestra el perfil que constituye la banda a partir de la que se constituye el portaequipajes propiamente dicho.

A la vista de las figuras, puede observarse la banda 1 a partir de la cual se constituye el dispositivo portaequipajes, la cual banda 1 está integrada por un per-

1 fil abierto con sus bordes longitudinales 2 doblados arquea-
damente, en tanto que en su zona central es nervada³, según
puede onservarse en la figura 7. Dicha banda 1 constituida
5 por el perfil abierto mencionado, presenta anclados en sus
extremos sendos asideros 4 que actuan como órganos de susten-
tación de una barra superior 5 destinada a constituir un to-
pe de contención longitudinal para el equipaje dispuesto so-
bre las bandas 1 que integran el portaequipajes propiamente
dicho. La unión entre banda y rama del asidero se refuerza
10 mediante remaches 9.

El conjunto así constituido presenta un brazo 12 que
se prolonga y emerge en una extensión acodada para finalizar
en una garra 13 de anclaje al vierteaguas del vehículo donde
vaya a ser aplicado el portaequipajes así constituido.

15 Por otra parte, la banda 1, y el asidero 4 destinado
a sustentar la barra 5 de contención del equipaje, están eco-
plados entre si mediante la introducción de una rama 8 del
propio asidero que es enchufable entre los bordes arqueados
2 del perfil constitutivo de la banda 1, presentando unos
20 órganos de apriete convencionales 10, como pueden ser tor-
nillo y tuerca, que colaboran en el acoplamiento de dicha ban-
da 1 con el mencionado asidero 4. La rama enchufable 8 del
asidero 4 presenta, o mejor dicho, forma una corredera infe-
rior 11 para el anclaje regulable del brazo 12 correspondiente
25 a la garra de acoplamiento 13 al vierteaguas.

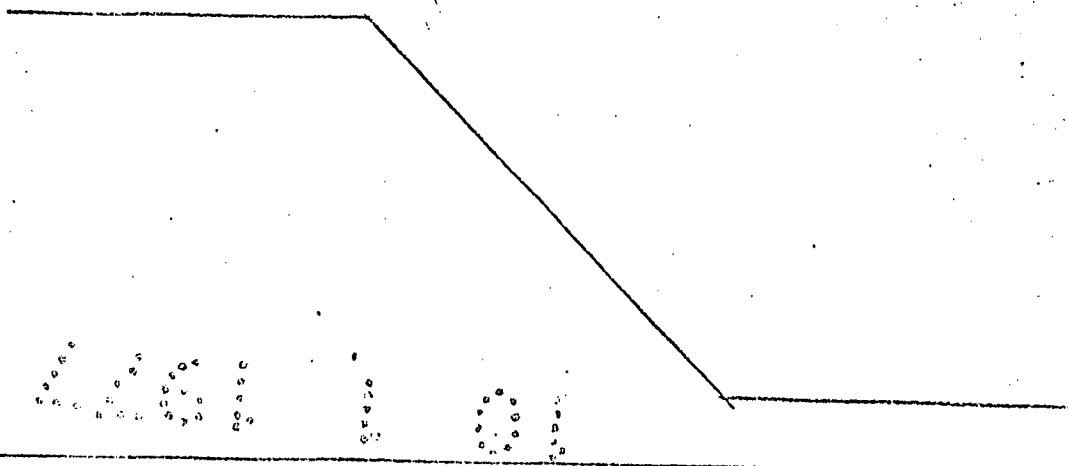
Asimismo, el asidero 4 presenta una perforación
central 6 para el manejo del mismo, es decir para poder
introducir los dedos de la mano a través de dicho orificio o
perforación 6 y así poder manipular con el propio asidero
30 en el montaje y desmontaje del portaequipajes, presentando

1 además dicho asidero 4 unos orificios 7 a través de los
cuales se realiza el anclaje y fijación de la barra de
contención 5. Asimismo, la rama enchufable 8 del asidero
4 va dotada de unos orificios 9 para realizar una mejor
5 fijación a la banda 1 constitutiva del perfil abierto a par-
tir de la cual se realiza el dispositivo portaequipajes
descrito.

10 Con esta realización y disposición de todos los
elementos que componen el dispositivo portaequipajes objeto
del invento, se consigue que el equipaje transportado sobre
el mismo, no sufra oscilaciones laterales, quedando perfec-
tamente sujeto, con la consiguiente estabilidad del equi-
paje propiamente dicho y estabilidad del vehículo.

15 No se considera necesario hacer más extensa esta
descripción para que cualquier persona perita en la materia
comprenda perfectamente la idea que se desea patentar, así
como las ventajas que de su realización industrial han de
derivarse.

20 Por todo ello y para evitar posibles imitaciones
se presenta esta solicitud, pidiendo la explotación exclu-
siva de la idea descrita, de acuerdo con las consideracio-
nes y puntos que se desean reivindicar, que se concretan
en las páginas siguientes:



1 Hecha la descripción a que se refiere la memoria
que antecede, es preciso insistir en que los detalles de
realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir,
que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre
5 en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descrip-
ción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente
sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables,
en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones,
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-
tada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica
e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a
pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, pre-
15 sentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-
ción del objeto patentado se refiere, se halla confirmado
por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre -
ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre
20 de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-
25 dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-
tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así
las novedades que se desean reivindicar:

NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusi-
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-
30 guientes:

1 1. DISPOSITIVO DE PORTAEQUIPAJES PARA VEHICULOS AUTO-
MOVILES, caracterizado esencialmente por el hecho de estar
constituido mediante una banda nervada, integrada por un
5 perfil abierto, con sus bordes longitudinales doblados en
arco, la cual banda presenta anclados en sus extremos sen-
dos asideros que quedan situados a nivel superior respecto
de la propia banda, actuando dichos asideros como órganos
de sustentación para una barra superior destinada a consti-
10 tuir un tope de contención longitudinal para el equipaje dis-
puesto sobre las bandas que integran el portaequipaje, en-
tretanto los referidos asideros actuan además como topes la-
terales del referido equipaje.

15 2. Se reivindica por último como objeto sobre el que
ha de recaer el Modelo de Utilidad que se solicita: DISPOSI-
TIVO DE PORTAEQUIPAJES PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

Todo conforme queda descrito y reivindicado en la pre-
sente memoria descriptiva que consta de ocho páginas mecano-
grafiadas y dibujos adjuntos.

Madrid. 3 de Agosto de 1976

BERNARDO UNGRIA

P.P.



5
10
15
20
25
30

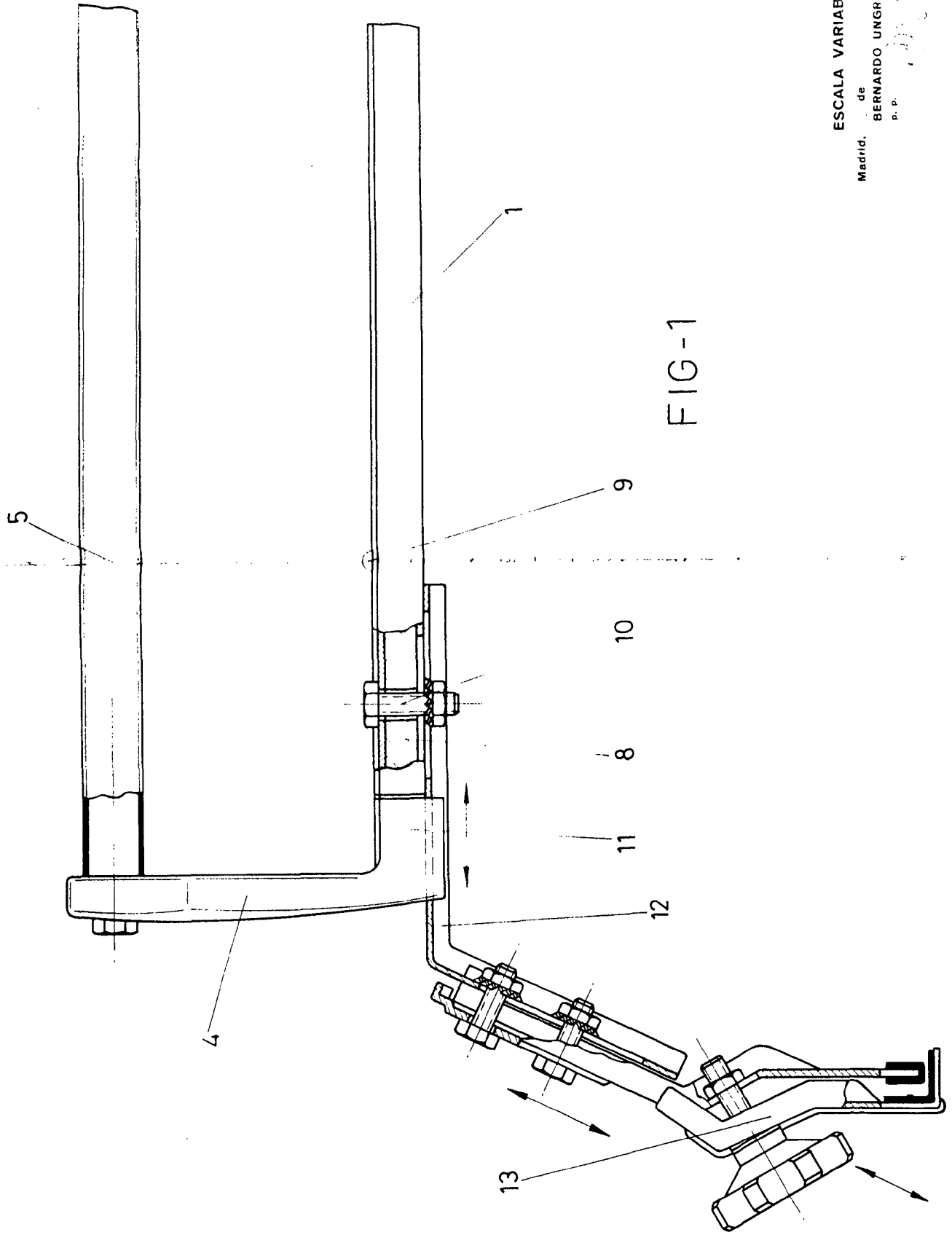


FIG-1

ESCALA VARIABLE
de
Bernardo Ungria
P. P.
Madrid,
de 197

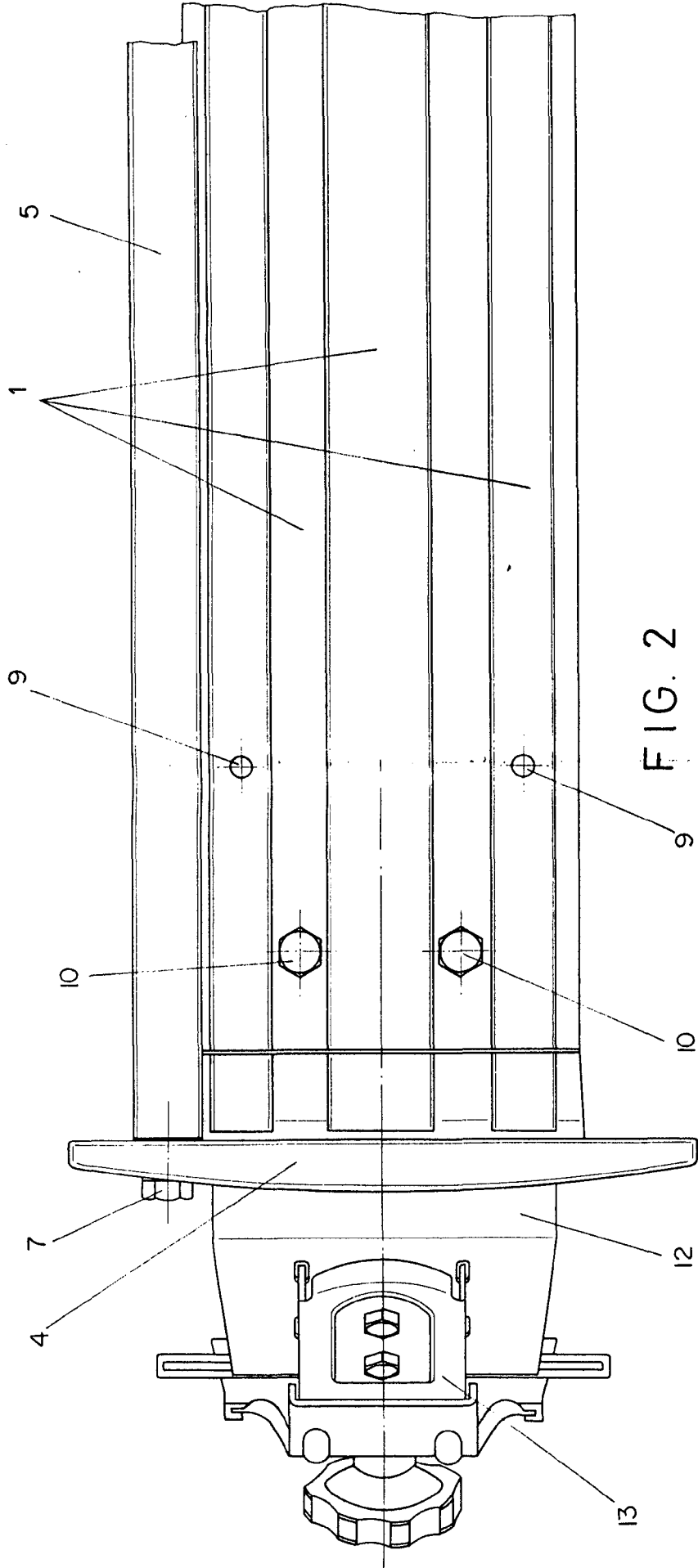


FIG. 2

ESCALA VARIABLE
Madrid, 7 de agosto de 1972
BERNARDO UNGRIA
P. P.

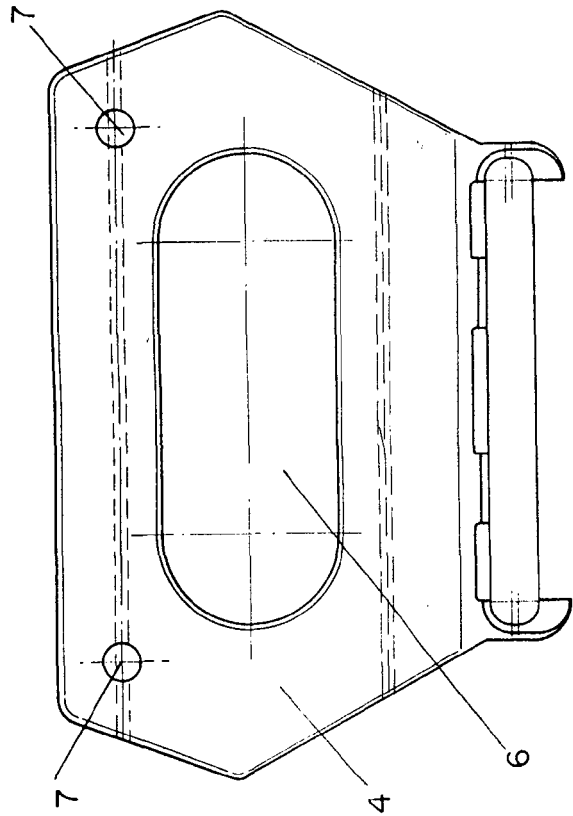


FIG. 3

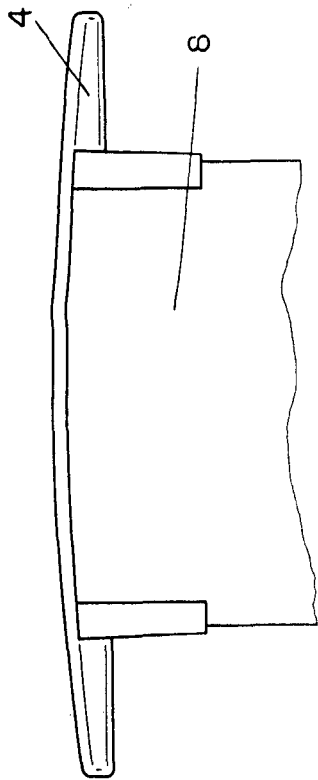


FIG. 4

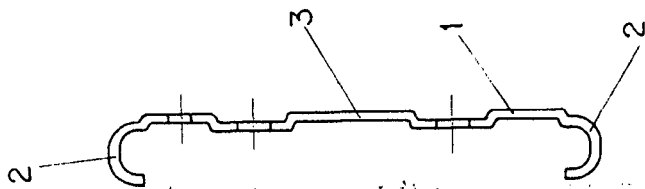


FIG. 7

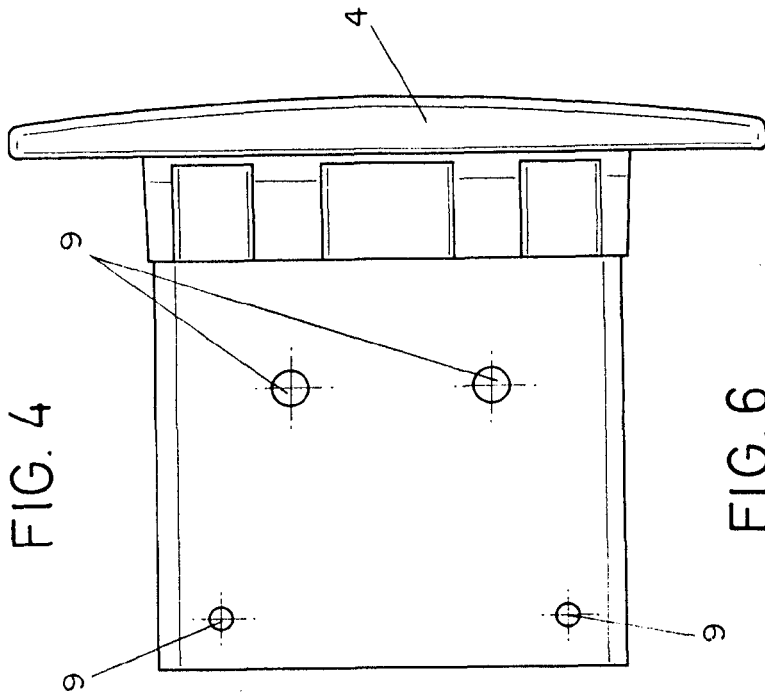


FIG. 6

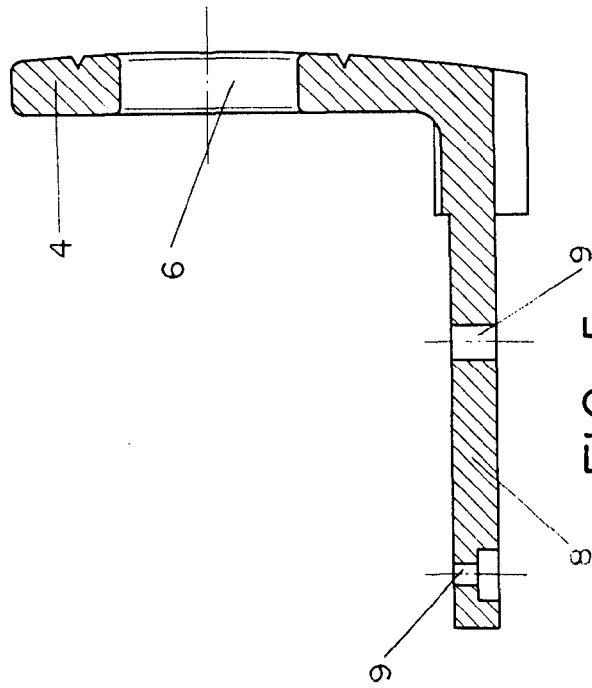


FIG. 5

ESCALA VARIABLE
 de SECTE S
 de 197 C
 Madrid, 7
 BERNARDO UNGRIA
 P. P.