

AÑO 1.958

Expediente núm. 244860



REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

PATENTE DE INTRODUCCION.-

MEMORIA DESCRIPTIVA

que se acompaña a la solicitud de

una **PATENTE DE** INTRODUCCION por 10 años, en España

a favor de

D. Sebastian RODRIGUEZ PIN., de nacionalidad

española.- domiciliado en Madrid.-

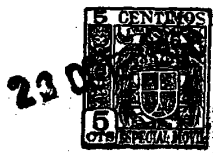
calle de Bailén .- núm. 18.-

por:

PERFECCIONAMIENTOS EN LOS DISPOSITIVOS PORTA-EQUIPAJES"

Nº 9494

Agente Sr. IBÁÑEZ VERDUGO.-



230 244860

MEMORIA DESCRIPTIVA

para una Patente de Introducción, por diez años, por:
"PERFECCIONAMIENTOS EN LOS DISPOSITIVOS PORTA-EQUIPAJES",
a favor de D. Sebastian RODRIGUEZ PIN, de nacionalidad
española, residente en Madrid, calle Bailén nº 15.

= = = =

5.- Esta solicitud se refiere a perfeccionamientos en los dispositivos porta-equipajes para vehículos. Para este uso se suelen utilizar las denominadas bacas constituidas por un marco, de madera o de tubo metálico, que tiene travesaños que unen sus largueros y, alrededor, a mayor altura que el nivel del marco, una especie de barandilla para evitar la caída del equipaje colocado en el dispositivo.

10.- Estas bacas constituyen, por tanto, un conjunto rígido e inmanejable, que afea el aspecto del coche y que, si han de retirarse y colocarse a menudo, implican una tarea muy engorrosa por las dimensiones y peso que tienen.

15.- El objeto de esta solicitud son unos perfeccionamientos en los dispositivos porta-equipajes con los cuales se obtienen, en relación con lo conocido, numerosas y ventajas en cuanto al aspecto, coste, facilidad de montaje y



1230

244860

desmontaje, etc.

20.- Para ello, según el objeto de esta solicitud se hace uso de elementos transversales al eje del vehículo, que se colocan sobre el techo de éste en número de dos, tres, etc. de acuerdo con las dimensiones de dicho vehículo y de los equipajes a colocar sobre el dispositivo.

25.- Estos elementos transversales consisten en perfiles en "U", hechos, por ejemplo, de aluminio, con la parte abierta de la "U" hacia arriba, yendo encajada en este hueco una pieza longitudinal de caucho que constituye el plano de asiento para los equipajes proporcionado, por tanto, una ventaja más a este respecto con relación a las bacas conocidas en las cuales el equipaje ha de apoyarse sobre los propios tubos o travesaños de madera.

30.- Para su apoyo sobre el techo del coche, los elementos transversales citados poseen piezas rígidas de caucho macizo con una ligera concavidad en su cara de asiento. Así, además del apoyo elástico logrado por el material de estas piezas, se logra una retención adicional por el efecto de ventosa logrado.

35.- Además, se les dá a estas piezas, por su peculiar forma de conexión a los elementos transversales, cierta posibilidad de basculación que permite su plena aplicación al techo abombado del vehículo.

40.- Cada elemento tiene en uno de sus extremos un tensor, con una pieza de amarre a la canal del vehículo, Sin embargo, a diferencia de las realizaciones conocidas, estos tensores son de manejo muy cómodo, como se verá por la descripción que luego se dará, permitiendo con ello un montaje y desmontaje sencillo y rápido de los elementos transversales.

45.- Se ha comprobado que, disponiendo dos o tres de estos elementos sobre el techo de un vehículo, a distancias con-



244860

50.- venientes entre sí, se obtiene un efecto de sostén similar al de los porta-equipajes denominados bacas de la clase descrita al principio, consiguiéndose este efecto a base de un coste menor, de un peso más ligero y de un aspecto más agradable del conjunto.

55.- Para permitir una fácil comprensión del objeto de esta solicitud y que el mismo pueda llevarse a la práctica sin inconvenientes, se dará ahora una descripción detallada del mismo en relación con los dibujos adjuntos, en los cuales:

60.- La fig. 1ª es una vista de conjunto de uno de los elementos transversales que forman el dispositivo del invento;

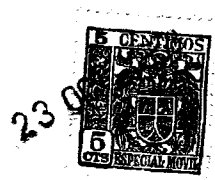
La fig. 2ª es una sección a través de dicho elemento;

La fig. 3ª es un detalle de la fijación de los apoyos de caucho; y

65.- La fig. 4ª es un detalle que muestra la estructura de los tensores laterales.

70.- Con referencia a los dibujos, puede verse que cada uno de los elementos transversales está formado por un perfil en "U", arqueado para seguir aproximadamente el abombamiento del techo del vehículo, y curvado en sus extremos hacia arriba para impedir la caída de las piezas del equipaje.

75.- El hueco de la "U" está dirigido hacia arriba, y en las dos alas interiores de la "U" existen, en la parte superior, engrosamientos interiores -2- que forman un anclaje para la pieza de caucho -3- encajada en el hueco de la "U". Esta pieza de caucho -3- queda así perfectamente retenida en la barra en "U" y con su cara superior ligeramente abombada constituye la superficie de asiento para los equipajes, logrando así una sustentación que evita los deslizamientos y atenúa los ruidos producidos por los saltos debidos a irregularidades del camino.



244860

Los extremos exteriores de la barra en "U" y de la pieza de caucho -3- en ella embutida están asegurados por conteras, de modo que se evita la separación de ambos órganos en estos puntos peligrosos.

80.- Los elementos se apoyan sobre el techo del vehículo por medio de piezas de caucho -4- cuya cara inferior está ligeramente curvada hacia dentro formando una concavidad que permite que estos apoyos de caucho -4- actúen a manera de ventosas.

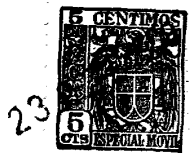
85.- La fijación de las ventosas -4- al elemento -1- se hace por medio de tornillos que se pasan, desde dentro de la "U" y que sobresalen con su cuerpo fileteado por debajo del elemento -1-. Esta forma de fijación tiene importancia, no tanto para las ventosas centrales -4- que, de ordinario, se montarán sin posibilidad de desplazamiento, sino

90.- para las ventosas exteriores que se disponen en ranuras -5- de un par de centímetros con el fin de poder correrlas ligeramente hacia un lado y adaptar así el conjunto a las dimensiones y forma del techo del vehículo.

95.- En estas ventosas, el cuerpo fileteado del tornillo -6- que sobresale por la cara inferior de la "U" -1-, rosca dentro de un taco cilíndrico -7- que tiene su cara inferior redondeada en forma de semiesfera, estando las ventosas -4- simplemente encajadas a presión sobre estos cilindros -7-, sin aglutinación, y teniendo los agujeros correspondientes de las ventosas -4- forma semiesférica semejante en su fondo.

100.- Esta disposición tiene la ventaja de que es posible cierta basculación de las ventosas para adaptarse a la curvatura del techo del vehículo, ya que la extremidad semiesférica del taco -7- bascula sobre el fondo semiesférico

105.-



244860

del agujero de la ventosa -4- que, como se ha dicho no está pegada al cilindro -7-.

- En las ventosas laterales, su unión al elemento -1- se hace con interposición de una pieza arqueada -8- sujeta por un extremo en la misma unión de la ventosa -4- a la barra -1- y sujeta por el otro extremo a la propia barra en una ranura -9- por medio de un tornillo que también sobresale desde la barra, y con una tuerca -10-. De este modelo se obtiene una unión que, en conjunto, puede desplazarse hacia un lado con el fin ya mencionado, de regulación, desplazando simultáneamente la pieza arqueada -8- que, como se verá en lo que sigue, lleva el tensor de montaje -10-.
- 110.-
- 115.-
- 120.- Este tensor tiene en su extremo interior forma de muletilla y su cuerpo atraviesa un orificio previsto al efecto en la pieza arqueada -8- quedando retenido en ella por la muletilla -11-. En su extremo exterior, tiene un cuerpo de montaje -12- constituido por un manguito -13- capaz de correr sobre el cuerpo del tensor, cuyo manguito forma cuerpo con una pieza de retención -14- que tiene un borde plegado -15- que es el que ha de penetrar en la canal de la carrocería del vehículo. El mando del tensor, y por tanto, del deslizamiento del manguito y del cuerpo de retención -14-, se realiza por medio de un botón de gran diámetro -16-, con superficie moleteada, que se rosca sobre el cuerpo fileteado del cuerpo del tensor. Mediante el accionamiento de este botón -16-, el cuerpo de retención -14- puede ser apretado y tensado dentro de la canal, sujetando así el extremo correspondiente del elemento -1- sobre el techo del vehículo, bastando realizar la misma operación con el extremo opuesto para asegurar la totalidad de dicho
- 125.-
- 130.-
- 135.-



244860

140.- elemento al coche. Previamente se habrán hecho, como es natural, los pequeños ajustes de las ventosas -4-, en la forma antes señalada, para adaptarlas al abombamiento del techo del coche.

145.- De la descripción que antecede se desprenderán de modo evidente las ventajas de este dispositivo, entendiéndose se que esta descripción podrá modificarse en sus detalles, ya que sólo se ha dado a título ilustrativo, para comprender mejor el invento, y no para limitar el alcance de éste; los límites de protección quedan fijados por las reivindicaciones siguientes:

N O T A

150.- Se declaran de novedad y propiedad en España, las siguientes:

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

155.- 1ª.- Perfeccionamientos en los dispositivos portaequipajes que se caracterizan porque cada uno de los elementos que los componen está constituido por una barra con perfil o sección transversal en "U", que forma una parte virtualmente horizontal con dos alas levantadas en los extremos, teniendo una pieza de caucho que llena el hueco de la "U" y que sobresale ligeramente del plano formado por los extremos de los brazos de la "U", para constituir una superficie de apoyo, teniendo cada elemento órganos de apoyo sobre la carrocería del vehículo, constituido cada uno de ellos por una ventosa maciza de caucho, con su superficie de aplicación ligeramente cóncava, y estando asegurado cada órgano de apoyo a la superficie inferior del elemento transversal y teniendo cada elemento, finalmente, tensores de montaje situados uno en cada extremo del mismo.

160.-

165.-



23

- 7 -

244860

2^a.- Perfeccionamientos en los dispositivos porta-equipajes según se reivindica en el punto 1^o, caracterizados porque las superficies interiores de los brazos de la "U" del elemento transversal tienen engrosamientos dirigidos hacia dentro, y las superficies laterales de la pieza de caucho encajada en el hueco de la "U" tienen estrangulaciones, estando destinados dichos engrosamientos a encajar en dichas estrangulaciones para asegurar a la pieza de caucho en el elemento en "U" contra la salida involuntaria del mismo.

3^a.- Perfeccionamientos en los dispositivos porta-equipajes según se reivindica en los puntos 1^o y 2^o, caracterizados porque los extremos del elemento en "U" están provistos de unas conteras o alojamientos en los que vienen a introducirse los extremos de la pieza de caucho, quedando fuertemente retenidos.

4^a.- Perfeccionamientos en los dispositivos porta-equipajes según se reivindica en los puntos anteriores, caracterizados porque la fijación de los órganos de apoyo de ventosa a la superficie inferior del elemento transversal se realiza por medio de espigas roscadas desde abajo dentro de dicho elemento, teniendo estas espigas exteriormente un cuerpo cilíndrico relativamente grueso, con superficie inferior semiesférica, y estando luego las ventosas macizas de caucho encajadas sobre estas espigas, a cuyo efecto las ventosas tienen un hueco que posee asimismo superficie inferior semiesférica, lográndose por este sistema de acoplamiento que la superficie inferior de las ventosas pueda adaptarse, por basculación en torno de la espiga de extremo semiesférico, a la convexidad de la carrocería del vehículo.

5^a.- Perfeccionamientos en los dispositivos porta-equi-



244860

- 200.- pajes según se reivindica en los puntos anteriores, caracterizados porque las ventosas de los extremos llevan interpuestas, entre ellas y la superficie del elemento transversal, sendas piezas arqueadas cuyo otro extremo está asegurado por tornillo a la superficie inferior del elemento transversal, teniendo la parte arqueada de esta pieza un
- 205.- orificio a través del cual pasa la extremidad del tensor de montaje, quedando retenida esta extremidad dentro de la pieza arqueada por medio de una muletilla transversal que impida su salida de la pieza, con lo cual el tensor de montaje puede oscilar por basculación de su cuerpo en el agujero de la pieza arqueada para adaptarse así a las condiciones que reúne en cada caso en cuanto a separación, forma y similares, la canal del vehículo en la que tiene que encajar el extremo de agarre del tensor de montaje.

6ª.- Perfeccionamientos en los dispositivos porta-equipajes

- 215.- según se reivindica en los puntos anteriores, caracterizados porque el tensor de montaje se compone del cuerpo citado, articulado a la pieza arqueada, y de un manguito que resbala sobre el mismo y que forma parte integrante del órgano de agarre del tensor, siendo este manguito, y el órgano de agarre, desplazados sobre el cuerpo del tensor para el montaje o desmontaje, por medio de un botón de maniobra moleteado relativamente, de gran diámetro que se rosca sobre la extremidad fileteada exterior del cuerpo del tensor.
- 220.-

7ª.- Perfeccionamientos en los dispositivos porta-equipajes

- 225.- según se reivindica en los puntos anteriores, caracterizados porque para obtener una posibilidad más de regulación en el montaje, los dos cuerpos de apoyo exteriores van roscados al elemento transversal, no en orificios terrajados, sino en ranuras a través de las cuales pasan sen-



- 9 -

23
244860

230.- dos tornillos cuya cabeza está situada dentro de la "U", y cuya extremidad fileteada asoma por debajo del elemento transversal, roscándose en ella el cuerpo terrajado cilíndrico de extremidad semiesférica a que se ha hecho referencia en el punto 4º.

235.- 8ª.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LOS DISPOSITIVOS PORTA-EQUIPAJES".

Todo ello conforme se describe y reivindica en la memoria que antecede, que consta de nueve hojas escritas a máquina por una sola cara y dibujos que la ilustran.

Madrid, 23 de Octubre de 1.958



FIG. 1

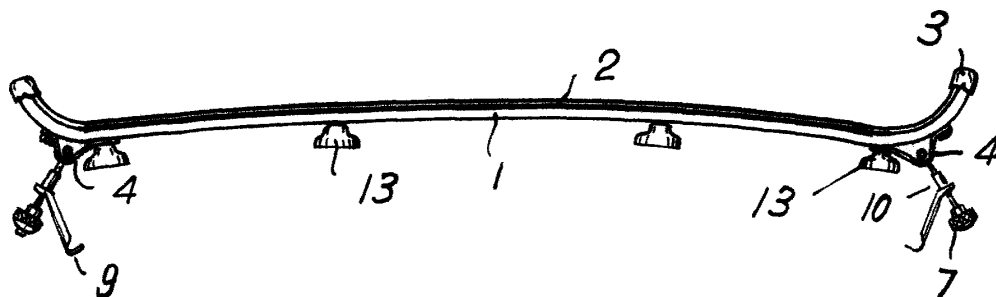


FIG. 2.

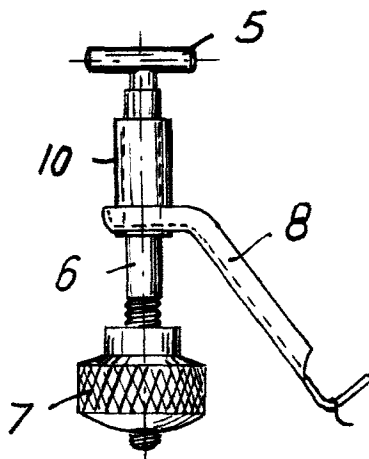
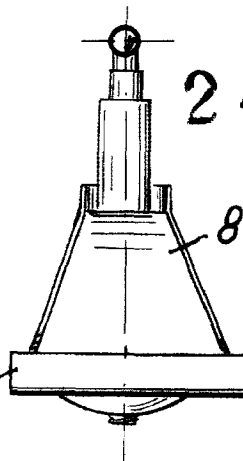
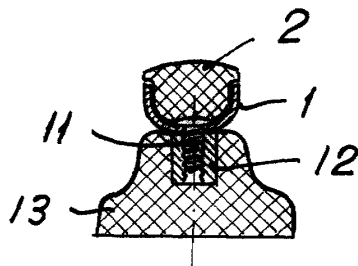


FIG. 3.



244860

FIG. 4.



ESCALA VARIABLE.

Madrid, 23 de Octubre, 1958