



ESPAÑA

MICROFILMADO
MICROFICHAS

10 ES 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

NUMERO
249752

MODELO DE UTILIDAD

16 NOV. 1980

30 PRIORIDADES:
31 NUMERO
32 FECHA
33 PAIS

47 FECHA DE PUBLICIDAD
51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
B60R 11/60

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
SOPORTE PARA EL MONTAJE DE ALETAS DEFLECTORAS SOBRE EL TECHO DE VEHICULOS AUTOMOVILES.

71 SOLICITANTE (S)
Dña. CARMEN COSTA TORTOSA; Dña. MARAVILLAS RUEDA MARTINEZ;
Dña. JOSEFINA FERNANDEZ MARTINEZ y Dña. CONSUELO PEÑALVER MARTINEZ

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Torre de Romo, 1 -Murcia; Alameda de Capuchinos, Edificio Mercado Carmen 3ª escalera, 4ºB -Murcia; Edificio Tres Estrellas (Infante Juan Manuel) -Murcia; Avda. Rio Segura, 1-6ºB -Murcia, respectivamente.

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE
D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO Y POMBO

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un soporte para el montaje de aletas deflectoras sobre el techo de vehículos automóviles, cuyas aletas están destinadas a reducir la resistencia ofrecida por el aire en el desplazamiento de determinado tipo de vehículos, que presentan superficies normales al sentido de desplazamiento.

Este es el caso, por ejemplo, de camiones cuya caja va cubierta o cerrada superiormente, sobresaliendo por encima de la cabina. La porción del cierre que sobresale de la cabina está definida por una superficie vertical que es perpendicular a la dirección de desplazamiento del camión, constituyendo un obstáculo para dicho desplazamiento.

Lo mismo sucede con los coches que arrastran una caravana. Por ser ésta de mayor altura que el coche, la porción que sobresale por encima del techo del mismo define una superficie sobre la que incide normalmente el viento durante el desplazamiento del conjunto.

Para reducir la resistencia provocada por estas superficies normales al sentido de desplazamiento de los vehículos, suele disponerse sobre el techo de dichos vehículos una aleta deflectora, con una inclinación adecuada, la cual cubre la porción sobresaliente del techo del vehículo, quedando así sustituida la superficie perpendicular al sentido de desplazamiento del vehículo por una superficie inclinada que lógicamente ofrece bastante menor resistencia.

El problema de las aletas deflectoras radica en el sistema de fijación sobre el techo del vehículo. Las aletas deflectoras deben ir montadas de modo que no exijan efectuar taladros u operaciones costosas para su fijación sobre el techo del vehículo. Al mismo tiempo, deben permitir variar la incli

nación de la aleta deflectora, hasta conseguir su abatimiento sobre el propio techo del vehículo.

5

Es además deseable que la aleta deflectora pueda montarse y desmontarse fácilmente ya que en infinidad de casos habrá momentos en que dicha aleta no sea necesaria, siendo entonces deseable proceder a su eliminación.

10

El objeto de la presente invención es conseguir un soporte que permita montar de un modo fácil y rápido las aletas deflectoras, sin necesidad de efectuar operaciones especiales sobre el techo del vehículo.

El soporte de la invención permite graduar a voluntad la inclinación de la aleta deflectora y montarla y desmontarla con suma rapidez siempre que se desee.

15

De acuerdo con la invención, el soporte está compuesto por dos ejes paralelos, uno anterior y otro posterior, dispuestos perpendicularmente al eje longitudinal del vehículo. Estos ejes van montados con facultad de giro en casquillos extremos independientes. Cada casquillo lleva solidarizada perpendicularmente una placa, a modo de patilla, que está destinada a apoyar sobre el fondo del vierteaguas.

20

Las placas pueden ser de contorno aproximadamente triangular isósceles, apoyando la base sobre el vierteaguas mientras que el vértice queda dirigido hacia arriba, estando cerca del mismo soldado perpendicularmente el casquillo por la superficie interna de la placa.

25

Además la placa puede ir dotada de dos quiebros transversales, practicados en sentido contrario, para determinar porciones extremas que discurren aproximadamente paralelas entre sí, de modo que la porción superior, a la que va soldada el casquillo, quede retraída respecto a la porción inferior,

30

destinada a apoyar en el vierteaguas.

5

10

Las patillas solidarias de los casquillos van dotadas de medios de fijación al vierteaguas. Estos medios de fijación pueden consistir en uñetas externas relacionadas con la patilla mediante tornillos de presión. Las uñetas abrazarán inferiormente al vierteaguas. También los medios de fijación de las placas pueden consistir, al menos en las placas posteriores, en dos tornillos que atravesarán el fondo del vierteaguas y se fijarán a tuercas o casquillos roscados de la parte inferior de dichas placas. De este modo se evita el peligro de deslizamiento del eje posterior.

15

Las placas citadas van dotadas de un orificio que queda enfrentado al casquillo para el paso de un tornillo destinado a roscarse en un taladro axial roscado, formado en los extremos de los ejes, consiguiéndose de este modo la fijación de los ejes a los casquillos.

20

El eje anterior está destinado a fijar la aleta deflectora, mientras que los casquillos extremos del eje posterior llevan solidarizados, cada uno, un tirante extensible perpendicular al casquillo, dirigido hacia adelante y cuyo extremo libre se fija a la superficie posterior de la aleta deflectora, para servir de apoyo a dicha aleta. Variando la longitud de este tirante se consigue variar la inclinación de la aleta deflectora.

25

Como aclaración de todo lo anteriormente expuesto, a continuación se hace una descripción más detallada de la invención, haciendo referencia a los dibujos adjuntos, en los que se muestra de forma esquemática una posible forma de ejecución, dada a título de ejemplo no limitativo.

30

En los dibujos:

La figura 1 es una vista en perspectiva

parcial del soporte de la invención.

La figura 2 es un alzado de una de las placas mostrando un sistema de fijación de las mismas al vierteaguas.

La figura 3 es una sección transversal de una de las placas, mostrando otro sistema de fijación al vierteaguas.

Como puede verse en la figura 1, el soporte está compuesto por dos ejes paralelos, uno anterior, referenciado con el número 1 y otro posterior, referenciado con el número 2, los cuales se disponen sobre el techo 3 del vehículo en dirección perpendicular al eje longitudinal de dicho vehículo. Los ejes 1 y 2 se montan con facultad de giro entre casquillos extremos 4 los cuales van fijados perpendicularmente por uno de sus extremos a una placa 5, de forma aproximadamente triangular isósceles, cuya base está destinada a apoyar en el fondo del vierteaguas 6 del vehículo.

Las placas 5, como se muestra en la figura 3, presentan dos quiebros transversales dirigidos en sentido contrario, determinando dos porciones extremas sensiblemente paralelas entre sí. En la porción superior es en la que va fijado el casquillo 4. Esta porción superior dispone además de un orificio 7 a través del cual pasará el tornillo 8 destinado a fijarse en los taladros roscados 9 que presentan los ejes 1 y 2 en sus extremos.

Las placas 5 disponen de medios de fijación al vierteaguas que pueden consistir en uñetas externas relacionadas con la placa mediante el tornillo de presión. Las uñetas 10 abrazan inferiormente al vierteaguas 6. También los medios de fijación pueden consistir, como en el caso de la figura 2,

en tornillos roscados 12 solidarios de las placas 5, que atraviesan el fondo del vierteaguas 6, fijándose exteriormente mediante las correspondientes tuercas.

De los dos ejes que componen el soporte, en el anterior, referenciado con el número 1, se fija posteriormente la aleta deflectora. Por su parte, los casquillos 3 del eje posterior 2 disponen de un tirante extensible 13, perpendicular al casquillo 3, que se fija por su extremo libre a la aleta deflectora no representada en el dibujo. Los tirantes extensibles 13 permitirán regular la inclinación de la aleta deflectora, debido a la posibilidad de giro del eje 1 y de los casquillos 3.

El sistema de fijación de las placas mostrado en la figura 2 está especialmente indicado para las placas del eje posterior 2, ya que de este modo se impide cualquier desplazamiento de dicho eje posterior por efecto del empuje recibido por la aleta deflectora durante el desplazamiento del vehículo.

Como puede comprenderse, el montaje y desmontaje del soporte es sumamente fácil, ya que es necesario simplemente actuar sobre los medios de fijación de las placas 5. Por su parte, la regulación de la inclinación de la aleta deflectora es también sencilla, ya que es suficiente actuar sobre los tirantes extensibles 13. Una vez regulada la inclinación de la aleta se procede a apretar los tornillos 8, consiguiéndose una sujeción totalmente sólida.

Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

REIVINDICACIONES

1.- Soporte para el montaje de aletas deflectoras sobre el techo de vehículos automóviles, caracterizado porque comprende dos ejes paralelos, uno anterior y otro posterior, perpendiculares al eje longitudinal del vehículo, cuyos ejes van montados, con facultad de giro, sobre casquillos extremos, cada uno de los cuales lleva solidarizada una placa, a modo de patilla, destinada a apoyar sobre el fondo del vierteaguas, disponiendo dichas placas de medios de fijación al vierteaguas, presentando además las referidas placas un orificio enfrentado al casquillo, para el paso de un tornillo destinado a roscarse en un taladro axial roscado, formado en los extremos de los ejes, estando destinado el eje anterior a fijar la aleta deflectora, mientras que los casquillos extremos del eje posterior llevan solidarizados, cada uno, un tirante extensible, perpendicular al casquillo, que se fijan por su extremo libre a la superficie posterior de la aleta deflectora, para servir de apoyo a dicha aleta.

2.- Soporte según la reivindicación 1, caracterizado porque las placas son de contorno aproximadamente triangular isósceles, con dos quiebros transversales en distinto sentido, determinando porciones extremas que discurren aproximadamente paralelas entre sí, estando el casquillo soldado a la placa en la porción superior por su superficie enfrentada a la placa opuesta, mientras que el borde libre de la porción inferior, coincidente con la base del contorno triangular, está destinado a apoyar en el fondo del vierteaguas.

3.- Soporte según la reivindicación 1, caracterizado porque los medios de fijación de las placas consisten, al menos en las placas del eje posterior, en tornillos solidarios de dichas placas, que sobresalen axialmente del borde o ba

5
10
15
20
25
30

se de las mismas, cuyos tornillos están destinados a atravesar el fondo del vierteaguas al que se fijan exteriormente mediante las correspondientes tuercas.

5 4.- Soporte para el montaje de aletas deflectoras sobre el techo de vehículos automóviles, todo ello tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

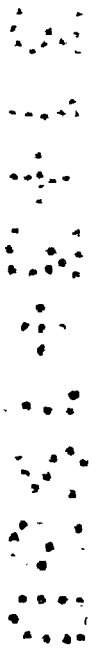
Esta memoria consta de siete hojas escritas a máquina por una sola cara.

31 MAR. 1980

Madrid,

Dña. CARMEN COSTA TORTOSA,
Dña. MARAVILLAS RUEDA MARTINEZ,
Dña. JOSEFINA FERNANDEZ MARTINEZ y
Dña. CONSUELO PEÑALVER MARTINEZ

J. M. GOMEZ ASEBU Y PONCE
D. P. Firmado: J. Suarez Diaz



ESCALA VARIABLE

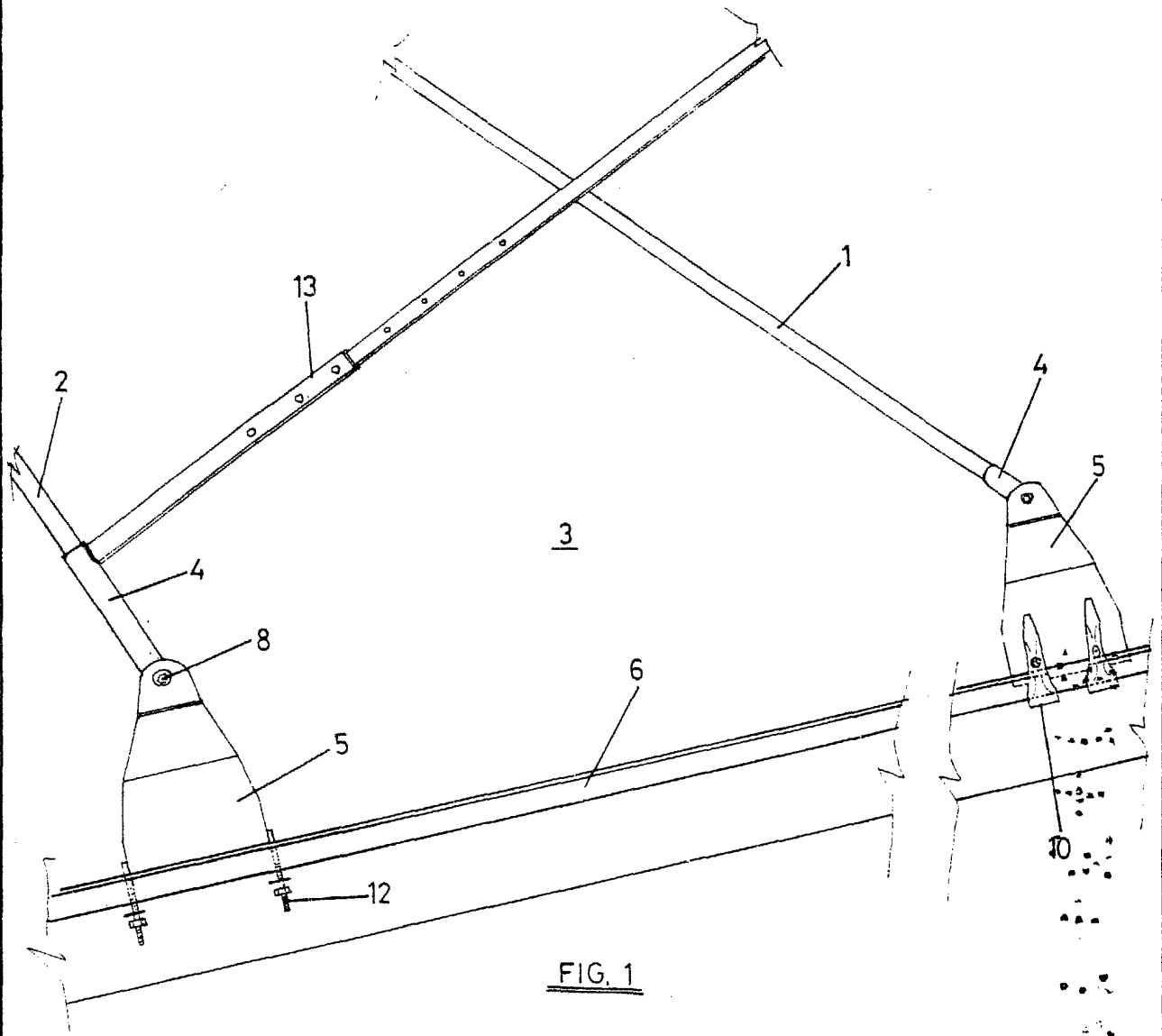


FIG. 1

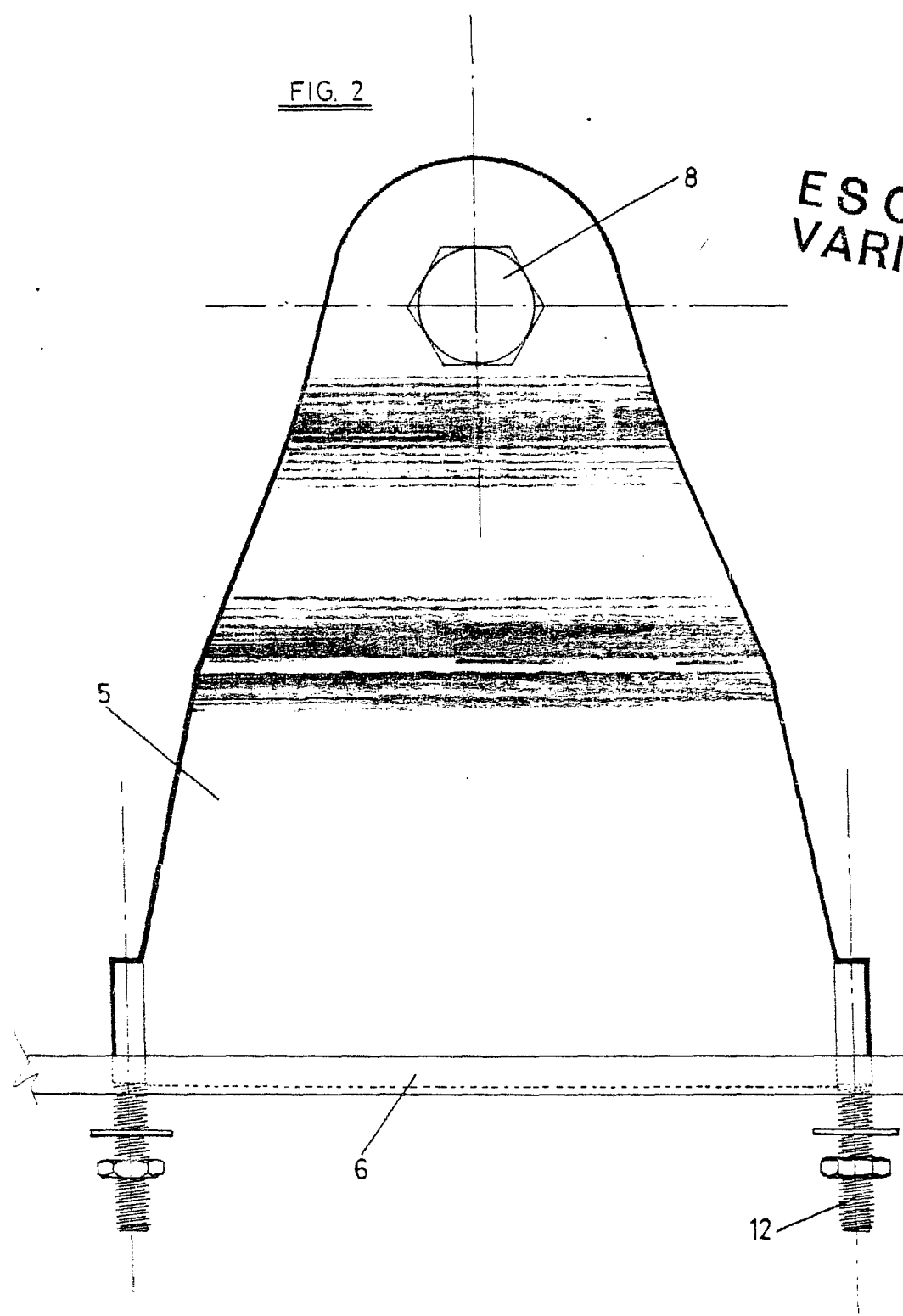
31 MAR. 1980

Madrid

J. M. GOMEZ ADEBO Y PONDO
c. d. Firmador J. Suarez Diaz

FIG. 2

ESCALA
VARIABLE



31 MAR. 1900

J. M. GOMEZ AGES Y PARRA
d. b. Firmada: J. Suarez Diaz

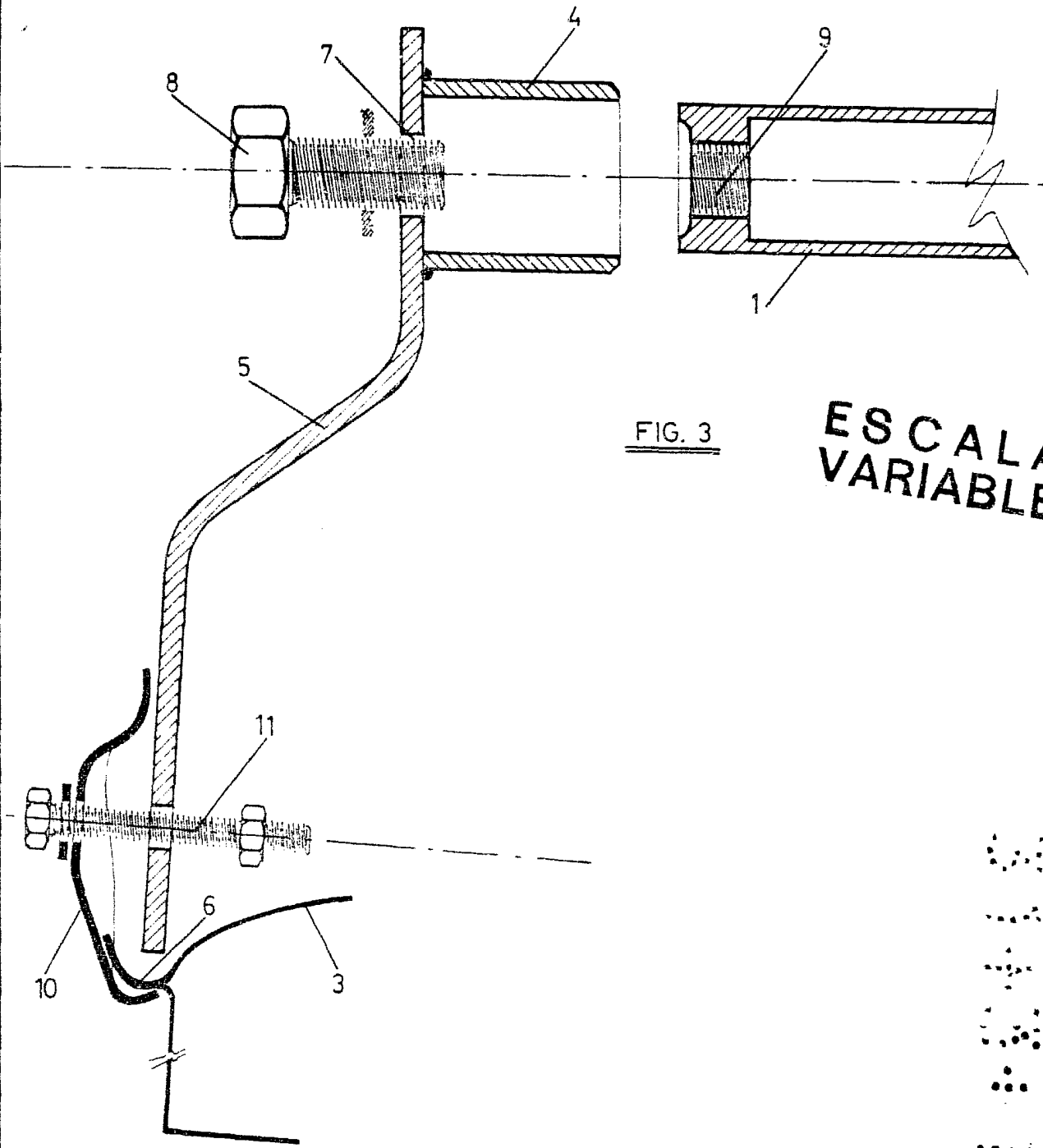


FIG. 3

**ESCALA
VARIABLE**

31 MAR 1986

Madrid
J. M. GONZALEZ Y BARRERA
c. o. firmador: J. Suarez Diaz