

(10) ES (11) NUMERO **254037** (10) Y  
 (21) (22) FECHA DE PRESENTACION  
**31. Octubre. 1980**



ESPAÑA

**MODELO DE UTILIDAD**

**16 FEB. 1981**

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO P 29 45 107.8	8 de Noviembre de 1.979	A L E M A N I A
P 30 26 301.5	11 de Julio de 1.980	A L E M A N I A

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	Int. Cl. <sup>3</sup>	(81) CLASIFICACION INTERNACIONAL A 5 C 5 / 0 2
--------------------------	-----------------------	---

(64) TITULO DE LA INVENCIÓN

**"MALETA PERFECCIONADA"**

(71) SOLICITANTE (S)

D. Karl Mittag,  
D. Werner Mittag, y  
D. Heiko Mittag

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Bahnhofweg 2, 6900 Heidelberg 1 (Alemania)  
Münchäckerweg 3, 6901 Wiesloch (Alemania), y  
Bahnhofweg 2, 6900 Heidelberg 1 (Alemania)

(72) INVENTOR (ES)

D. Karl Mittag; D. Werner Mittag, D. Heiko Mittag y  
D. Werner Seidel (quien ha cedido sus derechos a los solicitantes)

(73) TITULAR (ES)

los solicitantes

(74) REPRESENTANTE

VICTOR GIL VEGA

MEMORIA DESCRIPTIVA

El invento se refiere a una maleta, consis-  
 tante en una caja de maleta y una tapa de maleta unidas  
 entre sí por medio de bisagras, presentando en la zona  
 del plano divisorio, tanto la caja, como también la ta-  
 pa, marcos en los que están fijados el material de recu-  
 brimiento y el material de forro de caja y tapa.

5

En una maleta de este tipo se incorporan  
 marcos en el material de recubrimiento, en la zona del  
 plano divisorio, a efectos de reforzar las partes de la  
 maleta, o sea, de la tapa de la caja de la maleta. Estos  
 marcos son preponderantemente de madera, metal, especial-  
 mente aluminio, plástico y similares, y tienen la misión  
 de conferir a la maleta la estabilidad necesaria. A estos  
 marcos se fijan las partes de recubrimiento y respectivame-  
 nte de forro que forman las partes de la maleta propiamente  
 dichas, empleándose para su fabricación materiales  
 blandos, tales como tejidos textiles, cuero, plástico y  
 similares, o bien coquillas sólidas de plástico. A este  
 material de recubrimiento y de forro se fijan los marcos  
 de tal modo, que los materiales exteriores de las partes  
 de la maleta se repliegan en torno de los marcos y, con  
 más o menos destreza artesana, así como con una inversión  
 grande de tiempo, se adaptan a las formas rígidas de los  
 marcos, para después ser unidos fijamente con ellos median-  
 te cosido, pegadura, remachado o similares. Especialmente  
 el plegado del material de recubrimiento en torno a los -

10

15

20

25

marcos rígidos, sobre todo en las esquinas de los marcos cuadrangulares, la adaptación del material exterior de manera exacta a los marcos, y la inserción en la llamada corona guardapolvo, son causa de esfuerzos muy grandes y requieren la inversión de mucho tiempo. Después de envueltos los marcos con los materiales de las partes de la maleta y de la unión fija de los dos elementos, se fijan por dentro a las cuatro partes de corona y a la pared posterior de la caja de la maleta las partes de forro, mediante cosido, pegadura, burleteado o similares. Otro inconveniente sustancial de las maletas conocidas consiste en que frecuentemente se producen ya prematuramente deterioros del material de recubrimiento, especialmente en las esquinas o las superficies de asiento de la maleta, siendo sometidas las maletas a esfuerzos especiales por las cintas de transporte automáticas hoy en día usuales en los aeropuertos.

El invento se ha propuesto perfeccionar de tal modo una maleta del tipo mencionado al principio, que a la vez de conseguirse una simplificación de la fabricación, se reduzca el peligro de deterioro.

Este problema se resuelve conforme al invento por el hecho de que el material de recubrimiento y el de forro de la caja y tapa de la maleta es fijado por dentro a los marcos, y porque los marcos sobresalen por fuera de manera visible con relación al material de recubrimiento.

Es ventajoso asimismo que, siendo la sección transversal de los marcos en forma de I, con molduras de refuerzo, exista una nervadura en la que estén fijados preponderantemente los materiales de recubrimiento y de forro. Empleando un marco de este tipo, adquiere la maleta una estabilidad especialmente grande, pudiendo además aplicarse bien el material de recubrimiento y el material de forro.

Una forma ventajosa de realización consiste en que los marcos son de metal ligero anodizado. Trae esto adicionalmente consigo la ventaja considerable de que, además de una nota de especial buen gusto, los defectos por arañazos, vestigios de rectificado y similares pueden ser eliminados mediante simple pulido.

Es ventajoso que para los marcos esté prevista una chapa metálica recubierta por fuera con plástico. A este respecto es ventajoso que la capa de plástico esté aplicada por el procedimiento de soldadura de láminas. Aporta esto la ventaja adicional de que las partes exteriores de los marcos, es decir, los puntos que al depositarse la maleta entran en contacto con el suelo, son resistentes al rayado y resistentes a los choques. La chapa empleada puede trabajarse bien, pudiendo practicarse toda clase de curvaturas y pliegues. Se obtiene además también la ventaja de que por medio de la capa exterior se pueden conseguir los efectos decorativos más diversos, según la moda.

El invento aporta la ventaja sustancial de que los materiales exteriores o de recubrimiento de las partes de la maleta se fijan debajo de los marcos, siendo por lo tanto protegidos por ellos. Al mismo tiempo resulta la otra ventaja sustancial de que se ha simplificado considerablemente la fabricación de la maleta, puesto que se suprime el doblado por encima de los marcos o en torno a los mismos, y se evita también el oneroso pegado encima de la corona guardapolvo, lo que requiere una destreza artesana. Resulta asimismo la ventaja de poderse ahorrar material de recubrimiento, lo que repercute especialmente al tratarse de materiales caros. También se tiene otra ventaja sustancial: la de suprimirse los puntos de la maleta más propensos a deteriorarse, al sustituir en dichos puntos el material sometido a un desgaste prematuro por los marcos sólidos. Existe por consiguiente la posibilidad de utilizar materiales exteriores especialmente ligeros, que hasta ahora habían demostrado ser demasiado sensibles, de modo que en general se pueden reducir el peso de la maleta. A la inversa resulta posible también la utilización de materiales de alta calidad. Puede comprobarse, por lo tanto, que en general se puede aumentar el valor utiliterio de la maleta. Debido a haberse hecho visibles los marcos en todo su grueso y ancho, resulta un efecto a la moda, y se puede conferir a una de estas maletas un aspecto exterior similar a un bolso. En caso de rotura de los marcos, pueden cambiarse sin ne-

cesidad de invertir un tiempo considerable, y sin deteriorar el material exterior. Tanto el material de forro, como también el material de recubrimiento se pueden confeccionar previamente como sacos terminados, que entonces se colocan, por ejemplo, con ayuda de una cinta adhesiva, lo que representa una simplificación considerable.

El invento será explicado con más detalles en la descripción siguiente, a base de un ejemplo de realización representado en los dibujos, mostrando:

La figura 1, una maleta realizada conforme al invento, en una vista en perspectiva;

La figura 2, una sección transversal a través de los marcos, con la disposición de los materiales de recubrimiento y de forro, y

La figura 3, una sección transversal a través de uno de tales marcos.

La maleta representada en la figura 1 posee una caja de maleta 1 y una tapa de maleta 2, siendo los marcos 3 y 4, dispuestos en el plano divisorio, visibles por fuera, es decir, que no están recubiertos por el material de recubrimiento 5. La maleta posee, de manera conocida, un asa 6, así como cerraduras 7.

En la figura 2, se ha representado la conformación de la maleta en combinación con marcos 3, 4 especialmente sólidos, presentando estos marcos 3, 4 sendas molduras de refuerzo 8 y nervaduras 9.

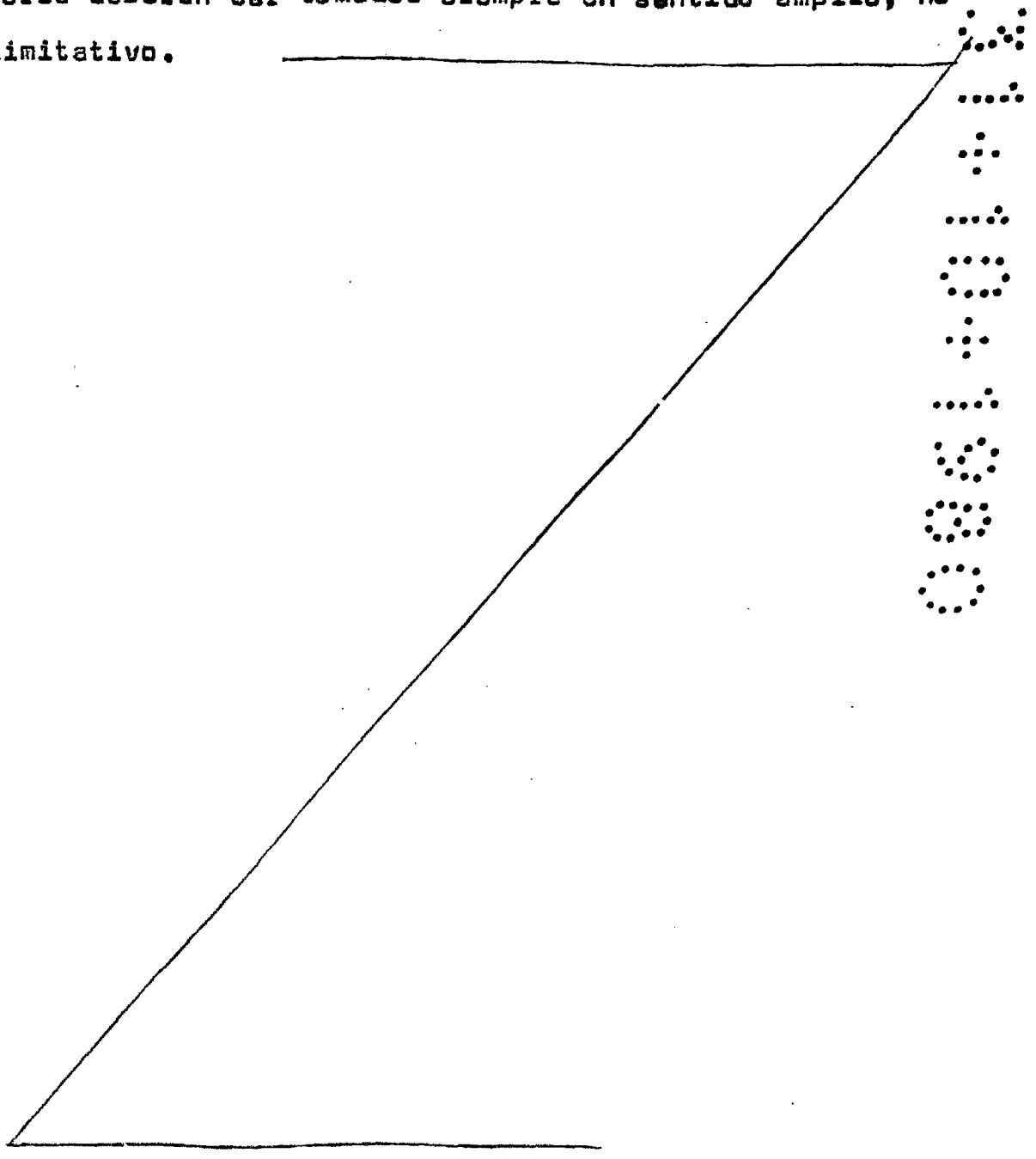
El marco 4 asignado a la caja 1 de la maleta

ta está conformado en forma de L en su canto delantero, es decir, en la zona de la corona guardapolvo 10, dando acogida a un pico 11 correspondiente del marco 3 de la tapa 2. Tal como se aprecia claramente en la figura 2, está el material de recubrimiento 5 fijado por dentro a los marcos 3, 4, en el ejemplo representado, en las nervaduras 9, habiéndose indicado una costura 12. Ahora bien, la fijación puede tener lugar de igual modo mediante pegado. Por dentro del material de recubrimiento 5 discurre el forro 13, que lo más sencillo es fijarlo a los marcos 3, 4 mediante pegado.

La estructura de los marcos 3, 4 representada en la figura 3, muestra con el signo de referencia 14 una chapa metálica y, con el signo de referencia 15 el recubrimiento de plástico aplicado por fuera. Como chapa metálica 14 pueden emplearse las de los metales y aleaciones de metales más diversos, si bien se utiliza con preferencia aluminio. Para el recubrimiento de plástico se emplea con preferencia policloruro de vinilo, si bien se pueden emplear también plásticos a base de poliuretano, y respectivamente diversos compuestos de plástico. Es importante también que la aplicación de la capa de plástico 15 tenga lugar por el procedimiento de soldadura de láminas. El grueso de este recubrimiento asciende a aproximadamente 0,1 hasta 0,2 mm.

Los materiales, forma, tamaño y disposición de los elementos serán susceptibles de variación, siempre que ello no suponga una alteración en la esencialidad del invento.

5 Los términos en que se ha redactado esta memoria deberán ser tomados siempre en sentido amplio, no limitativo.



REIVINDICACIONES

Se reivindica como de propia y nueva invención, a favor de Karl Mittag, domiciliado en Bahnhofweg 2, 6900 Heidelberg 1 (Alemania), Werner Mittag, domiciliado en Münchäckerweg 3, 6901 Wiesloch (Alemania) y Heiko Mittag, domiciliado en Bahnhofweg 2, 6900 Heidelberg 1 (Alemania), lo especificado en las siguientes reivindicaciones:

1.- Maleta perfeccionada, que siendo de las que constan de una caja de maleta y una tapa de maleta unidas entre sí por medio de bisagras, presentando en la zona del plano divisorio, tanto la caja, como también la tapa, marcos en los que están fijados el material de recubrimiento y el material de forro de la caja y de la tapa, se caracteriza porque el material de recubrimiento el de forro de la caja de la maleta y de la tapa de la maleta están fijados por dentro a los marcos, y porque los marcos sobresalen del material de recubrimiento en forma visible por fuera.

2.- Maleta de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizada porque, al ser la sección transversal de los marcos aproximadamente de forma de I con molduras de refuerzo, existe una nervadura en la que están fijados preponderantemente los materiales de recubrimiento y de forro.

3.- Maleta de acuerdo con las reivindicaciones 1 y 2, caracterizada porque los marcos consisten en -

metal ligero anodizado.

5

4.- Maleta de acuerdo con las reivindicaciones 1 y 2, caracterizada porque para los marcos está prevista una chapa metálica, recubierta por fuera con plástico.

5.- Maleta de acuerdo con la reivindicación 4, caracterizada porque la capa de plástico está aplicada por el procedimiento de soldadura de láminas.

10

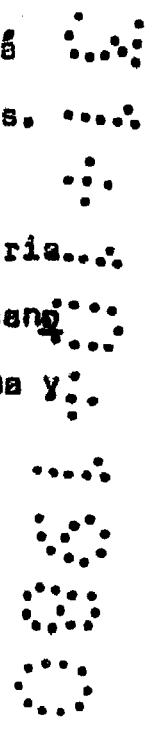
6.- " MALETA PERFECCIONADA"  
Tal y como se deja descrito en la memoria precedente, que consta de nueve hojas foliadas y macanografiadas por una sola de sus caras y planas de forma y tamaño reglamentarios.

Madrid, 31 de Octubre de 1980

15

P. A. de Karl Mittag, Werner Mittag y Heiko Mittag.

Victor Gil Vega:



D. Karl Mittag,  
D. Werner Mittag, y  
D. Heiko Mittag

HOJA UNICA

FIG. 1

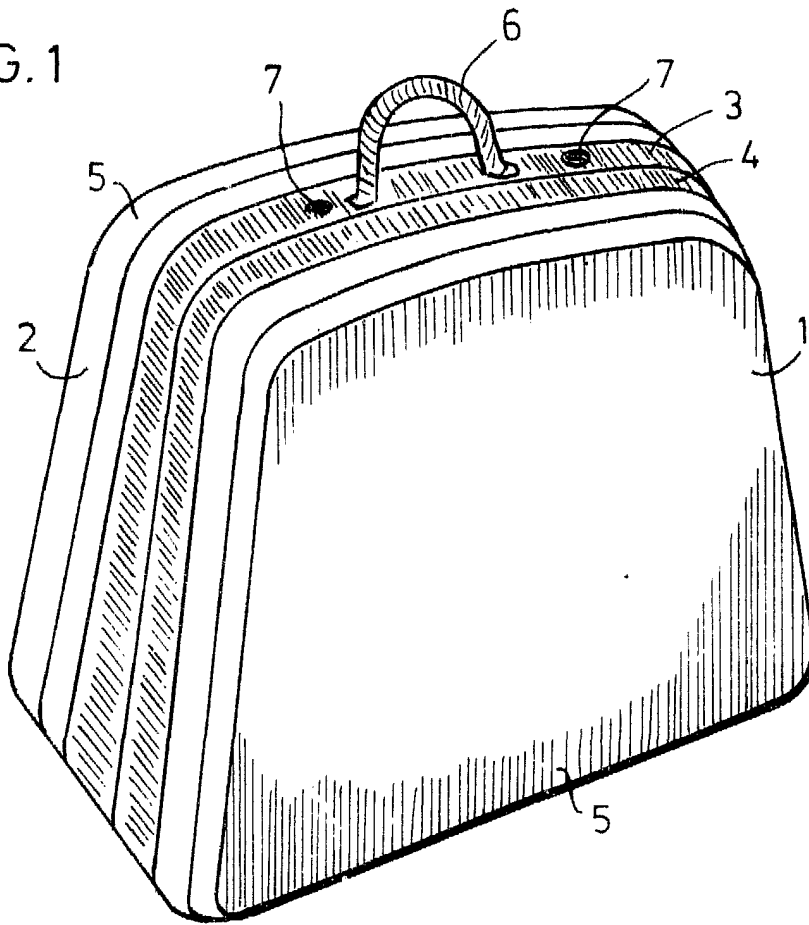


FIG. 3

ESCALA VARIABLE  
Madrid, 31.10.1980  
P.A.

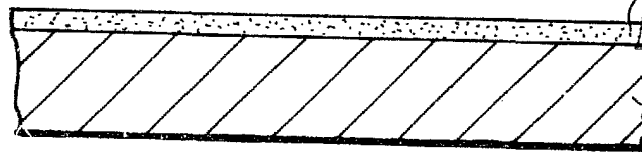


FIG. 2

