

19 ES	11 NUMERO	16 Y
	21 259.825	
	22 FECHA DE PRESENTACION	
	31-7-1981	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD 16 FEB. 1982

30 PRIORIDADES:	32 FECHA	33 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B6 22 7102

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

PORTAEQUIPAJES PARA MOTOCICLETAS

71 SOLICITANTE (S)

LANDASCAR S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Suero de Quiñones, 1 - MADRID-2

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO Y POMBO

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un portaequipajes para motocicletas, especialmente configurado para permitir el transporte y fijación de dos carteras o cajas laterales, así como un cuerpo central superior.

5 El portaequipajes de la invención está diseñado de modo que permita la fijación de las carteras o cajas laterales de un modo sencillo y rápido, así como el bloqueo de dichas cajas al portaequipajes, de modo que no puedan ser separadas del mismo sin la previa actuación del elemento de bloqueo desde  
10 el interior de las cajas o carteras.

El portaequipajes de la invención comprende un soporte central configurado en forma de U, de alas perpendiculares al alma, y dos estructuras laterales, situadas por debajo del soporte y unidas, cada una de ellas, en sentido longitudinal, a una de las alas del soporte.

15 La U que constituye el soporte presenta un quiebro o doblez transversal en ángulo recto cerca del alma, que determina una porción extrema que queda dirigida perpendicularmente hacia arriba. El ángulo formado en cada ala como consecuencia del quiebro antes citado queda cerrado mediante un brazo  
20 superior coplanario, que discurre entre las porciones de cada ala en posición coplanaria a las mismas y presenta un tramo paralelo a la porción de mayor longitud, en el que va montado, con facultad de deslizamiento, un tirante que cuelga de dicho brazo y sirve como elemento de fijación lateral del portaequipajes a la estructura de la motocicleta. Por su parte, las dos ramas de la U  
25 del soporte quedan rematadas en su extremo libre en sendas horquillas, que sirven también como elementos de fijación del portaequipajes a la motocicleta.

30 Por su parte, las estructuras laterales

están constituidas, cada una de ellas, por una U invertida que va  
 unida por el extremo de sus alas a el ala correspondiente del so-  
 porte, en posición coplanaria con ella. Entre las alas de cada es-  
 tructura lateral discurren unos travesaños ligeramente sobresalien-  
 tes, presentando además las dos estructuras un quiebro o doblez  
 transversal en ángulo recto, que determina una porción inferior  
 doblada hacia afuera, la cual, junto con los travesaños sobresa-  
 lientes, sirven como elementos de fijación de las carteras o ca-  
 jas portaequipajes.

5

10

Cada una de las estructuras laterales  
 dispone además adosado a una de las alas de la U invertida, de un  
 anclaje para un pestillo de una cerradura montada en las cajas o  
 carteras, la cual es accionable desde el interior de las mismas.

15

La configuración y constitución del por-  
 taequipajes de la invención se comprenderá mejor con la siguiente  
 descripción, hecha con referencia a los dibujos adjuntos, donde  
 se muestra a título de ejemplo no limitativo una forma preferida  
 de ejecución.

20

En los dibujos:



La figura 1 es una vista en planta del  
 portaequipajes.

La figura 2 un alzado lateral del mismo  
 portaequipajes.

25

Como puede verse en los dibujos, el por-  
 taequipajes está constituido por un soporte central 1 configurado  
 en forma de U, cuyas ramas laterales son perpendiculares al alma.  
 Esta U dispone de un doblez en ángulo recto o quiebro transversal  
 2, que determina una porción extrema 3 doblada en ángulo recto ha-  
 cia arriba. El ángulo recto formado en cada una de las alas o ra-  
 mas laterales queda parcialmente cerrado por un brazo 4 que pre-

30

5 presenta un tramo paralelo a la porción de mayor longitud de las ramas laterales. En esta porción va montado, con facultad de deslizamiento, un tirante 5 que servirá como elemento de fijación del portaequipajes a la estructura de la motocicleta. Además, las dos ramas laterales del soporte 1 quedan rematadas en su extremo libre en una horquilla 6 que sirve también como elemento de fijación del portaequipajes a la motocicleta.

10 A cada una de las ramas laterales del soporte central 1 va fijada una estructura lateral 7, constituida por una U invertida coplanaria a la rama correspondiente. Esta U dispone también de un quiebro transversal 8 que determina una porción extrema 9 que sobresale perpendicularmente hacia afuera. Entre las ramas laterales de cada estructura 7 van dispuestos unos travesaños 10 ligeramente sobresalientes, configurados en forma de C de reducida profundidad, que sirven, junto con la porción inferior 9, para la sustentación y fijación de las carteras o cajas laterales.

20 También la estructura lateral 7 es portadora de un anclaje 11 para la fijación de un pestillo perteneciente a una cerradura montada en las carteras o cajas laterales.

Tanto el soporte 1 como las estructuras laterales 7 pueden estar constituidas a base de perfiles tubulares.

25 Entre las ramas laterales del soporte central 1 pueden disponerse pletinas transversales 12, para la fijación de una caja o cuerpo transportable superior, que queda retenido entre los brazos 4 y la porción posterior 3 doblada hacia arriba.

30 Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, de

be hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

SECRET

REIVINDICACIONES

1.- Portaequipajes para motocicletas, ca-  
 racterizado porque comprende un soporte central en forma de U, de  
 alas perpendiculares al alma, y dos estructuras laterales situa-  
 das por debajo del soporte y unidas, cada una de ellas en sentido  
 longitudinal a una de las alas del soporte; presentando la U que  
 constituye el soporte un quiebro o doblez transversal en ángulo  
 recto, próximo al alma, que determina una porción extrema dirigi-  
 da hacia arriba estando el ángulo formado por cada ala cerrado me-  
 diante un brazo superior coplanario, y cuyas estructuras latera-  
 les están compuestas, cada una de ellas, por una U invertida,  
 unida por el extremo de sus alas al ala correspondiente del sopor-  
 te, en posición coplanaria con ella, discurrendo además entre di-  
 chas alas unos travesaños ligeramente sobresalientes y presentan-  
 do además las U que forman dichas estructuras, un quiebro o do-  
 blez transversal en ángulo recto, que determina una porción infe-  
 rior doblada hacia afuera; estando las alas de la U que forman el  
 soporte rematadas en su extremo libre en una horquilla de fijación  
 a la motocicleta, mientras que los brazos que cierran lateralmen-  
 te el soporte central son portadores de sendos tirantes, que cuel-  
 gan de dichos brazos y sirven también como elementos de fijación  
 a la motocicleta.

2.- Portaequipajes según la reivindica-  
 ción 1, caracterizado porque los brazos que cierran el ángulo for-  
 mado por la U del soporte discurren entre las porciones perpendi-  
 culares de cada ala, en posición coplanaria a dichas porciones, y  
 presentan un tramo que discurre paralelo a la porción de mayor  
 longitud del referido ala, en cuyo tramo va montado con facultad  
 de deslizamiento el tirante de fijación.

3.- Portaequipajes según la reivindica-

ción 1, caracterizado porque los travesaños de las estructuras laterales están constituidos por C de reducida profundidad, unidas por el extremo libre de sus alas a las alas de la U que forma cada estructura.

5

4.- Portaequipajes según la reivindicación 1, caracterizado porque las estructuras laterales disponen, adosado a una de las alas de la U invertida, un anclaje para el pestillo de una cerradura.

10

5.- Portaequipajes para motocicletas, todo ello tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de seis hojas escritas a máquina por una sola cara.

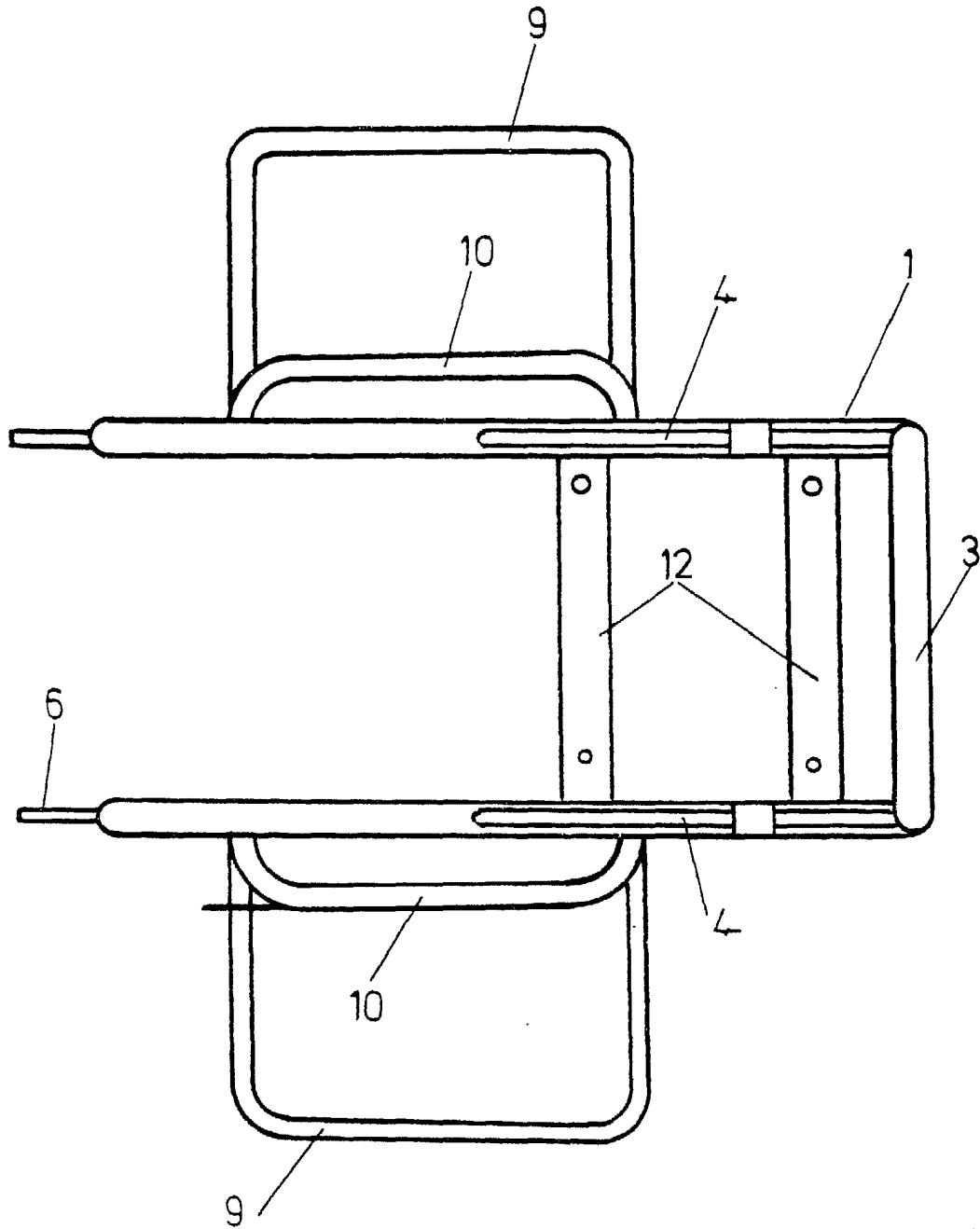
Madrid, 13 AGO. 1961

LANDASCAR S.A.

J. M. GÓMEZ AGUIR Y PUMBO  
a. e. Firmado J. Gómez Aguirre



FIG. 1

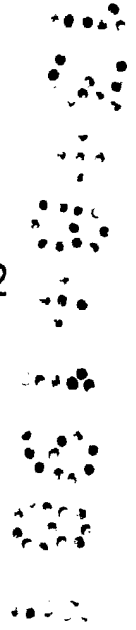
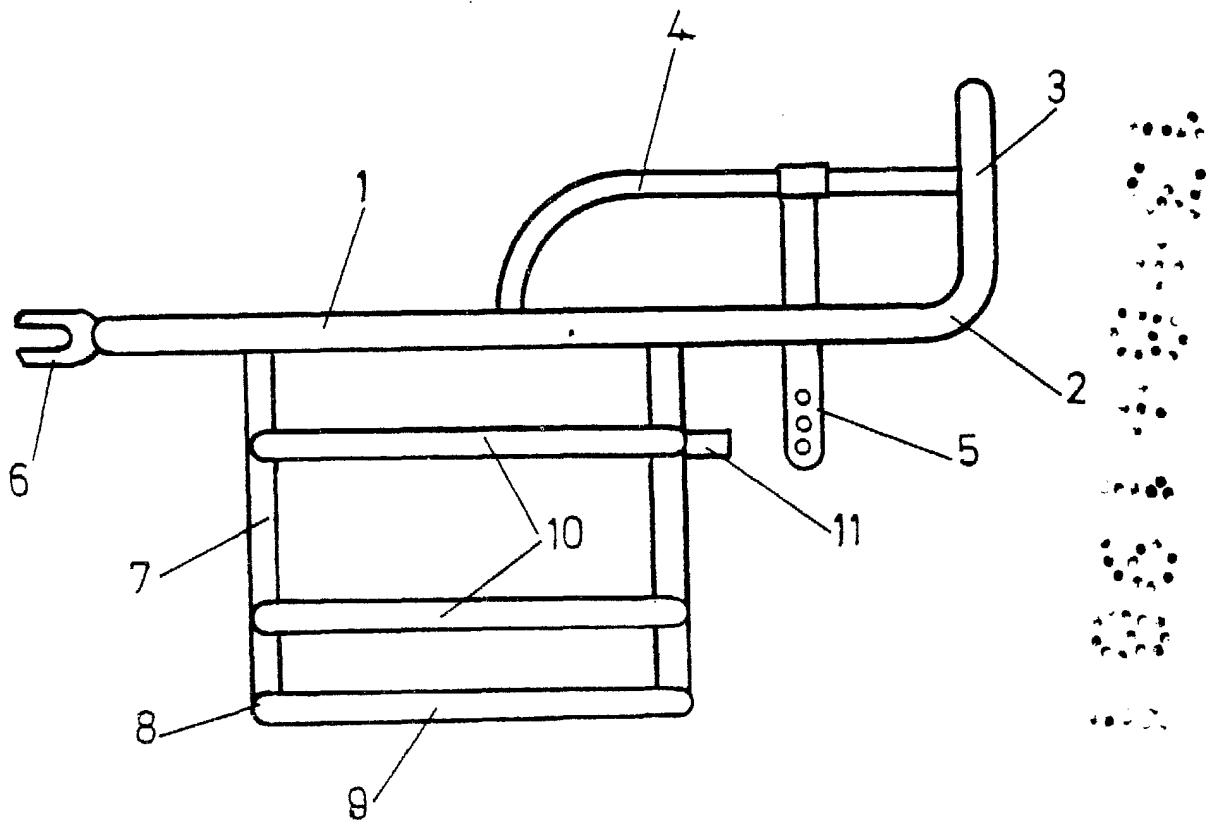


18 AGO. 1981

~~RECEBIDO Y PONDIDO~~  
~~18 AGO. 1981~~  
~~LANDASCAR S.A.~~

ESCALA VARIABLE.

FIG. 2



13 ABO. 1961  
~~Madrid~~  
[Signature]