



93061

MODELO DE UTILIDAD
POR VEINTE AÑOS
EN ESPAÑA

Solicitado a favor de D. Angel Oter Muñoz, de nacionalidad española, residente en HOSPITALET DE LLOBREGAT (Barcelona), C/. Unificación nº. 2

p o r

=;=;=;=;="COCHE-CESTA PARA TRANSPORTE DE MATERIAS ALIMENTICIAS Y SIMILARES"=;=;=;=;=;=;=;=;=;=;=;=;=;=;=;=;



MEMORIA DESCRIPTIVA
=====

En el presente Modelo de Utilidad vamos a referirnos a un coche-cesta para transporte de materias alimenticias y similares.

5

Una de las características principales de este coche-cesta, consiste en poderse utilizar las dos partes por separado y conjuntamente, siendo sumamente fácil su acoplamiento o unión y su separación.

10

Está caracterizado esencialmente este nuevo coche-cesta, por un recipiente o sea la cesta propiamente dicha, en la cual se colocan los artículos adquiridos, con sus



dos asas de mano y el chasis o coche propiamente dicho, con sus cuatro ruedas y asa de mando para empujarlo y dirigirlo.

15 La parte coche es permanente y constituye el elemento de transporte y dirección, caracterizado por una pieza porta-mecanismo, las ruedas y el asa de mando.

20 La parte cesta es igualmente permanente en su estructura, siendo variable como es natural el forrado de la misma, de acuerdo con los gustos y deseos del cliente, comprendiendo en su parte superior dos asas de mano en la boca de abertura con dos tapas articuladas.

25 El asa de mando del coche puede efectuar un giro de 360º estando este giro limitado en tres posiciones concretas, inclinada a ambos lados de la vertical, la vertical y la horizontal. Mediante estas posiciones se logra que el coche-cesta pueda ser transportado, desde su parte anterior o desde su parte posterior, y asimismo puede quedar con el asa de mando en posición vertical, siempre que ello interese y reduciendo con ello el volumen ocupado.

30

35 Dentro de los límites establecidos se puede dar más o menos inclinación al asa de mando sobre la misma marcha. Su circulación es totalmente normal, incluso por calles de piso defectuoso y en el caso de encontrar un piso en muy mal estado, se presiona sobre el asa de mando y se suspenden ligeramente las dos ruedas que en el momento de la marcha ocupan la posición delantera, aumentando con ello el poder de empuje.

40 Por estar dotado de medios para graduar la longitud del asa de mando, se consigue su adaptación a todas



45 las estaturas de la usuaria, reduciendo considerablemente su volumen cuando ello interese, efectuándose los giros con toda facilidad a través de las dos ruedas que quedan en posición trasera, obteniéndose la inclinación deseada sin que ninguna de las cuatro ruedas pierda el contacto con el suelo, si bien como ya hemos indicado, puede andar sobre dos de ellas en los casos que sea preciso.

50 Comprende una abrazadera que sirve de apoyo y giro al asa de mando con las correspondientes escotaduras y muescas para conseguir las posiciones antes indicadas. Todos estos mecanismos así como las ruedas y piezas accesorias, quedan en la cara inferior sin que ninguna de ellas sobresalga, evitándose el peligro de que pueda perjudicar a una tercera persona.

55 Dispone tambien de medios adecuados para la unión de ambas partes a base de un tornillo y su correspondiente tuerca que queda igualmente ubicada en la parte inferior, pudiendose manipular tanto si la cesta está llena como si está vacía.

60 Como ya se ha mencionado puede hacerse avanzar el conjunto en sentido frontal y en sentido posterior, el primero es de mayor poder de desplazamiento y facilidad de dirección, siendo su utilización prefente para caminos abiertos, mientras que la segunda posición es para una 65 marcha mas lenta, pero con la ventaja de ocupar menos espacio, siendo adaptable por ello al entrar en el mercado.

Otra ventaja de tener el asa de mando retrasada, es que se puede llevar el coche-cesta acompañado, o sea al costado, tomado por el asa de mando encogida. Y si las 70 dificultades fuesen tan grandes, siempre tenemos el recur



so de las asas de mano, con lo que convertimos el coche-cesta en una cesta corriente. Y otra ventaja es que dejamos mas espacio libre cuando el coche está solo y se utiliza solo.

75

Por la existencia de cuatro ruedas tiene mucha estabilidad, y una conveniente separación entre las ruedas delanteras y traseras unido a que el punto de empuje se halla próximo al plano que pasa por los ejes de las ruedas, contribuyen considerablemente a facilitar su desplazamiento, no existiendo peligro de que se vuelque.

80

Los alimentos contenidos en la cesta, quedan a cubierto de los elementos exteriores y no se pueden perder con posibilidad de poner ruedas de diametro conveniente, según el estado en general del camino que haya de recorrer la usuaria. Dispone de uno más bolsillos exteriores. Es de fácil limpieza y no existen derrames que manchen el suelo. Al no ser precisa su inclinación, los artículos no se perjudican entre sí y en el hogar ocupa un mínimo de espacio.

85

90

Por la facilidad que tiene de manejo y transporte representa un ahorro considerable de tiempo y fatiga para la usuaria, cuyas ventajas se aumentan en el caso de que la usuaria viva en zona más baja que la plaza y por sus líneas suaves, decoración, forma normal de transporte y demas características, este coche-cesta resulta sumamente práctico, cómodo y elegante.

95

100

Para que la idea general anteriormente descrita pueda ser más fácilmente comprendida, en la descripción que sigue nos vamos a referir a la lámina de dibujo que se acompaña, que constituye un caso de realización prác-



tica, naturalmente que tratándose de un ejemplo aclaratorio el dibujo en cuestión deberá interpretarse con amplio criterio y sin caracter limitativo alguno.

105 En la figura 1 se representa una vista de frente por la parte delantera con una sección vertical, en la figura 2 una vista lateral según la marcha y en la figura 3 una vista en planta.

110 La pieza porta-mecanismos del coche comprende la pieza -1-, plana de forma rectangular con los ángulos redondeados. En su parte inferior, se sujetan las piezas -2- que llevan los ejes de las ruedas y las abrazaderas -3- que sirven de apoyo y giro al asa de mando -4-. En el centro hay un agujero -5- con un refuerzo -6- para la unión del coche con la cesta. Los lados menores -7- constituyen la parte anterior -7- y la posterior -8-.

115 Las cuatro ruedas -9- van montadas en los ejes de las piezas -2- y sujetas por los tornillos -10-.

120 El asa de mando -4- está constituida por las asas parciales -11- y -12- de diferente diámetro, cuyos extremos de las más delgada, se embuten en los extremos de la más gruesa, resultando un figura cerrada de líneas rectangulares. Se apoya por medio de la cabeza del asa parcial -11- en las abrazaderas -3-, las cuales le sirven a la vez de punto de giro. En estas abrazaderas -3- hay una escotadura -13- con tres muescas y otra exterior -14-, en las que se alojan los pivotes -15- impulsados por el muelle antagonista -16- y dan lugar a las cuatro posiciones. Para la posición horizontal, es preciso un movimiento lateral, con objeto de que los pivotes -15- salgan de la escotadura, en cuya posición el asa de mando puede girar 360º

130



o puede quedar fija en dicha muesca -14-.

Es graduable la longitud del asa de mando, cuya longitud elegida se asegura por medio de los tornillos -17-.

135

La cesta propiamente dicha está constituida por una superficie plana -18- de la misma forma que la pieza -1- y constituye el fondo; un marco -19- que forma la parte superior y la boca; cuatro perfiles de aluminio -20- que forman los ángulos y cuatro planchas -21- de contrachapado que forman los planos anterior, posterior y laterales.

140

Las tapas -22- van debidamente forradas interior y exteriormente, cuya costura se aloja en el surco -23- practicado todo alrededor de cada una. Cada tapa lleva también el agujero -24- como abridor y para ventilación y albas van sujetas al marco por medio de las bisagras -25- y por el centro se apoyan en el refuerzo -26- del marco.

145

150

En los lados laterales del marco, se sujetan las anillas -27- en las que se fijan las asas de mano -28-. Estas asas de mano caracterizan la cesta propiamente dicha: son flexibles y son susceptibles de rebatirse cuando no hay carga encima y si la hay le sirven de sujeción. Pueden ser normales o dobles, y usarse una larga y una corta, con el fin de que cuando se lleve la cesta sola en el brazo vaya más ceñida al cuerpo.

155

160

Tanto en la parte superior como en la inferior, queda una pestaña. La de arriba -29-, sirve para el cosido de los forros y para formar un segundo recipiente -31- para sujeción de los artículos que se coloquen encima.



165

La pestaña de abajo -30- sirve igualmente para el cosido de los forros y a la vez para encajar debidamente en la pieza -1- del coche a la que oculta. En los ángulos interiores de dicha pestaña, se han colocado los refuerzos -32- que a la vez sirven de amortiguadores.

170

Toda la superficie exterior, excepto la cara inferior, va forrada con el forro -33- el marco, y por el forro -34- las paredes verticales. Ambos van cogidos sobre las pestañas por los ribetes -35- el de arriba, y -36- el de abajo.

175

La parte interior va igualmente forrada, si bien este forro es visible solamente en las partes planas y en el fondo.

En el centro del fondo hay un tornillo fijo -38- el cual entra en el agujero del refuerzo -6- del coche y sirve para fijar la cesta al coche por medio de la palomilla -39-. Dicho tornillo -38- se ha previsto que no sobresalga de la pestaña -30- con el fin de que no roce el suelo cuando la cesta está sola.

180

Igualmente se ha previsto que el refuerzo -6- sea cóncavo por su parte superior para facilitar la entrada del tornillo, indicándose por -40- un bolsillo exterior.

185

Descrita suficientemente la naturaleza y constitución de este nuevo coche-cesta para el transporte de materias alimenticias y similares, se ha de hacer constar que podrá realizarse en diversidad de formas, tamaños y materiales, así como que podrán introducirse variaciones secundarias que no alteren la esencialidad de su objeto que se pone de manifiesto con la siguiente

190

N O T A
= = = =



Los puntos nuevos no conocidos ni practicados en España, sobre los cuales se desea recaigan las reivindicaciones del presente Modelo de Utilidad, son:

195

1ª.- Coche-cesta para transporte de materias alimenticias y similares, caracterizado por estar constituido esencialmente por un chasis con sus cuatro ruedas independientes, un mando articulado y una cesta o recipiente independiente y adaptable a dicho chasis.

200

2ª.- Coche-cesta para transporte de materias alimenticias y similares, según la reivindicación anterior, caracterizado porque la cesta está formada por una base plana; por un marco que forma la parte superior y la boca; por cuatro perfiles metálicos que forman los ángulos y cuatro planchas que forman las cuatro caras verticales, estando fijado a la cesta el forrado de la misma, mediante un ribete superior y otro inferior unidos por cosido.

205

210

3ª.- Coche-cesta para transporte de materias alimenticias y similares, según las reivindicaciones anteriores caracterizado porque la cesta, presenta en su parte superior una pestaña que forma un segundo recipiente complementario de menores dimensiones y en su parte inferior presenta una segunda pestaña que oculta la plataforma del chasis, comprendiendo por último dos asas de mano susceptibles de entrecruzarse y una bolsa externa dispuesta en una de sus caras verticales, con cuatro refuerzos en los ángulos inferiores que actúan como amortiguadores.

215

220

4ª.- Coche-cesta para transporte de materias alimenticias y similares, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la tapa de la cesta está constituida por dos mitades con sendos taladros, articuladas me-



dian^{te} bisagras sobre el marco, comprendiendo dos pestañas salientes en un plano perpendicular al de dichas dos mitades, cuyas pestañas constituyen un apoyo para las mismas y un refuerzo para el marco.

225

5ª.- Coche-cesta para transporte de materias alimenticias y similares, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la base de la cesta comprende un tornillo fijo a la misma, que sin sobresalir de su pestaña inferior, permite su acoplamiento a la plataforma del coche mediante la correspondiente tuerca-palomilla.

230

6ª.- Coche-cesta para transporte de materias alimenticias y similares, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el coche propiamente dicho, está constituido por una plataforma montada sobre cuatro ruedas independientes, dispuestas longitudinalmente en el sentido de las dos caras de mayor anchura y en sus cuatro vértices, comprendiendo dicha plataforma un taladro, con un refuerzo metálico en forma de arandela, embutida por su parte central, a través de los cuales se efectúa el correspondiente acoplamiento de la cesta.

235

240

7ª.- Coche-cesta para transporte de materias alimenticias y similares, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el chasis del coche, comprende un mando telescópico en forma de asa y unas abrazaderas que sirven de apoyo y giro al asa de mando.

245

8ª.- Coche-cesta para transporte de materias alimenticias y similares, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el asa de mando está apoyada sobre las abrazaderas de la reivindicación 7ª., y porque dichas abrazaderas, disponen de una escotadura en la que

250



255

hay tres muescas que dan lugar a tres posiciones, vertical e inclinada a ambos lados de la vertical, y otra muesca exterior que da lugar a la posición horizontal, consiguiéndose estas posiciones, cuando los pivotes solidarios del asa de mando, se alojan en dichas muescas, por disponer de un muelle antagonista, que tiende a que los pivotes estén siempre forçando las abrazaderas por la parte de la escotadura, por un movimiento lateral, y porque dicha asa de mando, es susceptible de girar 360º sobre su punto de apoyo en las abrazaderas y porque la inclinación que se dé al asa de mando, substituye a la inclinación que habría que dar a todo el conjunto para que el coche-cesta se pusiera en movimiento.

260

265

9ª.-"COCHE-CESTA PARA TRANSPORTE DE MATERIAS ALIMENTICIAS Y SIMILARES", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva y graficamente representado en el adjunto plano para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de DIEZ hojas mecanografiadas por una sola cara a doble espacio en 258 líneas.

Madrid, 12 de Mayo de 1.962

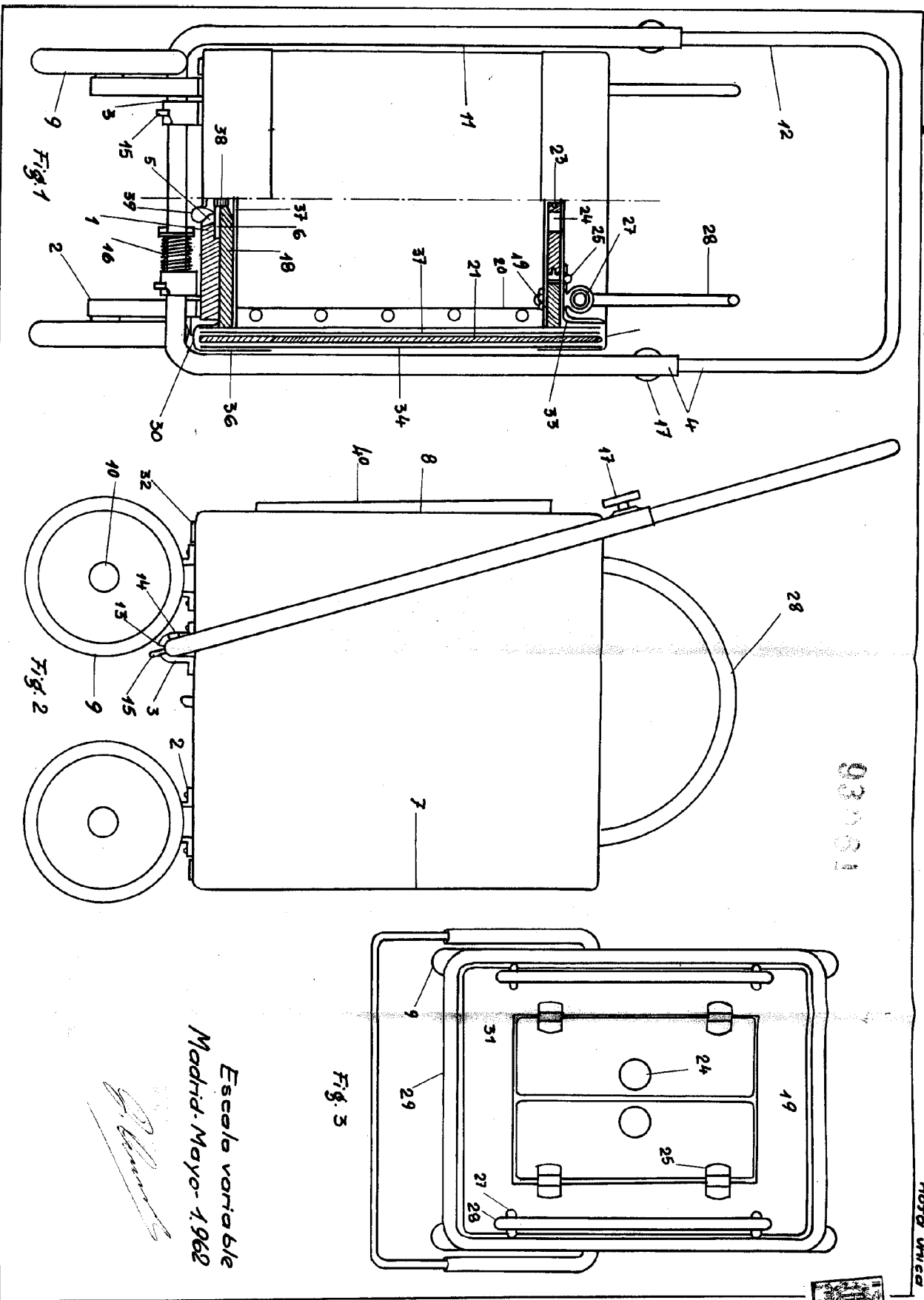
Por autorización del interesado.

JOSE LOPEZ

D. Angel Oler Muñoz

Hija Urica

03081



Escola variable
Madrid-Mayo-1962

[Handwritten signature]

