

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 245.498	(10) Y
	(22) FECHA DE PRESENTACION 3-10-79	

MODELO DE UTILIDAD

(30) PRIORIDADES.	(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS	
-------------------	-------------	------------	-----------	--

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL	
	B62B7/06	

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN	
ARMAZON PERFECCIONADO PARA COCHES-SILLA INFANTILES".	

(71) SOLICITANTE (S)	MANUFACTURAS ARRE, S.A.
----------------------	-------------------------

DOMICILIO DEL SOLICITANTE	Bidebieta-Alza - SAN SEBASTIAN.
---------------------------	---------------------------------

(72) INVENTOR (ES)	
--------------------	--

(73) TITULAR (ES)	
-------------------	--

(74) REPRESENTANTE	D. MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON.
--------------------	------------------------------------

MV/dg/ 3.086-A

1 La presente memoria descriptiva tiene como fin
la declaración del objeto sobre el cual ha de recaer el privilegio de explotación industrial y comercial exclusivo en el territorio nacional de un Modelo
5 de Utilidad, de acuerdo con la vigente Legislación sobre Propiedad Industrial, que como el enunciado indica, se trata de "ARMAZON PERFECCIONADO PARA COCHES-SILLA INFANTILES".

10 En los coches-silla infantiles se conocen ya diversas soluciones, según las cuales, se posibilita una selectiva regulación de la inclinación del asiento, pudiendo éste bascular entre sendas posiciones límite, de las cuales una de ellas es la del asiento como tal; en tanto que en la otra queda en disposición de tumbado.

15 Entre las mencionadas soluciones ya conocidas, existe una, en la que los laterales del asiento se constituyen por sendos tubulares rectos, cada uno de los cuales, por encima de su zona central va articulado al armazón general del coche-silla y en la proximidad de su extremo inferior incorpora un elemento-grapa, según un montaje deslizante.

20 Entre las alas de cada una de estas piezas en "U" establecía, por uno de sus extremos, un montaje articulado otro tubular recto, el cual, por su otro extremo, quedaba relacionado con un juego de sendas piezas de deslizamiento y fijación, de las que una de ellas iba montada en el correspondiente tubular soporte de las ruedas posteriores; mientras que entre dichos extremos, establecía una articulación fija, con el tubular soporte de las ruedas delanteras.

25 De este modo, se determinaban cuatro puntos de articulación, dos de ellos fijos y los otros dos deslizantes, ubicados en alternancia, es decir que tras un punto de articulación deslizante, venía un punto de articulación fijo.

30 Esta solución, si bien permitía el selectivo giro de cada uno de los tubulares laterales del asiento, alrededor de su articulación con el armazón general, predeterminaba que cuando dicho tubular ocupaba la

1 posición de asiento, el tubular inferior o de soporte, quedaba en acusada pro-
ximidad respecto a él y extendiéndose prácticamente en recíproco paralelismo,
por lo que no podía así cumplir sus funciones de soporte que le eran propias,
5 sufriendo unos elevados esfuerzos las articulaciones fijas, que daban lugar,
con el uso del coche-silla, al deterioro de las mismas y por consiguiente a
la inutilización en su uso, de dicho coche-silla.

A fin de solucionar estos problemas, preconiza la
presente invención un armazón perfeccionado, en el que manteniéndose la exis-
tencia de los tubulares laterales del asiento, así como los inferiores de soporte
10 te y los cuatro puntos de articulación, dos de ellos fijos y dos deslizantes,
se introducen unas muy importantes modificaciones en la relación entre estos
elementos y en la ubicación de los precitados puntos de articulación, de modo
que se logra que en cualquier caso, el tubular inferior de soporte, pueda cum-
plir a la perfección dichas funciones de soporte que le son propias.

En efecto, ahora el precitado tubular inferior de
soporte, establece, por su extremo opuesto al que va articulado al elemento-
grapa del tubular lateral del asiento, una articulación con el tubular soporte
de las ruedas posteriores, pero esta articulación ofrece el carácter de fija,
de modo que dicho tubular inferior de soporte, tan solo podrá girar alrededor
20 de la misma.

Por otra parte, el citado tubular inferior de so-
porte, queda relacionado con el tubular que incorpora a las ruedas delanteras,
mediante un conjunto de piezas de deslizamiento y fijación, estableciéndose con-
ello, que de los cuatro puntos de articulación, los dos fijos, quedan en reci-
25 peca correlación y no en alternancia como sucedía en las soluciones convencio-
nales, correlación ésta que se cumple igualmente en los puntos de articulación
deslizantes.

Con ello se logra que entre el tubular inferior de
soporte, el del lateral del asiento y el que incorpora las ruedas posteriores,
30 se determine, tanto en la posición de tumbado, como en la de asiento, una hi-

1 potética conformación triangular, prácticamente recta, de modo que dicho tu-
bular inferior, puede cumplir perfectamente sus funciones de soporte en ambos
casos, evitando con ello el que las articulaciones fijas, deban de sufrir es-
5 fuerzos inópropios, que daban lugar a su deterioro.

Por otra parte es de señalar que en las soluciones
convencionales, la articulación deslizante, definida entre el tubular inferior
de soporte y el armazón general del coche-silla, se constituía, tal y como se
10 la señalado anteriormente, por dos elementos de deslizamiento y fijación, en-
tre los cuales, se establecía una unión articulada; dicha unión articulada,
estaba descentrada respecto de los ejes de los correspondientes tubulares in-
terrelacionados mediante dichos elementos, por lo que este descentramiento, da-
ba lugar a trabazones o impedimentos análogos, que dificultaban el correcto
plegado y desplegado del armazón; mientras que en la solución ahora preconizada
15 dicha articulación, se ubica perfectamente centrada respecto de los ejes de los
precitados tubulares, eliminando así por completo toda posibilidad de trabazón.

Como se puede apreciar por todo lo ya señalado,
el armazón que ahora se preconiza, sin complicar en nada las soluciones cons-
tructivas y de montaje, de las soluciones hasta ahora conocidas, las mejora
20 muy sensiblemente, tanto en el orden funcional, como en el de robustez, mejo-
ras estas que modifican sustancial y ventajosamente el carácter del armazón
preconizado, diferenciándolo notoriamente respecto de todo lo hasta ahora cono-
cido, y confiriéndole vida propia ya de por sí.

Para comprender mejor la naturaleza del invento,
en el plano adjunto hacemos una representación esquemática de su utilización,
25 no siendo en absoluto limitativa y susceptible por ello de las modificaciones
accesorias que no alteren las características esenciales.

La figura 1 es una vista en alzado y lateral de
un armazón constituido de acuerdo con la presente invención, habiendo sido re-
30 presentado muy esquemáticamente y según un ejemplo no limitativo de realización
práctica.

Las figuras 2 y 3 son sendas vistas esquemáticas, en las que puede apreciarse al tubular lateral de asiento (1), en su disposición como tal asiento y en la posición de tumbado respectivamente.

- 1.- Tubular lateral del asiento.
- 2.- Tubular soporte de las ruedas delanteras (10).
- 3.- Articulación fija.
- 4.- Tubular soporte de las ruedas posteriores (6).
- 5.- Articulación fija.
- 6.- Ruedas posteriores.
- 7.- Tubular inferior de soporte.
- 8.- Articulación deslizante.
- 9.- Elementos de deslizamiento y fijación.
- 10.- Ruedas delanteras.
- 11.- Eje de giro.
- 12.- Articulación deslizante.
- 13.- Cuerpo-grapa.
- 14.- Eje de giro.

La presente invención tiene por objeto un armazón perfeccionado para coches-silla infantiles, que permitiendo la selectiva regulación de la posición del asiento, entre sendas posiciones límite de tumbado y de asiento como tal, permite lograr en ambos casos una estructura robusta y de muy elevada manejabilidad.

De acuerdo con la invención, pero según unos principios básicos convencionales, el armazón consta de sendos idénticos tubulares (1), que constituyen los laterales del asiento, de modo que sobre ellos va tendido el tejido, banda o similar, que constituye el asiento propiamente dicho.

Los mencionados laterales (1), están articulados por su zona superior, al armazón general del coche-silla, según sendos puntos de unión (3), alrededor de los cuales pueden girar aquellos libremente, siendo fijos estos puntos de articulación (3).

1 Cada lateral (1), incorporan en relación con su extremo inferior, una pieza en "U" (13), de material sintético, que va montada con posibilidad de deslizamiento a lo largo de aquel.

5 Entre las alas de cada pieza en "U" (13); está dispuesto el extremo de un tubular recto de soporte (7), que establece una unión articulada con aquellas, mediante un eje de giro (11), de modo que el conjunto determina un punto de articulación deslizante (12).

10 El tubular inferior de soporte (7), establece por su otro extremo, una unión articulada (5), con el tubular (4) que incorpora las ruedas posteriores (6), ofreciendo esta unión articulada (5) un carácter de fija, ya que no puede desplazarse a lo largo de los tubulares (4) y (7).

15 Por otra parte, entre el tubular inferior de soporte (7) y el que incorpora a las ruedas delanteras (10), señalado con referencia -2- en el plano adjunto, se establece un punto de unión articulada (14), que al igual que el señalado con la referencia -12- ofrece un carácter de deslizante.

20 Este punto de articulación (14), está definido básicamente por sendas piezas (9), que van montadas en los tubulares (2 y 7), con posibilidad de un selectivo deslizamiento a lo largo de estos. De estas piezas (9), preferentemente la relacionada con el tubular (2), incorpora una solución de enclavamiento, que podría venir determinada, por sendas pletinas, a través de las cuales pasaría dicho tubular (2), de modo que en función del posicionamiento de estas pletinas, se permitiera en un caso el libre deslizar de dicho elemento (9), mientras que en el otro caso, se establecería un enclavamiento. Esta solución, es un mero ejemplo de realización práctica no limitativo, ya que la verdadera esencialidad en cuanto al punto de articulación deslizante (8), radica en el hecho, de constituir de modo que el eje de giro (14), que relaciona a los dos elementos (9) entre sí, ocupe una posición perfectamente centrada respecto de los ejes de los dos tubulares (2 y 7), centrado este que se logra por ejemplo con la solución anteriormente mencionada y que por el

25

30

1 contrario no se podía conseguir en las soluciones hasta ahora conocidas, en
las que la rigidización de los elementos (9), se lograba mediante el abrace a
presión, de uno de ellos sobre el correspondiente tubular de montaje, para lo
5 que era necesario incorporar un elemento de apriete, determinado por un vástago
fileteado, que debía quedar descentrado respecto de los ejes de dichos tu-
bularos (2 y 7), dando lugar, por dicho descentramiento, a trabazones o accio-
nes negativas análogas, que dificultaban el plegado y desplegado del armazón.

De acuerdo con todo lo ya señalado, en cada late-
10 ral del armazón, se determinan así cuatro puntos de articulación básicos, se-
ñalados con las referencias 3, 5, 8 y 12, con la particularidad de que los pun-
tos de articulación fijos (3 y 5), van dispuestos en recíproca correlación en-
tre sí y del mismo modo, los puntos de articulación deslizantes (8 y 12), que-
15 dan en recíproca contigüidad, con ello y al girar a los laterales (1), entre
las dos posibles posiciones límite de los mismos, se establece tan solo el
giro del tubular inferior de soporte (7), alrededor del punto (5), con lo que,
tanto en la posición del asiento como tal, como en la de tumbado, representadas
ambas en las figuras 2 y 3 respectivamente, se determina entre dicho tubular
inferior de soporte (7), el correspondiente lateral (1) y el tubular (4) que
20 comporta las ruedas posteriores (6), una hipotética conformación triangular
prácticamente recta, de forma que dicho tubular inferior de soporte (7), se
extiende en ambos casos, respecto de su correspondiente lateral (1), con la
inclinación adecuada, para cumplir así a la perfección sus funciones de sopor-
te que le son propias, no sufriendo con ello, en ninguno de ambos casos, es-
fuerzos innecesarios los puntos de articulación fijos (3 y 5).

25 Descrita suficientemente la naturaleza del presen-
te invento, así como su realización industrial, sólo cabe añadir que en su con-
junto y partes constitutivas es posible introducir cambios de forma, materia y
disposición, sin salirse del cuadro del invento, en cuanto tales alteraciones
no desvirtúen su fundamento.

30 El solicitante, al amparo de los Convenios Inter-

1 nacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho de extender la presente demanda a los países extranjeros, si fuera posible reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud.

5 NOTA

El Modelo de Utilidad que se solicita como nuevo en España por veinte años, de acuerdo con la vigente Legislación sobre Propiedad Industrial, deberá recaer sobre "ARMAZÓN PERFECCIONADO PARA COCHES-SILLA INFANTILES", en todo de acuerdo con las siguientes

10 REIVINDICACIONES

15 1.- Armazón perfeccionado para coches-silla infantiles, caracterizado porque de los cuatro puntos de articulación, dos deslizantes y dos fijos que se determinan en cada lateral del armazón para el juego de su asiento, los dos deslizantes y los dos fijos van recíprocamente empujados, según los vértices contiguos de un hipotético cuadro, quedando así el tubular inferior, soporte del lateral del asiento, relacionado mediante una articulación deslizante con el tubular del armazón soporte de las ruedas delanteras; mientras que por su extremo inferior queda relacionado, a través de una articulación fija, con el tubular soporte de las ruedas posteriores; de forma que, en ambas posiciones del asiento, como tal y tumbado, se determina entre su correspondiente lateral, el tubular soporte inferior y el de las ruedas posteriores, una conformación triangular prácticamente recta, con lo que en ambos casos puede cumplir a la perfección, dicho tubular inferior, sus funciones que le son propias.

20 25 2.- Armazón perfeccionado para coches-silla infantiles, en todo de acuerdo con la anterior reivindicación, caracterizado porque el punto de articulación deslizante entre el tubular inferior de soporte y el del armazón que está relacionado con las ruedas delanteras, se determina justo en posición centrada respecto de los ejes longitudinales de ambos, en el logro así de un perfecto deslizamiento sin trabazones.

30 3.- "ARMAZÓN PERFECCIONADO PARA COCHES-SILLA IN-


1 FANTILES".

Según queda sustancialmente descrito en la presente memoria descriptiva que consta de nueve hojas mecanografiadas por una sola cara acompañada de sus correspondientes dibujos.

5 Madrid,

El Agente Oficial.

MIGUEL FERNANDEZ-LOAISA PINZÓN
P. P.



Microfilm perforations

10

15

20

25

30

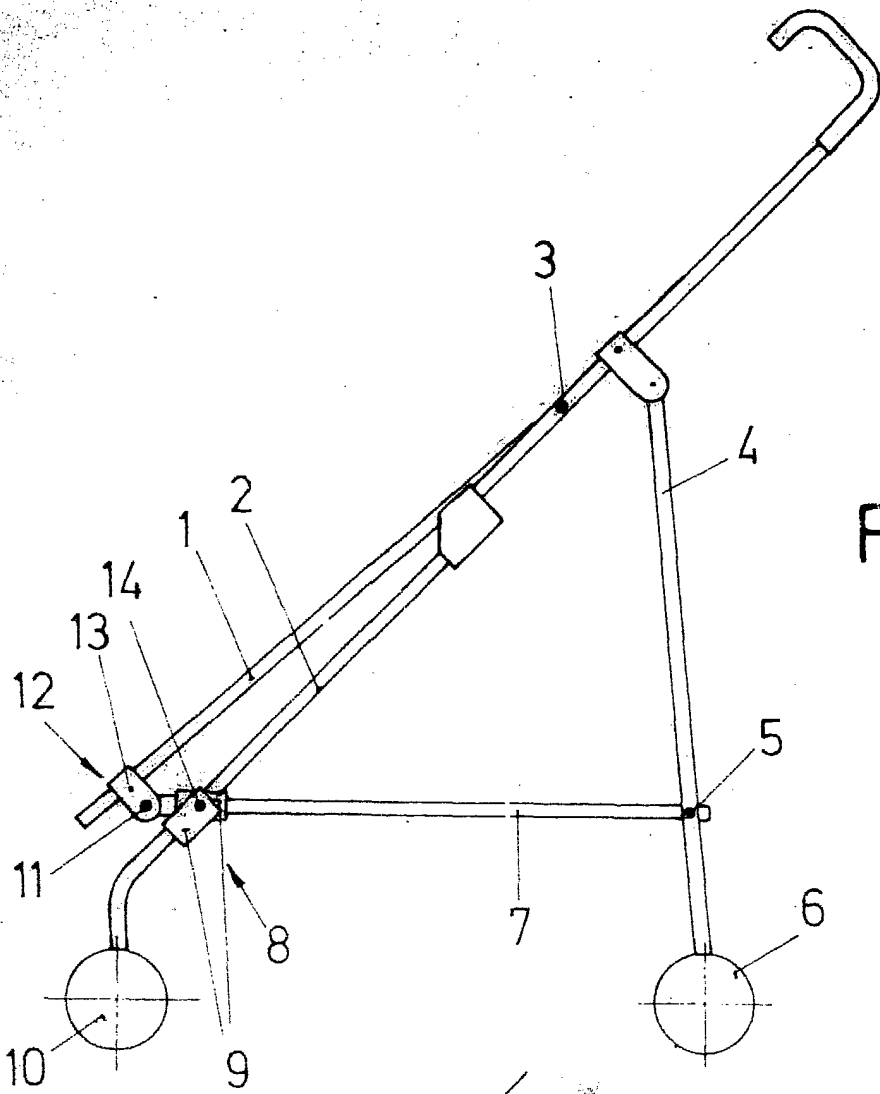


Fig. 1

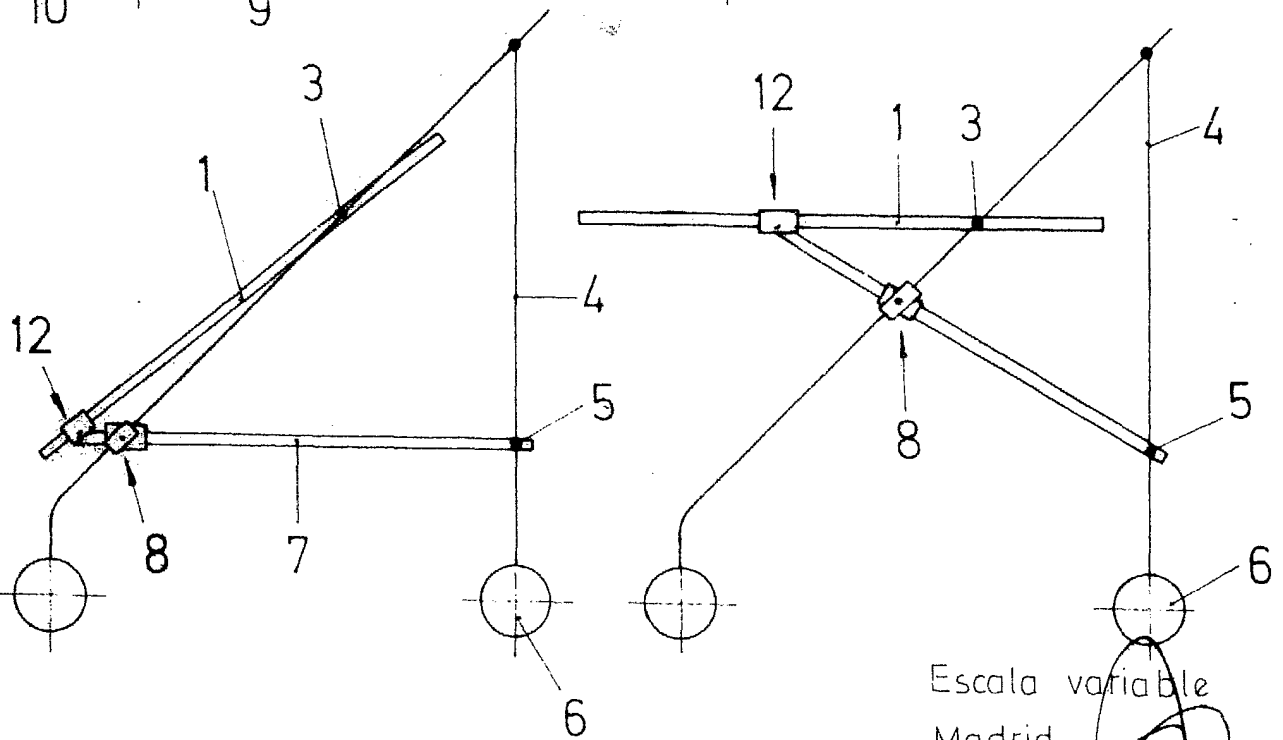


Fig. 3

Fig. 2

Escala variable
Madrid

El Agente Oficial
MIGUEL FERNANDEZ-LOAISA PINZON
P. P.

