



ESPAÑA

19 ES 21 22	11 NUMERO 245.905.	10 Y
	22 FECHA DE PRESENTACION 27-10-78.-	

MODELO DE UTILIDAD

1 ABR. 1980

30 PRIORIDADES: 31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
------------------------------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B62B 9/08
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN "FRENO PERFECCIONADO, PARA COCHES-SILLA INFANTILES"
--

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

DOMICILIO DEL SOLICITANTE Bidebieta - Alza -SAN SEBASTIAN-

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

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

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

Entre la multitud de coches-silla existentes
en el mercado, se distinguen ultimamente por su poco peso, como-
dididad y sencillez de plegado, unos coches-silla cuya armadura es
10 a base de tubulares o elementos análogos; estos coches-silla in-
corporan las ruedas generalmente en el extremo inferior de cuatro
tubulares y en forma de ruedas gemelas, unidas, mediante un aco-
plamiento elástico amortiguante, a cada tubular.

15 Pues bien, este tipo de coches-silla ~~deben~~ de
incorporar, para su retención cuando están parados sobre superfi-
cies inclinadas, unos mecanismos de freno, que por la sencillez
general del armazón, han de presentar ellos mismos una adecuada -
sencillez, constructiva y funcional, condicionamientos estos que
se traducen en una ineficacia operativa de estos mecanismos.

20 La presente invención tiene por objeto un fre-
no, que altera por completo todos los principios básicos, tanto -
constructivos, como funcionales, de las soluciones hasta aho-
ra conocidas; de modo que con una realización sumamente sencilla,
aporta una total eficacia en sus funciones que le son propias.

25 De acuerdo con todo lo hasta ahora señalado,

1 la propia pieza de unión entre las ruedas gemelas y el correspondiente tubular del armazón, define sendas alas, entre las que se verifica el montaje articulado de una palanca.

5 Esta palanca presenta transversalmente un pasador y puede girar, alrededor de su unión articulada, entre sendas posiciones angulares límite, en una de las cuales o inoperante queda dicho pasador a una cierta distancia del eje de la rueda; mientras que en la otra u operativa, dicho pasador se acerca respecto de dicho eje.

10 En recíproca correspondencia con esta palanca y mas concretamente con su pasador, presenta cada una de las ruedas por su interior y en la proximidad de su eje, unas expansiones definidas por unos tabiques radiales a modo de nervios rigidizantes de dicha rueda.

15 De esta forma, en la posición inoperante, el pasador queda alejado de las precitadas expansiones, pudiendo así girar las ruedas libremente; mientras que en la otra posición queda dicho pasador intercalado entre las citadas expansiones, cumpliendo unas funciones a modo de tope, que impiden por completo -
20 el giro de las ruedas.

25 Como se puede apreciar, el objeto de la presente invención, ofrece una suma sencillez constructiva, así como de manejo (siendo solo necesario actuar en giro sobre la palanca), con la primordial circunstancia además de que cumple a la perfección sus funciones de frenado que le son propias, ya que -

1 cuando el pasador queda intercalado entre los resaltos de las ruedas es totalmente imposible que se produzca el giro de éstas.

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

10 La figura 1 es una vista en alzado y seccionada, que muestra a los componentes básicos del freno preconizado, los cuales han sido representados según un ejemplo no limitativo de realización práctica, habiéndose representado así mismo en esta vista, pero a trazo y punto, a la correspondiente rueda (11), así como a su tubular de soporte (1).

15 La figura 2 muestra en perfil y parcialmente seccionada a una de las ruedas (11), habiéndose representado esquemáticamente, la ubicación de la palanca (7), representada a trazo grueso en su posición inoperante y a trazo y punto en la operativa o de frenado.

20 En ellas se anotan las siguientes particularidades:

- 1.- Tubular.
- 2.- Pieza soporte.
- 3.- Alas.
- 4.- Amortiguador.
- 25 5.- Eje de la rueda.

- 6.- Concavidad.
- 7.- Pletina.
- 8.- Articulación.
- 9.- Vástago.
- 10.- Radio.
- 11.- Rueda.
- 12.- Expansiones.

El objeto de esta invención es un freno para coches-silla infantiles de los que por ejemplo llevan para su rodadura y en el extremo inferior de un tubular (1) del armazón general, dos ruedas gemelas (11), realizándose la unión entre estas dos ruedas (11) y el tubular (1), a través de una pieza soporte (2), de conformación general en "U", realizada en un material sintético.

Entre las ramas de la pieza soporte (2), queda comprendido el extremo inferior del tubular (1), según un montaje articulado, así como un cuerpo cilíndrico elástico amortiguador (4), que rodea el eje (5) de las ruedas (11), quedando así intercalado dicho cuerpo (4) entre el tubular (1) y el precitado eje (5).

Todo lo señalado hasta ahora corresponde a una realización convencional, para a partir de ella nacer el objeto de la presente invención, según la cual, las ramas de dicha pieza (2) se prolongan definiendo sendas alas (3), cada una de las cuales, presenta, a partir del tubular (1), un inicial tramo

1 de acusada convexidad, seguido de un remetido o concavidad (6), -
en funciones de alojamiento.

5 Entre las alas (3) de la pieza soporte (2) -
se extiende una articulación (8), para una pletina (7) que sobre-
sale por encima de la rueda (11); esta pletina (7) lleva un vástago (9), que la atraviesa sobresaliendo por ambos laterales, tal y como se aprecia en la figura 2.

10 Al girar la pletina (7), alrededor del eje -
de articulación (8), lo hace así mismo y simultáneamente, el vástago (9), de modo que este último se acercará o alejará progresivamente respecto del eje (8) de las ruedas (11).

15 El giro de la pletina (7), comandado por ejemplo por el propio pie del usuario, puede realizarse entre posiciones límite y estables, en una de las cuales, representada a trazo grueso en la figura 1 del plano adjunto, queda su vástago (9) alejado respecto del eje (5) y contactando con la cresta de las antedichas convexidades de las alas (3), quedando así retenida dicha palanca (7) en este posicionamiento; mientras que en la otra posición, el vástago (9), representado a trazo y punto en dicha figura 1, se aloja en las concavidades (6) de las alas (3), reteniendo así a la palanca (7) en este posicionamiento y ocupando una posición de proximidad respecto del eje (5).

20 Cuando el vástago (9) ocupa la posición de -
alejado respecto del eje (5), se encuentra entonces inoperante; -
25 mientras que cuando ocupa la posición de acercamiento, alojándose

1 en las concavidades (6), sus extremos quedan en relación con unas expansiones o tabiques interiores de las propias ruedas (11), que dando intercalado entre ellos e impidiendo así por completo el giro de estas últimas.

5 Según una solución preferente se ha previsto que, tal y como se aprecia en la figura 2, las expansiones (12), - en contra de las cuales toparía el vástago (9), cuando cumple sus funciones de freno que le son propias, estén determinadas mediante un ensanchamiento de los propios tabiques radiales (10) que a modo de radios rigidizantes presenten las propias ruedas (11).

10 Así mismo y sin alterar en nada la esencialidad de la invención, se ha previsto coadyuvar en la retención de la palanca (7), en sus dos posibles posiciones angulares límite, mediante su relación con unos medios de resorte, que incluso por sí solos podrían preestablecer la estabilidad y limitación de dichas posiciones.

15 Descrita suficientemente la naturaleza del presente invento, así como su realización industrial, sólo cabe añadir que en su conjunto y partes constitutivas es posible introducir cambios de forma, materia y disposición en cuanto tales alteraciones no supongan variación sustancial del mismo.

20 El solicitante, al amparo de los Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho de extender esta demanda a los países extranjeros, si fuera posible, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud.

25

N O T A

1 El Modelo de Utilidad que se solicita como -
nuevo en España por veinte años, de acuerdo con la vigente Legis-
lación sobre Propiedad Industrial deberá recaer sobre "FRENO PER-
5 FECCIONADO, PARA COCHES-SILLA INFANTILES", en todo de acuerdo con
las siguientes:

R E I V I N D I C A C I O N E S

10 1.- Freno perfeccionado, para coches-silla in-
fantiles, caracterizado porque el propio soporte amortiguante que
relaciona a la correspondiente pareja de ruedas con uno de los tu-
bulares del armazón general del coche-silla, determina sendas ..-
idénticas alas entre las que va montada articuladamente, una pa-
lanca, por cuyos laterales asoman en voladizo los extremos de un
15 vástago o pasador; esta palanca puede ocupar sendas posibles posi-
ciones estables, mediante su selectivo giro alrededor de su eje -
de articulación, para que en una de dichas posiciones el precita-
do vástago se encuentre inoperante y alejado respecto del eje de
giro de la rueda, mientras que en la otra se acerca respecto a di-
cho eje, entrando en correspondencia posicional con unos nervados
20 o tabiques de la propia rueda; de modo que queda intercalado en-
tre ellos impidiendo así el giro de las ruedas.

25 2.- Freno perfeccionado, para coches-silla in-
fantiles, en todo de acuerdo con la anterior reivindicación, ca-
racterizado porque según una solución preferente, las propias alas
entre la que queda montada la pletina articulada, definen una es-

1 cotadura o entrante, en funciones de alojamiento retenedor, para
el vástago de dicha pletina, cuando aquel cumple sus funciones de
freno que le son propias; mientras que el propio contacto entre -
dicho vástago y la correspondiente zona periférica de dichas alas,
5 coadyuva en la retención de la pletina en su otra posible posición
estable o de inoperatividad.

3.- Freno perfeccionado, para coches-silla in
fantiles, en todo de acuerdo con la primera reivindicación, carac
terizado porque se ha previsto que los tabiques entre los que que
10 da alojado el vástago en su posición operativa, estén determina
dos por un ensanchamiento o expansión, de las propias conformacio
nes definidas por la rueda en funciones de radios rigidizantes.

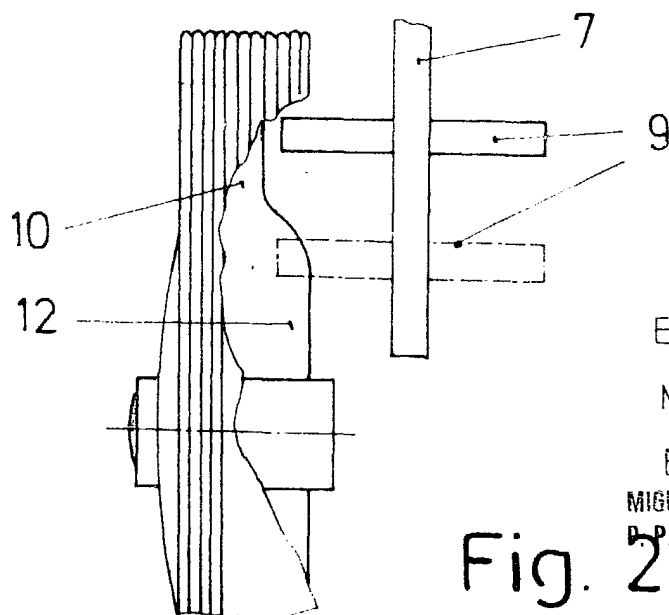
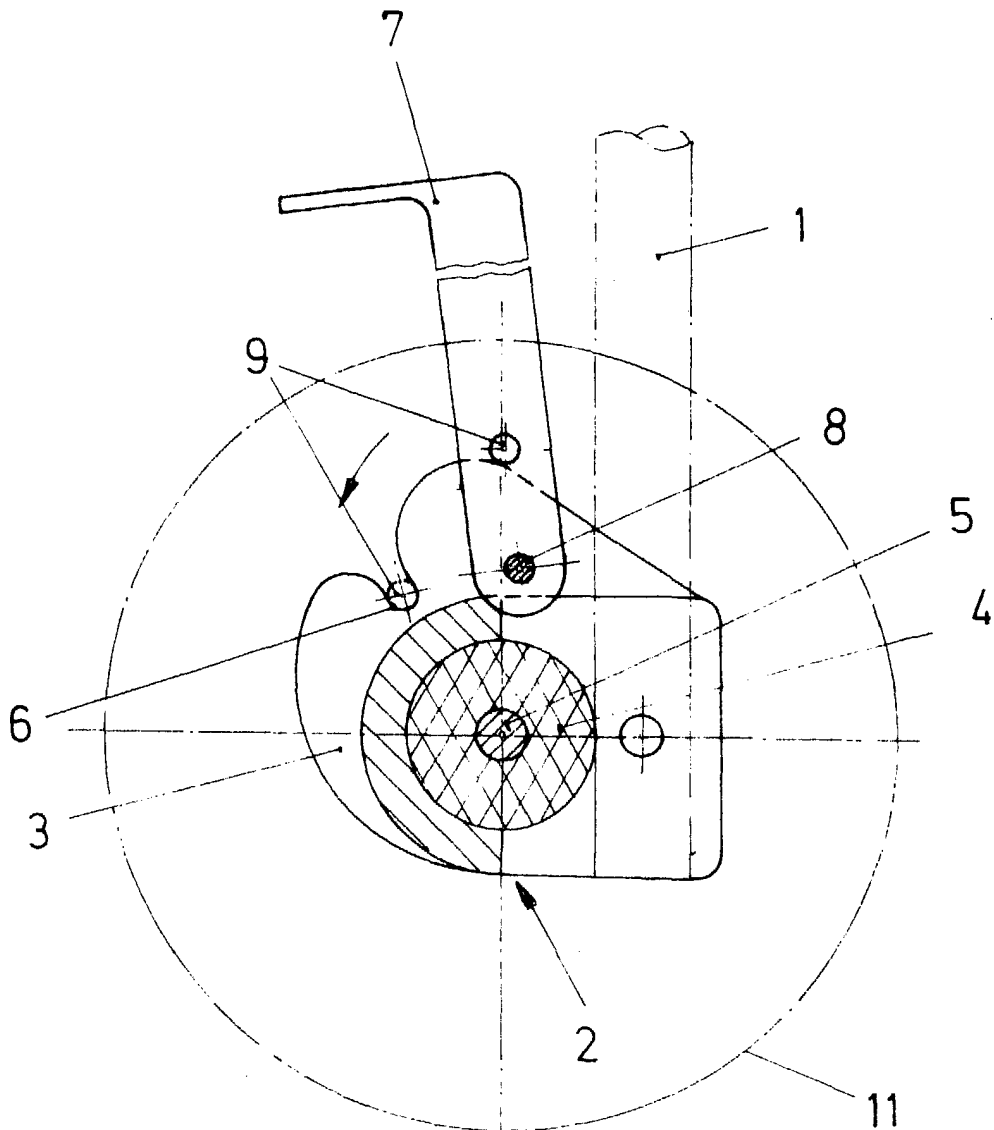
4.- "FRENO PERFECCIONADO, PARA COCHES-SILLA IN
FANTILES".

15 Según queda sustancialmente descrito en la -
presente memoria descriptiva que consta de nueve hojas mecanogra
fiadas por una sola cara, acompañadas de sus dibujos.

Madrid,

El Agente Oficial
20 MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA SANZON
P. P.

Fig. 1



Escala variable
Madrid

El Agente Oficial
MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON

Fig. 2

