



ESPAÑA

1570

10	ES	11	NUMERO	10	Y
		21	256517		
		22	FECHA DE PRESENTACION		

27 FEB 1991
16 OCT. 1981

MODELO DE UTILIDAD

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
		31	NUMERO		

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B62D 3/00

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"CARRO PORTAEQUIPAJES PERFECCIONADO".

51	SOLICITANTE (ES)
	D. JOSE LUIS CARRANZA GARCIA.

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	ENCE-FEFASA M-6 V-3 - MIRANDA DE EBRO - (Burgos).

78	INVENTOR (ES)

72	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	D ^a M ^a ANTONIA NARANJO MARCOS 275(5)

EC/dg/ 1.028.-

1 La presente memoria descriptiva tiene como fin
la declaración del objeto sobre el cual ha de recaer el privilegio de ex-
plotación industrial y comercial, exclusivo en el territorio nacional de
un Modelo de Utilidad, de acuerdo con la vigente Legislación sobre Propie-
5 dad Industrial, que como el enunciado indica, se trata de "CARRO PORTA-
EQUIPAJES PERFECCIONADO".

La presente invención hace referencia a un ca-
rro de manipulación manual, de uso destinado a los aeropuertos, estaciones
de ferrocarril, y lugares similares, para la manipulación de los equipaje-
10 jes por los pasajeros, pretendiendo la solución del problema que se plantea
en dichos lugares para llevar los equipajes con frecuencia voluminoso-
sos y pesados, de un sitio a otro, sin necesidad de recurrir al clásico
personal que se dedica a tales funciones con el consiguiente gasto y en-
gorro de encontrar a uno de tales operarios desocupado.

15 Dicho carro objeto de la invención ha sido perfeccionado de tal forma que logra unas características constructivas y
funcionales, que dentro de una particular sencillez y gran facilidad de
manejo, le hacen particularmente ventajoso para la función a la que está
destinado de facilitar la manipulación de los equipajes.

20 En esencia el carro preconizado consiste en una
estructura base de forma trapezoidal en planta, de la cual desde la extremi-
dad más ancha se realiza otra estructura vertical, constituidas ambas por
un conjunto de borras y varillas convenientemente unidas, determinando la
estructura vertical en la parte superior un manillar o asidero para la ma-
25 nipulación y manejo, con el equipamiento en dicha parte superior de una
cesta emparrillada, en tanto que la estructura base es portadora de sen-
dos pares de ruedas, de las cuales dos de ellas son autoorientables.

30 En los laterales de la estructura vertical van
incorporadas unas varillas móviles, las cuales en el extremo inferior re-
matan con una cabeza que por la acción de un muelle empujador quedan pre-

1 sionando sobre la periferia de las correspondientes ruedas fijas de la
base en funciones de freno, mientras que en el extremo superior dichas
varillas quedan dobladas por encima de una barra basculable cuyo acciona-
5 miento permite la retracción de las varillas contra la acción de los co-
rrespondientes muelles para hacer efectivo el desfrenado a efectos de de-
jar en libertad de movimiento al carro.

Se obtiene así un carro que ofrece una realización
10 ción estructural muy sencilla, por su simple formación constructiva a base
se de barras y varillas, resultando no obstante de una constitución robusta
y amplia capacidad de carga, además de que es muy fácilmente manejable
con la particularidad de que en estacionamiento siempre permanece frenado,
15 permitiendo dejársele incluso en suelos inclinados sin que se desplace
por si mismo en tanto no se desfrene voluntariamente para el traslado.

Por otra parte, la configuración estructural
15 con la que dicho carro está concebido, permite el apilamiento estacionario
de múltiples carros con inclusión parcial de unos en otros mediante la
introducción de cada uno en la del siguiente, lo cual facilita una economía
de espacio ocupado por los carros cuando no se utilizan, además de una
mejor ordenación de los mismos, que hace incluso más cómoda su extracción
20 para ser utilizados.

Por todo ello, el carro en cuestión resulta
ciertamente de características muy ventajosas, adquiriendo vida propia de
por si y carácter preferente con respecto a los carros y medios similares
que convencionalmente se vienen utilizando para la misma función de tras-
25 lado de los equipajes.

Para comprender mejor la naturaleza del invento
en el plano adjunto hacemos una representación esquemática de su utiliza-
ción, no siendo en absoluto limitativo y susceptible por ello de las modi-
30 ficaciones accesorias que no alteren las características esenciales.

La figura 1 representa una vista en alzado lote-

1 ral del carro preconizado.

La figura 2 es una correspondiente vista frontal de dicho carro.

5 La figura 3 muestra una vista en planta del carro.

La figura 4 es un detalle ampliado del mecanismo del freno de una de las ruedas del carro.

10 De conformidad con la invención, y según la realización representada, el carro portaequipajes que se preconiza queda constituido por el conjunto de una estructura base (1) de configuración trapecial en planta, y una estructura vertical (2) que se realza desde la extremidad más ancha de aquélla, componiendo entre ambas todo el conjunto del carro.

15 La estructura base (1) está formada por sendos correspondientes pares de varillas laterales (3), las cuales en la parte delantera estrecha de la mencionada base (1) quedan unidas entre un lateral y otro mediante una pletina circundante (4), que en la cara exterior va provista con una guarnición (5) de material elástico, mientras que en la parte trasera ancha de la base (1) las citadas varillas (3) de cada lateral terminan en unión solidaria sobre una pieza en "U" que a su vez es solidaria de una placa (6) portante de una correspondiente rueda fija (7).

20 En la unión de los mencionados varillas laterales (3) con la pletina circundante frontal (4), se extiende entre ambos laterales por debajo, una placa transversal (8) la cual sirve de soporte a un par de ruedas orientables (9).

25 Por otra parte, en la parte frontal de la base (1), desde la pletina (4) se realzan un par de piezas planas verticales (10), a cuyos lados de las mismas se fijan sendos pares de varillas (11), las cuales alcanzan en vertical una cierta altura menor que la de las referidas piezas (10), para luego doblarse hacia atrás extendiéndose diver-

1 gentemente a todo lo largo de la base (1), uniéndose en el otro extremo
a la estructura vertical (2).

5 En su caso, la mencionada estructura vertical
(2) queda formada en cada lateral por un par de gruesas barras tubulares
(22), que se inician desde la respectiva placa (6) soporte de la correspon-
diente rueda fija (7) de ese lado, doblándose en la parte superior una de
las citadas barras (22) hacia atrás, quedando lo otro unida a ella en el
tramo dirigido hacia atrás, mientras que dicho barra doblado se extiende
10 luego hacia el otro lateral constituyéndose en prolongación de la homólogo-
ga del otro lado, en determinación con el correspondiente tramo transver-
sal (12) de un manillar o asidero para el manejo del carro.

15 Las barras (22) de ambos laterales que quedan
unidas a las otras dobladas en la parte superior, van arriestradas entre
sí mediante unas varillas transversales (13), que son o las que a su vez
quedan unidas las varillas (22) de la base (1), en tanto que entre ambos
laterales de la mencionado estructura vertical va incorporada en la parte
superior una cesto emparrillado (14).

20 Por otra parte, entre ambas barras (22) de cada
lateral de la mencionada estructura vertical (2), se extienden unas vari-
llas (15), las cuales quedan atravesadas centralmente por una varilla
(16) paralelo a aquellos barras (22), en montaje libremente deslizante de
dicha varilla (16), rematando ésta, tras atravesar también a la placa (6)
soporte de la correspondiente rueda fija (7) del mismo lado, en una cabe-
za (17) con lo que, merced a la acción de un muelle empujador (18), queda
25 presionando sobre la periferia de la rueda (7) en función de freno de la
mismo.

30 La mencionada barra (16) de cada lateral, re-
mata en el otro extremo en un quiebro (19) a modo de gancho, sobre una ba-
rra (20) que se extiende entre lateral y lateral paralelamente al manillar
(12), la cual barra (20) queda unida por sus extremos a las correspondien-

1 tes barras (22) constitutivos del referido monillar (12), en un acopla-
miento articulado (21) sobre las mismas que lo permite boscular, de tal
manera que al levantarse hacia arriba dicha barra (20) ésta tiro de los
5 varillos (16) en contra de los correspondientes muelles (18) haciendo
efectivo el desfrenado de los ruedas (7).

Los cabezas (17) de las varillos (16), se pre-
veen constituidas de unas piezas independientes de dichos varillos (16),
acopladas a ellos por roscado, lo cual permite una adecuada regulación
de dichas cabezas (17) para que en función de la presión de los correspon-
10 dientes muelles (18) resulte efectiva la presión sobre las ruedas (7); ase-
gurando el perfecto frenado de los mismos, pudiendo además con dicha re-
gulación ir compensando el desgaste que se produzca de los mencionados
ruedas.

Con todo ello, el carro permite el alojamiento
15 de pequeños objetos en la cesta (14), pudiéndose colocar maletas y otros
bultos de mayor volumen sobre la base (1), sirviendo las piezas vertica-
les (10) de la parte delantero como topes para evitar la caída por desli-
zamiento de los equipajes cargados, siendo el carro fácilmente manejable
en simple asido del monillar (12) desde el que la barra (20) es acciona-
20 ble para hacer efectivo el desfrenado, en tanto que estacionariamente el
carro puede dejarse incluso en suelos inclinados sin peligro de que se
desplace por sí solo ya que cuando no se actúa sobre la barra (20) queda
permanentemente frenado; y con la posibilidad de que cuando no se usa pue-
de colocarse apilado con otros carros mediante la introducción de las ba-
25 ses de unos en otros, como se observa en la figura 1, con el fin de que el
conjunto de carros estacionados ocupen un mínimo espacio.

Descrito suficientemente la naturaleza del pre-
sente invento, así como su realización industrial, sólo cabe añadir que
en su conjunto y partes constitutivas es posible introducir cambios de for-
30 ma, materia y disposición, en cuanto tales alteraciones no supongan varia-

1 ción sustancial del mismo.

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

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 "CARRO PORTAEQUIPAJES PERFECCIONADO", en todo de acuerdo con las siguientes

REIVINDICACIONES

1.- Carro portaequipajes perfeccionado, caracterizado porque está constituido por una estructura base de configuración tropezal en planta, desde la cual en la extremidad más ancha se realiza una estructura vertical que remata superiormente en la determinación de un manillar de manipulación, estando compuesta dicha estructura vertical por sendas parejas de gruesas barras laterales, de las cuales una de ellas se dobla en la parte superior uniéndose a la otra y extendiéndose hasta el lateral opuesto en correlativa prolongación de la correspondiente barra homóloga de la parte opuesta, formando el manillar, cuyo par de barras de cada lateral quedan unidas entre si mediante varillas transversales de arriostramiento y a su vez las dos respectivos barras de ambos laterales que quedan unidas superiormente a la otra doblada, arriostradas entre si mediante otras varillas, mientras que entre ambos laterales va incorporado en la parte superior una pequeña cesta emparrillada.

2.- Carro portaequipajes perfeccionado, en todo de acuerdo con la primera reivindicación, caracterizado porque la estructura base se encuentra formada por sendos pares de varillas laterales, las cuales se unen en la extremidad estrecha de la base por una pletina circundante que en la cara exterior posee una guarnición de material elástico

1 tico, mientras que en la extremidad ancha de la base las referidas varil-
llas rematan en sendas piezas en "U" que quedan solidarios de respectivas
5 placas soportes de unas ruedas fijas, yendo entre los mencionados latero-
les de la base, en la unión de las varillas laterales con la pletina cir-
cundante de la extremidad estrecha, una placa transversal, la cual sirve
de soporte a un par de ruedas orientables, en tanto que desde la pletina
circundante frontal se realzan sendas piezas planas verticales, a cuyos
10 lados nacen sendas parejas de varillas que hacia la mitad de la altura de
dichos piezas se doblan hacia atrás extendiéndose divergentemente a lo
largo de la base para ir a unirse a los varillos transversales que unen
los laterales de la estructura vertical del armazón.

3.- Carro portaequipajes perfeccionado, en todo
de acuerdo con las anteriores reivindicaciones, caracterizado porque en
15 cada uno de los laterales de la estructura vertical, atravesando a los
varillos de arriostramiento entre las correspondientes barras, va dispues-
ta con posibilidad de desplazamiento una varilla vertical, la cual atrá-
viesa a su vez a la respectiva placa soporte de la rueda correspondiente
de ese lado, rematando en el extremo con una cabeza que merced a la ac-
ción de un muelle empujador queda presionado en funciones de freno contra
20 la periferia de la rueda, mientras que en el extremo superior la referida
varilla determina una conformación en gancho abarcando por encima a una
barra paralela al manillar que se extiende entre ambos laterales, la cual
barra queda en montaje basculante en la unión de sus extremos a las co-
rrespondientes barras constitutivas del manillar, de forma que el bascu-
25 lamiento accionado de la susodicha barra hacia arriba hace efectiva la
liberación del freno de las ruedas para el transporte del carro.

4.- "CARRO PORTAEQUIPAJES PERFECCIONADO".

30 Todo según queda descrito en la presente Mem-
rio que consta de nueve hojas foliadas y mecanografiadas por una sola ca-
rra con un total de ciento sesenta y una y cincuenta líneas y dibujos one-

1

xos.

Madrid, 27 FEB. 1981

El Agente Oficial.

5



10

15

20

25

30



Fig.1

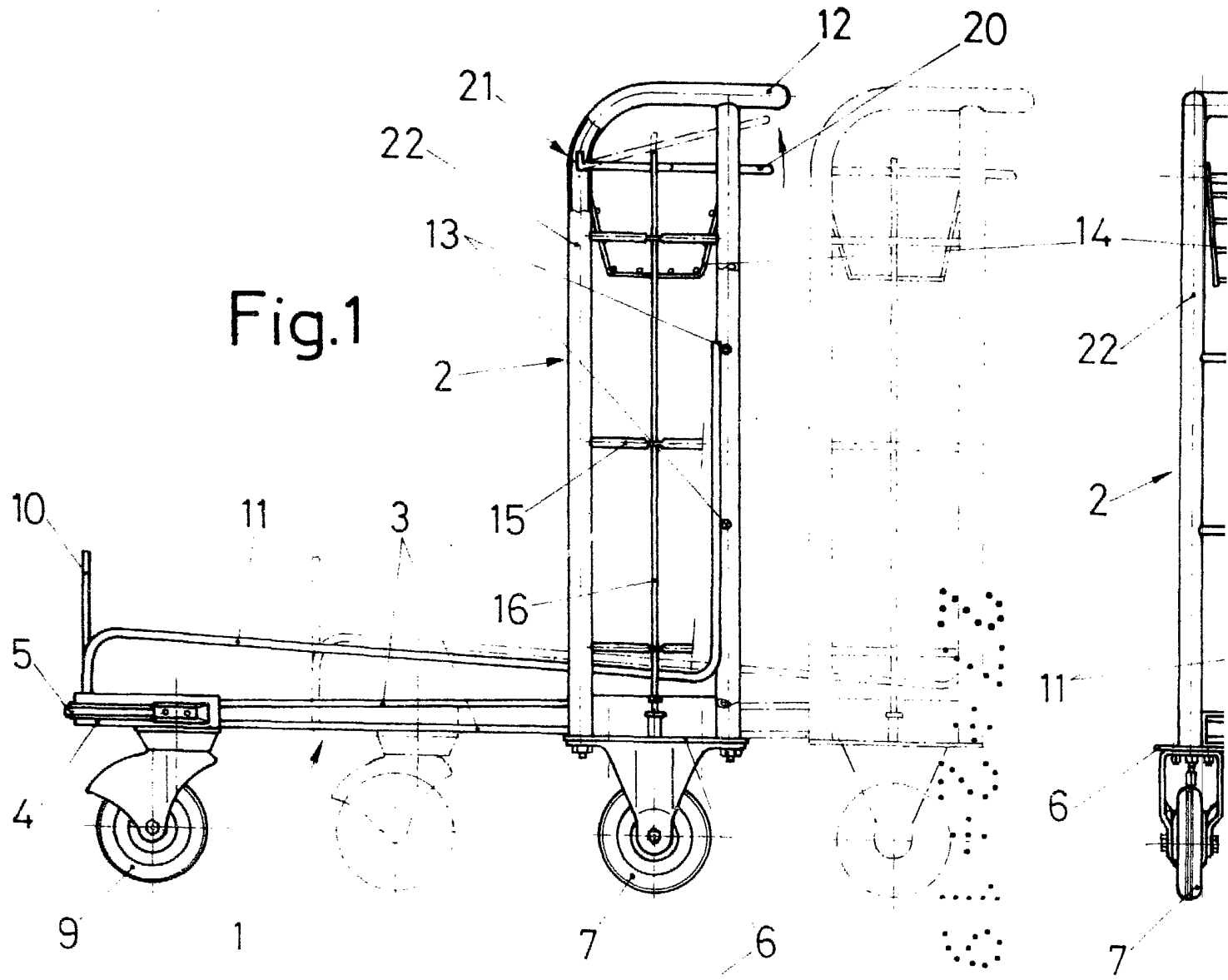
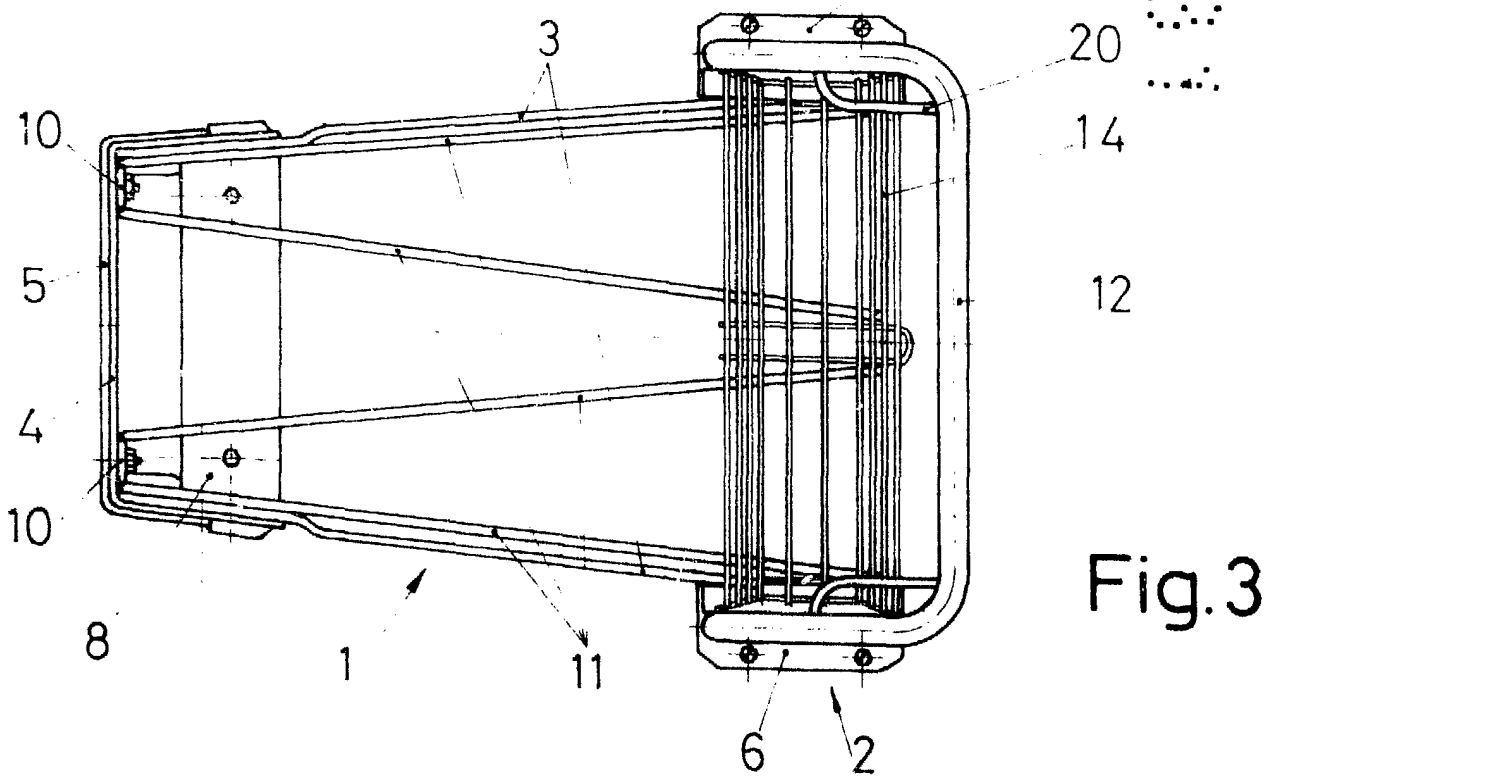


Fig.3



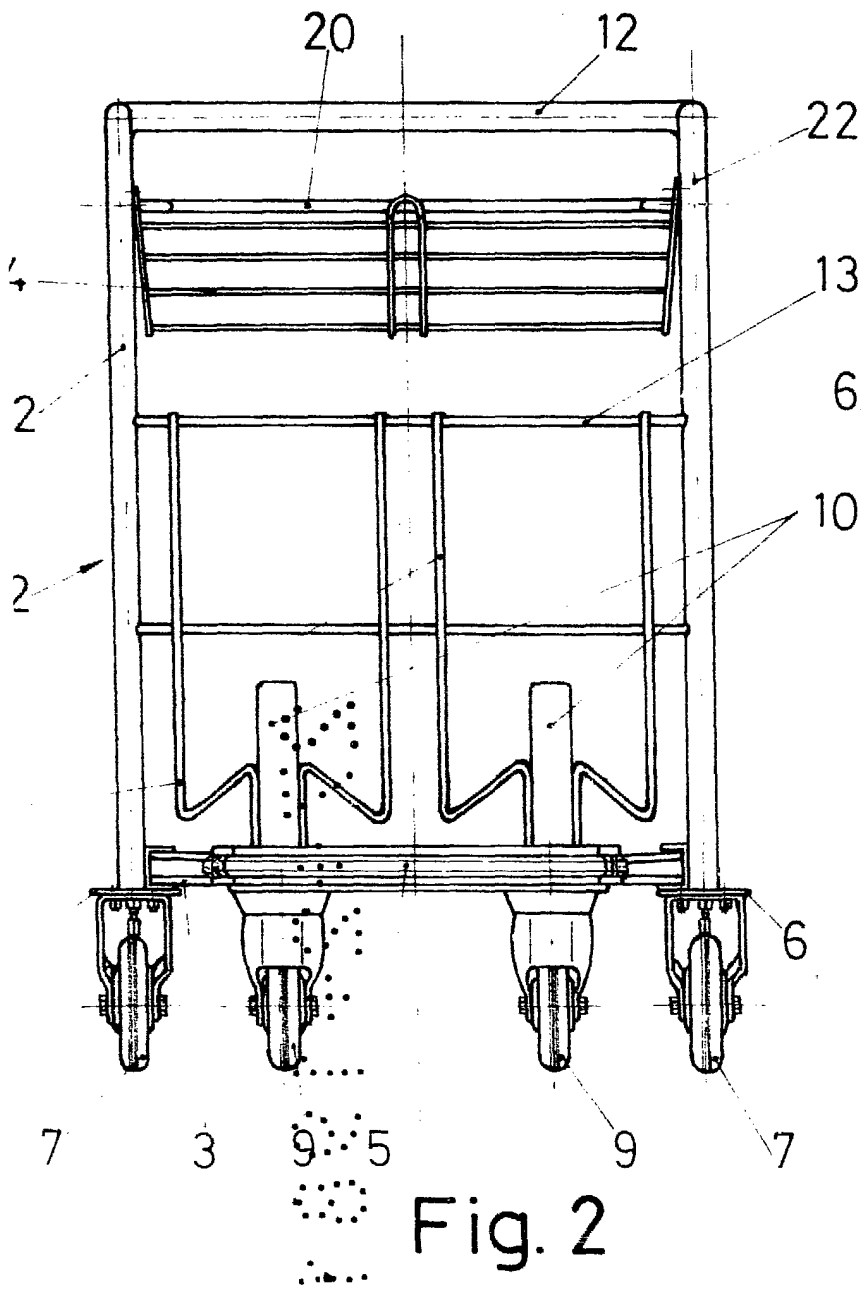


Fig. 2

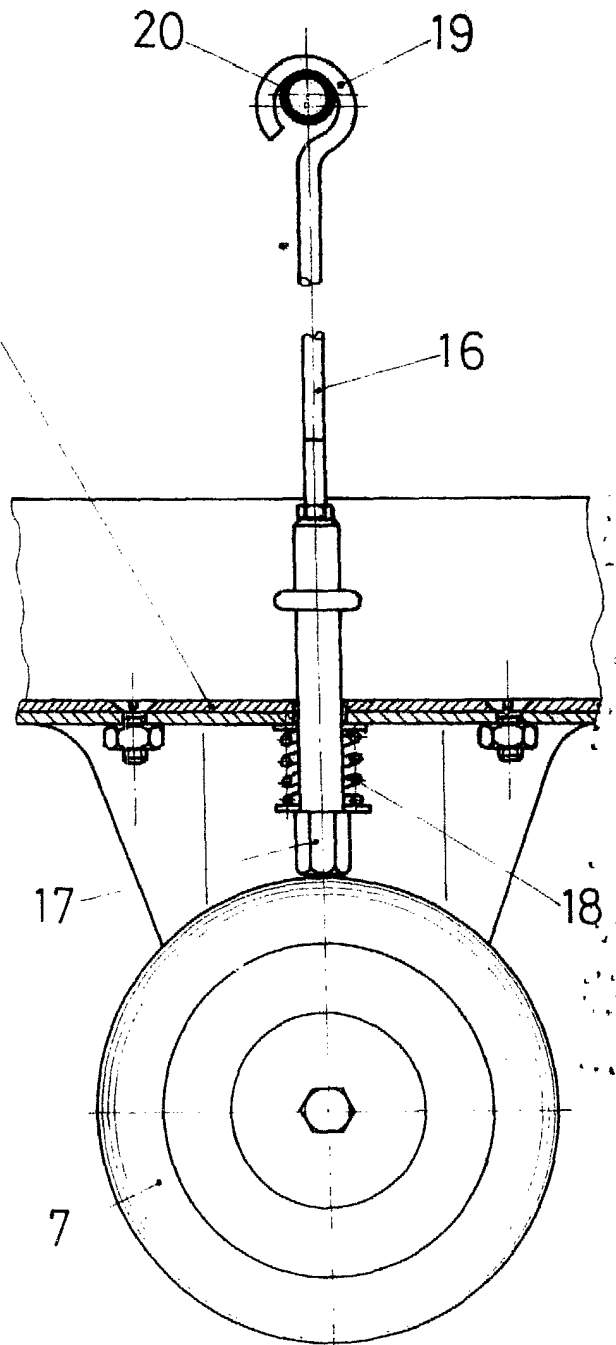


Fig. 4

Escala variable

Madrid 27 FEB. 1981

El agente oficial

