

REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

18 ES 21 22	11 NUMERO 259.051.-	19 Y
	FECHA DE PRESENTACION 19-6-81.-	

MODELO DE UTILIDAD

W 6 ENE. 1982

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B 6 2 B 3 1 0 8
------------------------	---

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

"CARRO PORTAEQUIPAJES PERFECCIONADO".

61 SOLICITANTE (S)

D. JOSE LUIS CARRANZA GARCIA.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Ence-Fefasa M-6 V-3 - MIRANDA DE EBRO - (Burgos)

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

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

EC/dg/ 1.060.-

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 Pro-
5 piedad Industrial, que como el enunciado indica, se trata de "CARRO POR-
TAEQUIPAJES PERFECCIONADO".

La presente invención está relacionada con un
carro destinado para la manipulación y transporte de equipajes en esta-
ciones de ferrocarril, aeropuertos, etc., el cual ha sido perfeccionado
10 de tal forma que logra unas características constructivas y funcionales
que le hacen particularmente adecuado y ventajoso para la susodicha fun-
ción de traslado de equipajes a la que está destinado.

Principalmente con dicho carro preconizado se
pretende resolver un problema de sencillez constructiva y facilidad de
15 manejo, habiéndose previsto con la particularidad de ser transportable
en escaleras automáticas, ampliando así las posibilidades de sus presta-
ciones de servicio en la utilización del mismo.

Para ello, dicho carro consta esencialmente de
una base con progresiva disminución de anchura hacia la parte delantera,
20 poseyendo en la parte anterior una rueda central orientable y en la par-
te posterior una rueda fija a cada lado, realizándose en dicha parte pos-
terior una estructura vertical compuesta por sendos elementos tubulares
arriostrados mediante varillas transversales, cuya estructura comporta en
la parte superior un elemento transversal constitutivo del manillar, que
25 sobresale hacia atrás con una cierta inclinación hacia abajo, yendo dicho
elemento del manillar montado en disposición basculante, atravesando sus
extremos a los elementos tubulares de la mencionada estructura vertical
por una ranura de los mismos, con ligazón en ellos mediante un pasador
transversal, pasando en el interior de cada uno a través de una pieza so-
30 lidaria de una varilla que se extiende a lo largo del tubo hasta una ca-

1 beza regulable que por la acción de un muelle queda presionando sobre la correspondiente rueda posterior de la base, del mismo lado.

5 Con ello se obtiene una estructura sencilla y un conjunto del carro fácil de manejar, quedando éste permanentemente frenado mientras no se accione, de tal manera que puede dejarse estacionado incluso en suelos inclinados, bastando un ligero basculamiento del manillar para dejarle desfrenado y poderle desplazar.

10 La estructura del carro se completa con una horquilla abatible incorporada en la parte delantera, la cual por la acción de un resorte tiende a mantenerse en posición vertical, sirviendo dicha horquilla de tope para la contención anterior de la carga que se disponga en el carro.

15 Por otra parte, en los laterales del bastidor de la base se ha previsto la incorporación por debajo, de unas pletinas conformadas según un perfil quebrado, con la superficie libre de las mismas provista de un recubrimiento elástico de goma o similar, en tanto que el extremo anterior de la base posee un quiebro en inclinación hacia arriba, con lo cual el carro puede transportarse en escaleras automáticas, ya que con sus pletinas quebradas inferiores permite un encaje sobre las aristas de los peldaños evitando el deslizamiento, mientras que merced al quiebro anterior de la base puede al bajar salir perfectamente de las escaleras sin llegar a rozar con la estructura en el suelo.

20 Por todo ello, el carro en cuestión resulta ciertamente de características muy ventajosas, que le confieren vida propia de por sí y carácter preferente sobre los carros convencionales que se utilizan para la misma función.

25 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.

1 La figura 1 representa un alzado lateral del carro objeto de la invención.

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

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

La figura 4 es un detalle ampliado del freno correspondiente a una de las ruedas posteriores del carro.

10 De conformidad con la invención, y según la realización representada, el carro que se preconiza comprende una estructura de base (1) la cual es de una configuración con progresivo estrechamiento hacia la parte delantera, para permitir el apilamiento por introducción de unos carros en otros, poseyendo dicha base (1) cerca del extremo anterior un travesaño (2), entre el cual y la propia parte delantera del correspondiente bastidor de la mencionada base (1), queda incorporada una pieza puente (3) que sirve de soporte a una rueda central orientable (4), mientras que en la parte posterior a cada lado va incorporada una rueda fija (5).

20 En la parte posterior de la citada base (1), se realiza además una estructura vertical compuesta por sendos elementos tubulares (6) que quedan arriostros entre si mediante varillas transversales (7), la cual estructura comporta en la parte superior un cestillo (8) y además un elemento transversal (9) que sobresale hacia atrás con una cierta inclinación hacia abajo, cuyo elemento (9) constituye precisamente el manillar para el manejo del carro.

25 Dicho elemento de manillar (9) va montado entre los elementos tubulares (6), atravesando con sus extremos a estos por unas oportunas ranuras de los mismos y quedando unido a ellos mediante correspondientes pasadores transversales (10), con lo que dicho elemento (9), resulta en su montaje con posibilidad de basculamiento.

30

1 En el interior de cada uno de los mencionados
elementos tubulares (6), el referido elemento de manillar (9) pasa ade-
más a través de una pieza (11) provista en los costados con oportunas ra-
5 nuras para quedar en libre juego vertical respecto al respectivo pasador
(10), la cual pieza (11) va solidaria a una varilla (12) que llega por
el interior del correspondiente elemento tubular (6) hasta el extremo
inferior del mismo y atraviesa al soporte (13) de la rueda posterior (5)
de la base, del mismo lado, incorporando dicha varilla (12) montada a ros-
ca en el extremo una cabeza (14) que por la acción de un muelle (15) que
10 da presionado sobre la rueda (5).

De esta forma el carro resulta frenado en tan-
to no se actúe sobre el mismo, pudiendo permanecer estacionado incluso
en suelos inclinados, bastando con bascular el manillar (9) para eliminar
el freno, ya que al actuar dicho manillar (9) sobre la pieza (11) del co-
15 rrespondiente dispositivo de cada uno de los laterales, ésta arrastra
consigo hacia arriba a la respectiva varilla (12), retrayendo a la cabe-
za (14) contra la acción del muelle operante (15), con lo que las ruedas
(5) quedan libres de freno y el carro puede desplazarse. La posición de
frenado se recupera por si misma al dejar de actuar el manillar (9) debi-
20 do a la acción de los muelles (15).

Por otra parte, la parte delantera de la estruc-
tura de base (1) determina un quiebro con cierta inclinación hacia arri-
ba, en tanto que los laterales del correspondiente bastidor de dicha base
(1) llevan incorporada por debajo una pletina (16) de configuración que-
25 brada, cuya superficie libre se encuentra provista de un recubrimiento
elástico de goma o similar; con lo cual el carro puede ser transportado
en escaleras automáticas, toda vez que puede posicionarse sobre las mismas
apoyando en los peldaños con encaje sobre las aristas de los mismos me-
diante las mencionadas pletinas quebradas inferiores (16), de tal manera
30 que merced a dicho encaje y debido al recubrimiento elástico de las cita-

1 das pletinas (16) se impide el deslizamiento, sin necesidad de ningún es-
fuerzo para aguantar el carro sobre las escaleras.

5 La configuración en quiebro con inclinación
hacia arriba de la base (1), permite en su caso la salida del carro desde
las escaleras en la bajada, sin que la estructura llegue a rozar en el
suelo.

10 El conjunto estructural del carro se completa
con una horquilla (17) que va montada sobre el travesaño (2) de la base
(1) en forma abatible, tendiendo dicha horquilla (17) a mantenerse en
posición vertical por la acción de un resorte, de tal manera que así di-
cha horquilla (17) sirve de tope para la contención anterior de la carga
cumpliendo una función particularmente útil para el caso de descenso en
escaleras y suelos inclinados. En la posición vertical de servicio, la
15 citada horquilla (17) dispone de propios medios de tope que impiden su
caída hacia adelante, pero para una mayor seguridad, en refuerzo de ta-
les medios de tope, se prevee la incorporación de una correa (18) que
sirva de tirante de retención entre la parte superior de la misma y la
estructura portante del manillar (9).

20 Y como complemento se prevee además que entre
los elementos tubulares (6) de la estructura vertical pueda ir incorpora-
da una placa (19) a efectos de publicidad, en tanto que uno de los propios
elementos tubulares (6) se prolonga hacia arriba en una cierta altura,
poseyendo solidaria en la extremidad una chapa (20) a modo de bandera,
la cual puede servir así mismo para publicidad.

25 Descrita 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
forma, materia y disposición en cuanto tales alteraciones no supongan va-
riación sustancial del mismo.

30 El solicitante, al amparo de los Convenios In-

1 ternacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho de exten-
der la presente demanda a los países extranjeros, si fuera posible, rei-
vindcando la misma prioridad de la presente solicitud.

NOTA

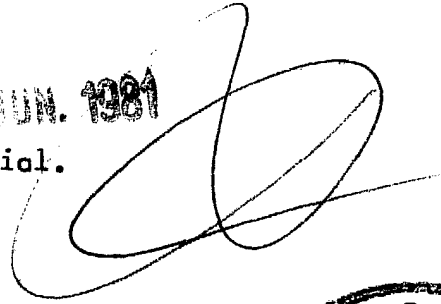
5 El Modelo de Utilidad que se solicita como nue-
vo en España por veinte años, de acuerdo con la vigente Legislación so-
bre Propiedad Industrial, deberá recaer sobre "CARRO PORTAEQUIPAJES PER-
FECCIONADO", en todo de acuerdo con las siguientes

REIVINDICACIONES

10 1.- Carro portaequipajes perfeccionado, carac-
terizado porque está constituido por una estructura base emparrillada,
que determina longitudinalmente una progresiva disminución en anchura
hacia la parte delantera, comportando dicha base en la parte anterior
15 incorporada a una pieza puente montada entre un travesaño y la propia par-
te transversal delantera del correspondiente bastidor, una rueda central
orientable, mientras que en la parte posterior posee una rueda fija en
cada lateral, realizándose en esa parte posterior una estructura vertical
compuesta por sendos mástiles tubulares laterales que quedan arriestrados
20 mediante varillas transversales, en cuya estructura va incorporado en la
parte superior un cestillo, así como un elemento basculante constitutivo
del manillar que se extiende entre ambos mástiles sobresaliendo hacia
atrás con una cierta inclinación hacia abajo, en tanto que en el travesa-
ño anterior de la base sobre el que se monta la pieza portante de la rue-
da orientable, va incorporada entre sendas orejetas solidarias de dicho
25 travesaño, una horquilla basculante que tiende a permanecer en posición
vertical, merced a la acción de un resorte sirviendo de contención ante-
rior para la carga, habiéndose previsto entre dicha horquilla y la es-
tructura vertical portante del manillar una correa o tirante de seguridad
que impide la caída de dicha horquilla hacia adelante en colaboración con
30 los propios medios de tope de la misma.

1 dibujos anexos.

Madrid, 19 JUN. 1981
El Agente Oficial.



1

5

10

15

20

25

30

Fig.1

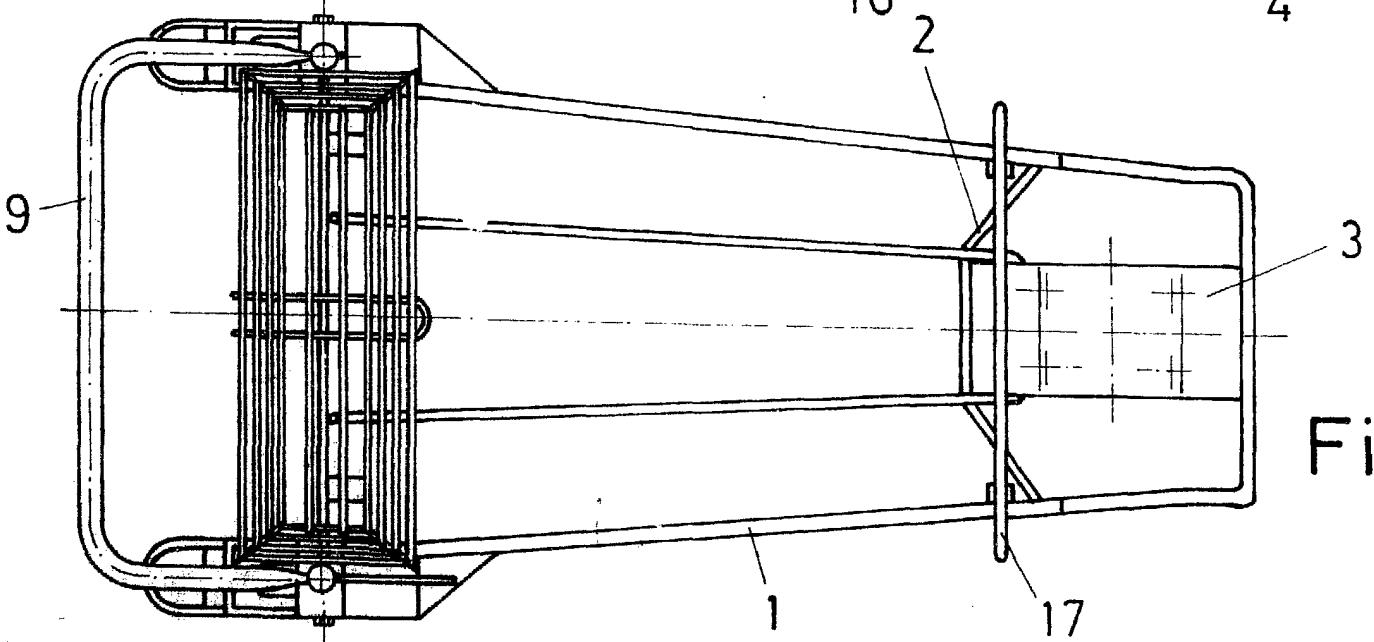
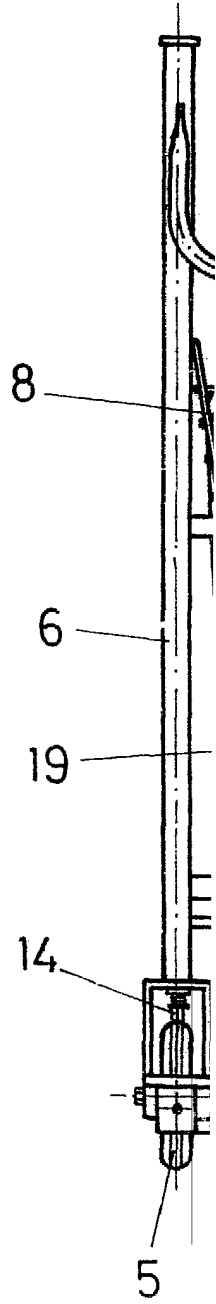
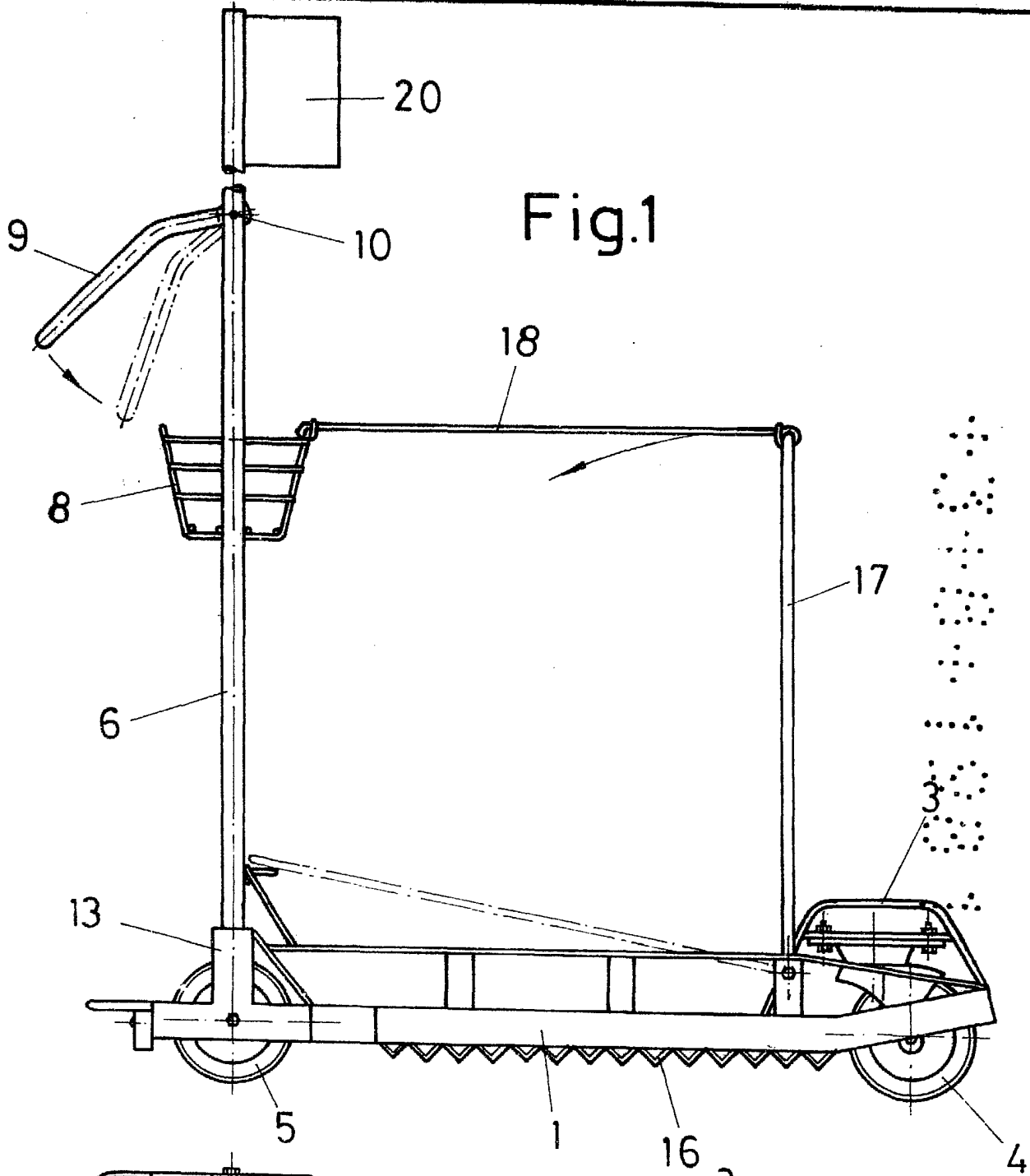


Fig.3

Fig.2

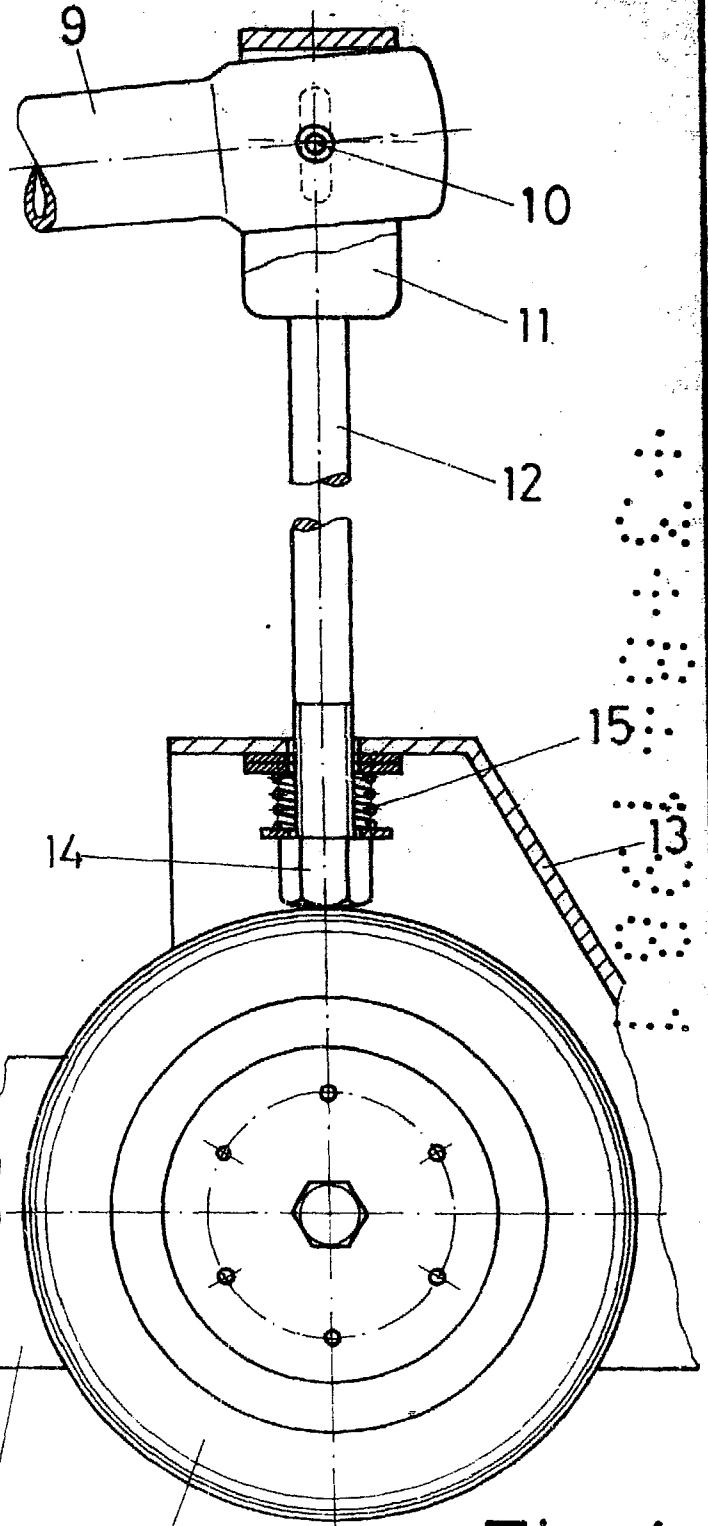
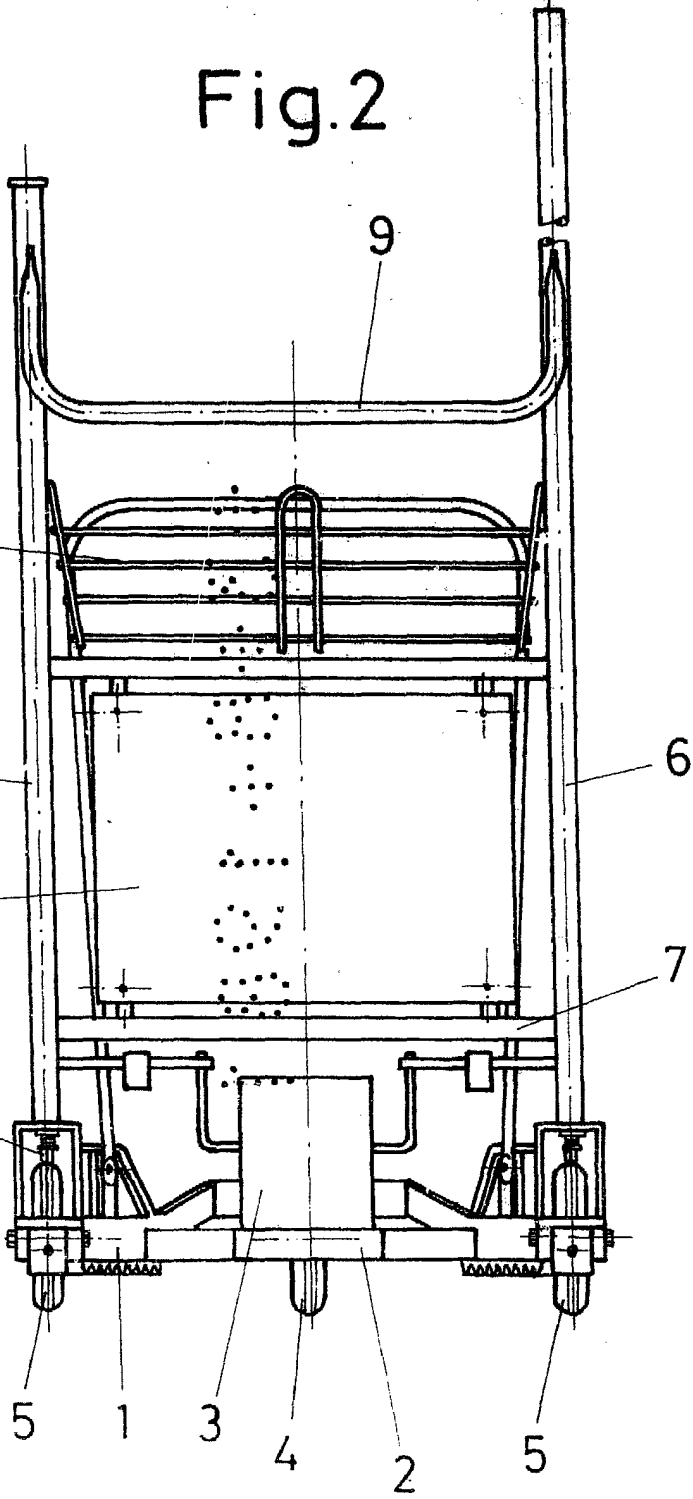


Fig.4

Fig.3



Escuela variable
 Madrid 19 JUN. 19
 El Agente Oficial