

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

19 ES 21 22	11 NUMERO 260.920	10 Y
	22 FECHA DE PRESENTACION 26.9.1981	

MODELO DE UTILIDAD

16 Oct 1982

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B02 B 3/02
------------------------	--

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

71 SOLICITANTE (S) D. RAMON JANE CABAGNERO

DOMICILIO DEL SOLICITANTE BARCELONA, Cartagena, 203
--

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE D. MANUEL DE RAFAEL GARCIA
--

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente modelo de utilidad se refiere a un chasis perfeccionado para coches-silla del tipo que se pliega por acercamiento de sus laterales que, a su vez, se doblan por su parte media articulada.

Los chasis conocidos del referido tipo suelen ser de construcción complicada en la que intervienen juegos de brazos articulados dispuestos posteriormente en dichos chasis relacionando entre sí las patas trasera y las ramas del manillar y también entre las patas delanteras, amén de otros muchos elementos, con todo lo cual se encarece el coste industrial de los cochecitos en cuestión, a lo que ha contribuido la tentativa de dotar de barandillas al asiento para proporcionar mayor seguridad a los indicados coches-silla, denominados asimismo tipo "paraguas".

Por otra parte, dichos cochecitos constituidos con los chasis usuales son pesados y propensos a averías debido a su complejidad y de engorroso manejo en orden al plegado y al desplegado.

Con el chasis objeto del presente modelo de utilidad se ha obtenido una extraordinaria simplificación, ya que se ha eliminado el juego de brazos articulados posterior grande y complicado y el juego de brazos articulado entre las patas delanteras y se han suprimido numerosas piezas, tales como palancas, tirantes, etc.

etc., habiéndose logrado, dentro de la sencillez constructiva a pesar de la adición de una barandilla para el asiento, una gran funcionalidad y la posibilidad del plegado y el desplegado con operaciones muy fáciles.

5 En consecuencia, el chasis considerado se caracteriza porque en cada lateral la pata posterior se inflexiona antes de su articulación con la pata delantera, constituyendo el tramo lateral del bastidor de asiento y prolongándose luego hacia atrás y hacia arriba, articulándose superiormente a un tramo apoyabrazos que, a su vez, se articula a la zona extrema inferior de la rama del manillar articulada asimismo con la correspondiente pata delantera.

15 También es característico del chasis de referencia el hecho de que por la zona media de las ramas del manillar está relacionado con las zonas inferiores de las patas traseras por mediación de respectivos brazos telescópicos inflexionados ligeramente y articulados por sus extremos, cuyas patas traseras se relacionan entre sí a través de un juego de brazos cruzados articulado.

20 Con el fin de facilitar la explicación se acompaña a la presente memoria descriptiva una hoja de dibujos en la que se ha representado un caso práctico de realización, el cual se cita sólo a título de ejemplo no limitativo del alcance del presente modelo de utilidad.

En dichos dibujos:

La figura 1 ilustra el chasis en cuestión en un alzado lateral, en posición desplegada de uso.

La figura 2 corresponde a un detalle en alzado frontal que muestra el juego de brazos en cruz y articulado entre las patas traseras del chasis.

La figura 3 representa en alzado lateral el propio chasis semiplegado.

Como es de ver, dicho chasis está constituido de manera que en cada lateral la pata posterior -1- se inflexiona antes de su articulación con la pata delantera -2- de modo que forma el tramo lateral -3- del bastidor de asiento, cuyo tramo lateral se prolonga hacia atrás y hacia arriba según una porción -3a- que superiormente y con ayuda de una brida -4- se articula a un tramo apoyabrazos -5- que, a su vez, va articulado a la zona extrema inferior de la rama -6- del manillar articulada a través de la brida -7- con la pata delantera -2-.

La zona media de las ramas -6- del manillar se relaciona con la zona inferior de las patas traseras -1- por mediación de un respectivo brazo telescópico que consta de un tramo exterior inflexionado de mayor longitud y diámetro -8- y un tramo menor interno -9- los cuales por sus extremos distantes se articulan respectivamente y con ayuda de sendas bridas -10- y -11- a las ramas del manillar y a las patas traseras. Estas últimas patas se

relacionan entre sí a través de un juego de brazos
cruzados articulado que comprende dos tramos -12- que
se articulan a zonas inferiores de dichas patas y entre
sí y a respectivos tramos -13- articulados a puntos más
5 elevados de las referidas patas traseras -1-.

El chasis comprende dos tirantes -14- cruzados
y articulados en cruz y a las zonas extremas inferiores
de las patas delanteras y traseras.

Optativamente, el chasis considerado presenta
10 un compás -15- articulado a zonas superiores de las ramas
-6- del manillar para impedir su separación involuntaria
cuando el chasis se halla desplegado para el empleo.

El chasis se mantiene en la posición desplegada
con ayuda de dos anillas -16- ensartadas y libremente
15 corredizas sobre las ramas del manillar y destinadas a
abrazarlas por una zona media juntamente con el extremo
superior, ventajosamente aplastado, de las patas delanteras
-2-. Una vez, extraídas dichas anillas de la indicada
posición de bloqueo, el plegado es fácil y rápido por
20 giro de las ramas del manillar y de los citados brazos
telescópicos hacia adelante y hacia abajo juntamente con
las patas traseras y el bastidor de asiento y por giro
hacia atrás y hacia abajo de las patas delanteras, a la
vez que por acercamiento de los laterales entre sí.

25 Aunque no se ilustran, cabe citar los comple-
mentos de constitución convencional del coche-silla

montados en el chasis, tales como el asiento y el respaldo inclinable flexibles debidamente mullidos, el reposapiés articulado, plegable y relacionado con el respaldo, los frenos, la disposición preferentemente orientable de al menos las ruedas delanteras, etc.

El modelo, dentro de su esencialidad, puede ser llevado a la práctica en otras formas de realización que difieran sólo en detalle de la indicada únicamente a título de ejemplo, a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues fabricarse este chasis en cualquier forma y tamaño con los medios y materiales más adecuados y los accesorios más convenientes por quedar todo ello comprendido en el espíritu de las siguientes reivindicaciones.



REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

5 1.- Chasis perfeccionado para coches-silla infantiles, caracterizado esencialmente porque en cada lateral la pata posterior se inflexiona antes de su articulación con la pata delantera constituyendo el tramo lateral del bastidor de asiento y prolongándose luego hacia atrás y hacia arriba para articularse a un tramo apoyabrazos que se articula a su vez a la zona inferior del extremo de la rama del manillar articulada asimismo con la correspondiente pata delantera.

15 2.- Chasis perfeccionado para coches-silla infantiles, según la reivindicación anterior, caracterizado porque la zona media de las ramas del manillar se relaciona con las zonas inferiores de las patas traseras mediante sendos brazos telescópicos ligeramente inflexionados y articulados por sus extremos, relacionándose entre sí las patas traseras con un juego de brazos cruzados articulado.

20 3.- CHASIS PERFECCIONADO PARA COCHES-SILLA INFANTILES.

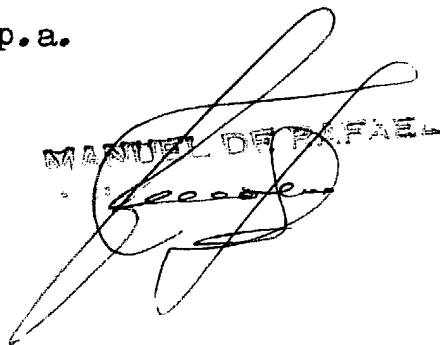
Consta la presente memoria descriptiva de ocho hojas mecanografiadas y una lámina de dibujos.

Bar-

celona, 26 de Septiembre de 1.981

RAMON JANE CABAGNERO

p.a.


MANUEL DE RAFAEL

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

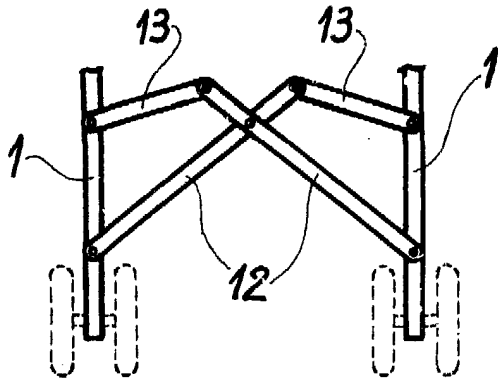


Fig. 2

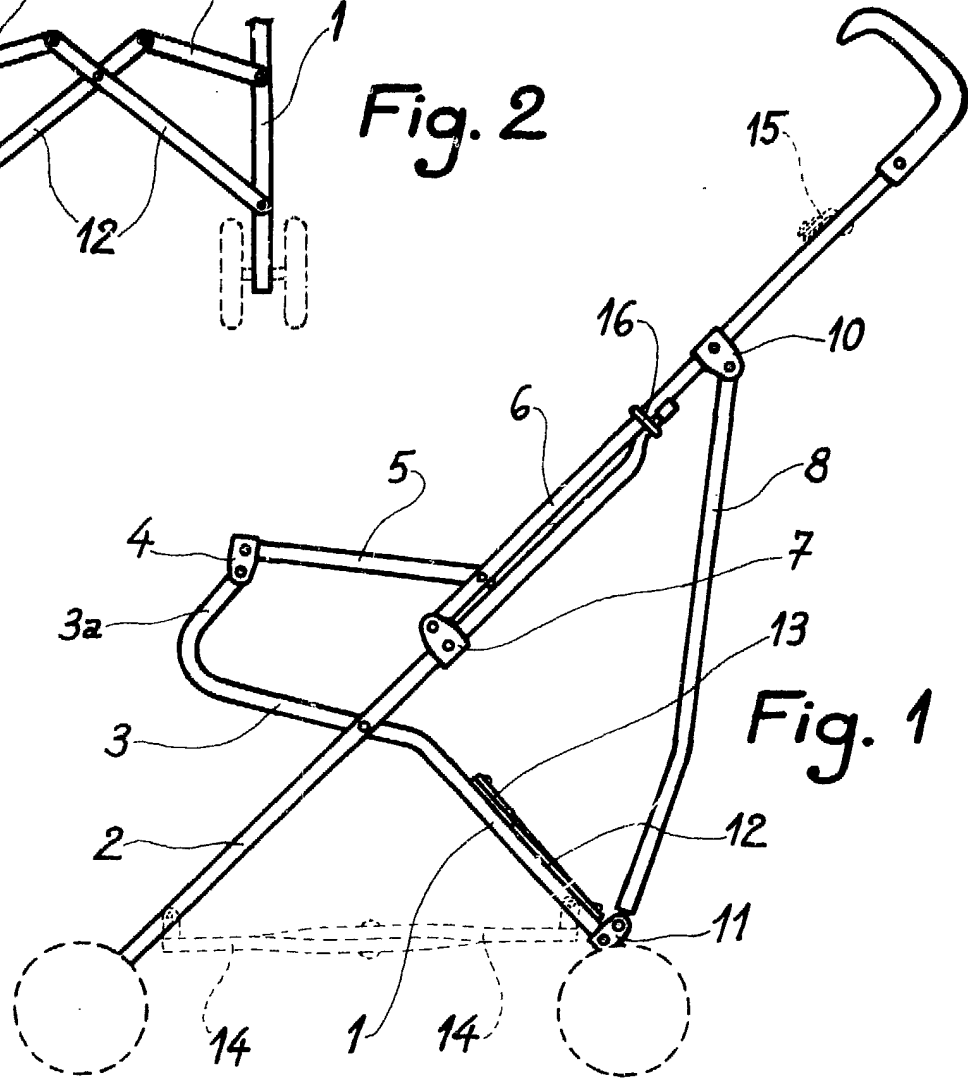


Fig. 1

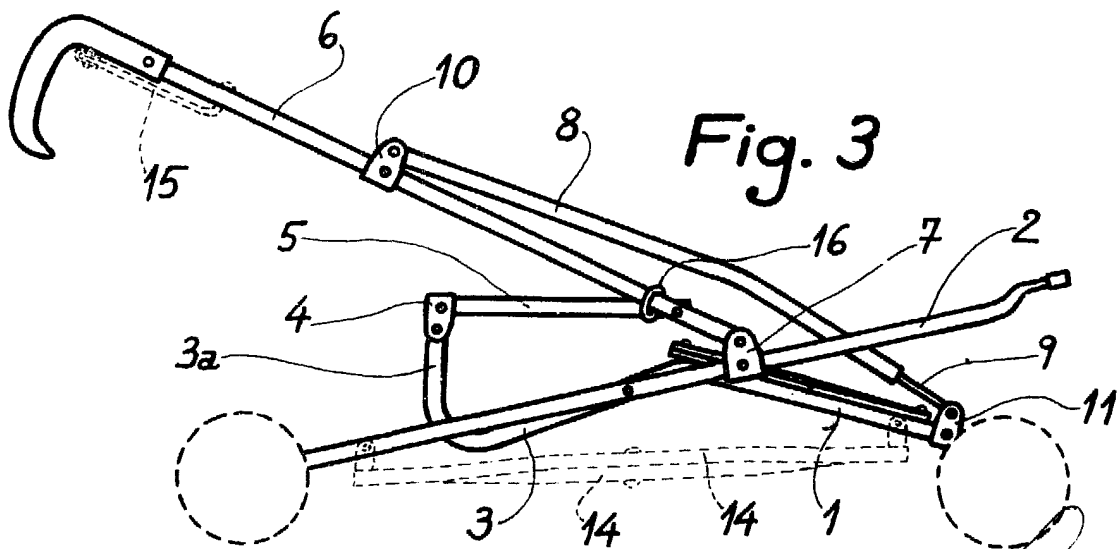


Fig. 3

Barcelona, 26 Septre. 1981

MANUEL DE RAFAEL

Escala variable.