

ES

11

NUMERO

277.593

12

FECHA DE PRESENTACION

16 FEBRERO 1984



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 JUL. 1984

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B62 B 9/20

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

DISPOSITIVO PARA ABATIMIENTO PARCIAL DEL ASA EN COCHES INFANTILES

71 SOLICITANTE (S)

MANUFACTURAS ARRUE, S.A.L.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Bidebieta-Alza SAN SEBASTIAN

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. JULIO HERRERO ANTOLIN

M E M O R I A D E S C R I P T I V A

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un dispositivo que ha sido especialmente concebido para conseguir el abatimiento parcial del asa, en coches infantiles.

De forma más concreta el dispositivo que la invención propone es aplicable a coches infantiles en los que el asa se materializa en un perfil de configuración en U, que se une articuladamente a través de los extremos libres de sus ramas laterales al armazón en tijera del coche, de manera que en condiciones normales de uso el asa se situa en prolongación de las dos ramas anteriores de la doble tijera del armazón, rigidizandose a estas últimas por medios adecuados y que serán citados más adelante, a la vez que dicho asa es susceptible de abatirse totalmente sobre el armazón, cuando se pretende el plegado del coche.

Pues bien, a tenor de esta estructuración básica, el dispositivo que la invención propone permite un abatimiento parcial del asa, que resulta de gran interés en determinadas situaciones.

En condiciones normales de uso y debido a la posición inclinada del asa, esta resulta considerablemente sobresaliente del armazón, tanto en altura como en longitud. Esto trae consigo que, en ciertas situaciones, como por ejemplo al hacer uso de ascensores y similares, el coche resulte de una volumetría excesiva, precisamente a causa de la prominencia lateral definida por el asa, lo que obliga a efec-

tuar el abatimiento de la misma, con su consecuente inutilización, a lo que hay que añadir el riesgo que supone tal abatimiento con el bebé dentro del coche, ya que en el plegado, entre el asa y el marco sustentador del capazo, se produce un efecto "zizalla" con la consiguiente inseguridad que esto conlleva para el bebé.

El dispositivo que se preconiza soluciona plenamente esta problemática y, en tal sentido, está debidamente concebido y estructurado para permitir un abatimiento parcial del asa, de manera que ésta puede pasar de su situación normal de uso, inclinada, a un posicionamiento vertical en el que adopta también una posición de bloqueo y en el que la ocupación de espacio, en sentido transversal, es prácticamente nula.

Para ello el dispositivo se materializa en la unión articulada a la cara interna de cada uno de los dos brazos o ramas laterales del asa, cerca de su punto de articulación con el armazón, de sendas pletinas orientadas hacia afuera y relacionadas por sus extremos libres a través de una varilla, que, además de rigidizar estructuralmente ambas pletinas, actúa como mando de accionamiento para el dispositivo.

Paralelamente en las extremidades de las ramas correspondientes de la tijera, por encima de las articulaciones del asa, se establecen sendos pivotes interiores capaces de encajar en muescas operativamente practicadas en las citadas pletinas.

Como complemento de la estructura descrita entre di-

chas pletinas y el armazón se establecen respectivos resor-
tes que tienden a hacerlas bascular hacia abajo.

De acuerdo con la estructuración que ha sido some-
ramente descrita, a partir de la situación normal de uso
5 del coche, para conseguir el abatimiento parcial de su asa
basta con efectuar el bloqueo de los ganchos que mantienen
rigidizada la misma al armazón, para que ésta pueda bascu-
lar hacia adelante, resbalando el borde inferior de las ple-
tinas sobre los mencionados pivotes, hasta una situación
10 límite en la que tales pletinas descienden, al alcanzar sus
muescas a los citados pivotes, produciéndose el enclavamien-
to, que se mantiene con carácter estable merced a la ten-
sión de los muelles.

Para que el conjunto vuelva a la situación primitiva
15 de normal uso basta con hacer bascular el asa hacia atrás,
lo cual es perfectamente factible merced a la especial con-
figuración de las muescas, y establecer de nuevo el bloqueo
a través de los ganchos, mientras que para efectuar el aba-
timiento total del asa basta con traccionar ligeramente ha-
20 cia arriba de la varilla que relaciona ambas pletinas, para
que estas se liberen de los pivotes y el asa pueda continuar
su basculación hasta el plegado total.

Para complementar la descripción que se está reali-
zando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las
25 características del invento, se acompaña a la presente memo-
ria descriptiva, como parte integrante de la misma, de un
juego de dibujos en el que con carácter ilustrativo y no
limitativo, se ha representado lo siguiente:

La figura 1.- Muestra un detalle parcial en perspectiva del armazón de un coche infantil provisto del dispositivo de abatimiento parcial que constituye el objeto de la presente invención, pero en condiciones normales de uso.

5 La figura 2.- Muestra el mismo conjunto de la figura anterior en la situación correspondiente al citado abatimiento parcial del asa, observandose claramente como esta última queda incluida en un imaginario plano vertical, comprendido dentro de la planta del coche propiamente dicho.

10 La figura 3.- Muestra un detalle semejante al de la figura 1, con el capazo incorporado, al objeto de identificar más claramente el dispositivo de abatimiento parcial, en el contexto general del coche.

A la vista de estas figuras puede observarse como el
15 dispositivo que se preconiza está destinado a coches infantiles provistos de un armazón de tijera 1, a cuyas ramas anteriores y a través de las abrazaderas 2 se unen articuladamente las ramas laterales 3 del asa, las cuales se bloquean en situación operante, como prolongación de las propias ramas 1, tal como se observa en las figuras 1 y 3, con
20 la colaboración de respectivos ganchos 4 que se acoplan a pivotes 5 emergentes de las propias ramas 1 de la tijera, cerca de su extremidad libre y más allá de sus articulaciones 2.

25 El armazón 1 se complementa con un marco rectangular 6 que retiene y sustenta al capazo 7.

A partir de esta estructuración convencional la invención se centra en el hecho de que a cada una de las ramas la-

terales 3 del asa, cerca de su extremidad libre, preferentemente entre su gancho de fijación 4 y su articulación 2, se une articuladamente en 8 una pletina 9 orientada hacia afuera, con la particularidad además de que
5 ambas pletinas están relacionadas entre sí, por sus extremos libres, mediante una varilla o tirante transversal 10 que confiere al conjunto una configuración en U.

Estas pletinas 9 presentan en su borde inferior sendas muescas 11, de perfil triangular, a través de las
10 cuales tales pletinas son capaces de enclavarse a los brazos 1 del armazón, con la colaboración de pivotes 12 emergentes de la cara interna de estos últimos.

Además y como complemento de la estructura descrita, las pletinas 9 tienden en todo momento a ser desplazadas hacia abajo por sendos resortes 13 establecidos entre
15 cada una de tales pletinas 9, cerca de su articulación 8, y los correspondientes brazos 1 del bastidor.

A tenor de la estructuración descrita el funcionamiento del dispositivo es el siguiente:

20 Partiendo de la situación de uso normal de la silla, representada en las figuras 1 y 3, se procede a la liberación del asa 3, mediante el desenclavamiento de los ganchos 8, con lo que dicho asa 3 puede bascular hacia adelante a través de sus articulaciones 2.

25 Durante este movimiento de basculación y por efecto de la gravedad y de los resortes 13, las pletinas 9 se deslizan apoyando su borde inferior sobre los pivotes 12, hasta que estos alcanzan las muescas 11, momento en el que

- 7 -

se produce el enclavamiento, correspondiente a una situación de abatimiento parcial para el asa 3 en el que, tal como se observa en la figura 2, el asa queda incluida en un imaginario plano sensiblemente vertical.

5 Si se desea progresar en el abatimiento del asa, para el plegado total de la misma, se hace preciso traccionar hacia arriba de la varilla o tirante 10, en contra de los resortes 13, para que las pletinas 9 abandonen los pivotes de bloqueo 12 y, de acuerdo con la maniobra pretendida,
10 pueda progresar el abatimiento del asa.

El perfil triangular de las muescas 11, claramente visible en la figura 1, permite la recuperación automática de la situación de uso normal representado en la figura 1, a partir de la situación de abatimiento parcial representada
15 en la figura 2, sin más que traccionar el asa 3 hacia afuera, ya que el escalonamiento recto de dichas muescas 11 provoca el bloqueo en el sentido de plegado, mientras que el otro borde de la ranura define una vertiente acusadamente inclinada, fácilmente salvable por los pivotes 12.

20 Finalmente cabe destacar también que estos pivotes 12 de abatimiento parcial, colaboran también como topes de plegado total del coche, al incidir con los extremos de las citadas pletinas.

No se considera necesario hacer más extensa esta descripción para que cualquier experto en la materia comprenda
25 el alcance de la invención y las ventajas que de la misma se derivan.

Los materiales, forma, tamaño y disposición de los ele-

mentos serán susceptibles de variación siempre y cuando
ello no suponga una alteración a la esencialidad del
invento.

5 Los terminos en que se ha redactado esta memoria
deberán ser tomados siempre en sentido amplio y no limita-
tivo.



REIVINDICACIONES

1.- DISPOSITIVO PARA ABATIMIENTO PARCIAL DEL ASA EN COCHES INFANTILES, que siendo tales coches de los que incorporan , como asas, brazos articulados por sus extremos al armazón en tijera, al que se bloquean con la colaboración de ganchos de enclavamiento sobre pivotes laterales de dicho armazón, esencialmente se caracteriza porque se constituye, mediante una pareja de pletinas que se acoplan articuladamente a la cara interna de los brazos correspondientes cerca de su punto de articulación al armazón y preferentemente entre este punto y el gancho de bloqueo, estando ambas pletinas relacionadas, por su extremidad posterior y libre, a través de una varialla o tirante transversal, habiéndose previsto que tales pletinas incorporen, en la zona media de su borde inferior, respectivas muescas capaces de recibir a sendos pivotes solidarios al armazón en tijera, todo ello de forma que, tras la liberación de los ganchos, el doble asa es susceptible de abatirse parcialmente, resbalando el borde inferior de las pletinas sobre los pivotes complementarios, hasta que las muescas alcanzan tales pivotes, produciéndose el bloqueo.

2.- DISPOSITIVO PARA ABATIMIENTO PARCIAL DEL ASA EN COCHES INFANTILES, según reivindicación, caracterizado porque cada pletina, cerca de su extremo articulado, recibe la acción de un resorte establecido entre ella y el armazón en tijera tendentes tales resortes a mantener el contacto permanente entre el borde inferior de las pletinas y sus co-

rrespondientes pivotes de enclavamiento.

3.- DISPOSITIVO PARA EL ABATIMIENTO PARCIAL DEL ASA EN COCHES INFANTILES, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la muesca de las pletinas definen una ver-
5 tiente acusadamente inclinada o abierta en su sector orientado hacia el extremo articulado, y un escalonamiento recto en su sector opuesto, de forma que los pivotes acceden libre y suavemente a la muesca en la primera fase de abatimien-
to o abatimiento parcial, mientras que la segunda fase, co-
10 rrespondiente al abatimiento integral del asa, requiere de una elevación de las pletinas, a través del tirante que la relaciona, para liberar sus escalonamiento de los pivotes.

4.- DISPOSITIVO PARA ABATIMIENTO PARCIAL DEL ASA EN COCHES INFANTILES, según queda descrito y reivindicado en
15 la presente memoria descriptiva, que consta de diez hojas, todas ellas escritas a máquina por una sola de sus caras y se representa en el diseño adjunto.

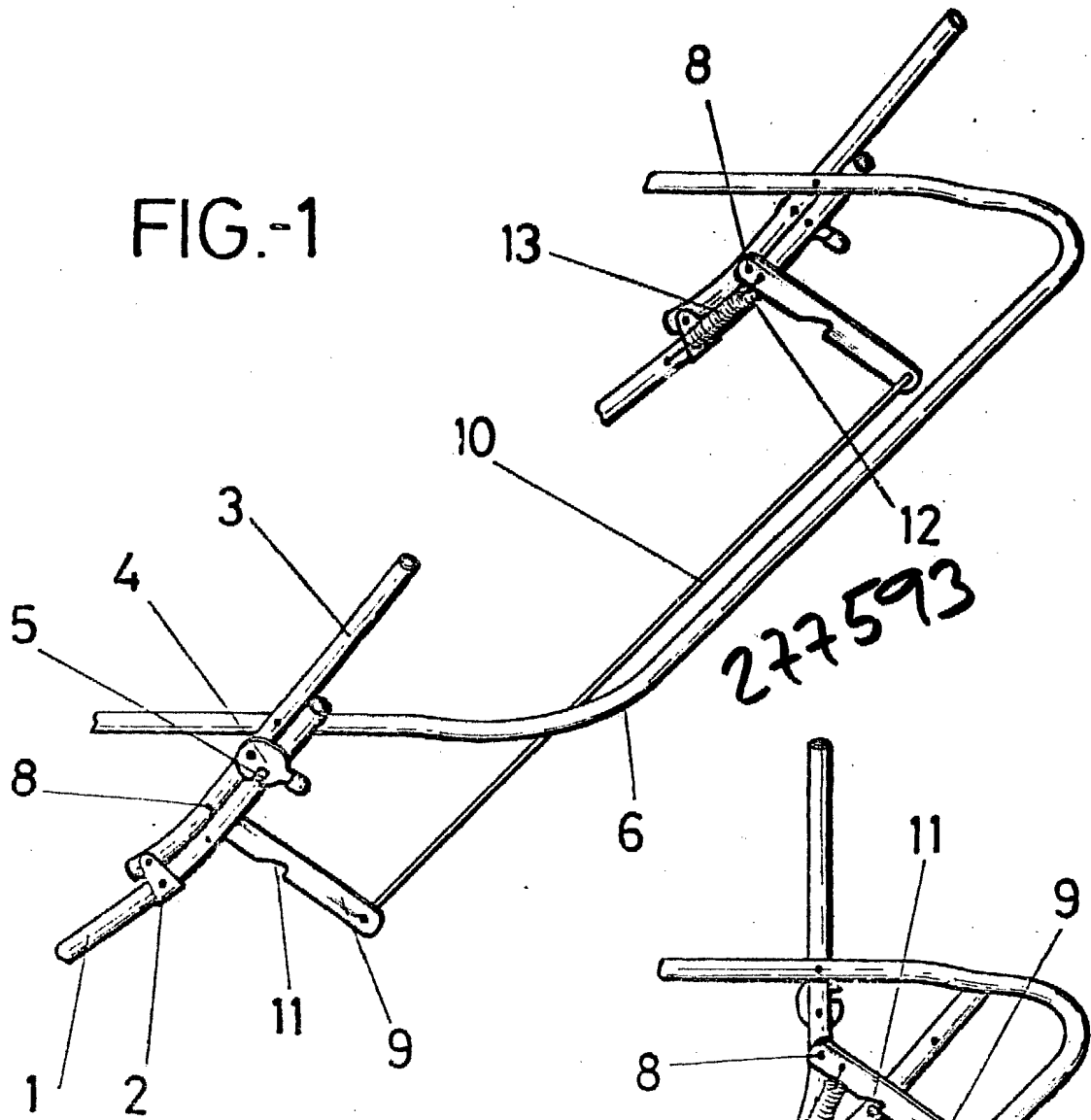
Madrid, 16 FEB 1984

EL AGENTE: JULIO HERRERO

P.P.

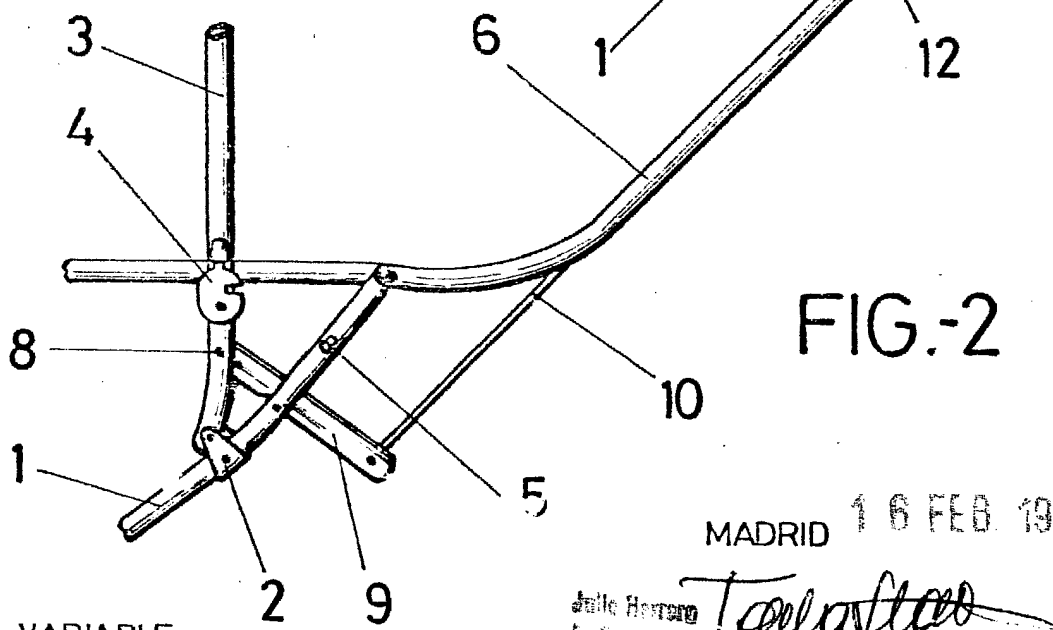
Torres

FIG.-1



277593

FIG.-2



ESCALA VARIABLE

MADRID 16 FEB 1984

Julio Herrera *Tecnicos*

277593

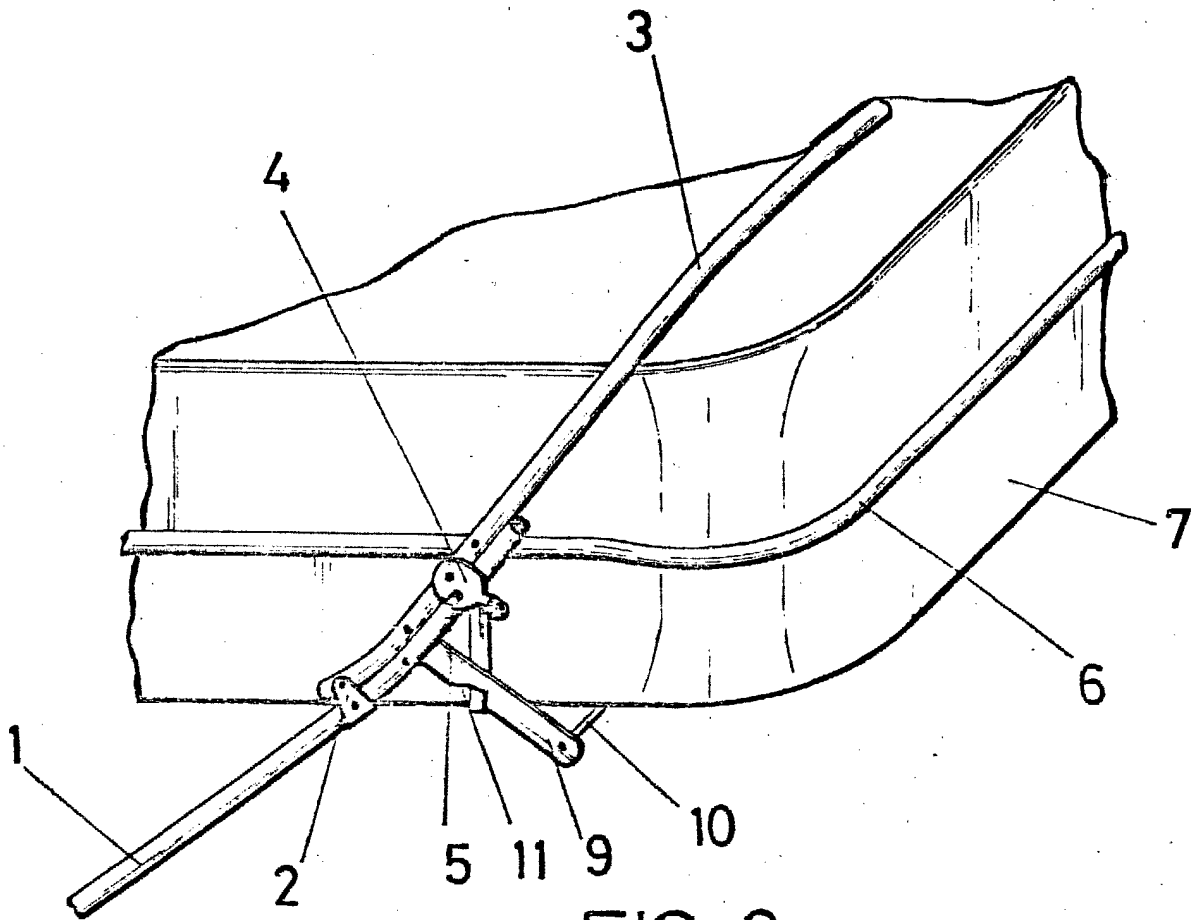


FIG.-3

ESCALA VARIABLE

MADRID 16 FEB. 1984

delle Ferrate
P. F.

Talavera