

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

(19) ES (21) (22)	(11) NUMERO 290871 (10) Y
	(22) FECHA DE PRESENTACION 19 NOV. 1985

**MODELO DE UTILIDAD**

1- ABR. 1986

(30) PRIORIDADES:	(32) FECHA	(33) PAIS
(31) NUMERO 84 17644	20-11-1984	Francia

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL Int. Cl. B62B 5/00
--------------------------	--

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

"CARRO DE TRANSPORTE DESTINADO A SER PUESTO A DISPOSICION DE PERSONAS MINUSVALIDAS QUE SE DESPLAZAN EN SILLA DE RUEDAS"

(71) SOLICITANTE (S)

ATELIERS REUNIS CADDIE S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

67300 SCHILTIGHEIM, Bas-Rhin, (Francia) 13, rue de la Mairie.

(72) INVENTOR (ES)

D. Guy Weill

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. Luis Durán Cuevas 227(5)

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención tiene por objeto un carro de transporte susceptible de ser utilizado por personas mi nusválidas que se desplazan en silla de ruedas.

5. Este carro se destina en particular a ponerlo a la disposición de tales personas, en supermercados u otros almacenes de venta para que puedan transportar los productos y mercancías que desean comprar.

10. Para permitir el manejo de un carro de supermer cado por una persona que está en una silla de ruedas, ya se han propuesto diversos sistemas de enganche destinados a asegurar un acoplamiento entre tal silla y tal carro. .... Sin embargo, estos sistemas, que utilizan generalmente unas ataduras por ligamentos elásticos o por cadenas metálicas, tienen su inconveniente mayor en que el modo de empleo no resulta evidente para usuarios eventuales. Por otra parte, 15. estos sistemas no pueden asegurar una solidarización real entre el carro y la silla correspondiente ya que dejan entre éstos una libertad de movimiento que dificulta el mane jo del carro para el usuario. En cambio, para tal manejo, 20. es imprescindible que el carro forme un todo con la silla de ruedas, cuanto más cuando el usuario no puede disponer de sus manos para rectificar la orientación del carro, ya que con éstas ha de arrastrar las ruedas de su silla.

25. Esta es la razón por la cual en la presente invención se propone realizar un carro de transporte especialmente destinado a ser utilizado por minusválidos y que está equipado de tal forma que se puede solidarizar fácil-

mente y estrechamente con la silla de ruedas de un minusválido.

Para ello, este carro lleva medios de atadura que permiten el acoplamiento desmontable de una silla de ruedas de minusválido y se caracteriza porque:

5.

- estos medios de atadura consisten en dos brazos, sensiblemente horizontales, que sobresalen hacia atrás de uno y otro lado de este carro y cuya extremidad libre lleva una boca, apta para recibir el montante delantero correspondiente de una silla de minusválido, y que está provista de un órgano escamoteable de cierre para este montante;

10.

- uno de estos brazos está montado corredero, pero no rotativo, sobre el montante correspondiente del carro, mientras que el otro brazo está montado a la vez corredero y rotativo sobre el montante respectivo de éste.

15.

Así pues, la posición de las bocas llevadas por uno y otro de estos dos brazos, se puede ajustar a voluntad, tanto en el sentido de la altura como de la amplitud, para facilitar la penetración de los montantes delanteros de una silla de minusválido dentro de estas bocas, cualquiera que sea el tipo de esta silla. Por otra parte, el cierre por cerrojo de estos montantes en las horas correspondientes asegura una perfecta solidarización de esta silla y del carro utilizado. En estas condiciones, el usuario puede maniobrar este carro sin dificultad alguna.

20.

25.

Por otra parte, el objeto de la invención y sus ventajas saldrán más claramente a lo largo de la descripción que sigue. Esta se da en referencia al dibujo adjunto

a título meramente indicativo y no limitativo, en el cual:

5. - La figura 1 es una vista en perspectiva de un carro según la invención, al cual hemos atado una silla de minusválido por medio del dispositivo de acoplamiento previsto en este carro.

- La figura 2 es una vista en perspectiva de uno de los brazos laterales de este dispositivo de acoplamiento y de la boca correspondiente con cierre de cerrojo;

10. - La figura 3 es una vista esquemática en plano enalzada de los dos brazos de este dispositivo.

- Las figuras 4 y 5 son vistas en corte de la boca con cierre de cerrojo llevada por uno de los brazos del dispositivo de acoplamiento. Estas vistas corresponden a un corte según el plano horizontal mediano de esta boca.

15. El carro -1-, representado en la figura 1, lleva una cesta -2- destinada a recibir la mercancía para transportar. Esta cesta, está montada sobre un arco -3- y un pie de apoyo -4- solidarios de la base -5- de este carro.

20. El dispositivo de acoplamiento que lleva el presente carro, consiste en dos brazos -6a- y -6b- que sobresalen horizontalmente hacia atrás del carro y que llevan cada uno en su extremidad, una boca de acoplamiento -7a- o -7b-. Las extremidades delanteras de estos dos brazos las llevan dos montantes verticales, respectivamente -8a- y -8b- que forman parte de la estructura del carro. Estos montantes están situados en uno y otro lado de éste, y su extremidad inferior acodada está soldada en la rama lateral correspondiente -9- del arco -3-. En cuanto a su extremidad supe-

25.



Dentro de la caja de cada boca, está previsto un organo de cierre -16- en forma de horquilla, que está montado giratorio alrededor de un eje fijo -17-. Este órgano coopera con un trinquete escamotable -18- montado giratorio alrededor de un eje -19-. Este trinquete afecta la forma de una palanca curvada, de la cual una de las extremidades constituye el trinquete propiamente dicho, mientras que la otra -20- sobresale fuera de la caja de la boca correspondiente, para poder ser accionada por el usuario con el fin de mandar el escamoteo de este trinquete.

Este trinquete está unido a la horquilla de cierre -16- por un muelle de retorno -21-. Por otra parte, la cara de esta horquilla, contra la cual se apoya la extremidad de este trinquete, lleva una serie de dientes -22- que pueden determinar varias posiciones de esta horquilla.

Asi pues, en su posición de espera representada en la figura 4, esta horquilla resulta colocada de tal manera que uno de sus brazos, en este caso su brazo -23-, resulta colocado en la trayectoria del montante -15- de la silla -13- cuando este montante está metido dentro de la muesca -14- de la boca correspondiente. En cuanto al otro brazo -24- de la horquilla -16-, se encuentra entonces fuera de la muesca -14- de tal manera que no moleste la introducción del montante -15- dentro de esta muesca.

Antes de que este montante llegue al fondo de la muesca -14-, viene a apoyarse en el brazo -23- de la horquilla de cierre -16-. Esto hace girar la horquilla en el sentido de la flecha F3 hasta llegar a su posición de cie-

rre representada en la figura 5. En esta posición, el segundo brazo -24- de la horquilla de cierre se encuentra en tonces detrás del montante -15-, lo que asegura su retención dentro de la boca de acoplamiento correspondiente.

5. La horquilla de cierre -16- queda mantenida en su posición correspondiente por el trinquete -18- y el muelle -21-. Sin embargo, para poder sacar el montante -15- fuera de la boca de acoplamiento correspondiente, basta con ejercer una presión en el sentido de la flecha F4 sobre la
10. extremidad externa -20- del trinquete -18- con el fin de provocar el retorno de la horquilla -16- a su posición de no - cierre y de espera. En efecto, el escamoteo del trinquete -18- permite que la horquilla de cierre -16- vuelva a su posición representada en la figura 3, bajo la acción del muelle de retorno -21-.
- 15.

- En estas condiciones, las maniobras de acoplamiento y de desacoplamiento de una silla de minusválidos con un carro -1- según la invención son evidentes para el usuario y no presentan ningún problema. Además, estas ma-
20. niobras son fáciles de realizar. Así, para realizar el acoplamiento de la silla -13- con el carro -1-, basta que el usuario acerque suficientemente su silla a la extremidad trasera de este carro para meter los montantes laterales -15- de esta silla dentro de las dos bocas -7a- y -7b-, lo
25. que provoca automáticamente el cierre de estos montantes en estas bocas.

Evidentemente, antes conviene ajustar la posición de las dos bocas de acoplamiento -7a- y -7b- en fun-

ción de la separación de los montantes -15- y de su altura, según el tipo de silla para minusválidos. No obstante, este ajuste resulta posible por el hecho que los dos brazos -6a- y -6b- pueden desplazarse en sentido vertical por sus correderas -10a- y -10b- en los montantes -8a- y -8b- y que, por otra parte, uno de estos brazos, en este caso el brazo -6b-, puede además girar alrededor del montante correspondiente. Sin embargo, ya que al otro brazo -6a- le resulta imposible, se consigue no obstante una perfecta solidarización de la silla -13- con el carro -1- sin posibilidad de soltura intempestiva entre esta silla y este carro. En estas condiciones, el presente dispositivo de acoplamiento tiene la ventaja de permitir una maniobra fácil del carro, lo que no era el caso con el dispositivo de atadura previsto hasta ahora en los carros de este tipo.

Está claro que el carro según la invención no queda limitado a la forma particular de estructura que está representada en la figura 1. En efecto, este carro podría llevar otras formas de estructuras ya que lleva atrás dos montantes laterales susceptibles de recibir las correderas -10a- y -10b- de los dos brazos -6a- y -6b- del dispositivo de acoplamiento. Asimismo, el sistema de cierre previsto en las bocas de este dispositivo, se podría modificar.

Todo cuanto no afecte, altere, cambie o modifique la esencia del carro descrito, será variable a los efectos del actual Modelo.

N O T A .

Se reivindica como Modelo de Utilidad:

5. 1.- Carro de transporte destinado a ser puesto a disposición de personas minusválidas que se desplazan en silla de ruedas, del tipo de los que lleva medios de atadura que permiten el acoplamiento desmontable de tal silla con este carro durante su utilización, caracterizado porque:
- 10. - estos medios de atadura consisten en dos brazos (6a, 6b) sensiblemente horizontales, que sobresalen hacia atrás de uno y otro lado de este carro y cuya extremidad libre lleva una boca (7a, 7b), apta para recibir el montante delantero (15) correspondiente, de una silla de minusválido, y que lleva un órgano escamotable de cierre de este montante;
  - 15. - uno de estos brazos (6a) está montado corredero, pero no giratorio, en el montante correspondiente (8a) del carro, mientras que el otro brazo (6b) está montado a la vez corredero y giratorio en el montante respectivo (8b) de éste.
20. 2.- Carro de transporte, según la reivindicación 1, caracterizado porque el órgano de cierre previsto en la boca (7a, 7b) llevada por cada brazo (6a, 6b) del dispositivo de acoplamiento, consiste en una horquilla giratoria (16), asociada con un trinquete (18) de inmovilización y
25. cuyo brazo (23) se encuentra, en posición de espera, en la trayectoria del montante correspondiente (15) de una silla de minusválido durante su introducción en esta boca, viniendo su otro brazo (24) a colocarse detrás de este mis-

mo montante para retenerlo, mientras esta horquilla se encuentra en su posición de cierre.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren en la esencialidad del Modelo de Utilidad, definido en las anteriores reivindicaciones, cuyo objeto es:

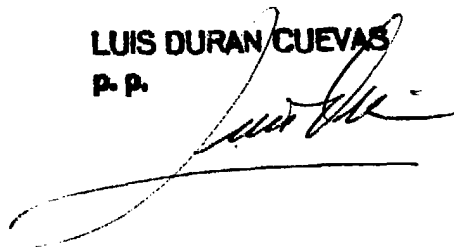
3.- "CARRO DE TRANSPORTE DESTINADO A SER PUESTO A DISPOSICION DE PERSONAS MINUSVALIDAS QUE SE DESPLAZAN EN SILLA DE RUEDAS".

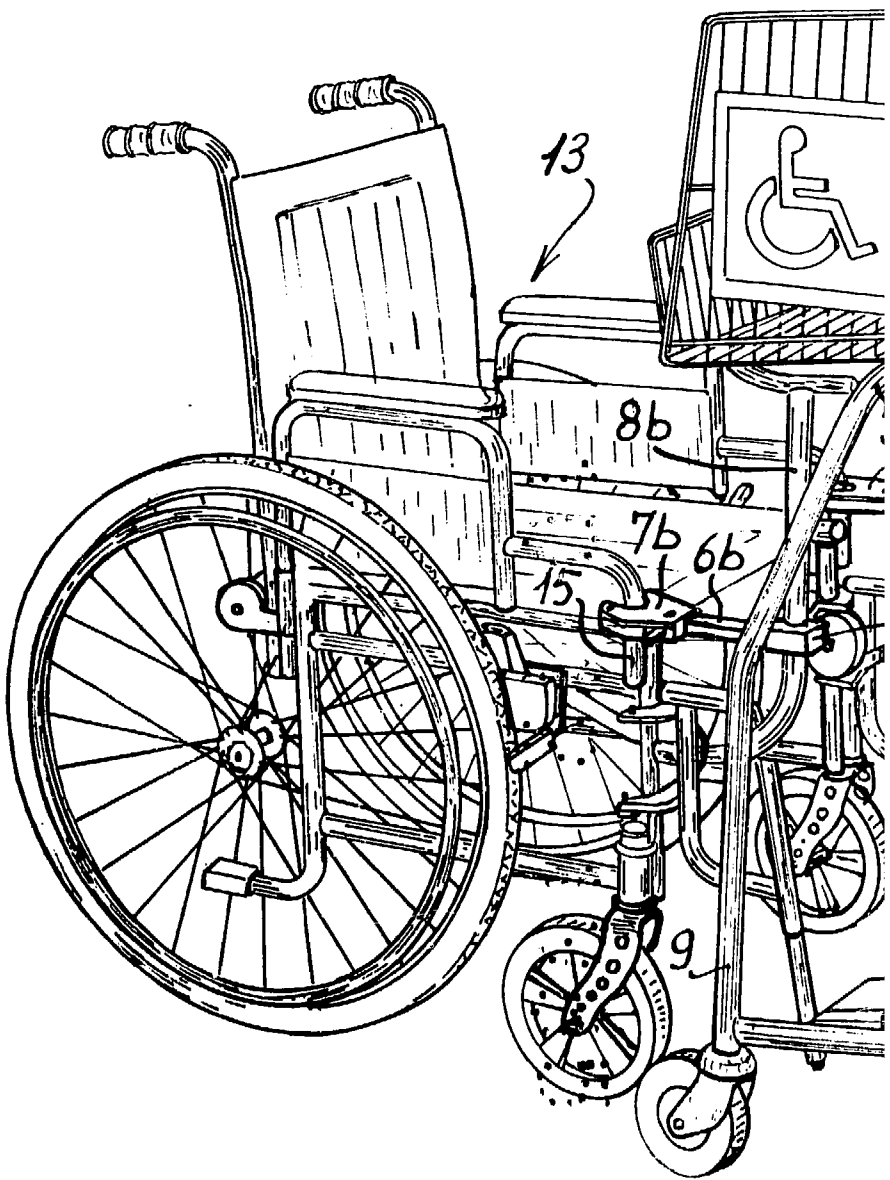
Consta la presente memoria de diez hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y de los dibujos unidos a la misma.

Barcelona, 19 NOV. 1985

P.A. de Ateliers Reunis Caddie S.A.,

LUIS DURAN CUEVAS  
P.P.





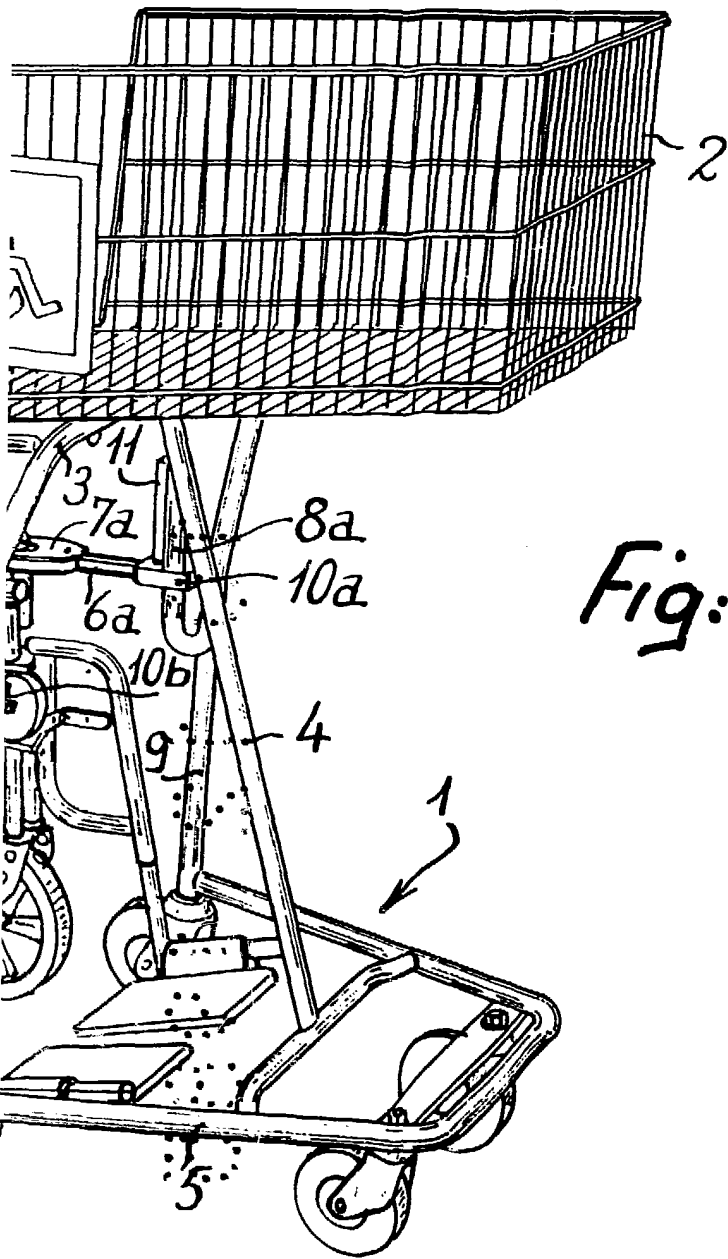


Fig: 1

BARCELONA, 19 NOV. 1985  
P.A.

LUIS DURAN CUEVAS  
P. P.



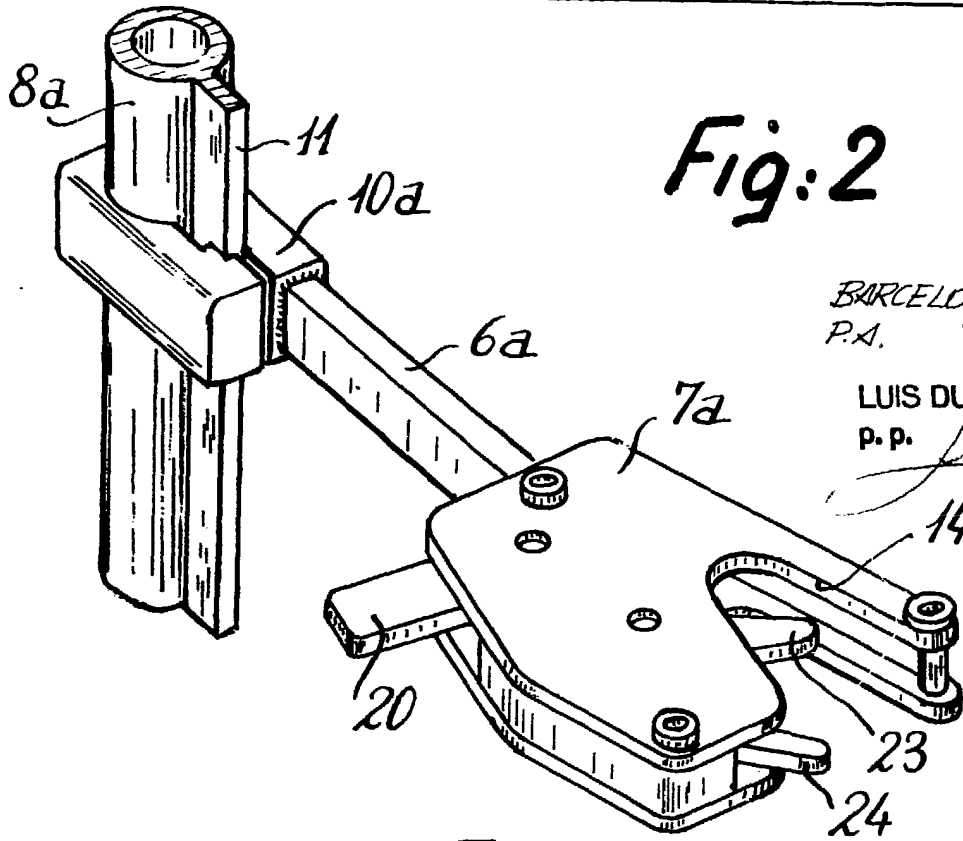
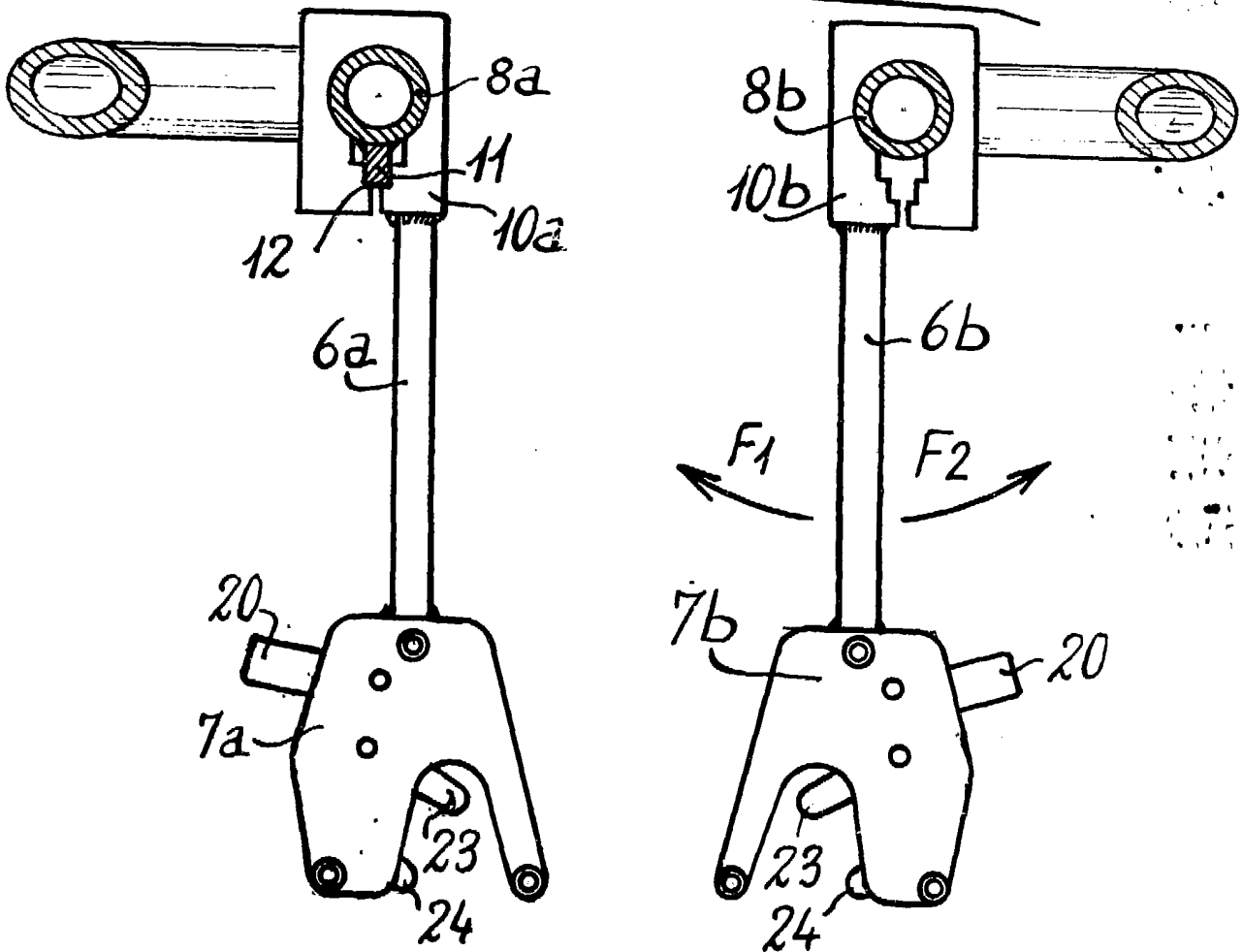


Fig: 2

BARCELONA,  
P.A. 19 NOV. 1985

LUIS DURAN CUEVAS  
P.P. *[Signature]*

Fig: 3



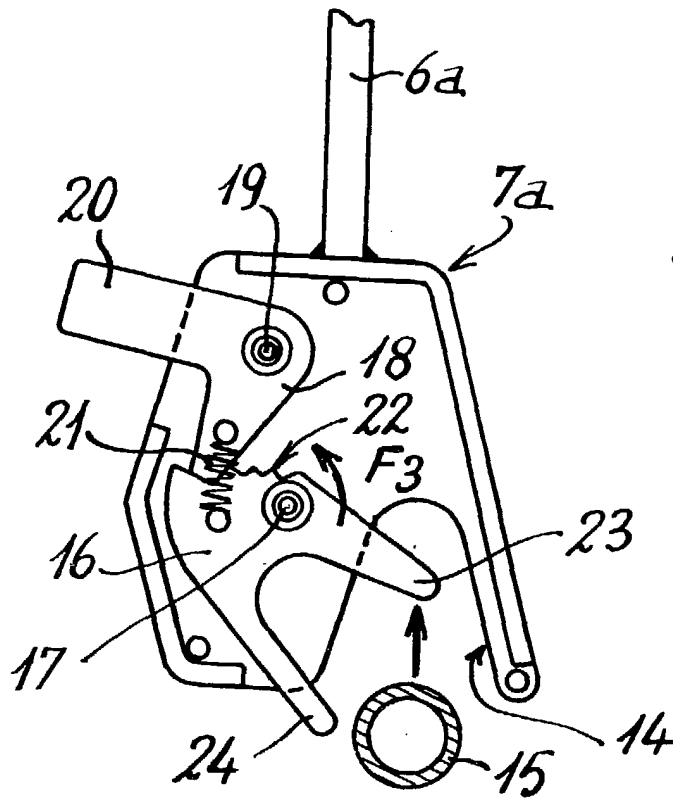


Fig:4

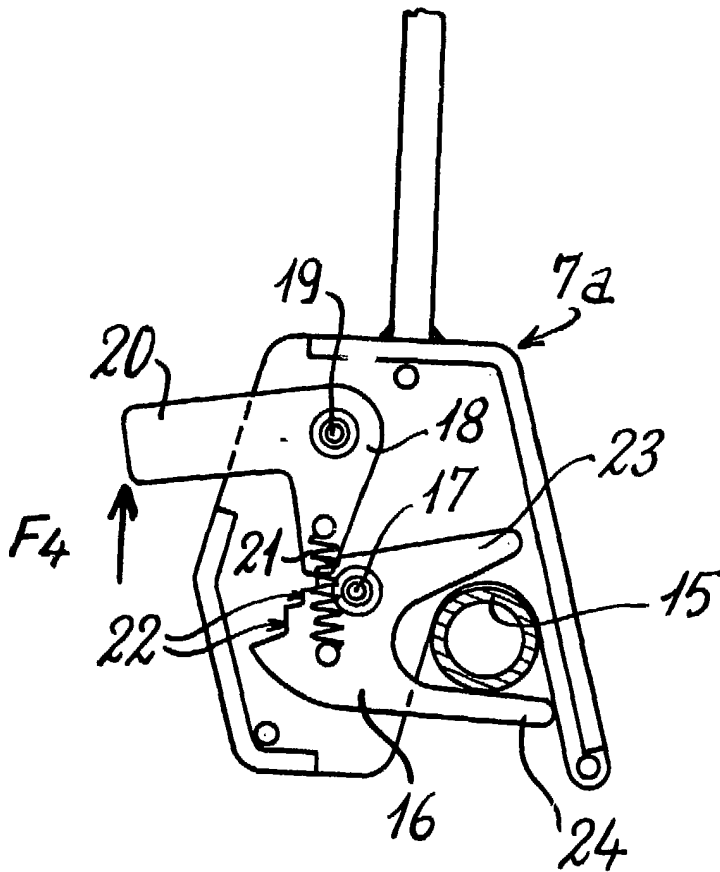


Fig:5

BARCELONA, 19 NOV. 1985  
P.A.

LUIS DURAN CUEVAS  
P. P.