

MINISTERIO DE INDUSTRIA
REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

10	ES	11	460697	10	A1
		21			
		22	FECHA DE PRESENTACION		

PATENTE DE INVENCION

30	PRIORIDADES:	32	FECHA	33	PAIS
	31	NUMERO			
		30075 A/76	3-12-76		ITALIA

47	FECHA DE PUBLICIDAD	51	CLASIFICACION INTERNACIONAL	62	PATENTE DE LA QUE ES DIVISIONARIA
			B 6 L B		

54	TITULO DE LA INVENCION
	"MEJORAS EN LA FABRICACION DE COCHECITOS INFANTILES DE VOLUMEN ALTAMENTE REDUCIBLE",

71	SOLICITANTE (S)
	"RAFFAELE GIORDANI, S.p.A."

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	Via Cimarosa, nº 5. Casalecchio di Reno. BOLOGNA (Italia).

72	INVENTOR (ES)
	D. Pietro Giordani.

73	TITULAR (ES)

74	REPRESENTANTE
	DON MANUEL DIAZ VELASCO.

- La presente invención se refiere a un cochecito para el transporte de niños, cochecito cuyo volumen es - altamente reducible, Son conocidos cochecitos de geometría variable que disponen, además de su condición de -
5. uso, de una condición de volumen reducido, de manera que puedan ser transportados a mano o, más a menudo, colgados del brazo en medios públicos de transporte que puedan ser introducidos en huecos poco espaciosos, como los portaequipajes de los automóviles.
10. Es grande la variedad de estructuras que se han concebido en este sentido, especialmente en los últimos tiempos, para variar la geometría de los cochecitos para niños. Habitualmente el asiento del cochecito es reducible en sentido transversal, es decir, en el sentido de la anchura, o porque está totalmente realizado en material flexible o porque partes del respaldo, aunque éste sea esencialmente rígido en su condición de uso, tienen líneas -
15. longitudinales de plegadura. El chasis o armazón del cochecito, que soporta el asiento y va montado sobre ruedas, está realizado por lo general con tubos o barras metálicas asociadas entre sí mediante articulaciones, de -
20. tal modo que puede ser reducido de volumen, tanto en altura como en anchura.
- Sin embargo, es evidente que, en su condición -
25. reducida, los cochecitos conocidos, al ser reducidos, no resultan todavía lo suficientemente planos, en especial porque la situación de las ruedas es perpendicular al plano de aplastamiento del cochecito; además en la condición reducida, los cochecitos conocidos conservan casi inalterada la gran extensión longitudinal que tienen en condición de uso. En los cochecitos reducibles conocidos sigue
- 30.

- siendo todavía imposible o de compleja y costosa realización la existencia de todos los ingenios mediante los -
 cuales el cochecito goce de la máxima comodidad y correc-
 ción de utilización: nos referimos, por ejemplo, a la -
 5. amortiguación de las suspensiones, a la rigidez y a la re-
 clinabilidad, en fase de uso, del respaldo del asiento y
 al bloqueo de las ruedas para obtener la inmovilidad del
 cochecito. Finalmente, con las estructuras reducibles -
 conocidas de los cochecitos para niños sólo son compati-
 10. bles los asientos que tienen dimensiones escasas, espe-
 cialmente en anchura, y que, por lo tanto, son adecuados
 para acoger niños aún de poca corpulencia.

- Un objeto de la presente invención es el de rea-
 lizar un cochecito infantil cuya estructura pueda evitar
 15. los inconvenientes y las dificultades anteriormente seña-
 ladas, presentando una elevada capacidad de reducción, de
 forma que pueda ser recogido en un volumen muy restringi-
 do, bien escuadrado y aplanado y sin dimensiones preponde-
 rantes, y que, una vez reducido, resulte de fácil trans-
 20. porte manual incluso en relación a su ligereza.

- Otro objeto del cochecito para niños en cuestión
 es el de resultar constructivamente simple y de fácil -
 producción y de disponer de suspensiones amortiguadas, de
 un amplio asiento con respaldo rígido y reclinable y de -
 25. bloqueo para las ruedas.

- Otro objeto más del mismo cochecito consiste en
 la facilidad y rapidez de las maniobras necesarias para -
 el paso de su condición de uso a la de reducción y vicever-
 30. sa.

- Estos y otros objetivos, que aparecerán más cla-
 ramente después, se obtienen con el presente cochecito re-

- ducible para niños, el cual se caracteriza en esencia por el hecho de que comprende: un par de tubos laterales, cada uno de los cuales lleva superiormente un asidero e inferiormente una rueda y se compone de dos segmentos bloqueables en alineación o, por el contrario, plegables hasta quedar enfrentados entre sí por medio de un elemento intermedio de articulación; un par de patas, cada una de las cuales lleva su correspondiente rueda y, a través de una articulación, es susceptible de separarse hacia atrás, con respecto al segmento inferior del correspondiente tubo lateral y, viceversa, de aproximarse al mencionado segmento; un asiento o saca flexible por lo menos en parte suspendida entre tales varillas o tubos laterales y plegables conjuntamente con los segmentos de los mismos; por lo menos un travesaño articulado entre dichas varillas o tubos y uno articulado entre las patas por medio de sendos pares de pernos, que son paralelos respectivamente a los tubos o varillas y a las patas mismas y que tienen entre sí una distancia inferior a la que existe respectivamente entre las varillas o tubos y entre las patas, de manera que, aproximadas las patas a los segmentos inferiores de las varillas o tubos, la pareja de varillas o tubos y de patas, en torno a dichos pernos, es plegable en respectivos planos perpendiculares a los travesaños y, conseguido tal plegado, los fulcros de los elementos de articulación se encuentran orientados paralelamente a los travesaños para el sucesivo plegado, enfrentados entre sí y con los travesaños en un plano intermedio, de los dos segmentos de las varillas o tubos laterales.
- 5.
- 10.
- 15.
- 20.
- 25.
30. Otras características y ventajas de la invención se pondrán de manifiesto a través de la descripción que a

continuación se hace de una forma de ejecución preferente, aunque no exclusiva, del cochecito objeto de la misma, - descripción que se ilustra a título indicativo y no limitativo en los dibujos adjuntos, en los cuales:

5. La Fig. 1 muestra una vista en perspectiva del cochecito en cuestión, en condición de uso.

La Fig. 2 es una vista lateral en alzado, parcialmente seccionada, del cochecito.

10. La Fig. 3 es una vista frontal en alzado, parcialmente despiezada, del cochecito en una fase de reducción.

La Fig. 4 representa una vista en perspectiva del cochecito en su condición de completa reducción:

15. Las Figs. 5 y 6 ilustran sendos detalles del cochecito.

La Fig. 7 representa una vista en perspectiva de la parte alta y posterior del cochecito, en la forma de ejecución que tiene el respaldo reclinable.

20. La Fig. 8 representa una vista lateral del dispositivo que permite la reclinabilidad del respaldo.

La Fig. 9 finalmente, es una sección del mismo dispositivo, según la línea IX-IX de la Fig. 8.

25. Con referencia particular a dichas figuras, el cochecito comprende un par de varillas o tubos laterales 1, metálicos, que están dispuestos simétricamente con respecto al plano vertical longitudinal del cochecito, plano que está indicado con I-I en la Fig. 3. Cada varilla o tubo 1 se compone de dos segmentos separados 2 y 3. El segmento inferior 3, más corto que el segmento superior 2, aparece inferiormente rematado por la extremidad 4, doblada hacia delante y ---

30. portadora de las ruedas gemelas 5. Por medio de un remache

6, situado en las proximidades del extremo superior de cada segmento 3, se articula la extremidad inferior de un elemento 7, cuya extremidad superior va articulada, por medio de un remache 8, al correspondiente segmento 2, en las proximidades del extremo inferior del mismo. Ese elemento de articulación 7 tiene forma de semi-manguito y, en la condición de uso del cochecito, mantiene alineados el tramo terminal superior del correspondiente segmento 3 y el inferior 9 del correspondiente segmento 2, teniendo su abertura vuelta hacia el exterior del cochecito. Al centro y en el interior del elemento 7 (Fig. 6) se encuentra fijado un bloque 10 provisto de unos entrantes opuestos entre sí en los que dichos tramos están alineados, se alojan a presión sendos salientes 11a de los tapones 11 que cierran los extremos de esos tramos. A partir del tramo 9, el segmento 2 presenta además el corto tramo 12, ascendente e inclinado hacia atrás que se prolonga después en el tramo largo 13, paralelo al tramo 9. El segmento 2 termina superiormente con el tramo 14, doblado en ángulo recto respecto al tramo 13; en los casos ilustrados en la figura, los tramos 14 de los dos tubos 1 están vueltos uno hacia el otro cuando el cochecito se encuentra en condición de uso; si de cualquier forma los tramos 14 están libres (como en las Figs. 3 y 7) y, para ser asidos, incorporan los asideros 15, también pueden ser paralelos entre sí y vueltos hacia delante (Fig. 7). En las Figs. 1, 4 y 5, entre los dos tramos 14 se encuentra articulado un travesaño 16; los dos pernos 17 de articulación son paralelos a los tramos 13 y cada uno de ellos atraviesa los salientes superpuestos y adyacentes 18a de dos cuellos 18b, respectivamente enfilados y embutidos en las correspondientes extremidades del

- travesaño 16 y en las de los tramos contiguos 14. En la condición de uso del cochecito, la alineación del travesaño 16 con los dos tramos 14 está asegurada por dos manguitos 19 que cubren respectivamente las dos zonas de articulación del travesaño, cubriendo también las extremidades de éste y del tramo 14; los manguitos mantienen tal posición por fricción o por conexión a presión. En cambio, cuando, ejerciendo sobre los manguitos una acción axial, se les hace discurrir hacia el centro del travesaño de manera que sólo éste (Fig. 4) quede alcanzado por ellos, los tubos 1 pueden ser girados respecto al travesaño y dispuestos paralelos entre sí y perpendiculares a aquélla.

- Posteriormente a cada uno de los segmentos 3 es fijado un elemento en ángulo 20. La extremidad superior de tal elemento 20 está vinculada mediante el remache 6, mientras que la extremidad inferior del mismo está bloqueada por un remache 21. El remache 21 y un pernito 22 fijan después al mismo segmento 3 una horquilla 23 entre los brazos de la cual, vueltos hacia el interior, se encuentra articulada en 24 la extremidad superior y anterior de la correspondiente pata 25. Cada pata 25 tiene la extremidad inferior 26 doblada hacia abajo y dotada de las ruedas gemelas 27; hay que hacer notar que las ruedas 27 distan de los puntos de articulación 24 más que las ruedas 5. En las proximidades de su extremidad anterior cada pata 25 lleva solidario un bloque 28 del que sobresale un perno 29 de anclaje a una de las puntas de un muelle de tracción 30 cuya otra punta está anclada al pernito 22. Cuando los ejes del muelle 30, es decir, los enlazados por los pernitos 22 y 29, están por encima de los fulcros 24, las dos patas 25 tienden a mantener la condición de separación hacia atrás respecto a los segmentos 3 y la parte superior de los bloques 28 tiende a permanecer en confrontación con un muelle 31 que está anclado bajo el correspondiente

elemento angulo 20; las suspensiones del cochecito resultan de este modo amortiguadas. En cambio, cuando, superando la oposición de los muelles 30, las patas se aproximan a los segmentos 3, hasta situar los ejes de las mismas por debajo de las articulaciones 24, dichos muelles tienden a mantener las patas arrimadas a los mismos segmentos.

En la proximidad de las ruedas, ya sea entre las dos patas 25 o entre los dos segmentos 2, se encuentra articulado un travesaño 32 ó 33, respectivamente. Paralelos a las patas 25 se encuentran los pernos 34 con los cuales las extremidades del travesaño 32 están articulados a los bloques 35, los cuales están fijados radialmente a las correspondientes patas. En la condición de uso del cochecito los dos bloques 35 están uno vuelto hacia el otro y el travesaño se enfrenta y tropieza entre ellos un poco más allá del punto de alineación con los propios bloques. Lo mismo sucede para los pernos 36 y para los bloques 37 con respecto al travesaño 33 y a los segmentos 3. Casi en correspondencia con el centro de los segmentos 2, entre los mismos segmentos está articulado el travesaño 38 (Figs. 3, 4 y 6); un par de varillas 39, dobladas a escuadra y ancladas en los segmentos 2, proporcionan la articulación de la extremidad del travesaño.

Del travesaño 38 va suspendida la zona laminar superior 40 que, junto con la zona laminar inferior 41, da rigidez al respaldo 42 del asiento 43 del cochecito; las dos zonas están articuladas entre sí mediante bisagras 44, posteriores. La cobertura 45 de las zonas 40 y 41 del respaldo es comun a la cobertura de los laterales 46 del asiento que, en correspondencia con las zonas alargadas superiores 46a, són rígidos y están fijados a los segmentos 2. De los bor-

- des inferiores de los laterales 46 y de la cobertura 45 se deriva el plano flexible 47 para la sustentación del niño; dicho plano forma lateral y anteriormente unas jare-
tas marginales 48 en las que se introducen los brazos supe-
5. riores de los respectivos elementos o varillas 49, conformados a guisa de C y sobresalientes por la parte anterior de los segmentos 3. Los brazos inferiores de los mismos elementos se alojan en los extremos de la banda flexible 50 que tiene función de apoya-pies. Para completar la descrip-
10. ción del cochecito, con respecto a la condición de uso del mismo, se advierte que a uno de los bloques 35 va articulada una varilla perfilada 51 que, en su posición angular, puede interferir con los radios internos de la correspondiente rueda 27, impidiendo así el giro de la misma y, por
15. lo tanto, garantizando la detención del cochecito: Para mantener la posición de contacto o de separación con la - rueda, la varilla 51 es sometido a fricción en correspondencia con el perno de abisagrado o articulación.

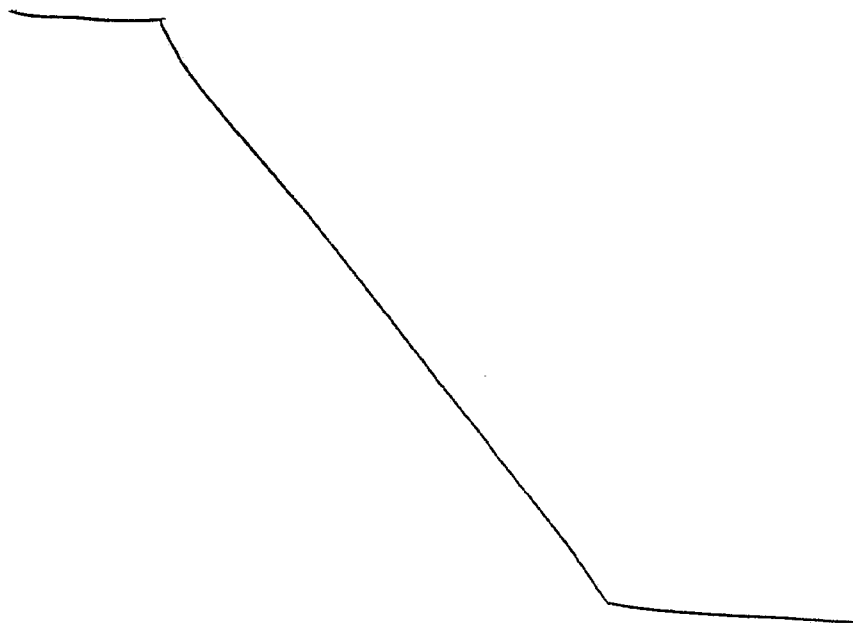
- El respaldo del asiento del cochecito puede ser
20. reclinable, es decir, puede pasar de una posición casi vertical a una más inclinada, en la cual es mayor la amplitud del ángulo entre el respaldo y el plano 47. En este caso - (Figs. 7, 8 y 9), en las proximidades de su parte superior, los tramos 13 llevan incorporados sendos mecanismos de sector que definen dos fin de carrera para un travesaño 52 que
25. toma el puesto del travosaño 38, llevando suspendida, mediante el bloque 53, la zona laminar superior 40 del respaldo. El travesaño 52 dispone así de una posición en la cual es - casi coplanar con los tubos 1 y de una posición en la cual
301 (Figs. 7 u 8) está retrasado respecto a aquéllos. Como se ha dicho, los tramos 14 terminales de los tubos 1 están - -

- libres y vueltos hacia delante. Desarrollando tambien la función del travesaño 16, el travesaño 52 está articulado, mediante cuellos y pernos análogos a los antedichos 18a-b y 17, a los correspondientes brazos 54 y lleva dos manguitos deslizables 55, análogos a los manguitos 19. Los brazos -
5. 54 estan doblados en escuadra y, mientras tienen tramos, uno vuelto hacia el otro, que están destinados a permanecer alineados con el travesaño 52 en virtud de los manguitos 55, tienen además tramos vueltos hacia arriba que,
10. en la parte superior están abisagrados o articulados a los respectivos tramos 13 de los tubos 1, según un eje esencialmente transversal a ambos tubos. En efecto, la parte superior de los brazos 54 penetran en los correspondientes bloques de caja 56, atravesando un ojal 57 practicado en el fondo de dichos bloques, y están además articulados a ellos
15. mediante los correspondientes pernos 58. Cada bloque 56 - está fijado al respectivo tramo 13 mediante el par de remaches 59 y se extiende, verticalmente aplastado, por la parte posterior de dicho tramo. En una de las paredes laterales de cada bloque aparece practicada una ranura 60 a
20. la que corresponde, en la otra pared lateral, la ranura 61. Las ranuras 60 y 61, situadas por debajo del perno 58, se extienden en arco de circulo con centro en torno al propio perno. En las ranuras 60 y 61, que constituyen dicho sector,
25. discurre el perno 62 de un elemento de bloqueo 63, que atraviesa el correspondiente brazo 54 en sentido paralelo al - perno 58. El perno 62 lleva en una extremidad el pomo 64 - cuyo cuello es susceptible de penetrar en la ranura 60 y proporcionar acoplamiento al muelle de presión 65 que, por
30. otra parte, se apoya en el brazo 54. La otra extremidad del perno 62 está provista de una cabeza 66 cuyo cuello puede

- penetrar sólo en las extremidades ensanchadas de la ranura 61. Por lo tanto, apretando sobre los pomos 64 se sueltan los cuellos de las cabezas 66 de una de las extremidades de las ranuras 61 y, por lo tanto, se pueden hacer oscilar
5. los brazos 54 hasta la posición angular correspondiente a la otra extremidad de la ranura 61, posición angular esta en la que el cuello de las cabezas 66, al ser soltados los pomos 64, recupera, en virtud de los muelles 65, la condición de acoplamiento estable con el ensanchamiento de esta última -
10. extremidad de las ranuras. Hay que advertir que, para permitir la reclinabilidad hacia atrás del respaldo del cochecito, entre la cobertura 45 de las zonas 40 y 41 y la cobertura de los laterales 46 hay interpuestas unas porciones flexibles -
15. 67 que, cuando el travesaño 52 está en la posición próxima a los tubos 1, forman fuelle.

- Por lo que respecta a su reducción, el funcionamiento del cochecito es claro e intuitivo por cuanto se ha descrito. En efecto, una vez que las patas 25 han sido aproximadas a los segmentos 3 (parte izquierda de la Fig. 3), actuando sobre los tubos 1 se obtiene la disposición de éstos y de las patas a ellos adosadas en dos planos respectivos perpendiculares a los travesaños 32 y 33 y vueltos hacia delante -
20. (parte derecha de la Fig. 3). Obviamente es necesario desplazar previamente los manguitos 49 o 55 sobre el travesaño -
25. 16 ó 52 y situar este último en la posición más próxima a los tubos 1. Con este plegamiento de los tubos 1 en torno a los fuleros 34 y 36 de los travesaños, los elementos 49 se disponen paralelos al plano de los travesaños, los bloques 35 y -
30. 37 se disponen paralelos entre sí y vueltos hacia atrás y los pernos 8 y 6 de los elementos de articulación 7 se orientan

- tan paralelamente a los travesaños. En este punto, dada la presencia de los elementos 7 y del abisagrado entre las zonas 40 y 41 del respaldo, se plegan los segmentoss 3 hacia atrás, hasta aproximarse a los segmentos 2. En
5. el plano intermedio entre los segmentos 2 y 3 se encuentran por lo tanto los travesaños 32, 33 y 38 y, doblado, el asiento 43. El travesaño 16 y también los tramos 14 vienen a sobresalir de las ruedas 27 y éstas sobresalen de las ruedas 5 (Fig. 4), siendo la situación de todas
10. las ruedas paralela al plano de los travesaños. Hay que advertir que el paquete, de volumen muy reducido y bien cuadrado, así formado, está cerrado por el acoplamiento a presión de las horquillas 68 (Fig. 1, 3 y 4), derivadas de los bloques 35, con los pernos 69 sobresalientes de los segmentos 2. El invento así concebido alcanza por
15. lo tanto los fines prefijados. Es susceptible de numerosas modificaciones o variantes, todas ellas comprendidas dentro del ámbito más abajo reivindicado, pudiendo ser los materiales, las formas y las dimensiones cualesquiera según las exigencias.
- 20.



NOTA

Descrito suficientemente el objeto de la presente Patente de Invención -que se acoge a los derechos de prioridad de la solicitud de Patente italiana nº30075-A/76, de fecha 3 de diciembre de 1.976-, se declara que lo que constituye su esencialidad y para lo que se pide la correspondiente protección es lo que se concreta en las siguientes reivindicaciones:

5. 1ª.- Mejoras en la fabricación de cochecitos infantiles de volumen altamente reducible, caracterizadas por que el cochecito comprende: un par de tubos laterales, cada uno de los cuales lleva superiormente un asidero o mango e inferiormente una rueda y está formado por dos segmentos bloqueables en alineación y, viciversa, plegables uno frente al otro por medio de un elemento intermedio de articulación; un par de patas, cada una de las cuales lleva su correspondiente rueda y, a través de una articulación, puede abrirse hacia atrás con respecto al segmento inferior del correspondiente tubo lateral anteriormente citado o, por el contrario, aproximarse a dicho segmento; un asiento, flexible por lo menos en parte, suspendido entre tales tubos laterales y plegable junto con los segmentos de los mismos; por lo menos un travesaño articulado entre dichos tubos y uno articulado entre las patas por medio de sendos pares de pernos, que son paralelos respectivamente a los tubos y a las patas mismas y que tienen entre sí una distancia inferior a la existente respectivamente entre los tubos y entre las patas de manera que, aproximadas las patas a los segmentos inferiores de los tubos, el par de tubos y de patas, en torno a tales pernos, es plegable en los respectivos planos perpendiculares a los travesaños y, realizado dicho plegado, los fulcros de los

mfe

elementos de articulación se encuentran orientados paralelamente a los travesaños para el sucesivo plegado, enfrentados entre sí y con los travesaños en un plano intermedio, de los dos segmentos de los tubos laterales.

5. 2^a.— Mejoras en la fabricación de cochecitos infantiles de volumen altamente reducible, según la reivindicación 1^a, caracterizadas por el hecho de que el asiento comprende un respaldo provisto de una zona laminar superior suspendida de uno de los aludidos travesaños, situado entre los segmentos superiores de los tubos, y provisto también de una zona laminar inferior abisagrada a la precedente, comprendiendo además un plano flexible derivado de la zona laminar inferior y sostenido por elementos que salen por la parte anterior de los segmentos inferiores de los repetidos tubos.
- 10.
- 15.
20. 3^a.— Mejoras en la fabricación de cochecitos infantiles de volumen altamente reducible, según las reivindicaciones precedentes, caracterizados por el hecho de que el citado travesaño, al que está colgada la zona laminar superior del asiento, tiene los extremos articulados, mediante la citada pareja de pernos, a un respectivo par de brazos, los cuales forman parte de sendos mecanismos de sector acoplados a los correspondientes segmentos superiores del par de tubos con el fin de definir para el travesaño dos fines de carrera, en los que dicho travesaño se encuentra respectivamente en coplanaridad esencial con dichos tubos o, por el contrario, está retrasado con respecto a éstos, obteniéndose la estabilidad o fijación de la correspondiente angulación de los referidos mecanismos por medios de enganche en correspondencia con dichos fines de carrera.
- 25.
- 30.

ME

- 4ª.- Mejoras en la fabricación de cochecitos infantiles de volumen altamente reducible, según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas por el hecho de que los brazos del mencionado travesaño, de los cuales está suspendida la zona laminar superior del asiento, están doblados en escuadra hacia arriba, y en la parte superior van abisagrados o articulados, según un eje transversal a la pareja de tubos, a sendos bloques que son solidarios de los segmentos superiores de dichos tubos y que llevan practicado un sector o ranura anqueada para un vástago del correspondiente brazo, vástago que se acopla en la extremidad del sector o ranura estando unida la zona laminar superior, mediante partes flexibles en forma de fuelle, a los laterales del asiento, solidarios de los segmentos superiores.
- 5,
- 10.
- 15.

- 5ª.- Mejoras en la fabricación de cochecitos - infantiles de volumen altamente reducible, según las reivindicaciones anteriores, caracterizadas por el hecho de que en un travesaño, situado arriba, van montados dos manguitos susceptibles de desplazarse entre posiciones recíprocamente contiguas y posiciones recíprocamente distantes, siendo bloqueables en dichas posiciones distantes en condición de recubrimiento de los dos respectivos pernos de articulación del travesaño, para hacer rígida la unión a los tubos, estando en cambio los otros travesaños, en la condición de uso del cochecito, a tope contra los apéndices de los tubos o patas, a las cuales van articulados mediante los correspondientes pernos.
- 20.
- 25.

- 6ª.- Mejoras en la fabricación de cochecitos infantiles de volumen altamente reducible, según una o más de las reivindicaciones precedentes, caracterizadas -
- 30.

ME

- por el hecho de que, en correspondencia con las articulaciones entre el par de patas y los segmentos inferiores del par de tubos, entre las patas y los segmentos inferiores corren sendos muelles que, teniendo alineación alternativamente por una parte y por otra respecto al eje de la articulación, tienden a mantener dichas patas separadas o aproximadas a los segmentos inferiores, y por el hecho de que, en la posición separada, entre las patas y los segmentos inferiores están interpuestos órganos elásticos de amortiguación.

- 5.
- 10.
- 7ª.- Mejoras en la fabricación de cochecitos - infantiles de volumen altamente reducible, según una o más de las reivindicaciones anteriores, caracterizadas por el hecho de que los segmentos superiores de los tubos son -
- 15.
- más largos que los segmentos inferiores de los mismos, y, además, las ruedas portadas por las patas están más distantes de las articulaciones que las ruedas portadas por los segmentos inferiores de los tubos, de manera que, con el cochecito en condición reducida, los asideros de dichos -
- 20.
- tubos sobresalen de las ruedas de las patas y éstas de las ruedas de los segmentos inferiores.

8ª.- Mejoras en la fabricación de cochecitos - infantiles de volumen altamente reducible.

Todo según se describe y reivindica en la presente Memoria descriptiva que consta de dieciseis hojas debidamente foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras y se representa en las adjuntas hojas de planos.

Madrid, 12 de Julio de 1.977.

EL AGENTE:
P. P.

ME

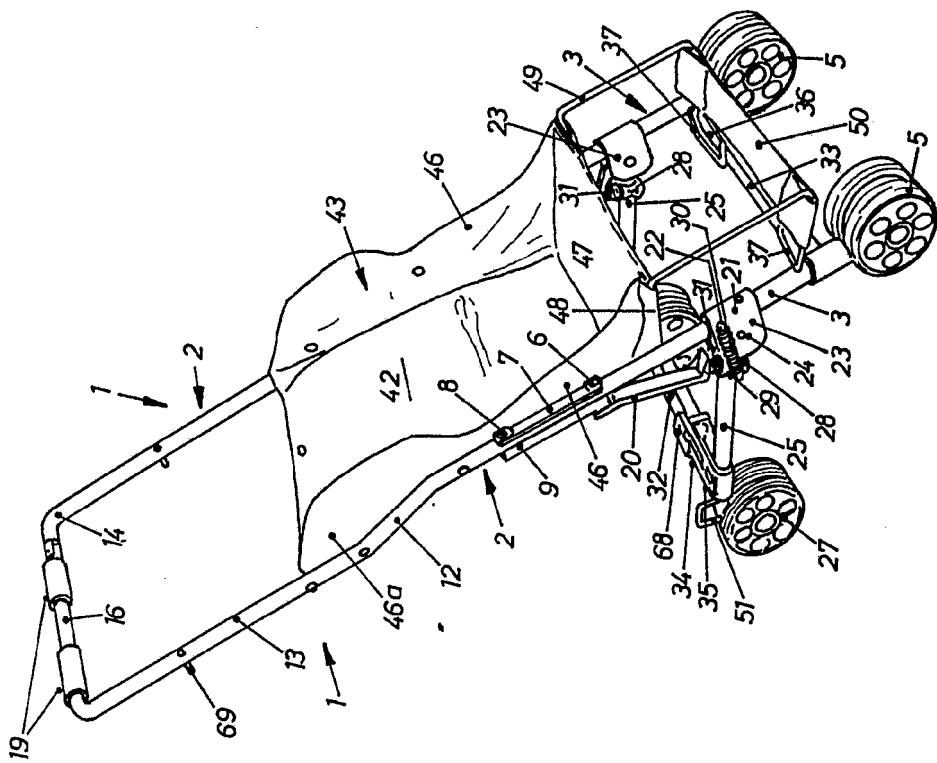


Fig. 1

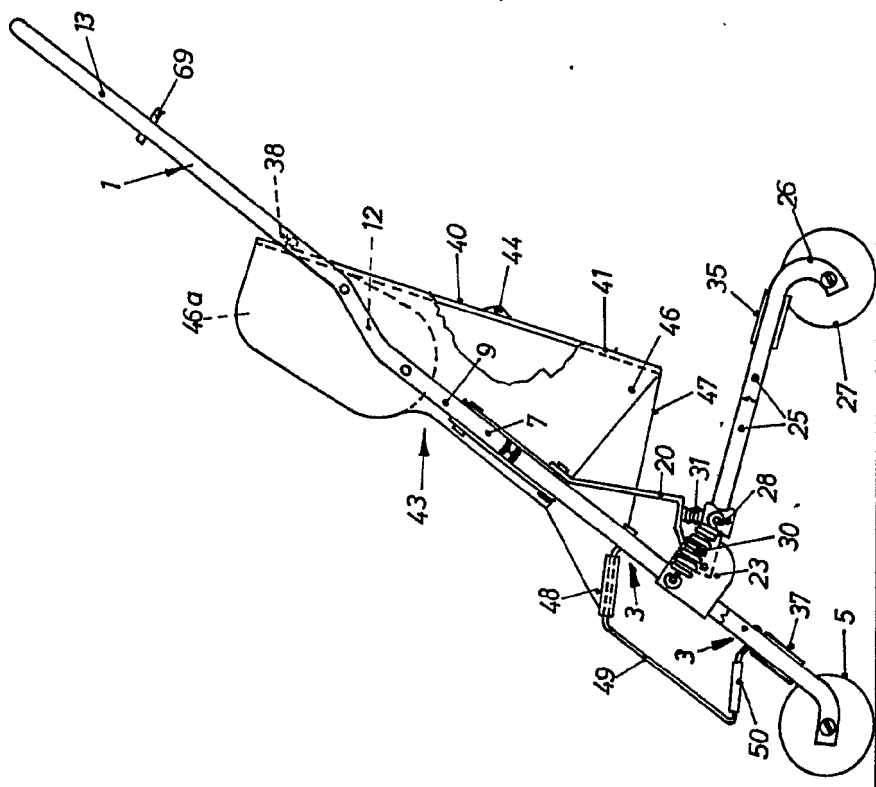


Fig. 2

Fig. 3

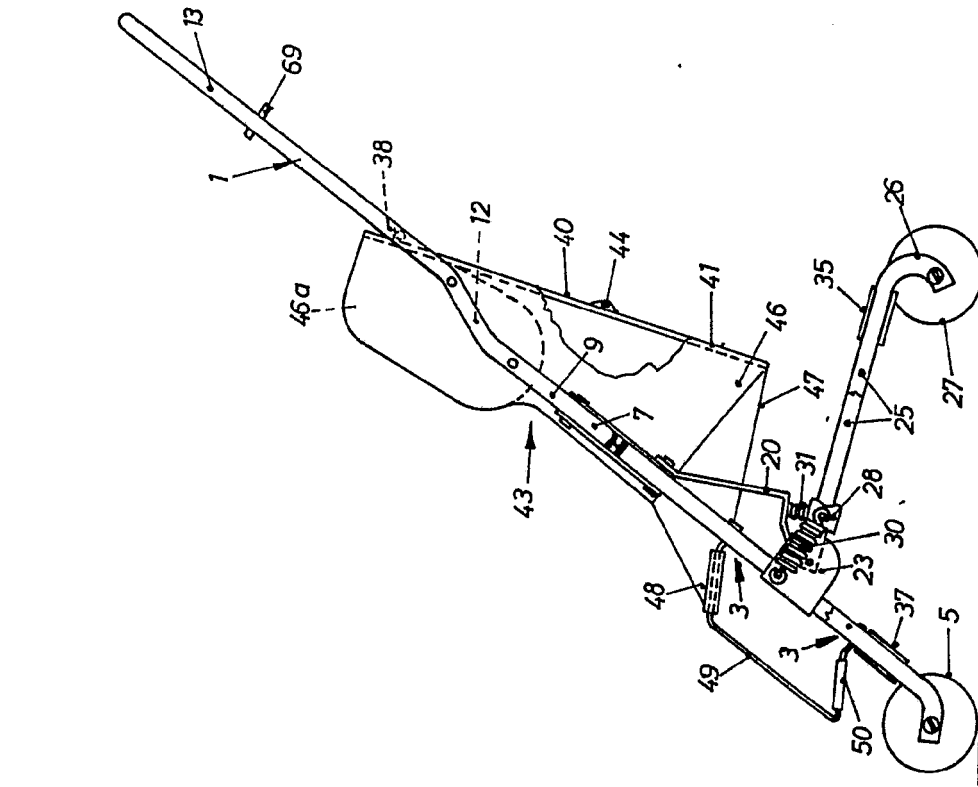


Fig. 2

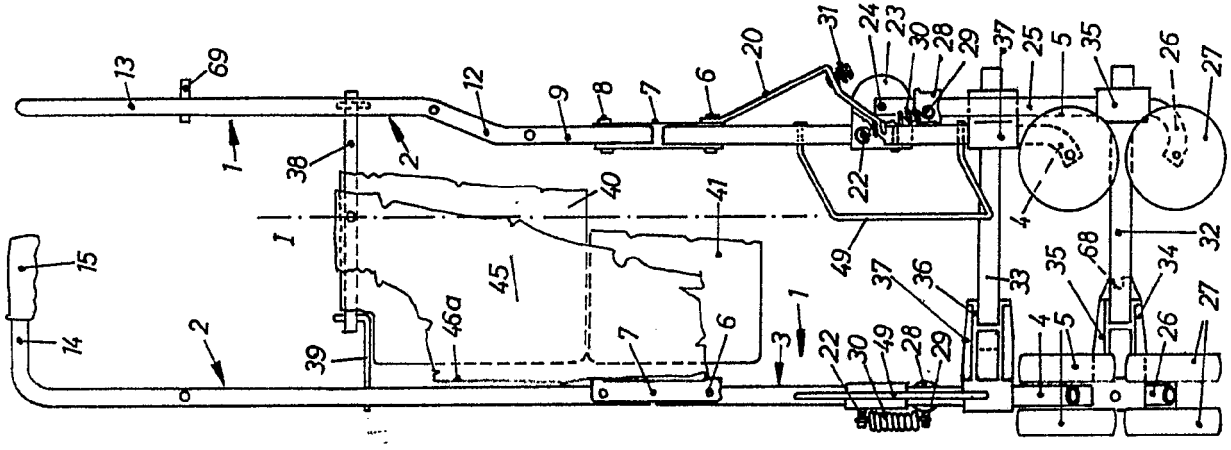


Fig. 3

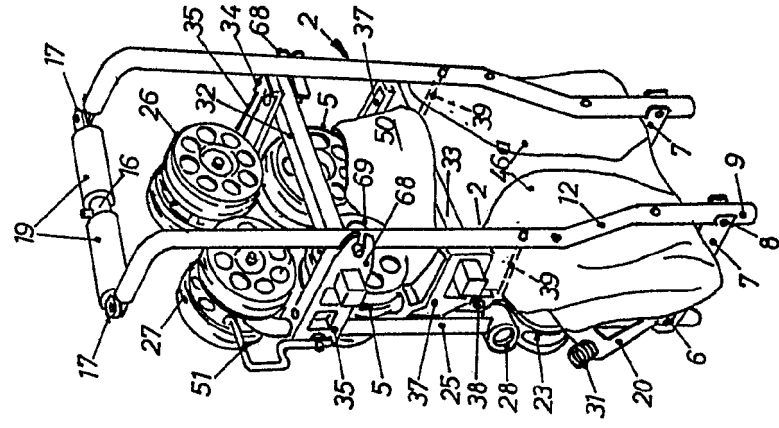


Fig. 4

Escala variable
MADRID 1971
EL Agente
P. P.

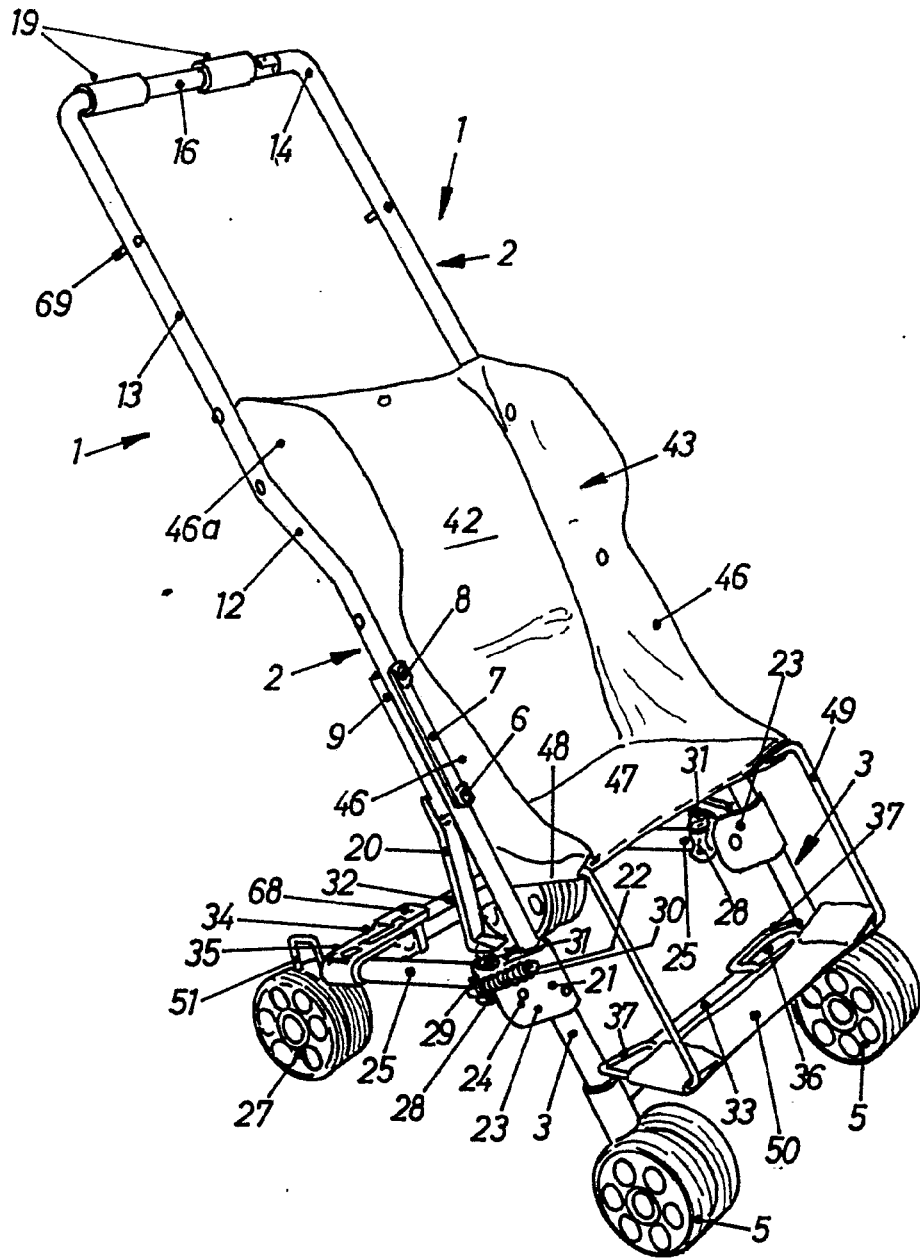


Fig. 1

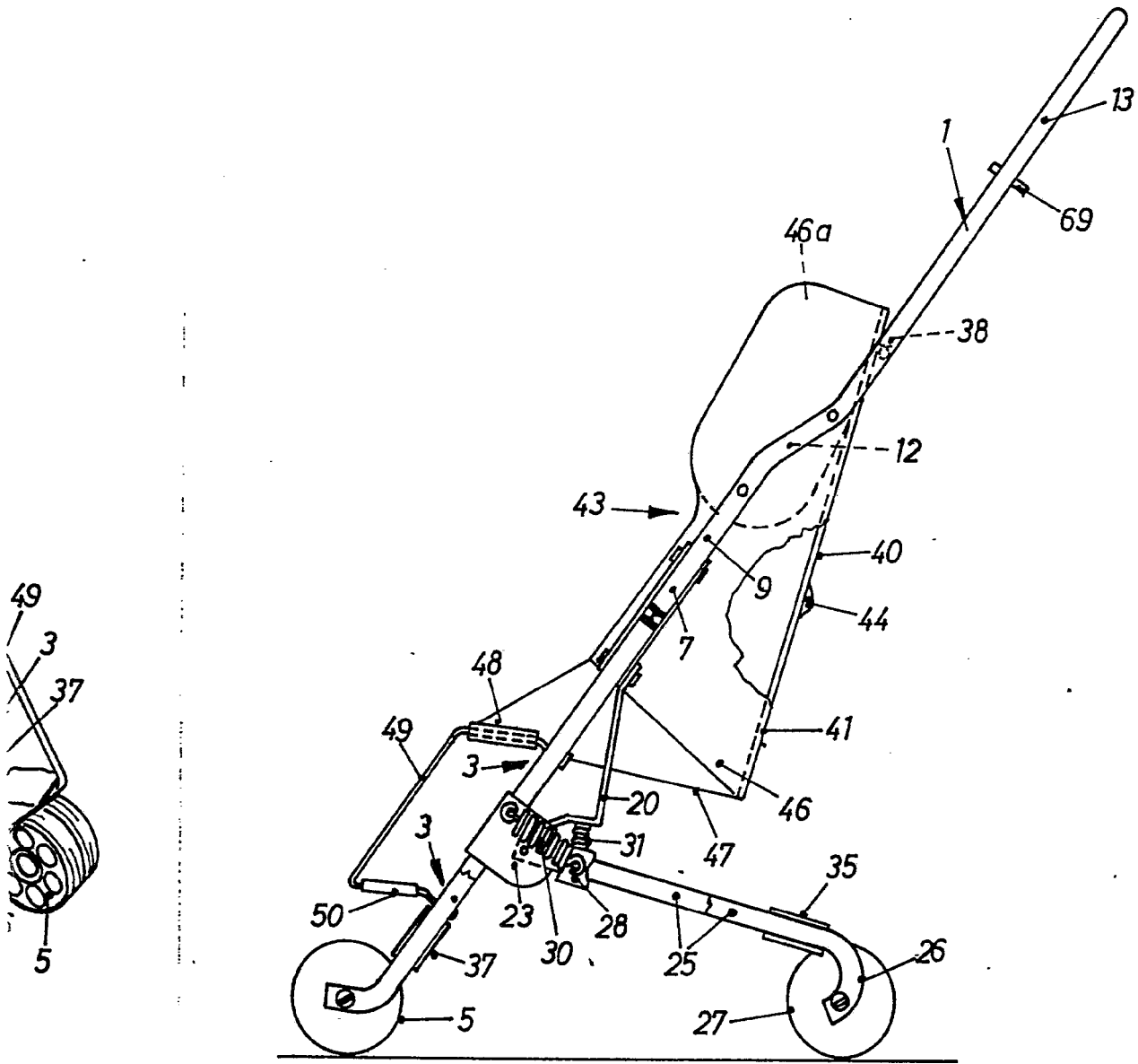


Fig. 2

Fig. 3

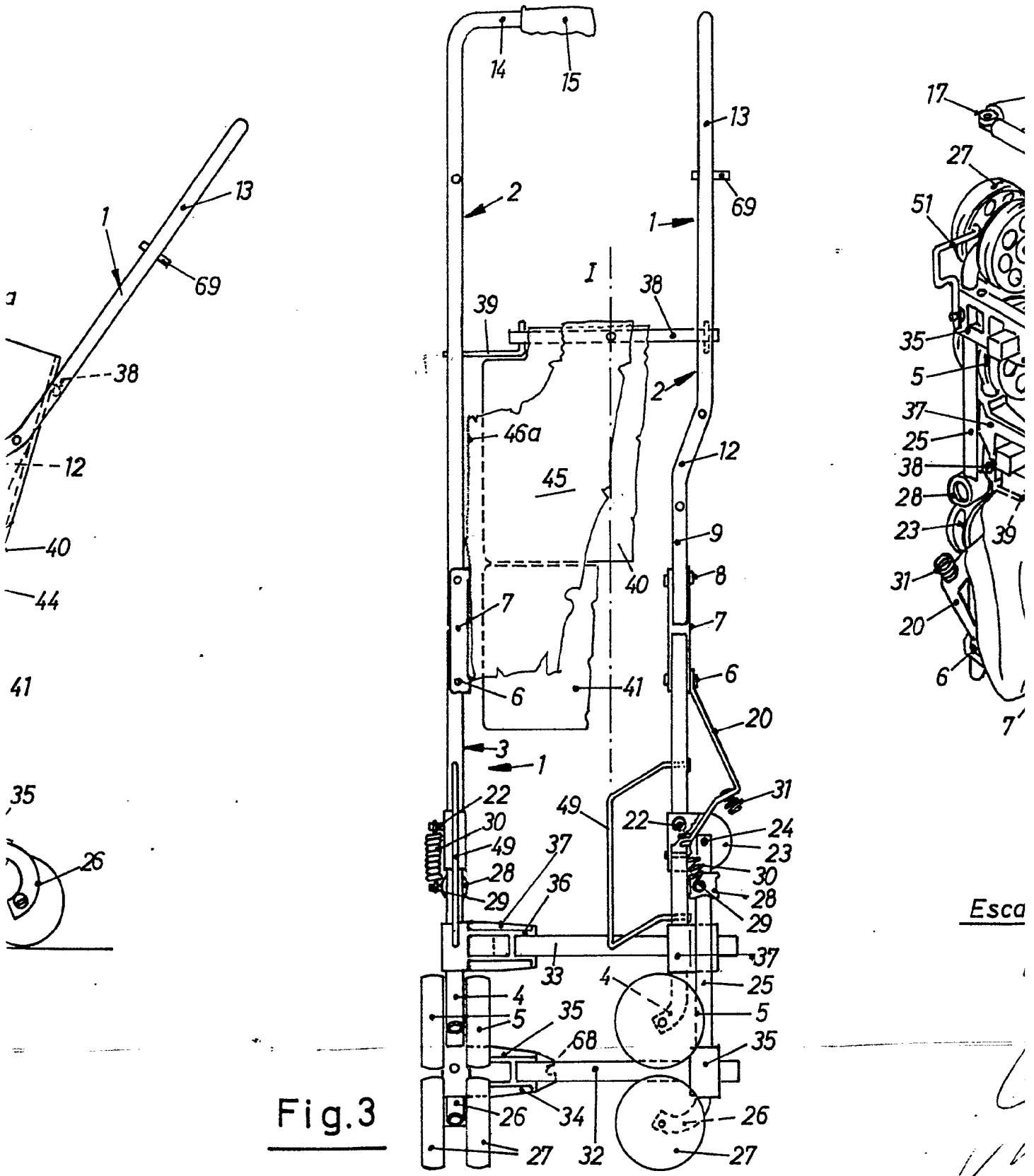


Fig. 3

Esca

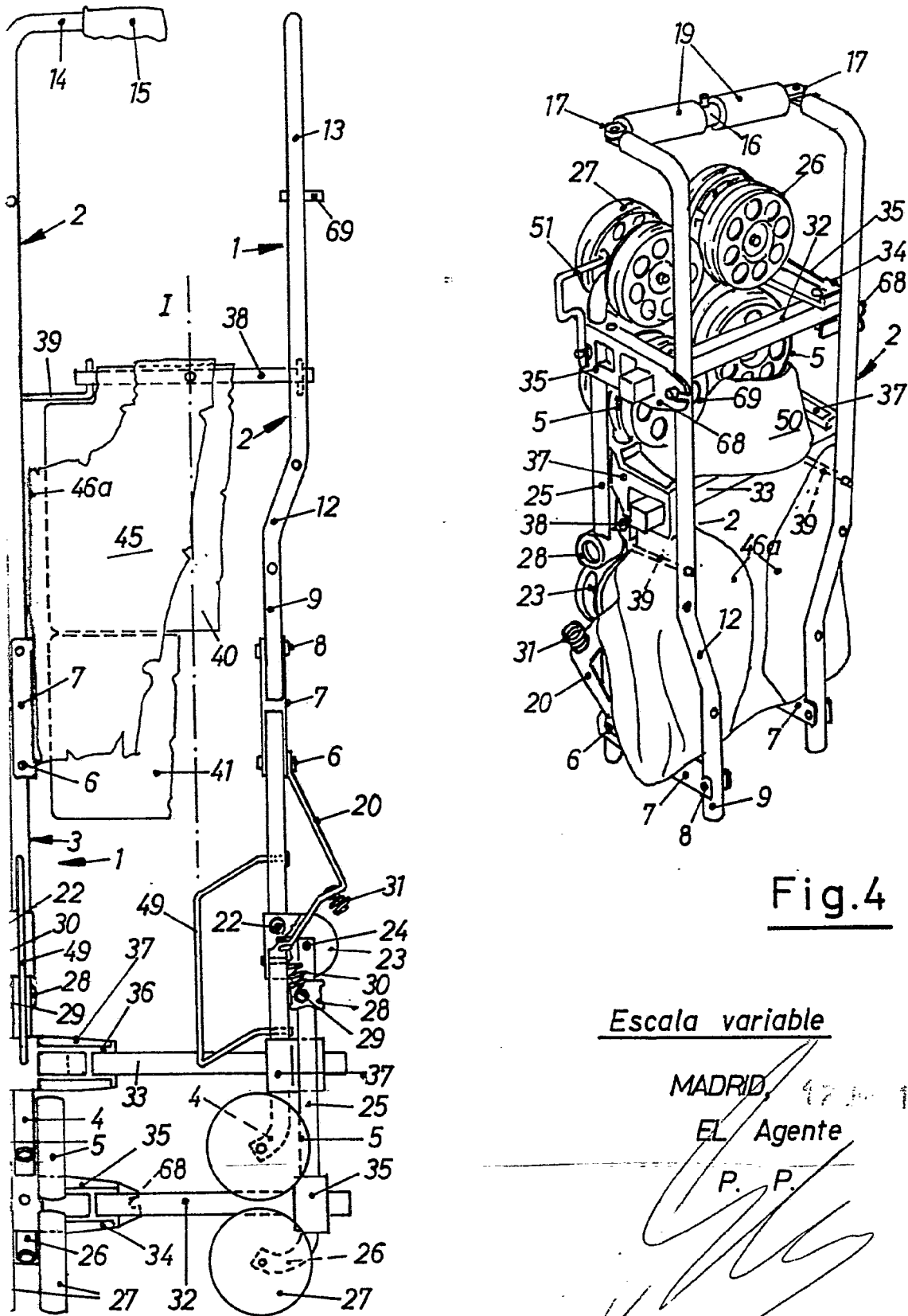


Fig.4

Escala variable

MADRID, 17 JUN 1977

EL Agente

P. P.

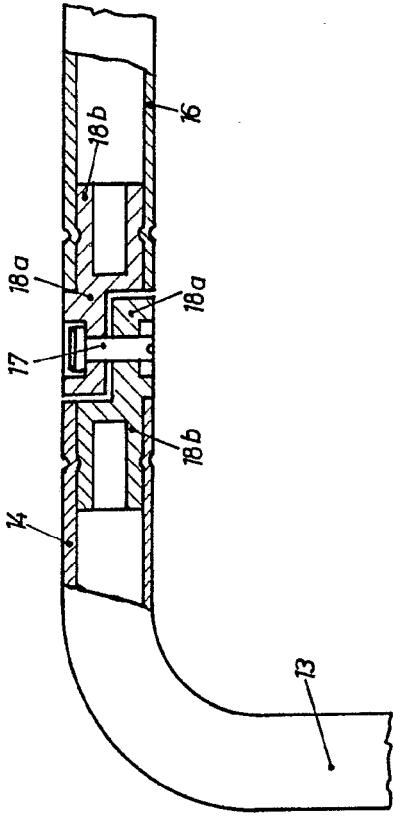


Fig. 5

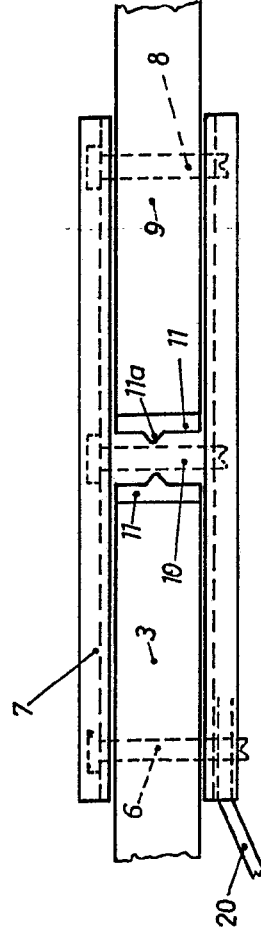


Fig. 6

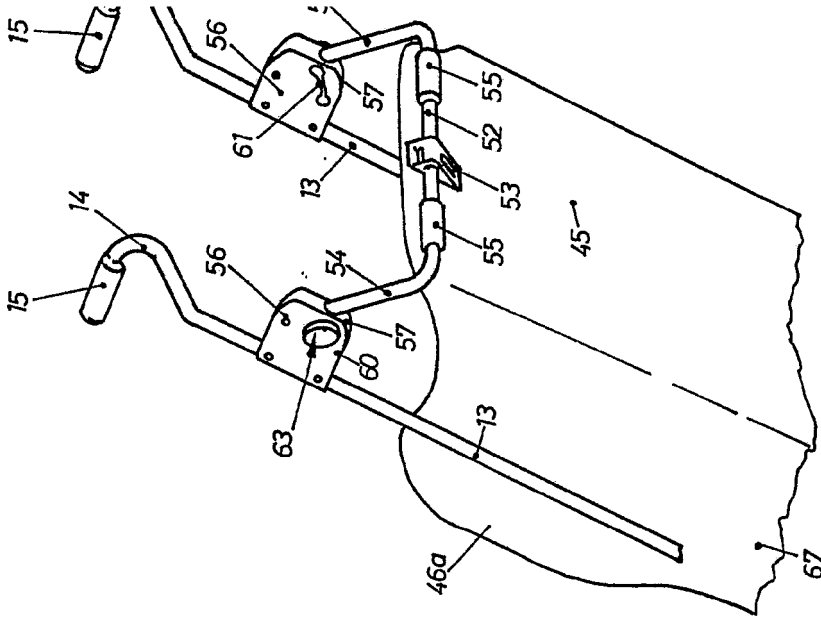


Fig. 7

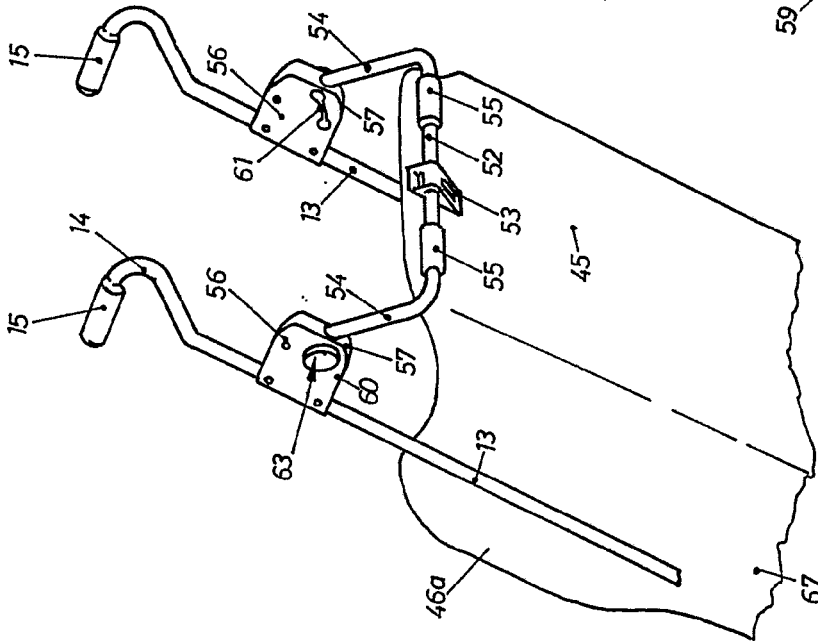


Fig. 7

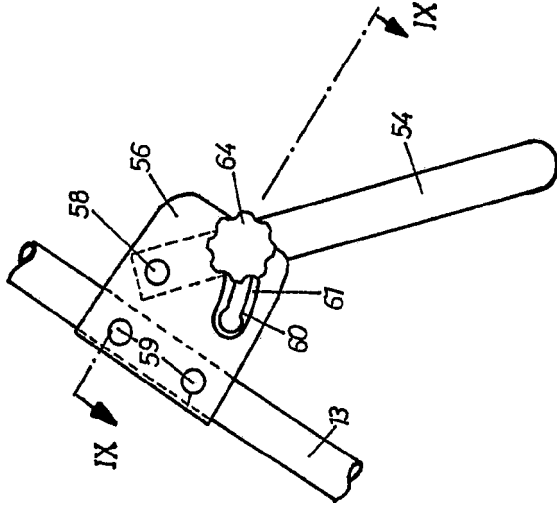


Fig. 8

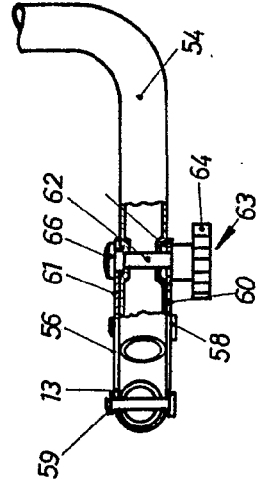


Fig. 9

Escala variable

MADRID.

El Agente

P. P.

1377

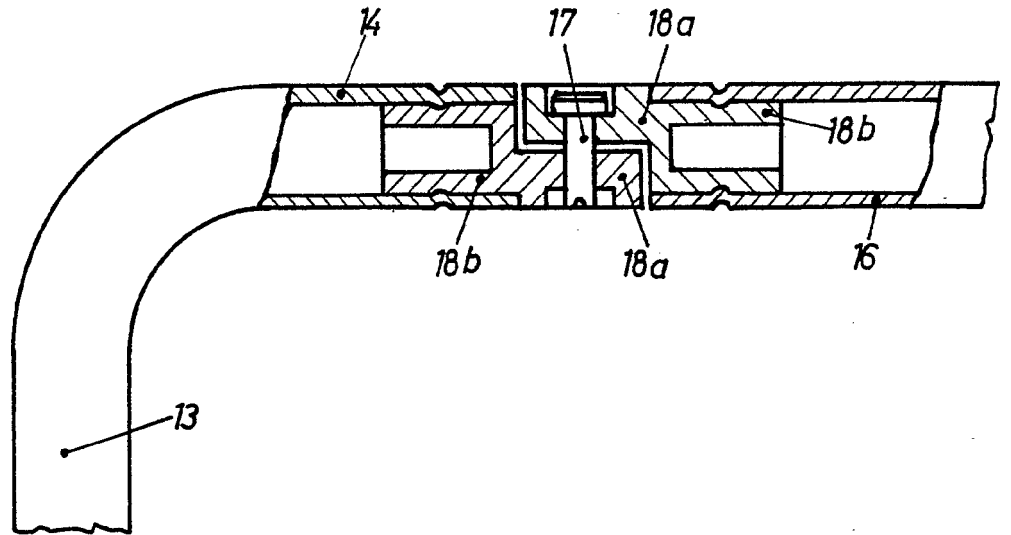


Fig. 5

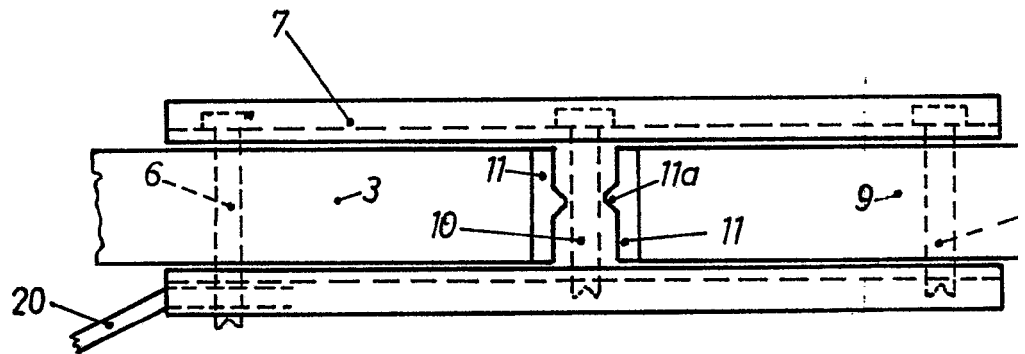
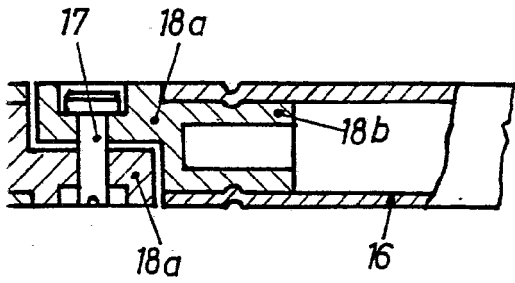
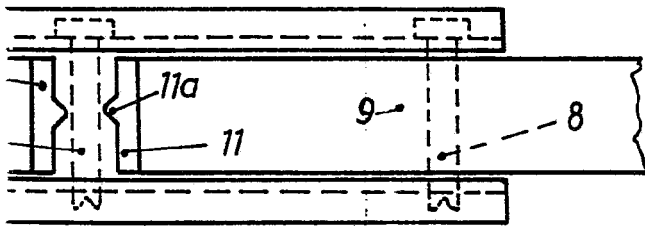


Fig. 6



ig. 5



g. 6

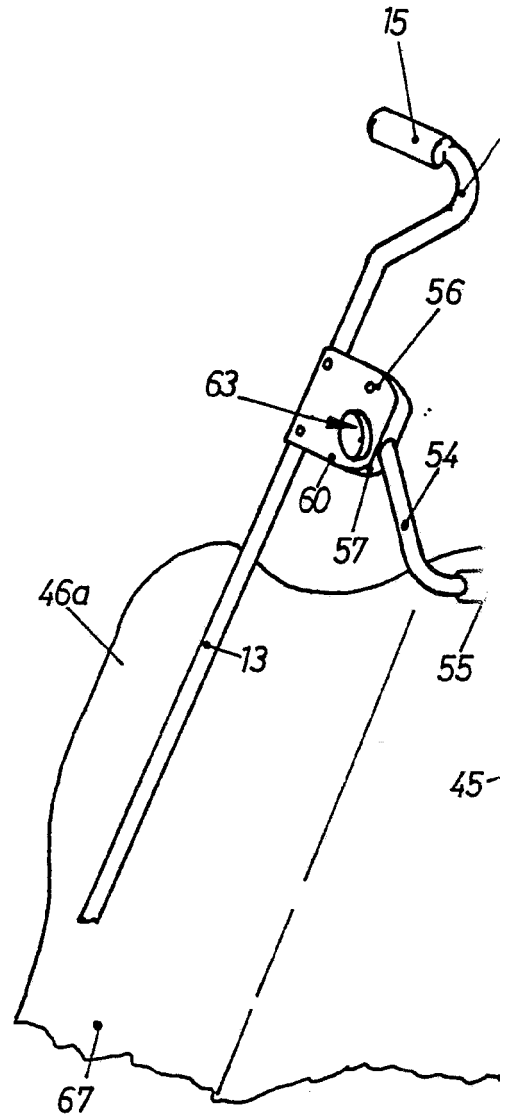


Fig. 7

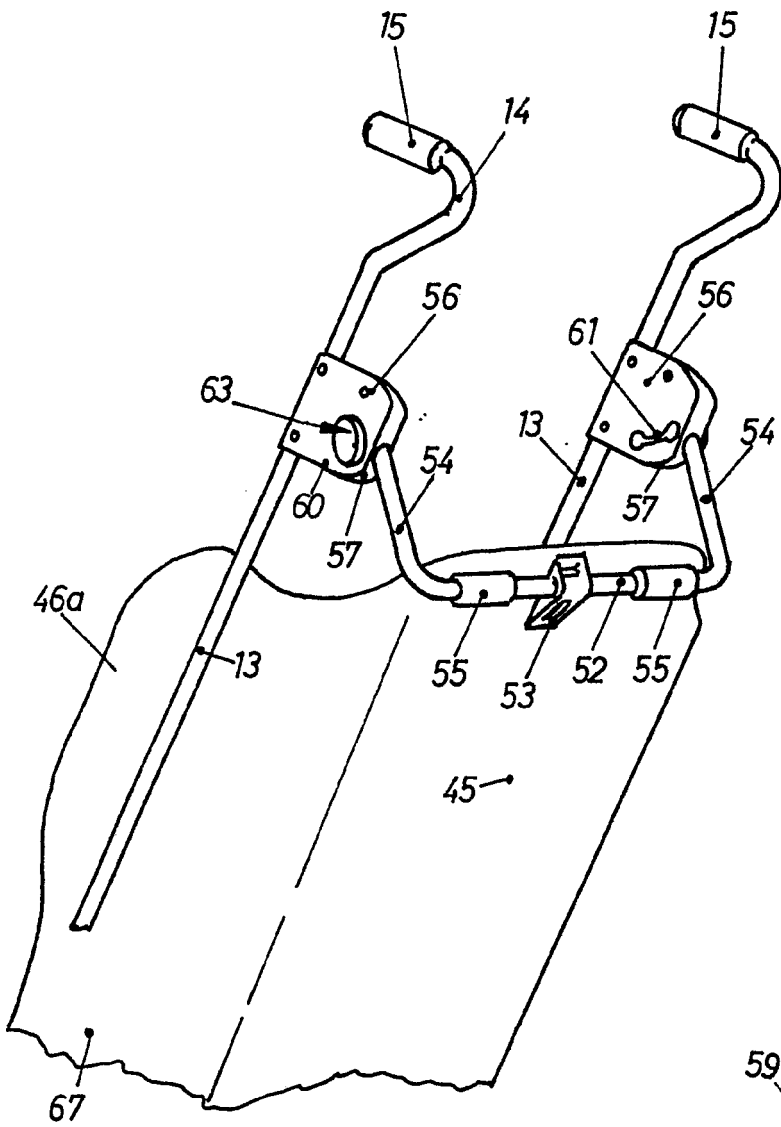


Fig. 7

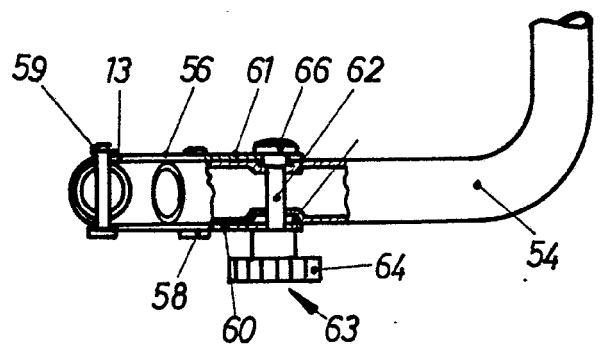
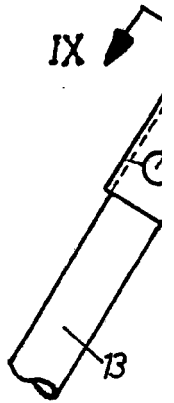


Fig. 9

5
5
54
)

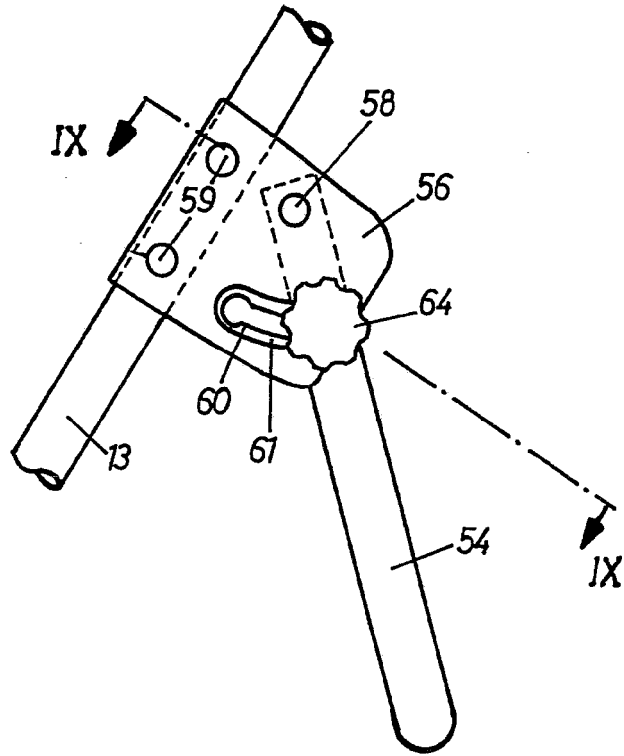


Fig. 8

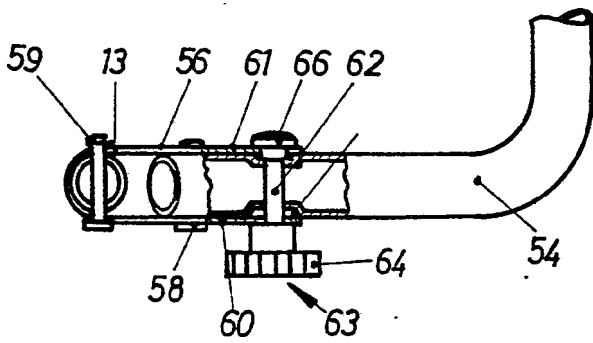


Fig. 9

Escala variable

MADRID. 1977

El Agente

P. P.