

①9



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



①1 Número de publicación: **1 068 123**

②1 Número de solicitud: U 200800299

⑤1 Int. Cl.:
A45C 13/38 (2006.01)

①2

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

②2 Fecha de presentación: **04.02.2008**

④3 Fecha de publicación de la solicitud: **01.09.2008**

⑦1 Solicitante/s: **PORTAMALETAS DEVESA, S.L.**
Avda. Marina Alta, 3
03760 Ondara, Alicante, ES

⑦2 Inventor/es: **Devesa Morera, Gabriel**

⑦4 Agente: **Peris Lull, Rosa Vanessa**

⑤4 Título: **Carro porta-mochilas plegable con traba de seguridad.**

ES 1 068 123 U

DESCRIPCIÓN

Carro porta-mochilas plegable con traba de seguridad.

Objeto de la invención

La presente invención se refiere a un carro porta-mochilas plegable con traba de seguridad, y más particularmente un novedoso sistema de seguridad que permite asegurar que la base del carro, donde se apoya la mochila para su transporte, se mantenga en posición de uso sin riegos de que se repliegue involuntariamente o accidentalmente, lo que aporta así mayor comodidad al usuario de carro durante el traslado de la mochila.

Antecedentes de la invención

Dentro del arte previo en la materia cabe mencionar el modelo de utilidad U 200602630, del mismo titular de la presente invención, el cual se refiere a un carro para mochilas compuesto por un bastidor metálico extensible de dos barras laterales, una base de apoyo de la mochila a trasladar, y un juego de ruedas acopladas a dicha base. La base del carro tiene incorporada en su parte superior dos apéndices tubulares recortados parcialmente en sentido longitudinal desde arriba hacia abajo a modo de ventanas, permitiendo bascular hacia atrás a las dos barras del bastidor, cuyos extremos inferiores están parcialmente introducidos en dichos apéndices, cuando el carro está en posición de uso para la carga y traslado de la mochila.

Más allá de las ventajas de dicho carro, la práctica ha demostrado que durante su uso, debido al elevado peso de las mochilas escolares a trasladar, que frecuentemente se cargan con una considerable cantidad de libros, carpetas, cuadernos y otros elementos, la estructura del bastidor se deteriora luego de cierto tiempo de uso, especialmente en los acoplamientos de sus partes móviles o articuladas, y, consecuentemente, la base donde se carga la mochila tiende a plegarse cuando esto no es deseado, con las incomodidades que ello supone. Por lo tanto, en vista de estos inconvenientes y con la finalidad de solucionarlos, han sido desarrolladas las destacables mejoras que aporta el carro objeto de la presente invención.

Resumen de la invención

Es por lo tanto objeto de la presente invención proveer un carro porta-mochilas plegable con traba de seguridad, del tipo que comprende un bastidor extensible y una base donde se carga la mochila a trasladar, presentando el bastidor dos barras laterales cuyos extremos inferiores se acoplan articuladamente a respectivos pares de orejas o apéndices que se elevan desde la base del carro, siendo así dicha base desplazable entre una posición plegada sobre dicho bastidor, cuando el carro no es utilizado, y una posición desplegada para el uso del carro cargando la mochila. Las orejas de montaje articulado de la base del carro presentan recortes en forma de "U" en su parte posterior, de modo tal que las cavidades definidas por dichos recortes definen calces para respectivos accesorios de traba de la base en posición de uso del carro. Dichos cortes en "U" dan lugar a la conformación de aletas posteriores que mantienen al correspondiente accesorio en la posición de traba sin que pueda girar y, eventualmente, desplazarse hacia arriba y que la base del carro quede liberada y tienda a plegarse, ya sea cuando el carro está siendo preparado para su uso o mientras se está utilizando. Los accesorios de traba de la

base están deslizadamente dispuestos a lo largo de cada barra que pasa a través de una abertura conformada en el accesorio correspondiente, e incorporan pestañas laterales que facilitan su extracción desde su posición operativa sobre la base, y así liberarla para que pueda ser plegada sobre el bastidor del carro cuando este no se utiliza.

Breve descripción de los dibujos

Para mayor claridad y comprensión del objeto de la presente invención, se la ha ilustrado en varias figuras que la representan en una de las formas preferidas de realización, todo a título de ejemplo no limitativo, donde:

La Figura 1A es una vista en alzado lateral del carro porta-mochilas con su base plegada.

La Figura 1B es una vista en alzado lateral del carro porta-mochilas con su base desplegada.

La Figura 2 es una vista en alzado posterior del carro porta-mochilas con uno de los accesorios en posición de traba y el otro en la posición que permite el plegado de la base del carro.

La Figura 3 es una vista en perspectiva y ampliada de una de las piezas que definen los accesorios de traba de la base del carro en posición desplegada.

La Figura 4 es una vista superior en planta y ampliada del accesorio ilustrado en la Figura 3.

Descripción detallada de la invención

En las Figuras 1A, 1B y 2 se muestra que el carro porta-mochilas de acuerdo con la presente invención, señalado con el número de referencia general 1, de manera semejante al carro descrito en el modelo de utilidad U 200602630 comprende un bastidor 2, formado por dos barras verticales laterales 2.1, en cuyo extremo superior está dispuesta una barra de sujeción 3 y por debajo de esta un travesaño 4, una base 5 donde se apoya la mochila a trasladar, y un juego de ruedas 6 acopladas a dicha base 5. Desde la parte posterior de la base 5 se elevan pares de orejas 7, entre las cuales están articuladamente acoplado el extremo inferior de las respectivas barras 2.1 del bastidor 2, por medio de remaches 8 que definen los correspondientes ejes de giro para el desplegado y plegado de dicha base 5. Los restantes detalles constructivos del carro 1 que permiten el desplegado y plegado de la base 5 son similares o iguales a los del modelo de utilidad antes mencionado.

Las mejoras introducidas en el carro porta-mochilas objeto de la presente invención, consisten en la realización de recortes en forma de "U" en cada oreja 7 que definen respectivas cavidades 16 para el calce del correspondiente accesorio de traba 10. De esta manera, por detrás de cada accesorio 10 quedan conformados pares de apéndices o aletas 9 que lo mantienen en posición de traba, sin que pueda girar y, eventualmente, desplazarse hacia arriba y que la base del carro quede liberada y tienda a plegarse, ya sea cuando el carro está siendo preparado para su uso o mientras se está utilizando trasladando una mochila.

Las piezas adicionales o accesorios de traba 10 están conformados de modo tal que a través de los mismos pasan las correspondientes barras 2.1 del bastidor 2, y a lo largo de las cuales dichos accesorios de traba 10 pueden deslizarse entre una posición separada de las orejas 7 cuando la base 5 está plegada o para permitir plegarla (ver figuras 1A y 3), y una posición de traba en la cual quedan abrazando en conjunto el extremo inferior de las barras 2.1 del bastidor 2 y las orejas 7, cuando la base 5 está desplegada (ver Figu-

ras 2B y 3) de manera de impedir que la base 5 pueda volver a plegarse accidentalmente.

En las figuras 3 y 4 puede apreciarse claramente que los accesorios de traba 10 están definidos por un cuerpo esencialmente cuadrilateral y aplanado, que presenta una abertura que tiene una parte central 11 con bordes anterior y posterior curvilíneos 12, y partes laterales 13, esencialmente rectangulares, que se extienden entre las proximidades de los lados frontal y posterior del accesorio 10 y adyacentes a los laterales del mismo. En una zona central del lado más cercano al respectivo lateral del accesorio 10, las aberturas alargadas 3 tienen conformadas acanaladuras 14 que facilitan el paso del accesorio de traba 10, hacia o desde la base 5, cuando se encuentra con la cabeza o extremos salientes de los remaches 8, por medio de los cuales se acoplan las orejas 7 al extremo inferior del bastidor 2 y que definen los ejes de giro para el desplegado y plegado de la base 5.

Cuando la base 5 se despliega hasta la posición de uso del carro y los accesorios de traba 10 son ubicados en la posición de traba de dicha base 5, las aletas 9 quedan inmediatamente por detrás de los acceso-

rios 10, contribuyendo a evitar que, por efecto de posibles vibraciones durante el traslado del carro, los accesorios 10 tiendan a girar y, eventualmente elevarse y liberar el movimiento de la base 5. Además, desde las paredes laterales 17 de los accesorios de traba 10 se extienden respectivas pestañas 18, que facilitan el desplazamiento manual de dichos accesorios de traba 10 a lo largo de las barras 2.1 del bastidor 2, desde una posición hacia otra según corresponda, y especialmente para extraerlos desde su posición de traba de la base 5, debido a que el calce de los accesorios en esa posición se realiza a presión.

Se deja constancia que, si bien se ha descrito e ilustrado la realización preferida del carro porta-mochilas objeto de la presente invención, al ser llevado a la práctica podrán modificarse ciertos detalles estructurales, como así también los materiales utilizados según resulte conveniente para mejorar su fabricación, o para adecuarlo a las necesidades y/o requerimientos del mercado, sin por ello alterar ni desvirtuar sus particularidades constructivas cuyas características están expresamente reivindicadas.

25

30

35

40

45

50

55

60

65

REIVINDICACIONES

1. Carro porta-mochilas plegable con traba de seguridad, del tipo que comprende un bastidor extensible que presenta barras laterales cuyos extremos inferiores se acoplan articuladamente, por medio de respectivos ejes de giro, a correspondientes pares de orejas o apéndices que se elevan desde la base del carro, siendo dicha base desplazable entre una posición desplegada para la carga de la mochila y una posición plegada sobre dicho bastidor cuando el carro no es utilizado, incluyendo el carro un juego de ruedas acopladas a la base para el desplazamiento del mismo, estando el carro **caracterizado** porque los pares de orejas o apéndices donde las respectivas barras del bastidor quedan articuladamente acopladas a la base del carro, presentan recortes en forma de "U" en su parte posterior que definen aletas por delante de las cuales, durante el uso del carro, se disponen respectivos accesorios de traba de la base en la posición de uso del carro, estando dichos accesorios de traba montados deslizablemente a lo largo de las barras del bastidor para ubicarlos en una posición no operativa, que permite el desplegado y plegado de la base, y una posición de traba de la base en la posición desplegada de la misma para el uso del carro.

2. Carro porta-mochilas según la reivindicación 1, **caracterizado** porque cada uno de dichos accesorios

de traba está definidos por un cuerpo que presenta una abertura a través de la cual pasa la correspondiente barra del bastidor.

3. Carro porta-mochilas según la reivindicación 2, **caracterizado** porque cada accesorio de traba tiene una conformación esencialmente cuadrilateral, y dicha abertura presenta una parte central con bordes anterior y posterior curvilíneos complementarios con la forma de la sección transversal de las barras del bastidor, y partes laterales alargadas que se extienden entre las proximidades de los lados frontal y posterior del accesorio y adyacentes a los laterales del mismo.

4. Carro porta-mochilas según la reivindicación 3, **caracterizado** porque, en concordancia con extremos salientes de los ejes de giro de la base del carro, cada accesorio de traba presenta, en dichas partes laterales alargadas de su abertura, respectivas acanaladuras que permiten el desplazamiento del accesorio, hacia o desde dicha base, cuando se encuentra con dichos extremos de los ejes de giro de la base.

5. Carro porta-mochilas según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, **caracterizado** porque desde las paredes laterales de cada accesorio de traba se extienden respectivas pestañas para la sujeción del accesorio cuando este debe ser desplazado manualmente a lo largo de la respectiva barra del bastidor, desde una posición no operativa y la posición de traba de la base, y viceversa.

30

35

40

45

50

55

60

65

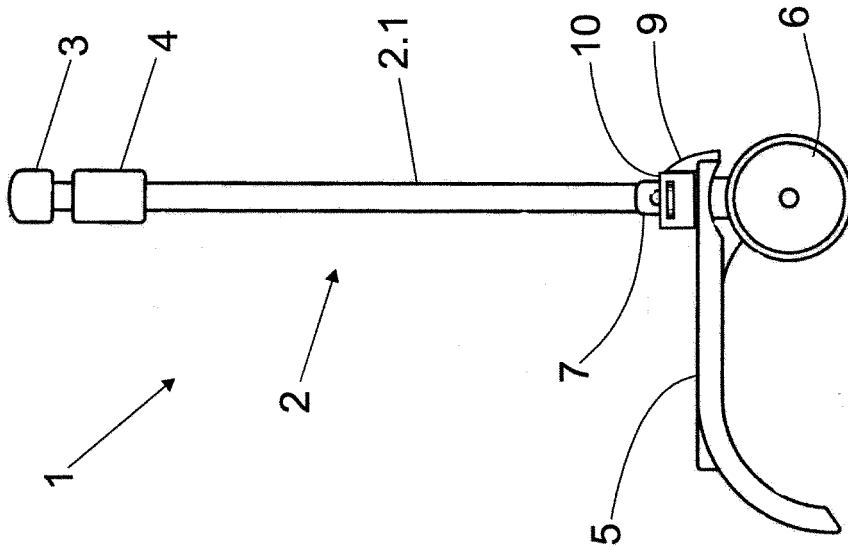


Figura 1B

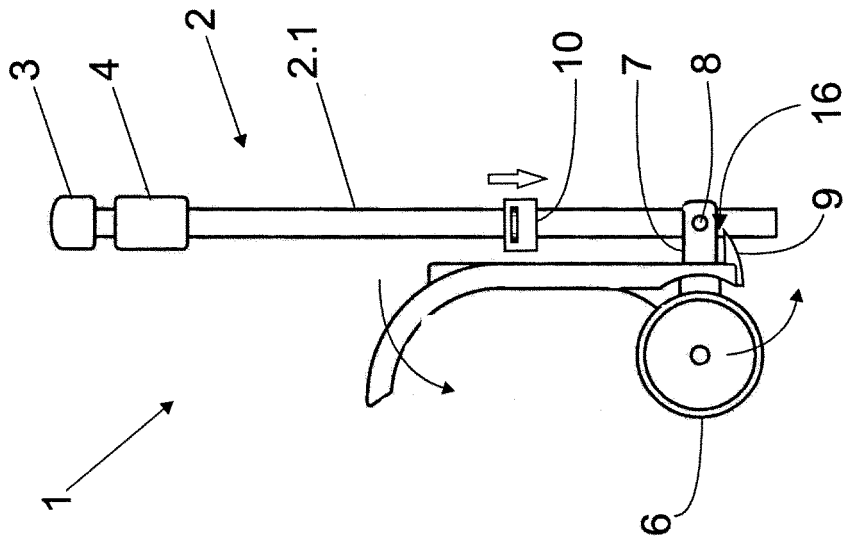


Figura 1A

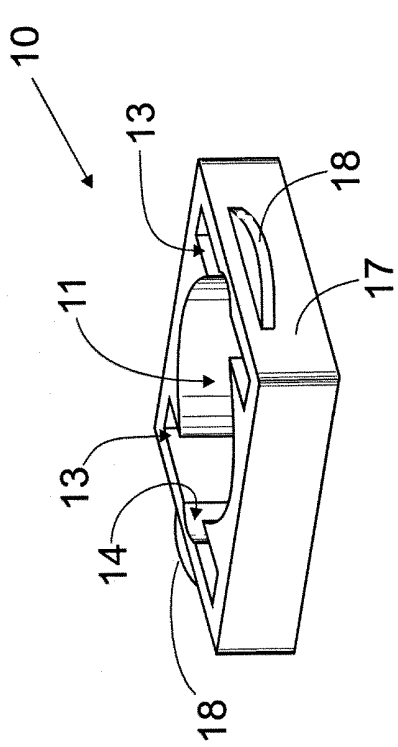


Figura 3

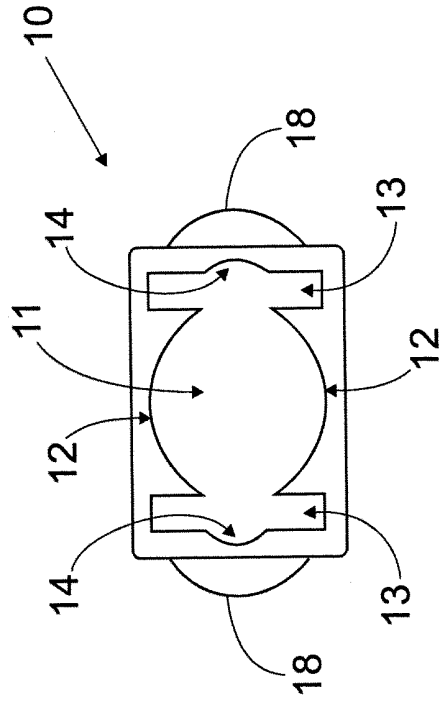


Figura 4

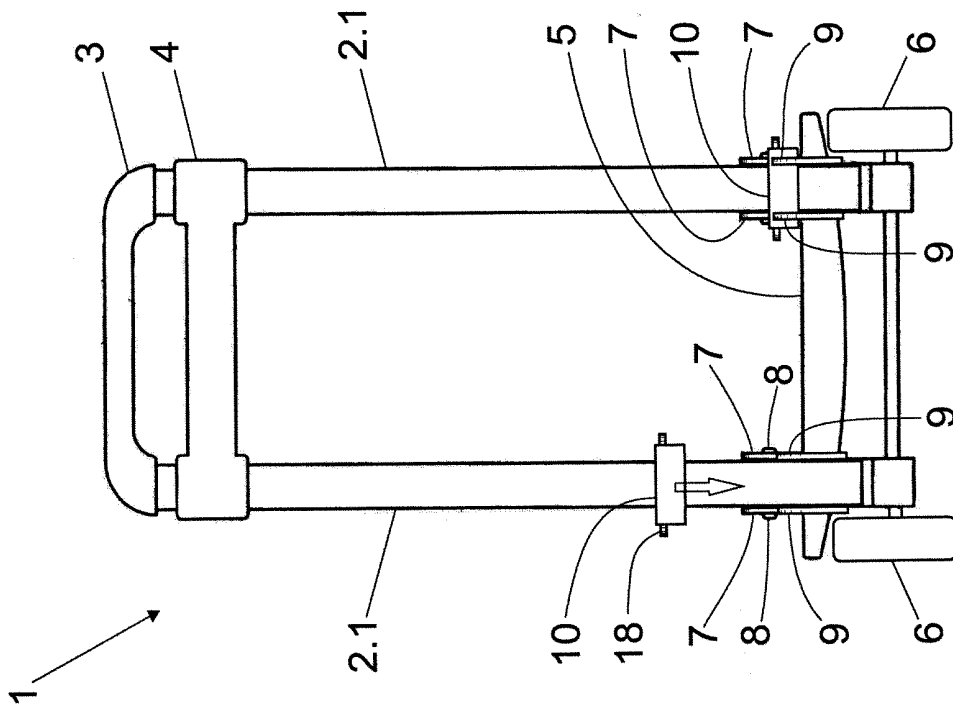


Figura 2