



①9



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

①1 Número de publicación: **2 276 359**

⑤1 Int. Cl.:
B25H 3/02 (2006.01)
B65D 51/24 (2006.01)

①2

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

⑧6 Número de solicitud europea: **05004077 .3**
⑧6 Fecha de presentación : **24.02.2005**
⑧7 Número de publicación de la solicitud: **1584425**
⑧7 Fecha de publicación de la solicitud: **12.10.2005**

⑤4 Título: **Caja móvil portátil.**

③0 Prioridad: **16.03.2004 DE 10 2004 012 833**

④5 Fecha de publicación de la mención BOPI:
16.06.2007

④5 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
16.06.2007

⑦3 Titular/es: **SORTIMO INTERNATIONAL
AUSRÜSTUNGSSYSTEME FÜR
SERVICEFAHRZEUGE GmbH
Dreilindenstrasse 5
D-86441 Zusmarshausen, DE**

⑦2 Inventor/es: **Stegherr, Franz**

⑦4 Agente: **Lehmann Novo, María Isabel**

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Caja móvil portátil.

La invención concierne a una caja móvil portátil con un asa de transporte de forma de U basculable entre una posición horizontal replegada y una posición vertical desplegada según el preámbulo de la reivindicación 1.

Una caja móvil de esta clase se desprende, por ejemplo, del documento EP 0 668 129 A1.

Se conoce por el documento DE 198 07 170 A1 una caja portátil de forma de cajón con un asa de transporte basculable de forma de U. En el extremo libre de cada ala del asa de transporte está previsto un gancho que se aplica debajo de un retén de la pared lateral de la caja para elevar dicha caja. El retén está formado por un pasador cilíndrico que, para elevar la caja, está abrazado por el gancho en un asiento fijo. Entre las alas del asa de transporte está articulada una tapa de la caja en un agujero alargado, de modo que el asa de transporte está sujeta de manera basculable en la tapa por medio de articulaciones de giro. Para abrir la caja hay que soltar el asa de transporte de los retenes, a cuyo fin se desplaza el asa de transporte hacia abajo en su posición vertical, con lo que el retén es conducido hacia fuera del gancho por el lado de éste que está abierto hacia arriba. Después de soltar los retenes, el asa de transporte está unida solamente todavía con la tapa, tras lo cual se puede abrir la caja levantando la tapa. Durante el levantamiento de la tapa, la posición del asa de transporte es una posición cualquiera. Para enganchar el asa de transporte en los retenes se realiza en la posición vertical de dicha asa de transporte un movimiento circular de la misma con el cual se introducen los retenes en las aberturas de los ganchos al izar el asa de transporte y éstos quedan rodeados por el respectivo gancho.

Sin embargo, es desventajoso aquí el complicado movimiento necesario del asa de transporte para enganchar los elementos de gancho en los retenes, es decir que un movimiento de basculación del asa de transporte alrededor del eje de giro está acoplado con un desplazamiento de dicha asa de transporte en la dirección longitudinal de las alas de la misma.

El cometido de la invención consiste en prever una caja móvil portátil con un asa de transporte basculable, en la que la articulación de giro que forma el eje de basculación no absorba fuerzas de peso al levantar la caja móvil y en la que sea sencillo el manejo del asa de transporte.

Según la invención, el problema anterior se resuelve con una caja móvil portátil según la reivindicación 1 adjunta. Formas de realización y perfeccionamientos ventajosos se desprenden de las respectivas reivindicaciones subordinadas.

La idea básica de la invención consiste en prever una caja móvil portátil con un asa de transporte basculable de forma de U que lleva dispuesto en cada uno de los extremos libres de sus alas un estribo que se aplica debajo de retenes de las paredes laterales de la caja móvil solamente por basculación del asa de transporte. El eje de giro discurre a través de ambas alas del asa de transporte a cierta distancia del extremo libre de la respectiva ala de dicha asa de transporte, de modo que, al bascular el asa de transporte, el extremo libre del ala describe un arco de círculo, presentando el elemento de estribo una curvatura que corresponde sustancialmente a la curvatura del arco de círculo

o que es mayor que ésta. Dado que el retén se aplica a una superficie interior del elemento de estribo, se tiene que en la expresión "curvatura del elemento de estribo" importa principalmente que el elemento de estribo presente una superficie interior abombada cuya curvatura corresponda sustancialmente a la curvatura de este arco de círculo o sea mayor que ella.

El retén está dispuesto en la pared lateral de la caja móvil de modo que, debido al movimiento de basculación del asa de transporte desde la posición horizontal hasta la posición vertical, el retén venga a aplicarse a la superficie interior del elemento de estribo y, al proseguir el movimiento de basculación del asa de transporte, dicho retén sea guiado en la superficie interior hasta que forme un tope con el ala del asa de transporte.

Como consecuencia de esta construcción, se tiene que, para aplicar el elemento de estribo debajo del retén, es necesario únicamente que se bascule el asa de transporte alrededor de su eje de giro. No es necesario un movimiento de empuje del asa de transporte para aplicarse debajo de los retenes.

En una forma de realización de la caja móvil sin tapa (descripción en detalle en un sitio posterior), las articulaciones de giro previstas para bascular el asa de transporte están dispuestas en las paredes laterales de la caja móvil. Se considera ventajoso que la respectiva ala del asa de transporte esté sujeta con un cierre rápido en la parte de articulación giratoria de la pared lateral. Un cierre rápido de esta clase puede consistir en un pasador con tuerca de enchufe aplicable sobre el mismo, o bien un pasador roscado con una tuerca moleteada o una tuerca de mariposa que pueda atornillarse a mano sobre el pasador roscado sin la ayuda de una herramienta adicional.

Según la invención, se ha conseguido que la carga portante de la caja móvil no se transmita al asa de transporte a través de las articulaciones de giro, ya que el peso de la carga móvil se transmite del respectivo elemento de estribo al asa de transporte exclusivamente por la aplicación de dicho elemento de estribo debajo del respectivo retén. Por tanto, la articulación de giro del asa de transporte no está solicitada por la fuerza del peso de la caja móvil. La previsión de la articulación de giro sirve exclusivamente para definir el movimiento de basculación del asa de transporte y, por tanto, para definir el radio del arco de círculo con el cual puede bascular el extremo libre del ala del asa de transporte para aplicarse debajo del retén.

Asimismo, el asa de transporte puede bascular hacia dentro del espacio interior de la caja móvil hasta que dicha asa de transporte pueda replegarse hasta quedar debajo del canto superior de la caja móvil, con lo que es posible el apilamiento de varias cajas móviles una sobre otra.

La longitud del elemento de estribo de forma de arco de círculo se ha elegido y coordinado ventajosamente con la disposición del eje de giro de modo que, estando desplegada el asa de transporte, el extremo del estribo no se proyecte más allá del canto superior de la caja móvil.

Se considera también como ventajoso que las alas del asa de transporte tengan una longitud tal que el asa propiamente dicha, es decir, el estribo de unión entre las alas del asa de transporte, venga a quedar situada dentro de la caja móvil en las proximidades inmediatas de una pared de dicha caja cuando esté replegada el asa de transporte. Se facilita así el llenado de la ca-

ja móvil con objetos y la descarga de éstos, ya que el asa de transporte en estado desplegado no bloquee el acceso al espacio interior de la caja móvil.

Según una forma de realización ventajosa, el elemento de estribo presenta en el extremo de la superficie interior abombada un escalón para recibir parcialmente el retén, cuyo escalón forma con el retén un sistema de inmovilización del asa de transporte. Esto significa que, levantando la caja móvil por su asa de transporte, el retén puede resbalar hasta entrar en una concavidad de inmovilización formada por el escalón, con lo que el asa de transporte no puede seguir siendo basculada en el estado levantado de la caja móvil. Únicamente depositando la caja móvil sobre una base de apoyo se puede soltar el retén de esta concavidad de inmovilización mediante una acción de alivio de carga del asa de transporte.

Como alternativa, el escalón puede ser de construcción tan profunda que el sistema de inmovilización sea soltado tan sólo presionando ligeramente el asa de transporte hacia abajo, es decir, desplazando el asa de transporte hacia abajo en su estado desplegado en la dirección de las alas de dicha asa de transporte.

El retén puede estar previsto en una forma cualquiera, especialmente como un pasador circular o poligonal.

Se considera también como ventajoso que en la pared lateral que presenta el retén esté formada en el lado exterior de la misma una cavidad en la que esté alojado el retén. El retén puede estar dispuesto en la pared lateral o en la pared interior de la cavidad o bien el retén está fijado por ambos lados a la pared lateral y a la pared interior de la cavidad. Se efectúa así el guiado del elemento de estribo para que se aplique debajo del retén en esta cavidad. Esto tiene la ventaja de que no pueden aplicarse objetos al elemento de estribo de una manera perturbadora ni tampoco pueden éstos impedir un movimiento de basculación del asa de transporte. El elemento de estribo está así también mejor protegido contra desgaste.

Según una forma de realización ventajosa, la caja móvil comprende una tapa que puede asentarse sobre ésta y que puede estar articulada por su canto trasero, de manera basculable, en la pared trasera de la caja móvil. Para que el asa de transporte pueda atacar con sus alas en los retenes a través de la tapa, esta tapa presenta dos orificios de paso de los extremos de las alas del asa de transporte. Según una forma de realización ventajosa, en estos orificios están previstos también unos elementos de articulación de giro en los que están articuladas las alas del asa de transporte para la basculación de esta asa.

Como se ha descrito ya más arriba con respecto a una forma de realización de la caja móvil sin tapa, se tiene que, en combinación con un cierre rápido mediante el cual el asa de transporte esté anclada por sus alas en las articulaciones de giro, es posible fijar discrecionalmente el asa de transporte en un elemento de articulación de giro de la pared lateral de la caja móvil o en un elemento de articulación de giro de la tapa. Debido a la posibilidad de un montaje y desmontaje rápidos del asa de transporte en las diferentes articulaciones de giro, la caja móvil puede ser empleada con sencillez y rapidez tanto con una tapa como también sin tapa.

En la forma de realización anterior de una caja móvil con tapa, la tapa no absorbe fuerzas de peso al levantar la caja. Se excluye así también que la tapa

se alabee o se deforme por efecto de las fuerzas de elevación que actúan en la caja móvil. La fuerza del peso es transmitida de la caja móvil al asa de transporte solamente debido a que los elementos de estribo se aplican debajo de los retenes de las paredes laterales de la caja móvil.

Según otra forma de realización ventajosa, se ha previsto que la tapa tenga una concavidad para alojar el asa de transporte en su posición horizontal replegada. Esto hace posible el replegado del asa de transporte hacia dentro de la concavidad de la tapa, de modo que se pueden apilar una sobre otra cajas móviles cerradas con una respectiva tapa cuando la respectiva asa de transporte esté replegada.

Se explica seguidamente la invención con más detalle ayudándose de los dibujos adjuntos. Muestran en estos:

La figura 1, una vista en perspectiva de una caja móvil según la invención con tapa parcialmente arrancada y con un asa de transporte individual en cuatro posiciones diferentes;

La figura 2, la caja móvil de la figura 1 según la invención con asa de transporte replegada hacia dentro de la tapa de la caja;

La figura 3, vistas de un elemento de estribo según la invención para una caja móvil sin tapa;

La figura 4, dos posiciones diferentes del elemento de estribo mostrado en la figura 3;

La figura 5, una vista en sección de la caja móvil según la invención con tapa;

La figura 6, una vista en planta esquemática de la caja móvil de la figura 2 según la invención; y

La figura 7, una sección esquemática según la línea de corte B-B de la figura 6, en donde la tapa está ligeramente elevada respecto de la caja móvil.

En la figura 1 se muestra una caja móvil 10 según la invención cuya asa de transporte 14 está representada en cuatro posiciones de basculación diferentes. Sobre la caja móvil descansa una tapa 12, pero ésta, por motivos de una mayor claridad, está recortada parcialmente en el dibujo de la zona superior de la tapa. En una respectiva pared lateral 11 de la caja móvil 10 está previsto un retén 22 debajo del cual puede aplicarse un elemento de estribo 18.

La figura 2 muestra la caja móvil de la figura 1 según la invención, en donde el asa de transporte 14 está replegada dentro de una concavidad 34 de la tapa 12. Como se muestra, el asa de transporte 14 se puede escamotear completamente en la concavidad 34, de modo que se pueden apilar varias cajas móviles 10 una sobre otra. Asimismo, puede apreciarse claramente una cavidad 24 en el lado exterior de la pared lateral 11 de la caja móvil. La cavidad 24 está abierta hacia arriba, de modo que el elemento de estribo 18 puede penetrar desde arriba en la cavidad 24 y puede aplicarse debajo del retén dispuesto en la cavidad por basculación del asa de transporte 14. El retén puede estar dispuesto en la pared lateral o en la pared interior de la cavidad o bien el retén está fijado por ambos lados a la pared lateral y a la pared interior de la cavidad.

La figura 3 muestra un elemento de estribo 18 con mayor detalle en tres vistas diferentes:

La vista superior izquierda muestra una pared lateral 11 de la caja móvil 10 en una vista en planta desde fuera. Hacia el lado exterior, la pared lateral 11 presenta una cavidad 24 conformada en ella, en la cual está dispuesto el retén 22 y va guiado el elemento de

estribo 18 del asa de transporte 14. Por motivos de una mayor claridad, la pared delantera de la cavidad 24 está parcialmente arrancada en el dibujo a fin de mostrar el elemento de estribo 18 guiado en la cavidad. El asa de transporte 14 está sujeta de forma basculable en su ala 16 por medio de un pasador 26 que forma un eje de giro g (véase la figura superior derecha). El eje de giro g discurre a través de la respectiva ala 16 del asa de transporte a una distancia f del extremo libre del ala, cuya distancia define, al bascular el asa de transporte, un arco de círculo a que discurre por el extremo libre del ala. El elemento de estribo 18 presenta un tramo de estribo con una superficie interior abombada 21, cuya curvatura corresponde sustancialmente a la curvatura de este arco de círculo o es mayor que ella. En la elección de la curvatura y de la longitud del elemento de estribo 18 importa que el elemento de estribo cumpla la función consistente en que, debido al movimiento de basculación del asa de transporte 14 desde su posición horizontal hasta la posición vertical, el retén 22 venga a aplicarse a la superficie interior 21 del elemento de estribo 18 y, al proseguir el movimiento de basculación del asa de transporte 14, pueda ser guiado en la superficie interior 21 hasta que dicho retén 22 forme un tope con el ala 16 del asa de transporte (véase especialmente la figura 4), de modo que el asa de transporte no pueda ser basculada en mayor medida hasta más allá de su posición vertical. Como resultado, es necesario así solamente un movimiento de basculación del asa de transporte con el que el retén venga a aplicarse automáticamente a la superficie interior del elemento de estribo y, por tanto, este elemento se aplique debajo del retén solamente a consecuencia del movimiento de basculación.

La longitud del estribo se ha elegido ventajosamente de modo que, estando desplegada el asa de transporte 14, el extremo de dicho estribo no se proyecte más allá del canto superior de la caja móvil (véase la representación superior izquierda en la figura 3).

Como ya se ha mencionado, el pasador 26 no absorbe fuerzas de peso de la caja móvil 10, de modo que la fuerza portante de la caja móvil 10 al asa de transporte 14 se desarrolla exclusivamente a través del respectivo retén 22 debajo del cual se aplica el elemento de estribo 18 para levantar la caja móvil 10.

Según la forma de realización mostrada, el elemento de estribo 18 presenta un escalón 32 en el extremo de la superficie interior abombada 21, de modo que el retén 22 forma junto con el elemento de estribo un sistema de inmovilización en la posición vertical desplegada del asa de transporte 14. A este respecto, el pasador 26 va guiado en un agujero alargado previsto en el extremo del ala 16 del asa de transporte, de modo que dicha asa de transporte, al aplicarse debajo del retén, puede ser levantada fácilmente hacia arriba, con lo que, al levantar el asa de transporte, el retén 22 se desliza hacia dentro del sistema de inmovilización formado por el escalón 32. Esto se efectúa en la práctica generalmente por medio del peso propio de la caja móvil. Sin embargo, como alternativa, puede estar previsto también disponer el retén 22 a cierta distancia con relación al elemento de estribo o prever la superficie interior 21 de modo que, debido a la basculación del asa de transporte 14 hasta su posición vertical, el retén 22 sea presionado con fuerza creciente contra la superficie interior abombada 21 del elemento de estribo 18, para que, al alcanzar la posición vertical del

asa de transporte 14, el retén 22 se deslice hacia dentro de la concavidad de inmovilización a consecuencia de esta tensión. El elemento de estribo 18 forma aquí una especie de elemento de muelle con una fuerza de tensado contra el retén. Cuando el retén 22 se encuentra en la posición de inmovilización con respecto al elemento de estribo 18, no se puede replegar el asa de transporte 14. Únicamente bajando la caja móvil 10 con un presionado eventualmente ligero del asa de transporte 14 en la dirección del eje longitudinal de sus alas 18 se eleva el retén 22 a través del escalón 32 hasta la superficie interior 21, con lo que se puede replegar el asa de transporte 14 hasta alcanzar la posición horizontal. Como alternativa, puede estar prevista la cooperación del retén y el escalón de inmovilización de modo que, para anular la inmovilización del asa de transporte, ésta sea basculada con algo de fuerza hacia fuera del sistema de inmovilización, sin que sea necesario un movimiento de empuje del asa de transporte.

Para que el asa de transporte 14 pueda replegarse completamente hacia dentro de la caja móvil, se ha previsto en la pared lateral 11 una escotadura 28 con la que es posible desplazar el ala 16 del asa de transporte 14 hacia el lado interior de la caja móvil 10 con una pieza intermedia de unión guiada a través de esta escotadura (véase especialmente la sección A-A de la figura 3).

La figura 4 muestra el detalle de la figura 3, en el que se muestra el asa de transporte 14 en dos posiciones de basculación diferentes: Según la representación superior, el asa de transporte forma un ángulo de aproximadamente 45° con sus alas 16 y con el canto superior de la caja móvil. El retén 22 se aplica a la superficie interior 21 del elemento de estribo 18, estando abombada la superficie interior 21 de tal manera que el retén 22 es guiado hacia la posición vertical desplegada en la superficie interior abombada 21 por efecto del movimiento de basculación del asa de transporte.

En la representación inferior de la figura 4 se muestra el asa de transporte en su posición horizontal replegada. Como se muestra en la figura, debido a la disposición relativa del retén 22 y el elemento de estribo 18, el asa de transporte puede ser extraído de la caja móvil 10 soltando el pasador 26 del taladro de la pared exterior 25 de la cavidad 24 y del taladro, es decir, del agujero alargado del ala 16 del asa de transporte, ya que el elemento de estribo 18 no se aplica debajo del retén 22 en la posición horizontal del asa de transporte y, al ser elevado, es conducido por delante de este retén. En este contexto, es ventajoso emplear un pasador 26 con una tuerca de cierre rápido, de modo que el asa de transporte se pueda montar y desmontar rápidamente.

La figura 5 muestra un detalle de una forma de realización de la caja móvil 10 con una tapa 12. El detalle es una vista en sección a través de la caja móvil según la línea de corte C-C de la figura 6, si bien, en contraste con la figura 6, el asa de transporte 14 está representada en forma desplegada en la figura 5. A diferencia de la caja móvil mostrada en las figuras anteriores, en una forma de realización de la caja móvil con tapa el pasador 26 va guiado por la tapa 12 y el ala 16 del asa de transporte 14, de modo que dicha asa de transporte está articulada en la tapa 12. Gracias a esta medida es posible que, estando replegada el asa de transporte, la tapa pueda ser completamente sepa-

rada de la caja móvil juntamente con dicha asa. Para poder replegar completamente el asa de transporte, se ha previsto en la tapa 12 una concavidad 34 en la que puede estar completamente alojada el asa de transporte 14 en su estado replegado.

La figura 6 muestra una caja móvil portátil 10 con tapa 12 en vista en planta, estando replegada el asa de transporte 14 con sus alas 16 hacia dentro de la concavidad 34 de la tapa 12.

En la figura 7 se muestra una vista en sección por la línea B-B de la figura 6. En esta forma de realización alternativa la tapa 12 está articulada a la pared trasera de la caja móvil 10 con ayuda de una articulación 36. El asa de transporte 14 se encuentra en su posición replegada con relación a la tapa y está alojada en la concavidad 34 de dicha tapa. Como se muestra en la figura, el elemento de estribo 18 no se aplica debajo del retén 22 cuando el asa de transporte 14 se encuentra en su posición replegada con relación a la tapa. Como resultado, se puede levantar la tapa de la caja móvil únicamente cuando esté replegada el asa de transporte 14 para que el elemento de estribo 18 pueda ser conducido por delante del retén 22. Estando replegada el asa de transporte, la tapa 12 puede ser abatida para abrir la caja por medio de un movimiento de basculación en la dirección d a través de la articulación 36. La flecha e describe aquí la línea de movimiento del canto exterior del estribo de retención 16 a lo largo del retén 22. Cuando la caja móvil

está completamente cerrada por la tapa 12, se aplican entonces respecto del mecanismo de basculación del asa de transporte 14 y del sistema de inmovilización las explicaciones que se hicieron anteriormente con relación a las figuras 1 a 5.

Lista de símbolos de referencia

- 10 Caja móvil
- 11 Pared lateral
- 12 Tapa
- 14 Asa de transporte
- 16 Ala del asa de transporte
- 18 Elemento de estribo
- 21 Superficie interior abombada
- 22 Retén
- 24 Cavidad
- 25 Pared exterior de la cavidad
- 26 Pasador
- 28 Escotadura en pared lateral
- 32 Escalón
- 34 Concavidad
- 36 Articulación.

REIVINDICACIONES

1. Caja móvil portátil (10) con un asa de transporte (14) de forma de U basculable entre una posición horizontal replegada y una posición vertical desplegada alrededor de un eje de giro (g), en donde el eje de giro (g) para bascular el asa de transporte discurre a través de las alas (16) de dicha asa de transporte y las alas (16) presentan en su extremo libre sendos elementos de estribo (18) que, para levantar la caja móvil por el asa de transporte (14), se aplican debajo de retenes (22) previstos en paredes laterales opuestas (11) de la caja móvil (10), **caracterizada** porque el elemento de estribo (18) tiene un tramo de estribo de forma de arco con una curvatura que corresponde sustancialmente a la curvatura (a) del arco de círculo (a) dibujado por el extremo libre del ala del asa de transporte al bascular esta asa de transporte o es mayor que esta curvatura, de modo que, a consecuencia del movimiento de basculación del asa de transporte (14) desde la posición horizontal hasta la posición vertical, el retén (22) venga a aplicarse al elemento de estribo (18) y, al proseguir el movimiento de basculación del asa de transporte (14), sea guiado en el elemento de estribo (18) hasta que dicho retén (22) forme un tope con el ala (16) del asa de transporte.

2. Caja móvil según la reivindicación 1, **caracterizada** porque el elemento de estribo (18) comprende en el extremo interior un escalón (32) destinado a recibir parcialmente el retén (22), cuyo escalón (32) forma junto con el retén un sistema de inmovilización del asa de transporte (14).

3. Caja móvil según la reivindicación 1 ó 2, **caracterizada** porque la respectiva pared lateral (11) presenta en su lado exterior una cavidad (24) en la que está alojado el retén (22).

4. Caja móvil según una de las reivindicaciones 1 a 3, **caracterizada** porque el asa de transporte (14) está articulada en sus alas (16) con unas articulaciones de giro dispuestas en la respectiva pared lateral de la caja móvil (10).

5. Caja móvil según una de las reivindicaciones 1 a 3 anteriores, **caracterizada** porque la caja móvil (10) comprende una tapa (12) que puede asentarse sobre dicha caja, teniendo la tapa (12) dos orificios a través de los cuales se extiende una respectiva ala (16) del asa de transporte (14).

6. Caja móvil según la reivindicación 5, **caracterizada** porque las alas del asa de transporte (14) están articuladas en una respectiva articulación de la tapa (12).

7. Caja móvil según la reivindicación 5 ó 6, **caracterizada** porque la tapa (12) está articulada de manera basculable por su canto trasero en la pared trasera de la caja móvil (10).

8. Caja móvil según la reivindicación 5, 6 ó 7, **caracterizada** porque la tapa (12) tiene una concavidad (34) destinada a recibir el asa de transporte (14) en su posición horizontal replegada.

9. Caja móvil según la reivindicación 4 ó 6, **caracterizada** porque la respectiva ala (16) del asa de transporte está articulada con un cierre rápido en la articulación de giro correspondiente.

Fig. 1

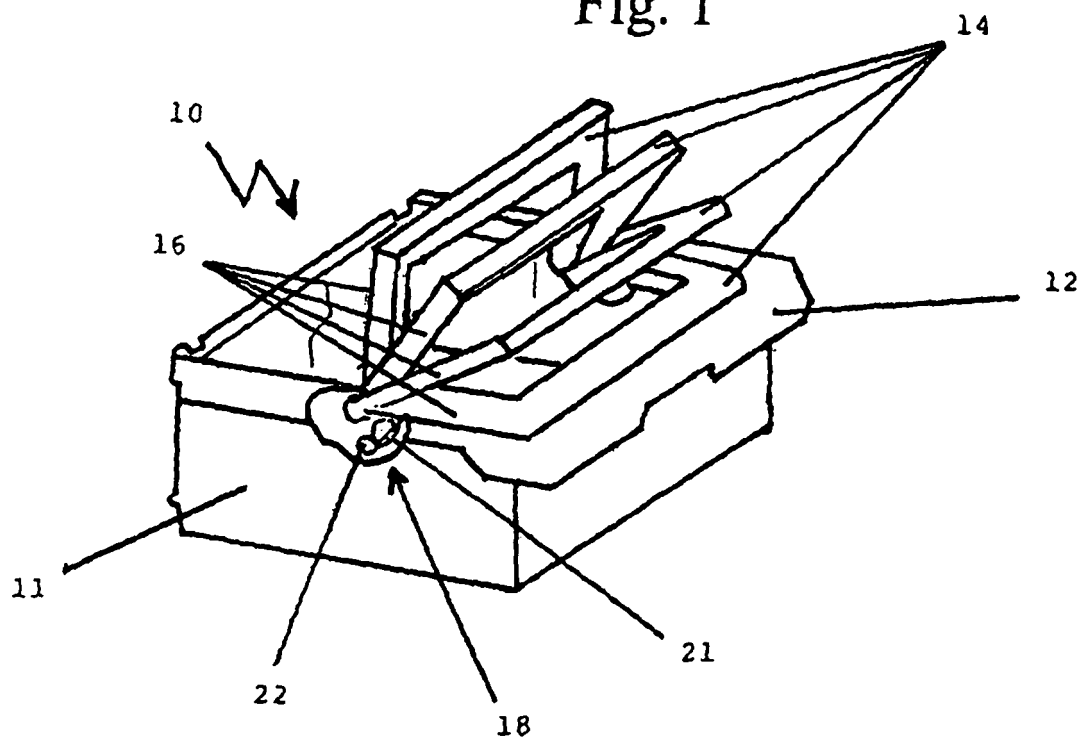


Fig. 2

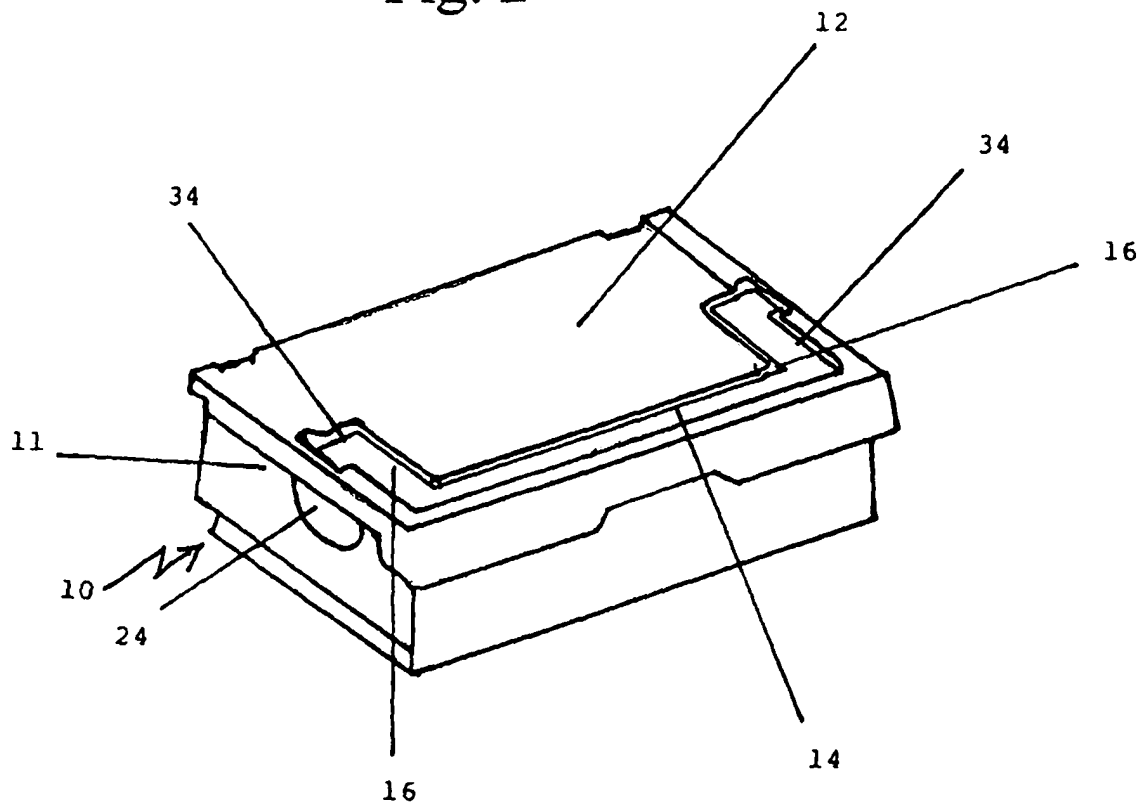


Fig. 3

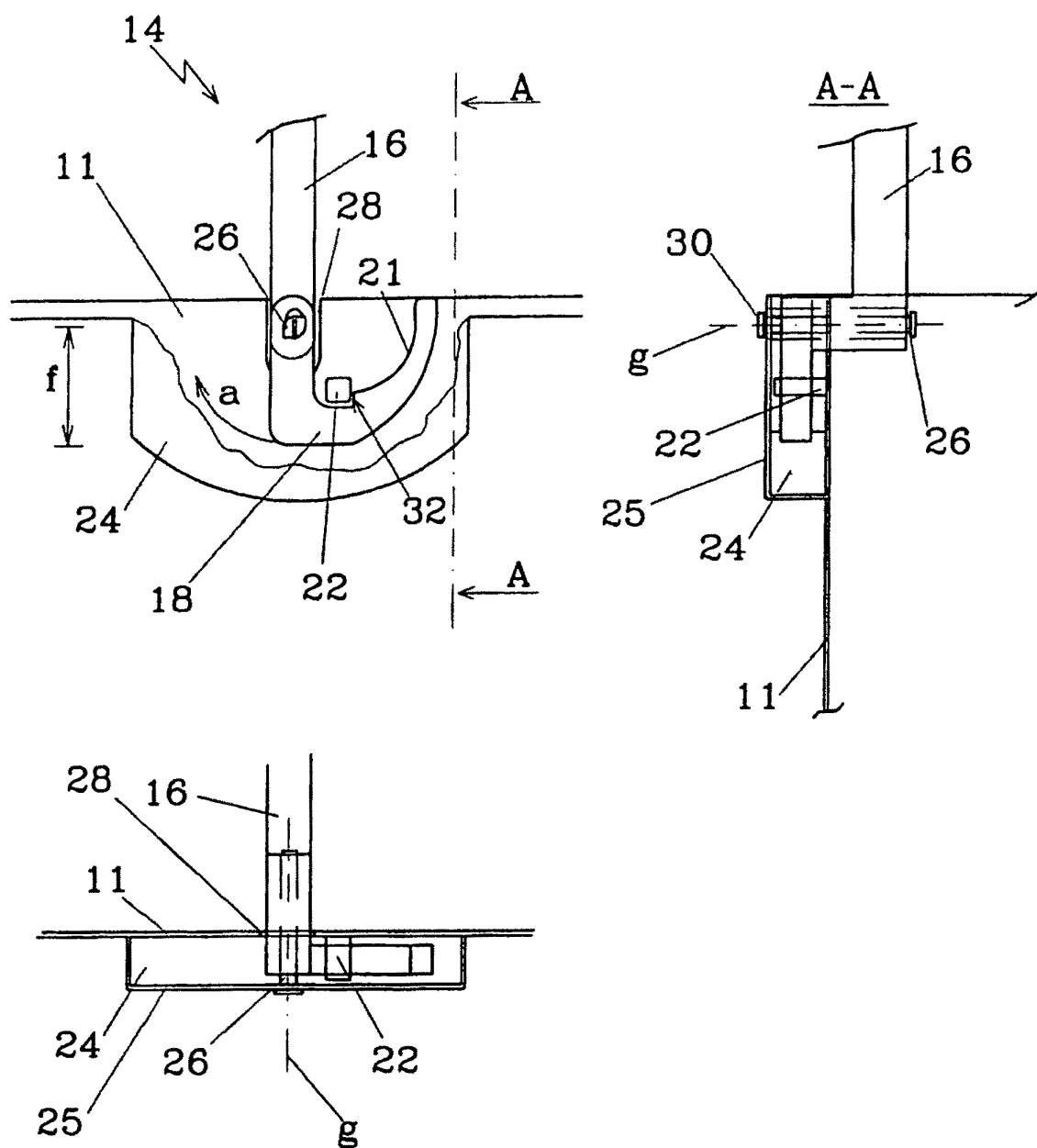


Fig. 4

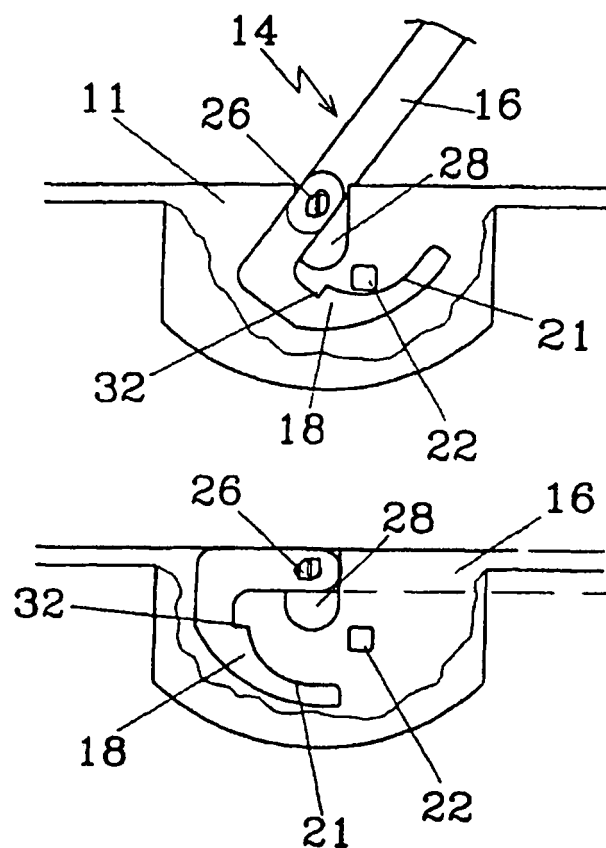


Fig. 5

