

19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 372 752**

51 Int. Cl.:  
**B62B 9/08**

(2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **04290389 .8**

96 Fecha de presentación: **12.02.2004**

97 Número de publicación de la solicitud: **1447301**

97 Fecha de publicación de la solicitud: **18.08.2004**

54 Título: **COHECITO CON MEDIOS DE MANDO DE BLOQUEO Y DE DESBLOQUEO DEL FRENADO SEPARADOS Y COLOCADOS UNOS PRÓXIMOS A LOS OTROS.**

30 Prioridad:  
**12.02.2003 FR 0301700**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:  
**26.01.2012**

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:  
**26.01.2012**

73 Titular/es:  
**DOREL FRANCE SA  
9, BOULEVARD DU POITOU  
49309 CHOLET, FR**

72 Inventor/es:  
**Zweideck, Bruno**

74 Agente: **de Elzaburu Márquez, Alberto**

ES 2 372 752 T3

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**

Cochecito con medios de mando de bloqueo y de desbloqueo del frenado separados y colocados unos próximos a los otros.

5 El ámbito de la invención es el de la puericultura, y de modo más particular de los cochecitos de niño (denominados en lo que sigue « cochecitos », englobando aquí este término todos los dispositivos de puericultura provistos de ruedas y que permiten el transporte de uno o varios niños). De modo más preciso todavía, la invención se refiere a los medios de bloqueo/desbloqueo de ruedas, y a su mando asociado, utilizados cuando el cochecito está estacionado.

10 Los cochecitos tienen, generalmente, cuatro ruedas, o bloques de ruedas, montados respectivamente en las extremidades de los pies del bastidor del cochecito, o en las extremidades de un eje transversal montado libre en rotación en el bastidor.

Se han propuesto igualmente cochecitos de tres ruedas.

15 Los cochecitos, tengan cuatro o tres ruedas (o bloques de ruedas), están concebidos generalmente de modo que presentan en la parte trasera, (en el lado del manillar), al menos dos ruedas repartidas a una y otra parte del eje longitudinal del cochecito. Una o varias de estas ruedas están provistas generalmente de medios de bloqueo con miras a asegurarse de la inmovilización del cochecito cuando éste está estacionado, incluso cuando éste está colocado sobre un terreno en pendiente.

20 Para asegurar una inmovilización satisfactoria, se ha propuesto bloquear al menos las dos ruedas (o bloques de ruedas) traseras (en el lado del manillar) más bien que una sola de éstas. En efecto, cuando una sola de las ruedas está bloqueada, el cochecito corre el riesgo, en ciertas condiciones, de pivotar alrededor de esta rueda.

Así pues, para evitar este fenómeno, se han propuesto cochecitos equipados con un dispositivo de bloqueo/desbloqueo que actúa simultáneamente sobre dos ruedas distantes.

25 De acuerdo con una técnica particular de puesta en práctica de este procedimiento, está previsto colocar cerca de cada rueda un elemento de maniobra del mecanismo de frenado asociado, asegurando uno el bloqueo y asegurando el otro el desbloqueo.

De modo más preciso, los dos elementos de maniobra están unidos uno al otro, y a los mecanismos de bloqueo/desbloqueo, de modo que los dos mecanismos de bloqueo/desbloqueo quedan apretados (cochecito inmovilizado) cuando se maniobra un primer elemento de maniobra, y que los dos mecanismos de bloqueo/desbloqueo queden aflojados cuando se maniobra el otro elemento de maniobra.

30 Se comprende por tanto que es necesario prever medios de unión de los elementos de maniobra entre sí, y medios de unión de cada uno de los elementos de maniobra a los mecanismos de bloqueo/desbloqueo.

Cada elemento de maniobra, por consiguiente, debe actuar no solamente sobre los mecanismos de bloqueo/desbloqueo, sino igualmente sobre el otro elemento de maniobra.

35 El conjunto forma por tanto un conjunto complejo, en el que tanto el montaje como la regulación pueden considerarse largos y enojosos. Esto tiene evidentemente una consecuencia sobre el coste del cochecito.

Por otra parte, si bien este procedimiento presenta un interés estético, (los dos mandos repartidos tienen el mismo aspecto, lo que permite mantener una simetría visual), éste es poco ergonómico, puesto que la simetría introduce generalmente una confusión en el espíritu del usuario que no sabe cuál es el mando para el frenado o el desbloqueo.

40 El documento US2001/0013688 representa la técnica anterior más próxima, y describe un cochecito que comprende las características del preámbulo de la reivindicación 1.

La invención tiene por objetivo especialmente paliar los inconvenientes de la técnica anterior.

De modo más preciso, la invención tiene por objetivo proponer un cochecito equipado con medios de bloqueo/desbloqueo simultáneamente de dos ruedas, fáciles de poner en práctica.

45 En este sentido, la invención tiene por objetivo especialmente facilitar un cochecito de este tipo en el cual el dispositivo de bloqueo/desbloqueo de las ruedas sea más simple de montar y/o de regular que las soluciones de la técnica anterior.

La invención tiene por objetivo especialmente facilitar un cochecito de este tipo en el cual los elementos de maniobra del bloqueo y del desbloqueo de las ruedas sean ergonómicos, y en particular fáciles de utilización.

La invención tiene también por objetivo facilitar un cochecito de este tipo que tenga un dispositivo de bloqueo/desbloqueo de las ruedas fiable y duradero, y poco sujeto a los deterioros debidos a choques o a un ensuciamiento, eventuales.

5 Estos objetos, así como otros que se pondrán de manifiesto en lo que sigue, se logran gracias a la invención, que tiene por objeto un cochecito del tipo que comprende un bastidor llevado por al menos tres ruedas, estando montadas al menos dos de las citadas ruedas a una y otra parte del citado bastidor, estando previstos medios de bloqueo/desbloqueo en cada una de las dos citadas ruedas y que están unidas entre sí de modo que actúan simultáneamente. El cochecito comprende, por una parte, medios de mando del bloqueo y, por otra, medios de mando del desbloqueo distintos de los citados medios de mando del bloqueo, estando montados los citados medios de mando del bloqueo y los citados medios de mando del desbloqueo en la proximidad de una misma rueda.

Contrariamente a la técnica anterior, los elementos de maniobra del bloqueo y los del desbloqueo están reunidos en la proximidad de una misma rueda, al tiempo que se mantienen separados unos de los otros.

15 Se evita, así, la necesidad de múltiples medios de unión a distancia de los órganos funcionales, obteniéndose una simplificación notable del montaje y/o de la regulación del dispositivo de bloqueo/desbloqueo, lo que conduce a reducir sus costes. Se evitan igualmente riesgos de confusión entre los mandos.

De acuerdo con una solución preferida, el cochecito comprende medios de mantenimiento en posición de bloqueo de los citados medios de mando del bloqueo, actuando los citados medios de mando del desbloqueo sobre los citados medios de mantenimiento con miras a desbloquear las citadas ruedas.

20 Así, solo uno de los dos medios de mando actúa directamente sobre los medios de bloqueo, lo que simplifica considerablemente el conjunto del dispositivo.

Los medios de mando del desbloqueo actúan solamente sobre los medios de mantenimiento para liberar el cochecito de su posición de bloqueo.

25 Estando estos diferentes medios, de acuerdo con la invención, directamente en la proximidad unos de los otros, los medios de mando del desbloqueo actúan directamente sobre los medios de mantenimiento, sin que sea necesario prever medios de transmisión o de unión.

Además, se obtiene un mando de tipo de « efecto de memoria ». En otras palabras, una vez accionado el mando de bloqueo, el freno es activado y permanece en posición de bloqueo. Un mando de este tipo es, por tanto, particularmente práctico de utilizar.

30 De acuerdo con una solución preferida, los citados medios de mantenimiento cooperan con medios de transmisión del bloqueo/desbloqueo de la citada rueda en cuya proximidad están montados los citados medios de mando del bloqueo y los citados medios de mando del desbloqueo hacia la segunda de las citadas dos ruedas.

Se transmite, así, de modo simple y eficaz, el mando de bloqueo a la segunda rueda correspondiente, con miras a bloquear las dos ruedas simultánea o casi simultáneamente.

35 En este caso, los citados medios de transmisión actúan sobre una segunda palanca pivotante montada en la proximidad de la citada segunda rueda, llevando la citada segunda palanca pivotante al menos un tetón susceptible de engranarse con al menos una rueda dentada solidaria del eje de rotación de la citada segunda rueda con miras a bloquear ésta.

El mecanismo de bloqueo de la rueda que no lleva los medios de mando aparece, así, de diseño y de funcionamiento similar al descrito para la rueda que lleva los medios de mando.

40 Las gamas de montaje correspondientes pueden por consiguiente ser presentadas de modos similares.

Preferentemente, el cochecito comprende un primer pedal que presenta al menos un diente de bloqueo destinado a cooperar con los citados medios de mantenimiento en posición de bloqueo, y un segundo pedal que, cuando es accionado, desengrana el citado diente de bloqueo de los citados medios de mantenimiento.

45 Se obtiene, así, un mecanismo de diseño simple y eficaz, y muy práctico y ergonómico de utilizar, sirviendo un pedal específico claramente para el bloqueo mientras que el otro sirve para el desbloqueo de las ruedas.

Además, como se verá de modo más claro en lo que sigue, el desbloqueo, como el bloqueo, pueden ser obtenidos por una acción simple, incluso natural, que consiste en presionar (con la ayuda del pie o de la mano) un botón o un pedal.

50 El hecho de poder desbloquear presionando se considera ventajoso con respecto a ciertas soluciones de la técnica anterior, según las cuales hay que pasar el pie debajo del pedal, y después desplazar o pivotar éste hacia arriba para obtener el desbloqueo. Estas soluciones clásicas generan, en efecto, varias consecuencias deplorables:

- los pedales de este tipo desgastan, incluso deterioran, los calzados, efectuándose el accionamiento con la parte superior de la punta del calzado (para ejercer un esfuerzo de abajo hacia arriba); ahora bien, los calzados no están previstos generalmente para un contacto de este tipo eventualmente repetido y el cuero o el tejido de estos puede ser dañado por el pedal;

5 - el contacto del pedal sobre el pie puede considerarse desagradable, incluso doloroso, en particular cuando el usuario lleva calzados abiertos o ligeros.

Ventajosamente, los citados medios de mando del bloqueo están acoplados a medios de sollicitación que tienden a llevar los citados medios de mando del bloqueo a la posición de desbloqueo.

10 El usuario dispone, así, de una asistencia al desbloqueo de las ruedas del cochecito cuando éste acciona el pedal correspondiente.

Preferentemente, los citados medios de mantenimiento comprenden una palanca pivotante que presenta una escotadura que forma alojamiento para el citado diente del citado primer pedal.

En este caso, la citada palanca pivotante puede llevar medios de bloqueo de la citada rueda en cuya proximidad están montados los citados medios de mando del bloqueo y los citados medios de mando del desbloqueo.

15 La palanca tiene de este modo una doble función: la de mantener la posición de bloqueo del pedal correspondiente y la de asegurar directamente el bloqueo de la rueda correspondiente.

Una disposición de este tipo permite nuevamente reducir el número de piezas que hay que poner en práctica, y por consiguiente simplificar su montaje.

20 De acuerdo con una solución ventajosa, la citada palanca pivotante lleva al menos un tetón susceptible de engranarse con al menos una rueda dentada solidaria del eje de rotación de la citada rueda.

Preferentemente, el citado primer pedal está montado a pivotamiento en el citado bastidor.

Naturalmente, son posibles otros modos de realización sin salirse del marco de la invención, especialmente previendo por ejemplo un pedal de bloqueo móvil a deslizamiento.

25 Sin embargo, el montaje pivotante del pedal presenta el interés de ser menos frágil, especialmente debido a que éste experimenta de modo menor los efectos de un eventual ensuciamiento.

Ventajosamente, los citados medios de transmisión comprenden al menos un cable del cual una extremidad lleva un tope retenido en un alojamiento de la citada palanca pivotante.

Una disposición de este tipo permite una vez más simplificar considerablemente el montaje y reducir su duración.

30 De acuerdo con otra característica ventajosa, la citada segunda palanca está acoplada a medios de sollicitación que tienden a llevarla a la posición de desbloqueo.

Se evita, así, que el desbloqueo de la rueda que lleva los medios de mando sea obligado por el bloqueo de la otra rueda, especialmente en caso de acuñaamiento del mecanismo de ésta.

De acuerdo con otra característica ventajosa, las ruedas traseras y/o las ruedas delanteras son llevadas cada una por una brida montada en voladizo en el citado bastidor, en ausencia de eje entre ellas.

35 Se puede, así, suprimir la traviesa montada clásicamente entre las ruedas de los cochecitos, teniendo esta traviesa por efecto reducir la distancia libre con respecto al suelo del cochecito.

Además, una disposición de este tipo permite aumentar las posibilidades de plegado del cochecito, en particular los plegados en « fagot », en ausencia de traviesa entre las ruedas.

40 Ventajosamente, las citadas bridas están preferentemente montadas libres a deslizamiento sobre el pie correspondiente del bastidor o sobre un elemento solidario de este pie, comprendiendo el cochecito, de acuerdo con una solución preferida, medios amortiguadores de carga colocados en el camino de deslizamiento de las citadas bridas con respecto a los citados pies o a los citados elementos solidarios de estos.

45 Ventajosamente, el cochecito comprende un casquillo de guía del deslizamiento de la citada brida con respecto al citado pie o al citado elemento solidario de éste, siendo el citado casquillo preferentemente solidario de una envuelta que encierra al menos parcialmente la citada brida.

En este caso, la citada envuelta encierra igualmente, preferentemente, los citados medios del bloqueo y/o soporta los citados medios de mando del bloqueo y del desbloqueo.

El mecanismo de bloqueo/desbloqueo queda, así, carenado por la envuelta (que puede estar constituida por dos semienvueltas ensambladas para facilitar su montaje), lo que limita los riesgos de deterioro debidos a choques o a un ensuciamiento eventual.

5 Ventajosamente, los citados medios amortiguadores están montados entre el citado casquillo o la citada envuelta y una porción troncocónica del pie o de un elemento solidario de éste.

Otras características y ventajas de la invención se pondrán de manifiesto de modo más claro con la lectura de la descripción que sigue de un modo de realización preferente de un cochecito de acuerdo con la invención, dado a título de ejemplo ilustrativo y no limitativo, y de los dibujos anejos, en los cuales:

- 10
- la figura 1 es una vista de conjunto del dispositivo de bloqueo/desbloqueo de las ruedas de un cochecito de acuerdo con la invención;
  - Las figuras 2 y 4 son vistas del mecanismo de bloqueo/desbloqueo de la rueda que lleva los medios de mando, respectivamente en posición desbloqueada y en posición bloqueada;
  - Las figuras 3 y 5 son vistas del mecanismo de bloqueo/desbloqueo de la rueda que no lleva los medios de mando, respectivamente en posición desbloqueada y en posición bloqueada.

15 Como se mencionó anteriormente, el principio de la invención se basa en la puesta en práctica en la proximidad de una misma rueda, de los medios de mando del bloqueo y de los del desbloqueo, que actúan simultáneamente sobre las dos ruedas.

20 Este procedimiento aparece claramente en la figura 1 que ilustra un dispositivo de bloqueo/desbloqueo que actúa simultáneamente sobre dos ruedas 1, 2 y que, de acuerdo con la invención, comprende un pedal 3 de mando de bloqueo de las ruedas 1 y 2 y un pedal 4 de mando del desbloqueo, estando montados estos pedales 3 y 4 en la proximidad de una misma rueda 1.

De acuerdo con el presente modo de realización, cada uno de los mecanismos de bloqueo/desbloqueo está carenado por dos semienvueltas.

25 El bloqueo y el desbloqueo son obtenidos de modo simultáneo en las ruedas 1 y 2, uniendo los mecanismos interiores a las dos semienvueltas 5a y 5b por un cable 6, como se va a explicar más en detalle en lo que sigue.

Refiriéndose a la figura 2, el pedal 3 está montado a pivotamiento en una de las semienvueltas 5a de modo que, cuando es accionado, actúa sobre una primera palanca 7 igualmente pivotante y destinada a asegurar el bloqueo de la rueda 1.

30 Para hacer esto, la palanca 7 lleva un tetón 71 destinado a engranarse con una rueda dentada 11 solidaria en rotación del eje de rotación de la rueda 1, cooperando la palanca 7 con esta rueda dentada 11 para bloquear la rueda 1 del modo ilustrado en la figura 4.

Por otra parte, la palanca 7 presenta una escotadura 72 destinada a cooperar con un diente 31 dispuesto en el pedal 3 con miras a mantener éste en posición de bloqueo, ocupando entonces la palanca 7 y el pedal 3 una posición ilustrada en la figura 4.

35 Además, la palanca 7 y el pedal 4 (que aparecen en líneas de puntos en las figuras 2 y 4) están montados uno con respecto al otro de modo que son solidarios en rotación, estando destinado el pedal 4, cuando éste es accionado, a desengranar el diente 31 de la escotadura 72 con miras a permitir el retorno del conjunto a una posición de desbloqueo.

40 Se observa que el mecanismo comprende un muelle 32 acoplado al pedal 3 de modo que el muelle 32 trabaja a compresión cuando el pedal 3 está accionado.

Por otra parte, la transmisión de mandos de bloqueo y de desbloqueo de las ruedas 1 y 2 entre ellas está asegurada por un cable 6 como ya se ha mencionado. Una primera extremidad del cable lleva un tope 61 retenido en un alojamiento 73 de la palanca 7, y la otra extremidad del cable lleva igualmente un tope 61 retenido en un alojamiento 81 de una palanca 8 que forma medio de bloqueo de la rueda 2.

45 Este cable 6 es susceptible de deslizarse en el interior de una funda 62 retenida en sus extremidades en las semienvueltas correspondientes con la ayuda de ojeteros 63.

50 Refiriéndose a las figuras 3 y 5, el mecanismo de bloqueo/desbloqueo de la rueda 2 comprende una palanca 8 como acaba de indicarse, estando montada esta palanca 8 pivotante en una de las semienvueltas 5a y que presenta un tetón 82 destinado a engranarse con una rueda dentada 21 solidaria en rotación del eje de rotación de la rueda 2, cooperando la palanca 8 con esta rueda dentada 21 para bloquear la rueda 2 del modo ilustrado en la figura 5.

Se observa que el mecanismo de bloqueo/desbloqueo de la rueda 2 comprende un muelle 83, acoplado a la palanca 8 de tal modo que el muelle 83 trabaja a compresión cuando la palanca 8 ocupa una posición de bloqueo.

Refiriéndose a las figuras 2 a 5, se va a explicar ahora el funcionamiento del conjunto del dispositivo de bloqueo/desbloqueo de las ruedas 1 y 2, y de los mandos asociados.

5 De acuerdo con una posición inicial ilustrada por las figuras 2 y 3, las palancas 7 y 8 están desengranadas respectivamente de las ruedas dentadas 11 y 21, estando por consiguiente el cochecito en situación no bloqueada.

10 Cuando el pedal 3 es accionado, es decir empujado hacia abajo, éste presiona, en contra del empuje imprimido por el muelle 32, sobre la palanca 7 y provoca igualmente su pivotamiento hacia abajo. Las superficies del pedal 3 y de la palanca 7 en contacto una con la otra, deslizan una sobre la otra debido a los pivotamientos respectivos del pedal y de la palanca, hasta que el diente 31 del pedal 3 se engancha en la escotadura 72 de la palanca 7, manteniendo entonces esta última el pedal 3 en la posición ilustrada en la figura 4.

Al mismo tiempo, el pivotamiento de la palanca 7 provoca el engranamiento de su tetón 71 en una de las entallas de la rueda dentada 11, provocando el bloqueo de la rueda 1.

15 Paralelamente, el pivotamiento de la palanca 7 provoca el deslizamiento del cable 6 en el interior de la funda 62, equivalente a un desplazamiento de éste desde la rueda 2 hacia la rueda 1.

En consecuencia, a nivel de la rueda 2, la palanca 8 pivota en contra del empuje imprimido por el muelle 83, de modo que el tetón 82 que ésta presenta se engrana con una de las entallas de la rueda dentada 21, provocando el bloqueo de la rueda 2, simultánea o casi simultáneamente, al de la rueda 1.

El desbloqueo de las ruedas 1 y 2 se obtiene de la manera siguiente.

20 Presionado el pedal 4 solidario de la palanca 7, esta última pivota hacia abajo alejándose del pedal 3 hasta que el diente 31 se desengancha de la escotadura 72 de la palanca 7. No estando retenido el pedal 3 por la palanca 7, solo se ejerce el empuje del muelle 32 sobre el pedal 3, provocando el retorno de éste a una posición de desbloqueo.

25 Paralelamente, no estando la palanca 7 obligada en posición por el pedal 3 (y en la medida en que la acción sobre el pedal 4 esté relajada), el cable 6 es libre de desplazarse, siendo provocado su desplazamiento, en el lado de la rueda 2, por el muelle 83 que empuja a la palanca 8 hacia su posición de desbloqueo. El deslizamiento del cable 6 equivale entonces a un desplazamiento desde la rueda 1 hacia la rueda 2, tirando el cable 6 por consiguiente, por intermedio de su tope 61, de la palanca 7 hacia arriba (hacia la posición ilustrada en la figura 2) y provocando el desbloqueo de la rueda 1, y simultáneamente, o casi simultáneamente, el de la rueda 2.

30 De acuerdo con otra característica de la invención, las ruedas del cochecito están soportadas en voladizo por el bastidor, sin eje o traviesa entre ellas, como ilustra claramente la figura 1.

Se observa que las ruedas citadas en la presente descripción son preferentemente las ruedas traseras del cochecito según el sentido de la rodadura de éste, es decir las del lado del manillar del cochecito. Se recuerda, por otra parte, que el término « rueda » engloba el caso de un bloque de dos (o más) ruedas.

35 Sin embargo, el montaje en voladizo de las ruedas que se va a describir ahora puede concernir tanto a las ruedas delanteras como a las ruedas traseras.

Para obtener un montaje en voladizo de este tipo, el eje de rotación de las ruedas es soportado por una brida mecano soldada 9, acodada de modo que se extiende desde el eje de rotación de las ruedas hacia el pie correspondiente, y después coaxialmente con este último.

40 Un manguito 91 está montado en la extremidad de cada pie, estando la brida 9 y este manguito 91 previstos y montados para poder deslizarse uno en el interior del otro, siendo, por otra parte, guiado este deslizamiento por un casquillo 92 mantenido en alojamientos previstos a tal efecto en las semienvueltas 5a y 5b.

45 Se observa que el manguito 91 presenta una porción troncocónica (pudiendo ser conveniente igualmente un resalte de acuerdo con otro modo de realización posible) que forma superficie de apoyo para un muelle 93 que forma amortiguador, apoyándose la otra extremidad de este muelle sobre el casquillo 92 y/o sobre las semienvueltas 5a, 5b.

**REIVINDICACIONES**

- 5 1. Cochecito, que comprende un bastidor llevado por al menos tres ruedas, estando montadas al menos dos de las citadas ruedas (1), (2) a una y otra parte del citado bastidor, estando previstos medios de bloqueo/desbloqueo en cada una de las citadas dos ruedas y que están unidos entre sí de modo que actúan simultáneamente, caracterizado porque comprende, por una parte, medios de mando del bloqueo (3) y, por otra, medios de mando del desbloqueo (4), distintos de los citados medios de mando del bloqueo (3), estando montados los citados medios de mando del bloqueo (3) y los citados medios de mando del desbloqueo (4) en la proximidad de una misma rueda (1).
- 10 2. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado porque comprende medios de mantenimiento (72) en posición de bloqueo de los citados medios de mando de bloqueo (3), y porque los citados medios de mando del desbloqueo (4) actúan sobre los citados medios de mantenimiento con miras a desbloquear las citadas ruedas.
- 15 3. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizado porque los citados medios de mantenimiento cooperan con medios de transmisión del bloqueo/desbloqueo de la citada rueda en cuya proximidad están montados los citados medios de mando del bloqueo (3) y los citados medios de mando del desbloqueo (4), hacia la segunda de las citadas dos ruedas (2).
- 20 4. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 3, caracterizado porque los citados medios de transmisión actúan sobre una segunda palanca pivotante (8) montada en la proximidad de la citada segunda rueda (2), llevando la citada segunda palanca pivotante al menos un tetón (82) susceptible de engranarse con al menos una rueda dentada (21) solidaria del eje de rotación de la citada segunda rueda (2) con miras a bloquear ésta.
- 25 5. Cochecito de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizado porque comprende un primer pedal (3) que presenta al menos un diente de bloqueo (31) destinado a cooperar con los citados medios de mantenimiento en posición de bloqueo, y un segundo pedal (4) que, cuando éste es accionado, desengancha el citado diente de bloqueo (31) de los citados medios de mantenimiento.
- 30 6. Cochecito de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 2 a 5, caracterizado porque los citados medios de mando del bloqueo (3) están acoplados a medios de sollicitación (32) que tienden a llevar los citados medios de mando del bloqueo (3) a la posición de desbloqueo.
- 35 7. Cochecito de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 5 y 6, caracterizado porque los citados medios de mantenimiento comprenden una palanca (7) pivotante que presenta una escotadura (72) que forma alojamiento para el citado diente (31) del citado primer pedal (3).
- 40 8. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 7, caracterizado porque la citada palanca (7) pivotante lleva medios de bloqueo de la citada rueda en cuya proximidad están montados los citados medios de mando del bloqueo (3) y los citados medios de mando del desbloqueo (4).
- 45 9. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 8, caracterizado porque la citada palanca pivotante (7) lleva al menos un tetón (71) susceptible de engranarse con al menos en una rueda dentada (11) solidaria del eje de rotación de la citada rueda (1).
- 50 10. Cochecito de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 5 a 9, caracterizado porque el citado primer pedal (3) está montado a pivotamiento en el bastidor.
11. Cochecito de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 3 a 10, caracterizado porque los citados medios de transmisión comprenden al menos un cable (6) del cual una extremidad lleva un tope (61) retenido en un alojamiento (73) de la citada palanca pivotante (7).
12. Cochecito de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 4 a 11, caracterizado porque la citada segunda palanca (8) está acoplada a medios de sollicitación (83) que tienden a llevarla a la posición de desbloqueo.
13. Cochecito de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 12, caracterizado porque las ruedas traseras y/o las ruedas delanteras son llevadas cada una por una brida (9) montada en voladizo en el citado bastidor, en ausencia de eje entre éstas.
14. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 13, caracterizado porque las citadas bridas (9) están montadas libres a deslizamiento sobre el pie correspondiente del bastidor o sobre un elemento (91) solidario de este pie.
15. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 14, caracterizado porque comprende medios amortiguadores de carga (93) colocados en el camino de deslizamiento de las citadas bridas (9) con respecto a los citados pies o a los citados elementos (91) solidarios de estos.
16. Cochecito de acuerdo con una de las reivindicaciones 14 y 15, caracterizado porque comprende un casquillo de guía (92) del deslizamiento de la citada brida (9) con respecto al citado pie o al citado elemento solidario de éste.

17. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 16, caracterizado porque el citado casquillo (92) es solidario de una envuelta (5a, 5b) que encierra al menos parcialmente la citada brida (9).

18. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 17, caracterizado porque la citada envuelta (5a, 5b) encierra igualmente los citados medios de bloqueo y/o soporta los citados medios de mando del bloqueo y del desbloqueo.

- 5 19. Cochecito de acuerdo con la reivindicación 15 o de acuerdo con una de las reivindicaciones 16 a 18, caracterizado porque los medios amortiguadores (93) están montados entre el citado casquillo (92) o la citada envuelta (5a, 5b) y una porción troncocónica del pie o de un elemento (91) solidario de éste.



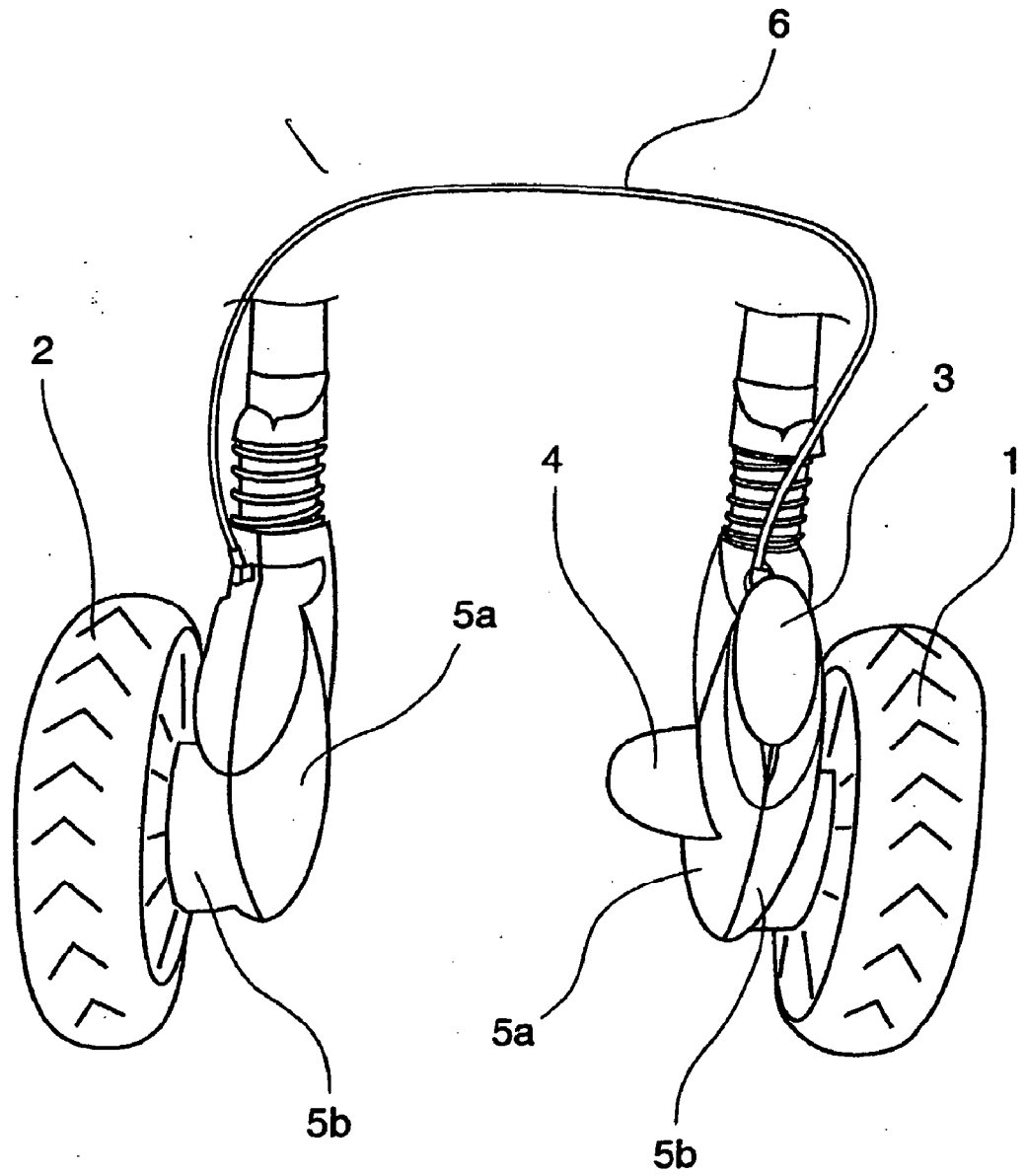


Fig. 1

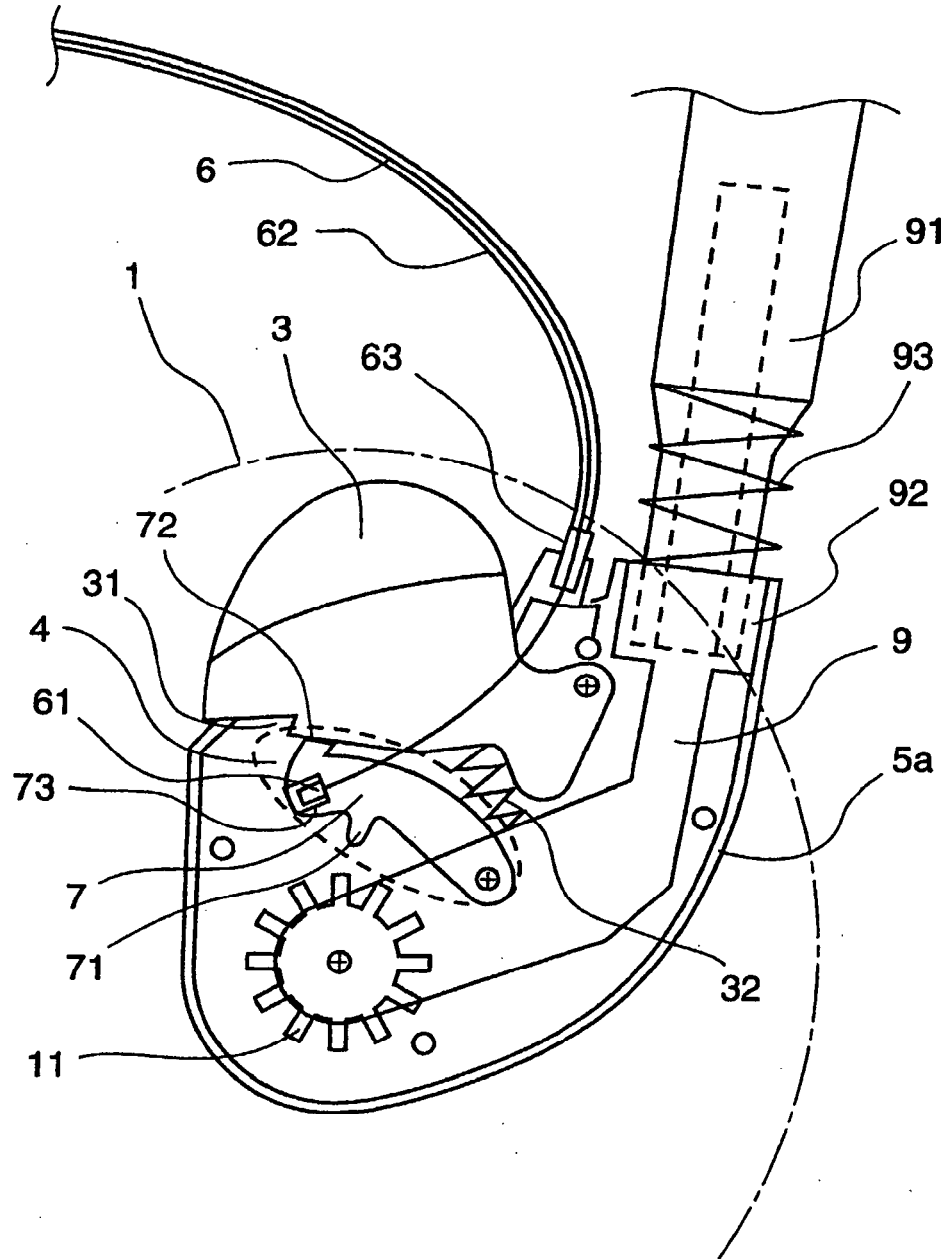


Fig. 2

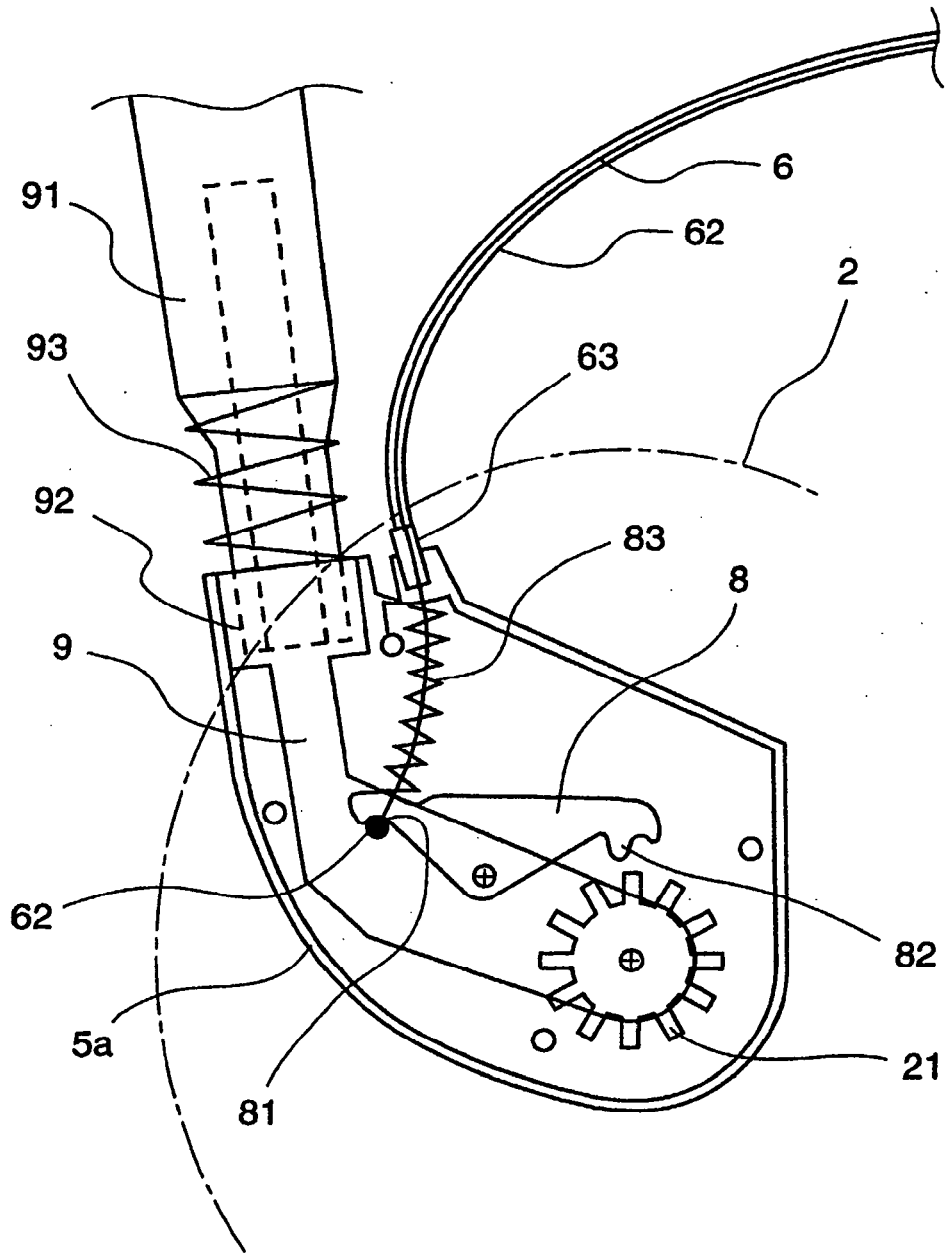


Fig. 3

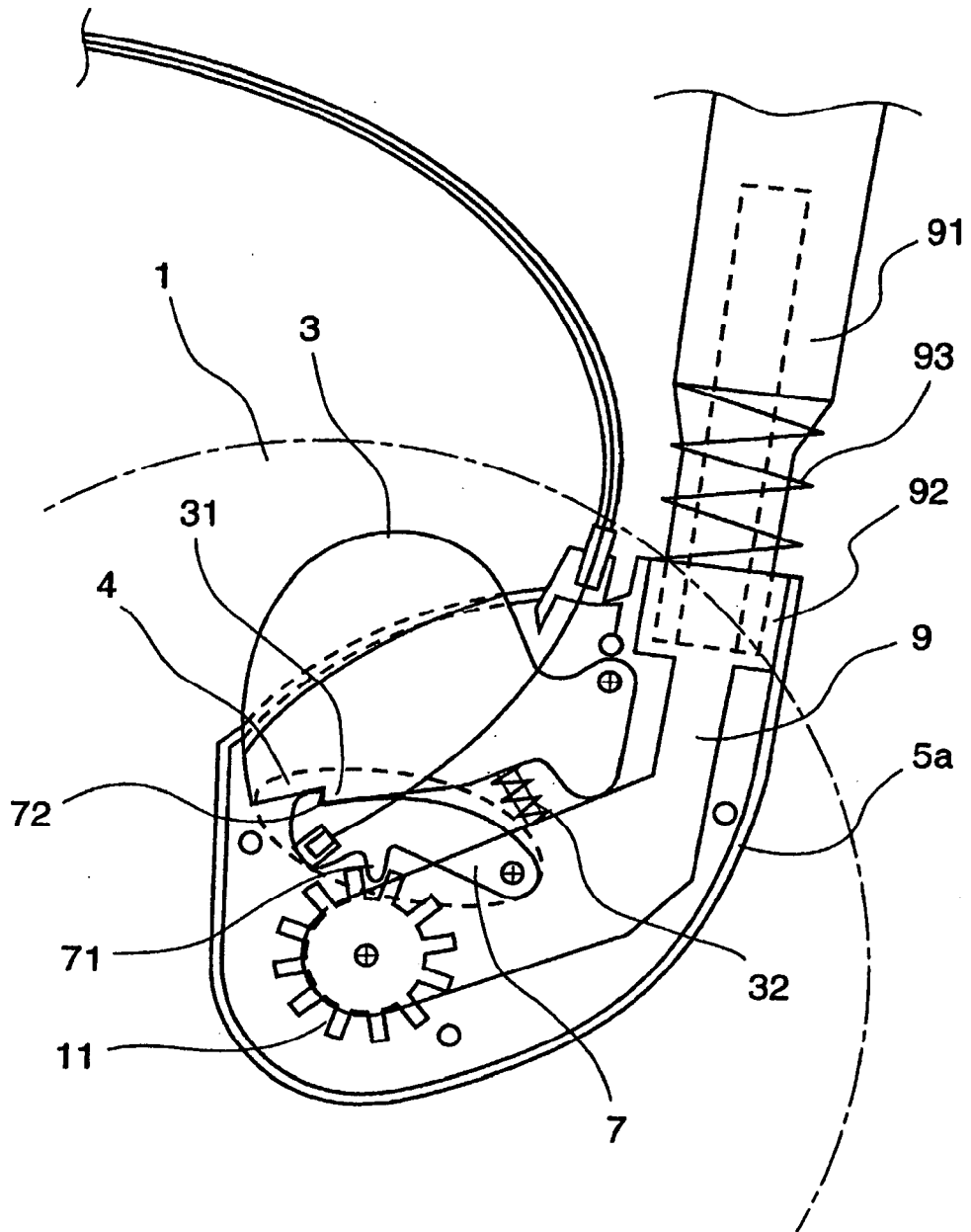


Fig. 4

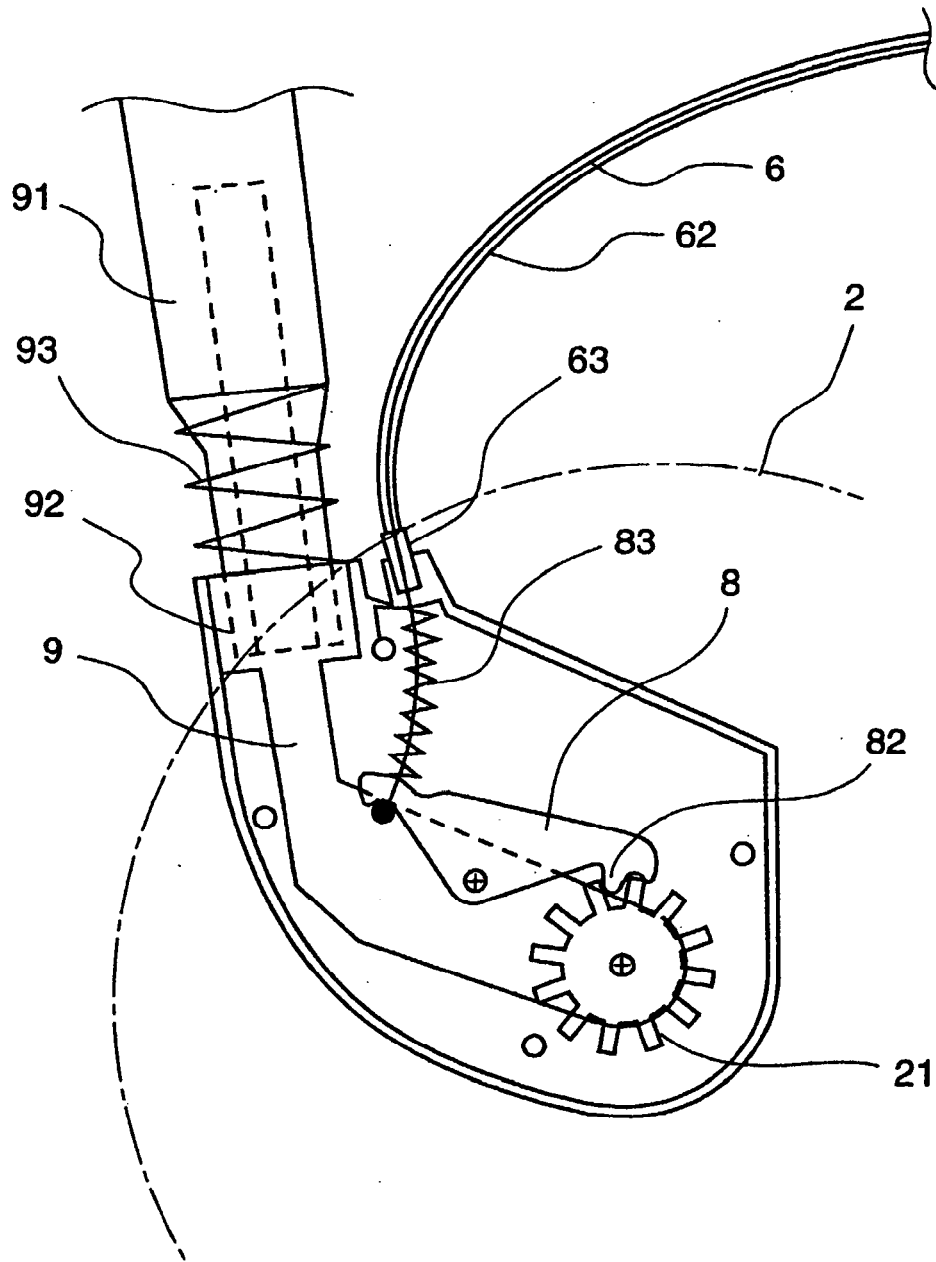


Fig. 5