

36234



36234.

MODELO DE UTILIDAD

por VEINTE años

cuyo privilegio se solicita para todo el territorio nacional sus colonias y Protectorado de Marruecos a favor de:

Don Juan BRUGAROLAS LLAVAL y

Don Angel GALLACH PRAT.

de nacionalidad española y con residencia en San Baudilio de Llobregat calle Dr. Pujadas nº 8, por:

" VEHICULO CICLOVIA PERFECCIONADO "

= = =
=



MEMORIA DESCRIPTIVA

Este Modelo de Utilidad se contrae, conforme indica su enunciado a un nuevo tipo de vehículo ciclovia especialmente ideado y diseñado para marchar sobre carriles, tales como vías férreas, etc, el cual, y gracias a sus especiales características, permite no solo el rápido y cómodo traslado o transporte sobre carriles, sino que dado su poco peso y la posibilidad de dividirlo, se puede, con toda facilidad, colocar y quitar de la vía cuando convenga, siendo asimismo fácilmente aparcable por el reducido lugar que ocupa.

Actualmente no existe otro sistema de transporte sobre carriles, que las carretillas desarmables que están formadas por dos ejes con ruedas de hierro sobre los que se adosa una plataforma de madera, siendo impulsadas estas carretillas por medio de pértigas accionadas manualmente por los operarios que son transportados, y si bien para el transporte de pesadas cargas, grupos de traviesas, carriles etc, es de suma utilidad, no ocurre lo propio en lo que respecta al transporte de personas encargadas de inspección de líneas, vías, dispositivos de señales e incluso en los traslados de una a otra estación del personal.

Para subsanar estos inconvenientes y proporcionar un vehículo económico y práctico que cubra plenamente la necesidad indicada, los solicitantes han ideado y experimentado con buen éxito el ciclovia a que se contrae este



Modelo de Utilidad, el cual puede ser accionado a pedal o a motor indistintamente, y asimismo transportar una o más personas, o una sola y pequeñas cargas o

30. equipos de herramientas, todo ello en mejores condiciones de comodidad y rapidez que con el empleo de las conocidas vagonetas.

Este ciclovia se caracteriza en quedar formado por un bastidor o cuadro dividido transversalmente en

35. dos mitades acoplables entre sí, una de las cuales va dotada de un sillín y los dispositivos de marcha, y la otra de uno o dos asientos supletorios, un portaequipajes y un posemanos similar a los manillares de las bicicletas, el cual sirve únicamente como apoyo del

40. conductor.

Otra característica del mismo ciclovia es que en cada una de las mitades del cuadro o bastidor va instalado un eje con dos ruedas con pestaña, presentando sus llantas un recubrimiento elástico amortiguador

45. sobre el que actúan la o las zapatas de los frenos.

Es por último característica del mismo ciclovia que el dispositivo de marcha, bien sea a pedales o a motor de explosión, va instalado en la mitad posterior del cuadro o bastidor, preferentemente en el

50. primer caso, o sea cuando sea accionado a pedales.

Para facilitar la mejor comprensión de cuanto se ha indicado, se describen seguidamente las representaciones del adjunto plano, en el que se han grafiado diversas vistas de un caso de posible realiza-



55. ción, el cual debe ser considerado como ejemplo ilustrativo, no limitativo.

La figura primera es una vista en perspectiva de un ciclovia a pedal desacoplado, habiéndose señalado por (1) el eje delantero con sus dos ruedas (2) y (3) cuyas llantas van recubiertas por una capa de material elástico, goma o similar, estando instalado dicho eje (1) sobre las dos horquillas (4) y (5) que se unen por los travesaños (6). La otra mitad del cuadro o bastidor, queda formado por otro eje (7) dotado de dos ruedas (8) y (9) iguales a las delanteras, estando enlazado este eje con las horquillas (10) y (11) traseras y las (12) (13) y (14) inferiores, constituyéndose un sólido conjunto por las (15), (16) y (17), que terminan en un tubo vertical sobre el que va instalado el manillar (18), quedando instalado el pedalier (19) en las horquillas inferiores.

La figura segunda es otra vista del mismo ciclovia armado y dotado del motor (20) y el asiento suplementario (21), en este caso de una sola plaza.

Por último la figura tercera es una vista parcial de la unión de los dos medios cuadros, apreciándose que las horquillas posteriores (12) y (13) van unidas por el montante (22), presentando el extremo (23) de (12) el apéndice tubular (24) con su orificio central (25) y el extremo (26) de la horquilla (13) queda dotado del orificio (27). El otro medio cuadro queda asimismo cerrado por el montante (28) cuyo extremo inferior sobresale por (29) para enchufarse en (25) de (24) y en esta posición el extremo (30) de (4) se aplica so-



85. sobre el (26) alojándose el pivote (31) en el orificio (27). Para asegurar esta posición de acoplado, se ha dispuesto en el montante (28) el pestillo (32) que por su uña (33) se engancha en el pivote (34).

Fácilmente se comprenderá que dada la especial
 90. constitución del ciclovia descrito, resulta un vehículo rápido, cómodo, económico y que puede colocarse y quitarse de la vía con suma facilidad, lo cual facilita grandemente los traslados de personal e incluso de equipo no muy pesado, por cualquier trayecto y a velocidad
 95. conveniente para compaginar este servicio con los horarios de los trenes, lo cual hoy no está permitido por ser complicados de poner y quitar sobre la vía, las carretillas conocidas,

Demeritas convenientemente las características
 100. fundamentales del ciclovia a que se contrae este Modelo de Utilidad, se hace constar que en el mismo se podrán introducir todas aquellas modificaciones que la experiencia, la práctica y la técnica pudieran aconsejar, siempre que con ellas no se cambie, altere o modifique
 105. su idea fundamental, la cual se resume en la siguiente:

N O T A

Se declaran de novedad, propiedad y utilidad para todo el territorio nacional, sus colonias y Protectorado de Marruecos, las siguientes:

110. R E I V I N D I C A C I O N E S

1ª. Vehículo ciclovia perfeccionado que se ca-



racteriza en quedar formado por un bastidor o cuadro compuesto por dos partes acoplables entre sí, quedando dotada cada una de ellas de un eje transversal en el

115. que van instaladas dos ruedas con pestaña y sus llantas recubiertas por una capa de material elástico, teniendo instalado dicho bastidor, un sillín, un manillar que sirve de apoyo al conductor y un asiento uni o bipersonal y/o un soporte para equipo o carga.

120. 2°. Vehículo ciclovia perfeccionado según la nota anterior que se caracteriza también en que el dispositivo o mecanismo de impulsión accionado a pedal y/o motor, va acoplado en una de las dos medios bastidores, preferentemente en el trasero, instalándose en este mismo

125. el manillar y los dispositivos de freno que actúan por zapata sobre el recubrimiento de material elástico de las ruedas.

3°. Vehículo ciclovia perfeccionado según las notas precedentes que se caracteriza también en que el

130. asiento complementario y/o el soporte de carga va instalado en el medio bastidor que no lleva el mecanismo de impulsión.

4°. Vehículo ciclovia perfeccionado según las notas precedentes que se caracteriza también en que la

135. unión o enlace de los dos medios bastidores se efectúa por los montantes centrales de los mismos y lleva un dispositivo de cierre de seguridad.

5°. "VEHICULO CICLOVIA PERFECCIONADO"

36234

- 7 -

ESMA



Todo ello tal y como se ha descrito y reivindicado en la presente memoria que consta de siete hojas foliadas y mecanografiadas por una sola de sus caras, y un plano que la ilustra.

Madrid, 18 Mayo de 1953

P. A. de

D. JUAN BRUGAROLAS LLAVAL Y

D. ANGEL GALLACH PRAT



36234

Fig. 1

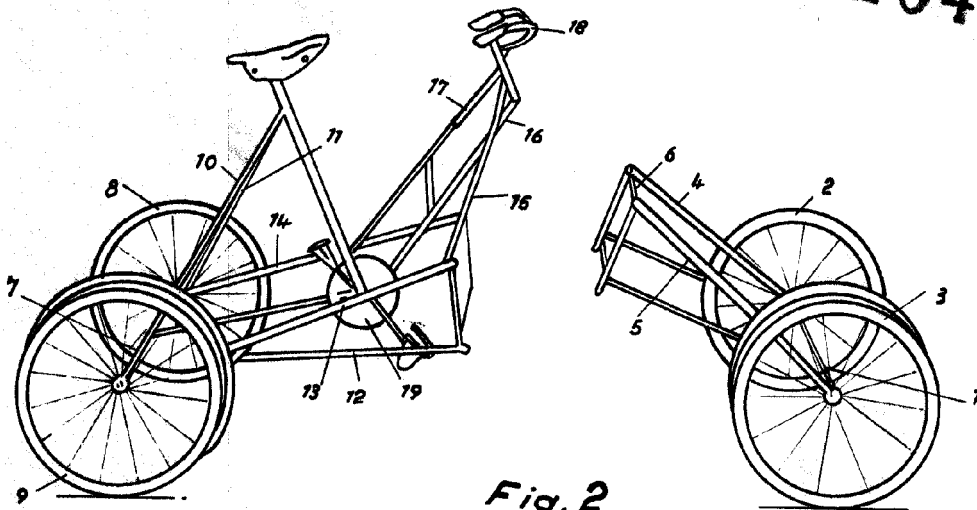


Fig. 2

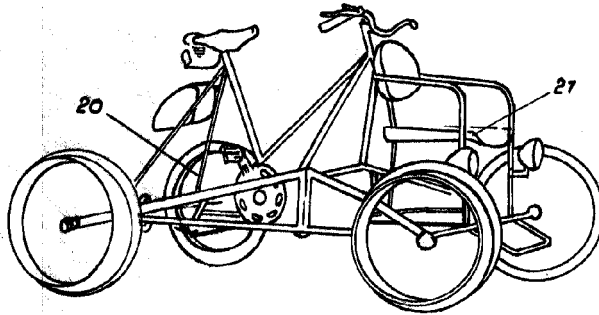
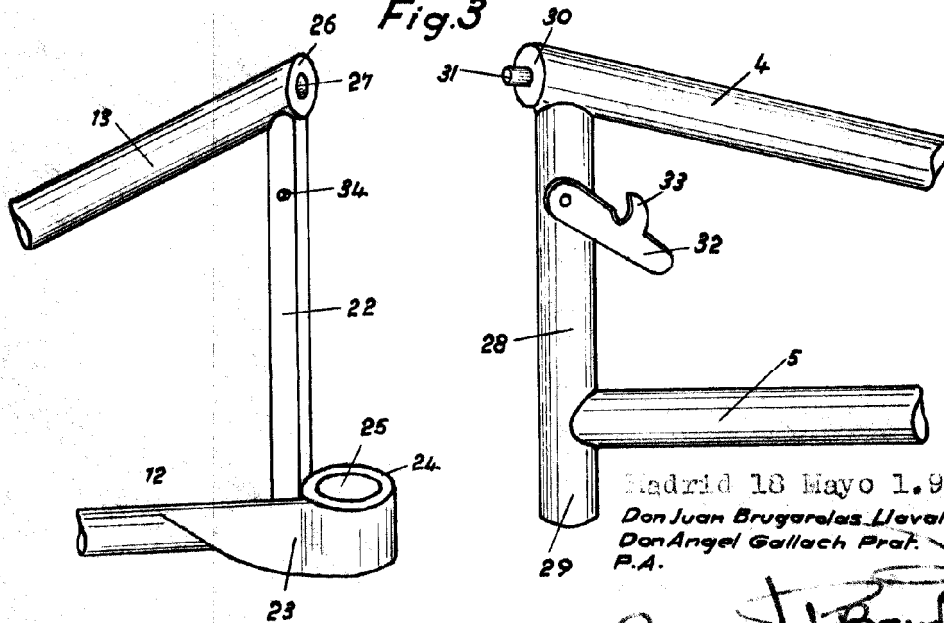


Fig. 3



Madrid 18 Mayo 1.953
Don Juan Brugarolas Llavall y
Don Angel Gallach Prat.
P.A.

Bernard Baer

Escafo variable.

Bernard