

712001



MODELO DE UTILIDAD

a favor de don JOSE M<sup>a</sup> PORTAVELLA ANDREU, de nacionalidad española, domiciliado en Barcelona, calle Condal, 12, por "TRINEO LIGERO PARA USOS DEPORTIVOS".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

5. La presente invención se refiere a un trineo especialmente adecuado para usos deportivos gracias a su extremada ligereza y posibilidad de fácil y rápido desmontaje, que no excluyen una perfecta seguridad de empleo y la posibilidad de lograr con el mismo velocidades considerables sobre nieve.

10. Otra de las ventajas del trineo objeto de la invención es la posibilidad de su fabricación con materiales - que, como los plásticos, representan una gran economía de coste y unos gastos prácticamente nulos de entretenimien-

112001



- to, aparte de que la ausencia de elementos metálicos en la obra viva del trineo y la especial disposición de los patines o deslizadores permite su perfecto deslizamiento en condiciones óptimas de estabilidad, sin ningún perjuicio para la pista, lo que no era posible en absoluto con los trineos de tipo convencional, que precisaban pistas especiales al deteriorar gravemente las normales para la práctica del esquí.
- 5.
- Sabido es el incremento que va obteniendo el deporte en trineos sobre la nieve, especialmente en los trineos dirigibles usualmente denominados "bob" o "bobsleigh", en los que el tripulante (normalmente dos) pueden regular la velocidad de deslizamiento del vehículo y su dirección, ya sea mediante volante o por cables.
- 10.
- Tales trineos ven limitado su campo de acción a las pistas expresamente reservadas para los mismos, profundas depresiones en la masa de nieve, de fondo endurecido, sobre el que patinan a alta velocidad las cuchillas, patines o deslizadores de canto agudo de que el vehículo es portador.
- 15.
- La limitación a estas pistas quita grandes posibilidades y alicientes al empleo de los trineos citados aparte de que la presencia de elementos metálicos de gran peso y difícil desmontaje reduce las posibilidades de transporte y conservación del aparato.
- 20.
- El trineo de la invención permite solventar ventajosamente todos estos inconvenientes, posibilitando la práctica del deporte en trineos dirigidos a una gran masa de aficionados y sin necesidad de limitarse a pistas construí
- 25.

11200-1



das expofeso y con caracter exclusivo de competición.

- Consiste esencialmente el trineo de la invención en un chasis en forma de caja del que son solidarios los patines o deslizadores laterales, en forma de aletas salientes y curvadas en su parte anterior para servir de apoyo para los pies del segundo tripulante o "paquete", así como un cabezal en voladizo con un orificio pesante para articulación del tren móvil del aparato, cuyo cabezal presenta en su arranque oportunos medios de encaje y articulación de una tapa que cubre totalmente el citado chasis y dispone de oportunos medios de sujeción al mismo.
- 5.
- 10.

- La pieza que constituye el tren móvil del trineo queda montada en la parte anterior del mismo, debajo del cabezal en voladizo del chasis, por medio de un eje cilíndrico hueco que se introduce en el orificio practicado al efecto en este último y que a su vez dispone de medios para el acoplamiento y solidarización de una columna portadora del volante o manillar de accionamiento y que está prevista además para apoyarse sobre dicho cabezal con una tensión regulable a voluntad. El mencionado tren móvil del aparato afecta la forma de un bloque dotado superiormente de la espiga o eje cilíndrico antes reseñado y es portador lateralmente de sendos patines o deslizadores como los del chasis, doblados hacia arriba en la parte delantera para servir de reposapiés para el piloto y siendo como aquéllos en su reverso o superficie de deslizamiento de sección en ángulo obtuso, con un nervio plano en su arista.
- 15.
- 20.
- 25.

Para mejor comprensión de la presente memoria des-

112001



criptiva se acompañan unos dibujos en los que, esquemáticamente y tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de realización del trineo objeto de la invención.

5. En dichos dibujos, la figura 1 es un despiece en perspectiva del trineo; la figura 2 es una vista en perspectiva del propio trineo debidamente montado; y la figura 3 es un detalle seccionado transversalmente del chasis, mostrando la estructura de los patines de deslizamiento.
10. El trineo comprende un chasis 1 en forma de caja, de la base de la cual se proyectan hacia el exterior, en sus laterales mayores, las aletas 2 constitutivas de los patines o deslizadores, curvados hacia arriba en su extremo anterior para servir de reposapiés para el segundo tripulante o "paquete". Frontalmente, la caja 1 remata en el cabezal 3 en voladizo, de superficie anterior preferentemente curvada y dotado centralmente de un orificio pasante 4 de relativamente gran diámetro.
20. La caja 1 tiene sus laterales mayores ligeramente deprimidos con relación a los extremos del cabezal 3, con el fin de que en ellos pueda ubicarse el faldón de la tapa 5, enrasando con aquellos extremos. La citada tapa 5 es asimismo portadora de sendas aletas laterales 2', capaces de cubrir y acoplarse perfectamente a las 2 del chasis o caja, previéndose en la parte frontal de la propia tapa oportunos medios 6 complementarios de otros 7 practicados en el chasis, para la unión articulada entre una y otro, aunque esta unión podrá también hallarse asegurada por deslizamiento.
- 25.

112001



to de la primera sobre el segundo, o por otro sistema apropiado. En cualquier caso, el interior de la caja 1 es utilizable como portaefectos y equipajes, y la tapa 5 actúa a la vez de asiento para los tripulantes del trineo, pudiendo ser plana, rehundida, curvada o con formas anatómicas para mejor adaptación de aquéllos.

Dentro del orificio 4 del cabezal del chasis se aloja con posibilidad de giro el eje cilíndrico hueco 8, que emerge verticalmente de la pieza 9, constitutiva del tren móvil del vehículo, la movilidad del cual en sentido lateral, de hasta por lo menos un desplazamiento angular de 180°, viene garantizada por los chaflanes posteriores 10 de la propia pieza, que quedan situados debajo del cabezal en voladizo 3 del chasis. La pieza 9 presenta en sus laterales sendas aletas 11 alineadas con los patines o deslizadores 2 del chasis, cuyas aletas 11 se hallan como estos últimos - curvadas en su extremo anterior para servir de reposapiés, en este caso para el piloto o primer tripulante.

Tanto los patines 2 del chasis como sus equivalentes 11 de la pieza de dirección, presentan una sección transversal en ángulo obtuso correspondiente a la cara inferior o superficie de deslizamiento de los mismos, tal como muestra la figura 3, existiendo en la arista determinada por dicho ángulo un nervio plano o rectangular 12, que proporciona la necesaria estabilidad al conjunto en su desplazamiento sobre la nieve.

El eje 8 del tren de dirección está previsto, como se ha dicho, para alojarse en el orificio 4 del cabezal del

112001



5. chasis, y dentro del mismo queda acoplada solidariamente por su extremo inferior la columna 13, portadora del manillar o volante de accionamiento 14 y dotada de una valona exterior 15, por la que se apoya sobre el citado cabezal 3 con una tensión regulable a voluntad a través de un mando apropiado, como por ejemplo el botón 16, que actúa sobre oportunos medios de anclaje interiores (no representados).

10. Serán independientes del objeto de la presente invención los materiales, formas y dimensiones del trineo y sus partes, aplicaciones a que el mismo se destine y, en general, todo cuanto no altere, cambie o modifique su esencialidad.

15.

#### NOTA

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

20. 1. Trineo ligero para usos deportivos, que consiste esencialmente en un chasis en forma de caja, con tapa articulada en su borde anterior, dotada de medios de cierre sobre aquélla y utilizable como asiento para los tripulantes, hallándose dotado el conjunto de dos aletas salientes laterales de sección en ángulo obtuso utilizables como patines de deslizamiento, cuyo vértice presenta en toda la longitud de aquéllas un nervio continuo, apareciendo tanto el fondo de la caja como las aletas exteriores indicadas curvados en su parte frontal para rematar

25.

112001



en un cabezal en voladizo, portador del sistema de dirección y en el que se halla acoplada inferiormente una plataforma dirigitible, con acusada curvatura en su parte frontal y provista de salientes laterales en su cara inferior; de estructura similar a la de las aletas de la caja o chasis, presentando finalmente la mencionada plataforma su borde posterior ampliamente achaflanado para conferirle movilidad en sentido lateral por debajo de la pared frontal curvada de la caja y de los extremos curvados de las aletas laterales de la misma.

5.

10.

2. Trineo ligero para usos deportivos.

Consta la presente memoria descriptiva de siete hojas foliadas numeradas, escritas a máquina por una sola cara.

Madrid, 11 de marzo de 1965

José María Portavella Andreu

p.a.



112501

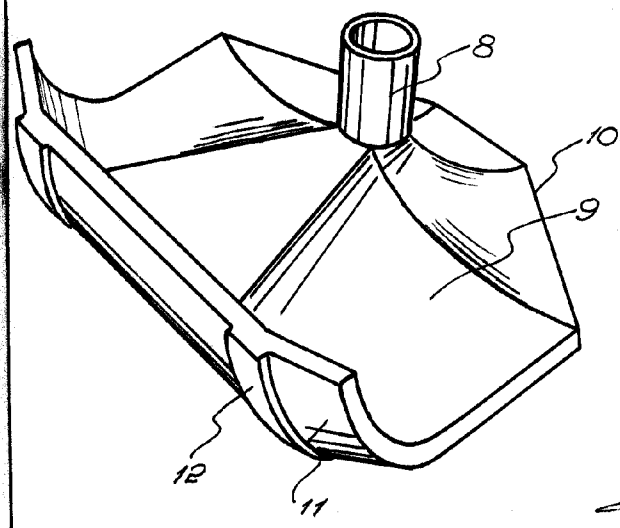
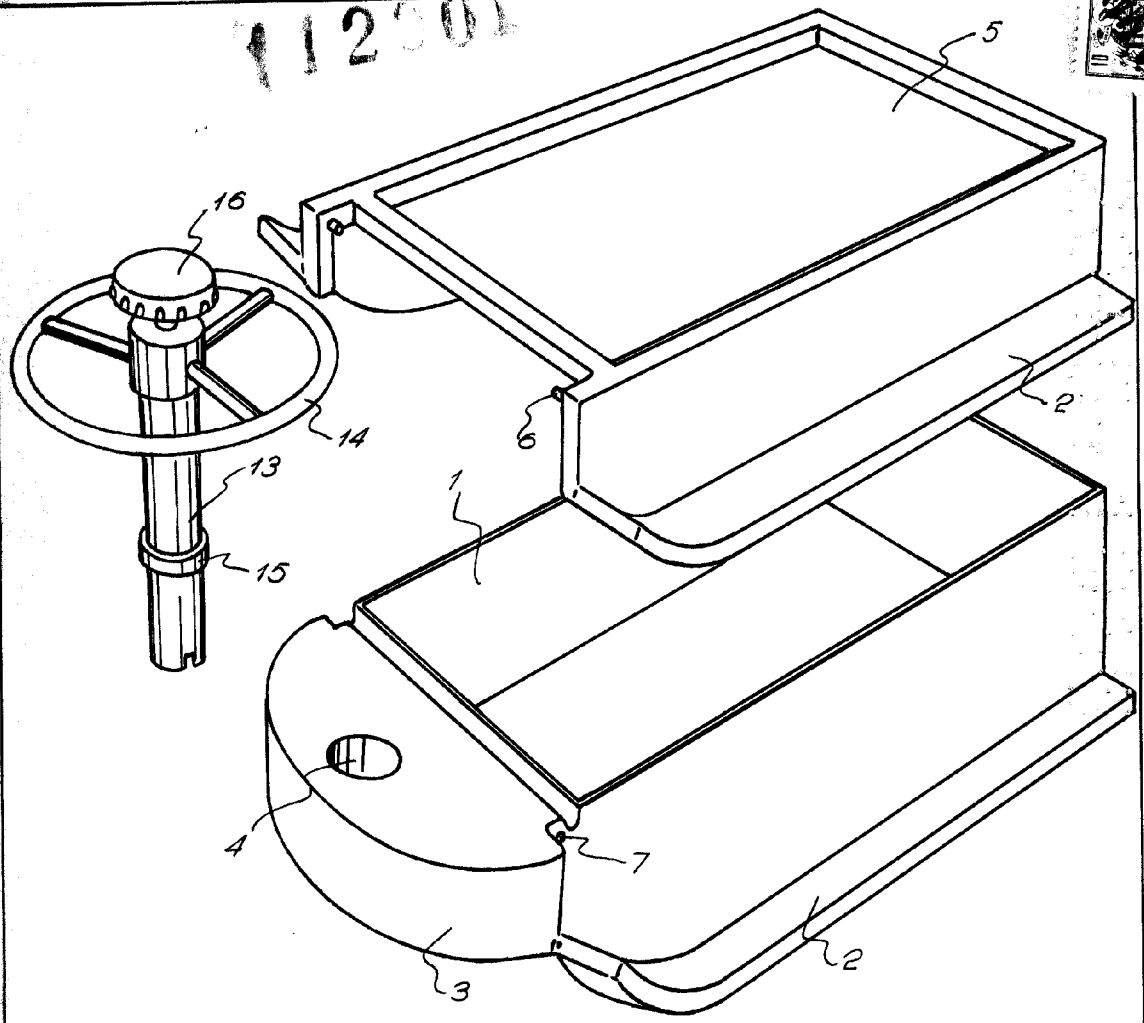


Fig.1

Madrid, 12 Marzo 1965.  
José María Portavella Andreu.

*pa*  
*and*



112001

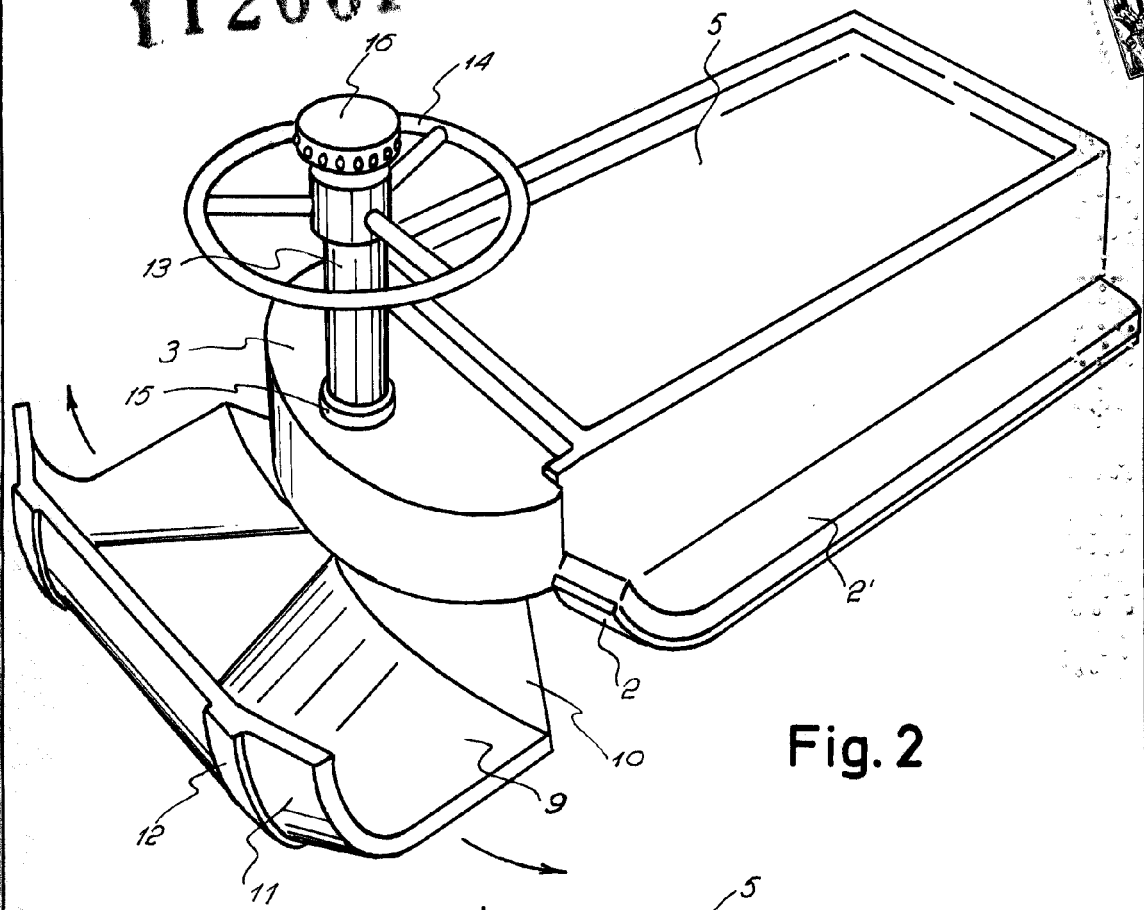


Fig. 2

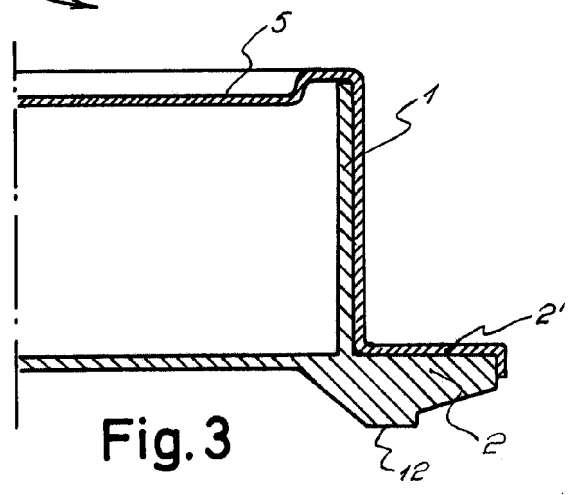


Fig. 3

Madrid, 12 Marzo 1965.  
José M<sup>º</sup> Portavella Andreu.  
p.a.