

15 DIC



154621

SECCION TECNICA
CLASIFICACION I. P. C.
CLASE <u>A 63</u>
SUBCLASE <u>H</u>

MODELO DE UTILIDAD
 POR VEINTE AÑOS
 EN ESPAÑA

solicitado a favor de DA. JOSEFINA POSADAS ESCALONA, de na-
 cionalidad española, con domicilio en VALENCIA, C/. Cronis-
 ta Carreres nº, 1

P O T

=/=/=/=/= " TREN MONORRAIL DE JUGUETE " =/=/=/=/=

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente memoria y los dibujos que la acompa-
 ñan, tienen por objeto describir la constitución general,
 funcionamiento y sobre todo, las particularidades, de un
 original juguete que imita las formas de un tren monorrail,
 logrando así el fin de poner en manos del niño un medio re-



creativo que aventaja a los trenes de juguete conocidos hasta la fecha, tanto en sus efectos estéticos, como en las posibilidades operativas.

5 El juguete que vamos a describir tiene, además, la particularidad de su gran sencillez, tanto para su montaje por parte del niño, como por la facilidad de manejo, para que pueda ser maniobrado. Esto se consigue por medio de uno o varices sencillas dispositivos de cambio de vía, dotados cada uno de dos mandos que accionan las correspondientes palancas que hacen girar una plancha en la que va montado el eje que soporta un tramo del rail. Otra de las características reside en el especial tipo de enganche de los tramos de rail unos a otros; en la constitución del propio rail y en el juego de rodillos guía de qué va provisto el vehículo, que le permiten deslizarse rápidamente y pasar bien las curvas sin que descarrile.

10

15

Para que todas las particularidades anteriormente apuntadas, puedan comprenderse mejor, en la descripción que vamos a efectuar de las mismas, nos valdremos de varias hojas de dibujos que representan los principales elementos componentes del juguete, expuestos solamente a título de ejemplo, de manera que no debe darseles ninguna interpretación restrictiva, sino amplia y general.

20

Los referidos dibujos nos muestran en sus figuras como sigue:

25

Fig. 1 Planta del dispositivo cambiador de vía.

Fig. 2 Planta del mismo dispositivo de la figura anterior, visto por la base.

Fig. 3 Lateral en alzado de un tramo de rail rec



to, cortado por la mitad, para indicar la posibilidad de que los tramos que componen el total, sean de diferentes y diversas longitudes, pudiendo también adoptar formas rectas o curvas.

5 Fig. 4 Planta, por la base, del tramo de rail de la figura anterior

Fig. 5 Sección transversal por A-B, del rail de la figura 3.

10 Fig. 6 Lateral en alzado del punto de unión de dos ralles.

Fig. 7 Planta, por la parte inferior, de la figura anterior, mostrando el trabado del dispositivo de unión de dos ralles.

15 Fig. 8 Lateral en alzado de uno de los soportes de la vía o monorrail.

Fig. 9 Lateral en alzado de un ejemplo de vehículo adecuado para el tipo de monorrail representado en las figuras 3, 4, y 5.

20 Fig. 10 Planta del vehículo de la figura anterior, visto por la base.

Fig. 11 Vista frontal del referido vehículo, montado en el monorrail.

25 Refiriéndonos, pues, a los citados dibujos, vemos que los elementos representados en ellos como ejemplo, comprenden las siguientes partes:

30 Las figuras 1 y 2, que representan el dispositivo de cambio de vía, constan de una caja -1- en forma de cruz, dispuesta invertida y de paredes laterales de poca altura. En el centro de la cara inferior hay un nervio -2- en forma de circunferencia, que delimita un espacio cinco



lar en cuyo interior va alojada una plancha -3-, en forma de T, unida a la caja -1-, por medio de un eje central -5-, que le permite su giro, disponiendo de un muelle -4-, enganchado por un extremo al tetón -6- fijo en la caja y por el otro al gancho -7- situado en la plancha giratoria -3-, al objeto de impulsar a esta a que ocupe rápidamente la posición a la que la empujen los mandos. También comprende dos palancas -8- y -9- unidas a la caja por los ejes -10- que les permitan bascular, cuyas palancas pasan a través de los orificios arqueados -11- y -12- y finalizan en los cuerpos -13-14-, de manera que, accionandolos convenientemente, la basculación de las palancas -8-9- impulsará a girar a la plancha -3-, en un sentido u otro, al tropezar en los topes -15-16-. En la cara superior y en el centro hay un tramo de rail -17-, unido a un eje vertical, y por dos tetones extremos (no visibles) a la plancha inferior -3-, de manera que al girar esta, dicho rail gira 45º, enfrentados entonces, sea a los tramos de vía -18-, como aparece en la figura 1, o a los 19. Dicho giro en 45º se guía por los orificios arqueados -20-21-, por los cuales se deslizan los tetones (no visibles), que unen al rail -17- a la plancha -3-. Como se deducirá, esto permite cambiar el tren o vehículos de una vía a otra, o desviarlos.

El tren se deslizará por un solo rail, señalado en las figuras 3, 4 y 5, con la referencia -22-, cuyo rail se compondrá de tramos rectos y curvados, de mayor o menor longitud y de diferente grado de curvatura e nº, según la extensión del circuito que se desea formar, al unir unos tramos de rail a otros.



Los railes -22-22'- y también los señalados con
-17-18- y -19-, tendrán la sección que muestra la figura
5, e sea se compondran de una cinta o plano superior -23-,
de suficiente anchura para permitir el apoyo en ella de
las cuatro ruedas -24- del vehiculo o locomotora -25- (Fi-
guras 9, 10, 11), cuya cinta tendrá en su cara inferior
dos tabiques -26-, perpendiculares a ella y paralelos en-
tre si, hallandose unidos de trecho en trecho por unos ta-
biques transversales -27-. Debajo de las aletas que forme
a ambos lados la cinta -23-, hay un nervio -28- en cada u-
na.

En cada extremo, los railes -22- prolongan sus
tabiques -26-, fuera de la cinta o plano superior -23-,
formando dos apendices laminares, verticales, -29-30-, de
diferente longitud que juntamente con un tabiquillo -31- y
las muestas -32-, constituyen el dispositivo de unión de
unos tramos de rail a otros. Hay que hacer notar, que po-
co antes de iniciarse la prolongación del apendice -29-,
se forma un doblaz, para que ambos apendices -29- y -30-
queden situados mas juntos que los tabiques -26- de los
que proceden.

Para unir dos tramos de railes, o sea unos tra-
mos a otros, se colocaran a testa y se introduciran los
apendices -29- 30-, de unos entre los apendices -29-30-
de los otros, engancho las muestas -32-., en los tabi-
quillos -31-. Esta unión queda, luego, mas firme, introdu-
ciendo el punto de unión en el canal o abertura -33- de
las columnas -34-, dotadas de la base -35- (figura 8) que
constituyen los pies o columnas de sustentación de los ca-



riles en cualquier superficie.

La locomotora -25-, (que pueda adoptar cualquier otra forma, o la de otra clase de vehiculo) tendra, ademas de las cuatro ruedas motrices -24-, impulsadas por un motorcito electrico, por un dispositivo de cuerda o de otra clase, cuatro patas cilindricas -36-, que llevan cada una un casquillo -37-, con libre giro y un disco o anillo -38-, dispuestos en un plano horizontal inferior al de las ruedas -24-, de manera que, estando estas apoyadas sobre la cinta o plano -23- de rodadura, del rail los anillos -38- quedaran situados debajo de los nervios -28-, constituyendo un dispositivo de agarre o seguridad, que impedira al vehiculo descarrilar. En el ejemplo de locomotora representada en las figuras 9, 10 y 11, los cuerpos -39-, son unas cajas destinadas a lojar las pilas que, por situarse a ambos lados, le dan mayor estabilidad al vehiculo.

La referida locomotora o vehiculo -25- pueda llevar enganchados vagones u otra clase de remolques, que llevaran tambien, a parte de sus correspondientes ruedas, no motrices, las cuatro patas de seguridad -36-.

Finalmente conviene hacer constar que todo lo descrito y representado es susceptible de modificaciones en sus formas secundarias, tamanos, materiales, numero de tramos de rail, clase de vehiculos, elementos accesorios como postes de senales, barreras, y en general todo aquello que no altere lo esencial que se resume en la siguiente

NOTA REIVINDICATORIA

5

10

15

20

25



En este Modelo de Utilidad se reivindica:

19 Tren monorraíl de juguete, esencialmente caracterizado porque el monorraíl de deslizamiento del tren se compone de una cinta o plano de rodadura, de anchura suficiente para permitir el apoyo de las cuatro ruedas del o de los vehículos y de dos tabiques perpendiculares a la referida cinta o plano de rodadura, dispuestos verticales y en sentido longitudinal, paralelos y espaciados, con unos tabiquillos transversales de unión situados de trecho en trecho, todo ello en la cara inferior de la cinta de rodadura, cuyos lados rebasan el plano vertical de los dos tabiques longitudinales inferiores y forman dos alatas en voladizo, con un parvicio longitudinal en la cara inferior de cada alata.

20 Tren monorraíl de juguete, caracterizado porque cada tramo del monorraíl de la precedente reivindicación tiene en ambos extremos, dos apéndices de diferente longitud, formados por la prolongación, fuera del plano o cinta superior, de los dos tabiques verticales inferiores tras doblarse uno de ellos para aproximarse al otro apéndice, teniendo, en esta zona de menor distancia entre ambos, un tabiquillo transversal, de manera que al introducir los apéndices de un extremo de raíl, entre los apéndices del otro, las muescas que los apéndices mas largos poseen, se enganchan en los mencionados tabiquillos transversales, quedando unidos a testa los dos raíles cuya unión se completa con el extremo en forma de pinza u horquilla flexible, de una columna de soporte, con la correspondiente base, que se acopla al referido punto de trabado o unión de los cua-



tro apéndice.

3e Tren monorraíl de juguete, en el que tanto la unidad matriz del o de los vehículos, como los posibles vagones o remolques, provistos de las correspondientes cuatro ruedas de deslizamiento, se caracterizan por tener en su base, cada unidad, cuatro patas perpendiculares y cilíndricas, dotada cada una de un casquillo con libre giro y cada casquillo de un anillo circular, debiendo hallarse dispuestos estos anillos en un plano horizontal, inferior a las ruedas, con objeto de que al montar el vehículo sobre el monorraíl, los anillos resulten colocados debajo de las aletas laterales, en voladizo, del monorraíl, constituyendo un dispositivo de agarre que impide el descarriamiento.

4e Tren Monorraíl de juguete, que comprende una caja invertida en la que confluyen y convergen varios extremos de raíl sobre su cara superior y un tramo central de raíl giratorio, integrando el dispositivo de cambio de vía, caracterizado por disponer en su cara inferior de un nervio en forma de anillo circular que sirve de guía a los giros de una plancha unida al tramo central móvil de raíl por un eje central de giro y por dos tetones que se deslizan en los respectivos orificios arqueados, cuya plancha móvil es impulsada a girar en un sentido u otro por dos palancas situadas debajo de la caja y unidas a ella por medio de los respectivos ejes de basculación teniendo dichas palancas su extremo con un mando asomando a la cara superior de la caja, al pasar a través de los respectivos orificios arqueados que les sirven de guía en sus basculacio-



nas, comprendiendo, además, un muelle unido a la plancha giratoria por un extremo y por el otro a la caja.

Se " TREN MONORRAIL DE JUGUETE ", de conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y gráficamente representada en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

Esta memoria consta de NUEVE hojas, escritas o mecanografiadas a una sola cara a doble espacio.

Valencia, 15 Diciembre 1959

Por autorización de la interesada

JOSE LOPEZ
P.P.

fig. 1

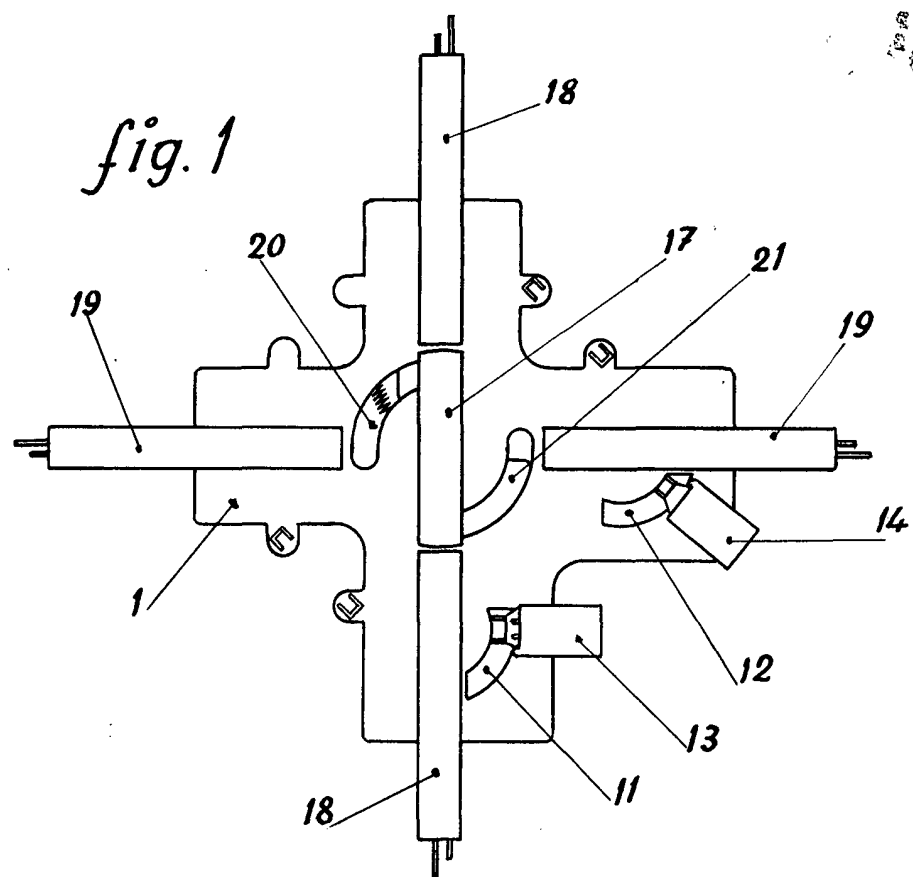
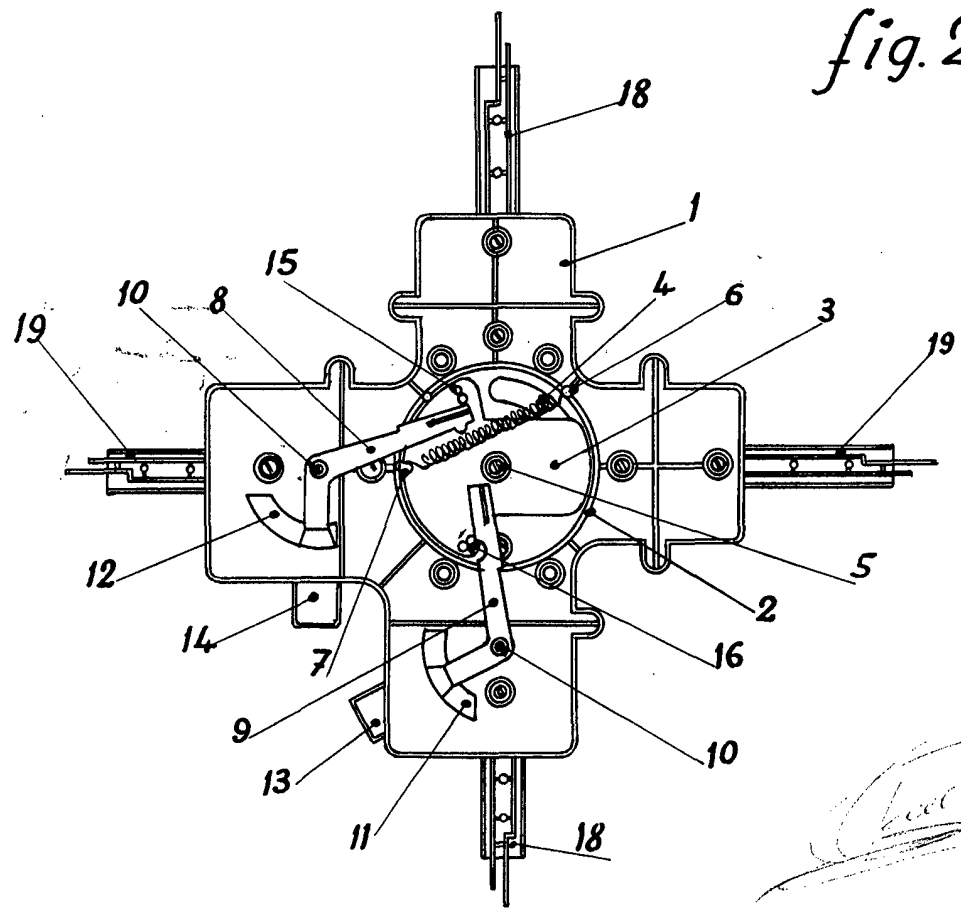
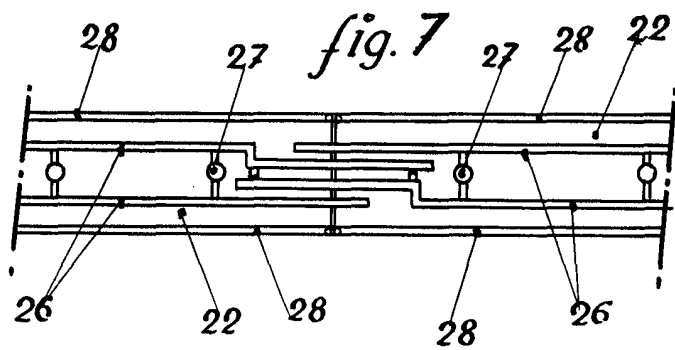
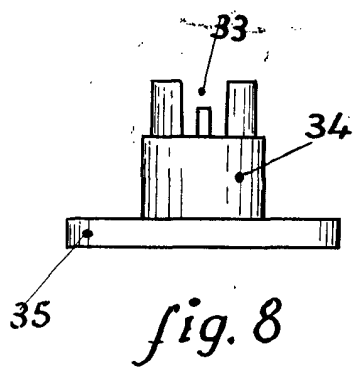
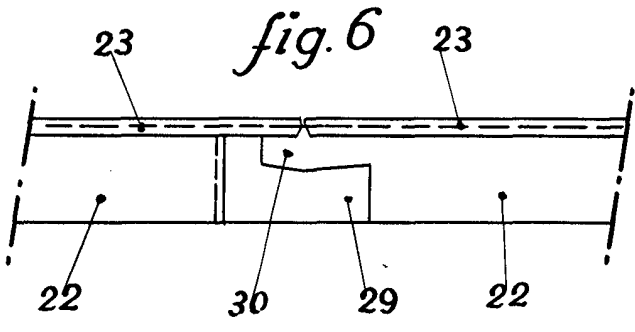
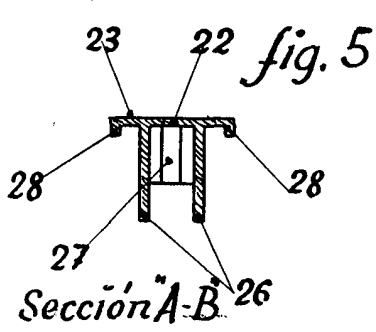
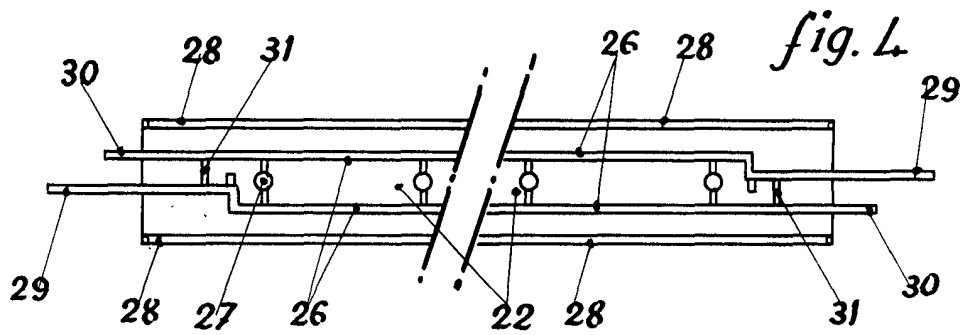
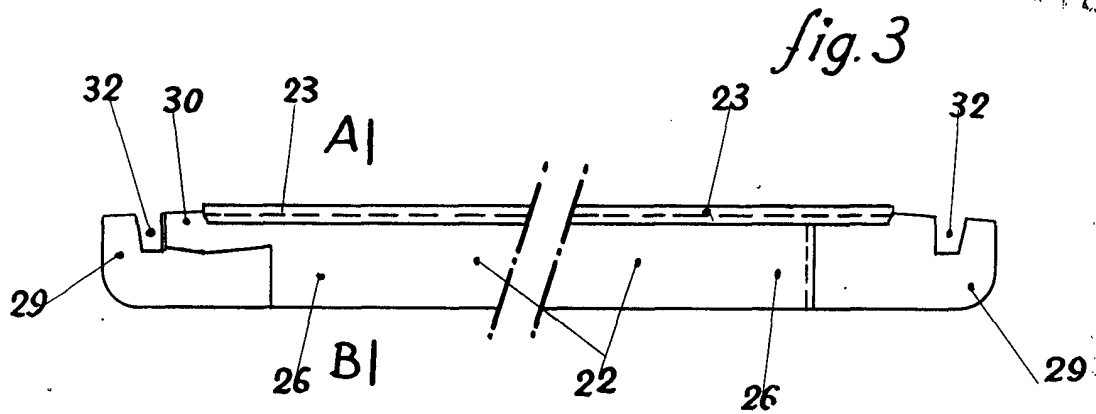


fig. 2



Chacab



Escalona

fig. 9

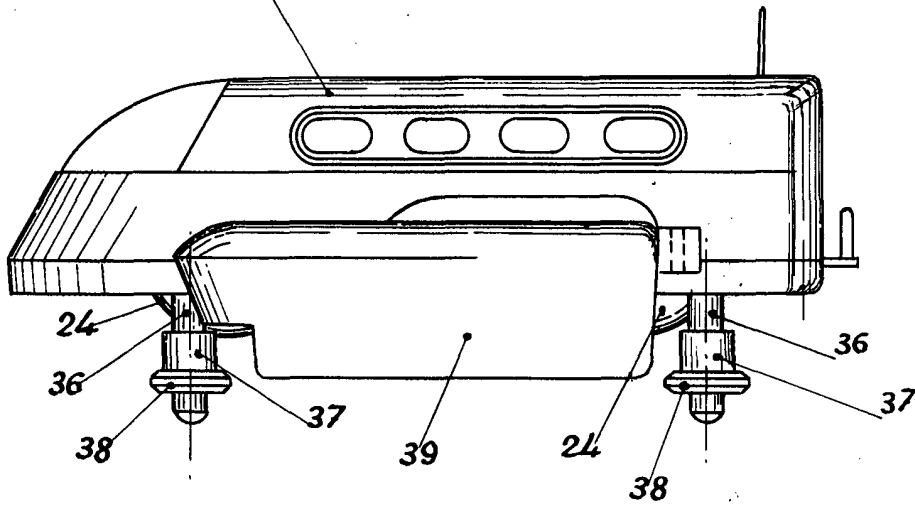


fig. 10

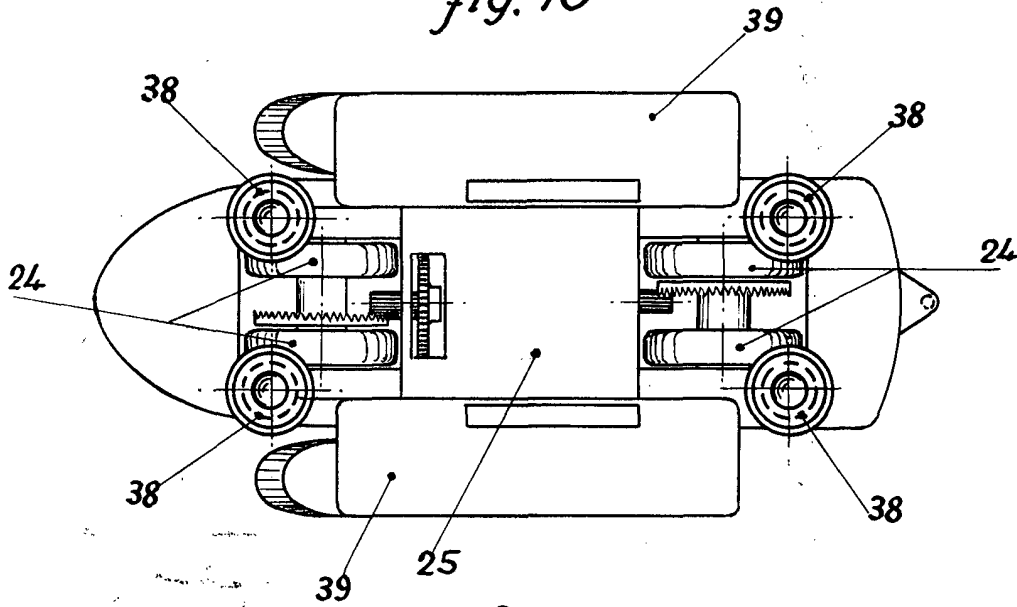
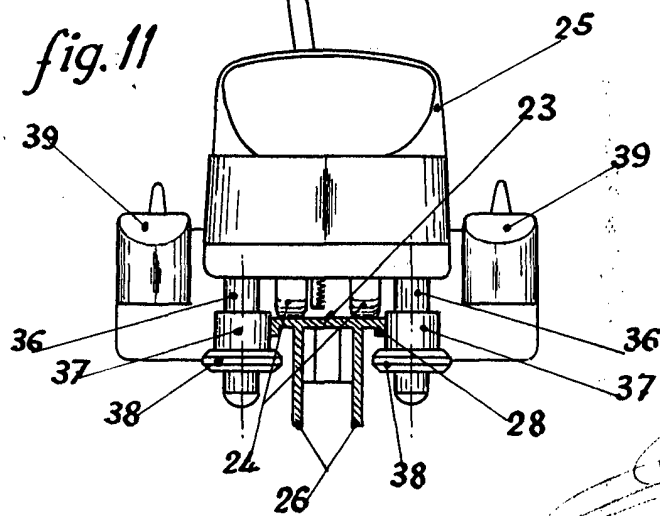


fig. 11



Josefina Posadas Escalona