

ESPAÑA

⑩ ES	⑪ NÚMERO	⑩ Y
	249783	
	⑫ FECHA DE PRESENTACION	

MODELO DE UTILIDAD

16 JUN. 1980

③① PRIORIDADES	③② FECHA	③③ PAIS
③① NÚMERO		

④⑦ FECHA DE PUBLICIDAD	⑤① CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B62C 1/02

⑤④ TITULO DE LA INVENCIÓN
"CARRUAJE LIGERO DE PASEO".

⑥① SOLICITANTE (ES)
D. CARLOS BLASCO PINILLA

COMICILIO DEL SOLICITANTE
Torreblasco, nº 27 -GARRAPINILLOS- (Zaragoza)

⑦② INVENTOR (ES)

⑦③ TITULAR (ES)

⑦④ REPRESENTANTE
D. MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON

JA/mg/7.837

1 La presente memoria descriptiva tiene como fin
la declaración del objeto sobre el cual ha de recaer el privile-
gio de explotación industrial y comercial, exclusivo en el terri-
torio nacional de un Modelo de Utilidad de acuerdo con la vigen-
5 te Legislación sobre Propiedad Industrial, que como el enunciado
indica, se trata de "CARRUAJE LIGERO DE PASEO".

El espacio abierto del campo es espectacular-
mente atrayente al hombre, sobre todo al de ciudad. La vida seden-
taria y rutinaria casi requiere, a niveles de necesidad primaria,
10 salir al campo en momentos de ocio para perder la vista en el ho-
rizonte y respirar aire puro.

La tensión de la circulación, del automóvil,
de la prisa, esa sensación de llegar tarde a todas partes, se pier-
de en cuanto encaminados por una vereda nos dirigimos a un lugar
15 apartado, sosegado porque todavía no ha sido adulterado ya que no
es accesible a los vehículos de motor.

En esta memoria se presenta un vehículo con el
que es posible llegar a estos parajes, pero de una manera casi
poética: por tracción animal; así el ritmo lento y acompasado del
20 trotar de una caballería, hace todavía más placentero el paseo.

Nuestro carruaje está constituido por un lige-
ro bastidor metálico tubular, que sus asientos están equipados de
un cómodo mullido y que permitirá agradables excursiones, paseos,
o por qué no, viajes sin gran dependencia del vial existente has-
25 ta el destino prefijado, debido a la perfecta adaptabilidad al te-
rreno por parte de la caballería y por su gran estabilidad, ya que
se diseña con una importante distancia entre la proyección sobre
el suelo del centro de gravedad de la carga y los puntos de apoyo.

También sus ruedas neumáticas colaboran en la
30 confortabilidad del carruaje. La forma de organizar el asiento de

1 los viajeros permite un amplio lugar para colocar el equipaje.

5 Para comprender mejor la naturaleza del presente invento, en el plano adjunto hacemos una representación esquemática de su utilización, no siendo en absoluto limitativa y susceptible por ello de las modificaciones accesorias que no alteren las características esenciales.

10 La figura 1 muestra el perfil del carruaje y la figura 2 su aspecto en planta; en esta última figura se destaca la posibilidad que ofrece nuestro invento de acoplar los extremos de las varas, donde se enlaza con el animal, a la envergadura de la caballería para que su trabajo lo realice más cómodamente; y para que el carruaje no oscile en un plano horizontal.

15 En estas figuras se han destacado los elementos notables del carruaje que serán comentados seguidamente con las marcas que siguen para facilitar su localización.

1.- Largueros laterales principales.

2.- Largueros secundarios.

3.- Largueros centrales.

4.- Estructurales transversales.

20 5.- Eje de balancín.

6.- Compases portabridas.

7.- Goznes del balancín.

8.- Balancín.

9.- Asiento.

25 10.- Amortiguador.

11.- Muelle.

12.- Rueda.

13.- Plataforma.

14.- Apoyapies.

30 15.- Estribo.

- 16.- Varas.
- 17.- Pasador.
- 18.- Orificios para posicionar (16).
- 19.- Curvatura de (16).
- 20.- Estructura portaequipajes.
- 21.- Guardabarros.
- 22.- Apoyo sombrilla-látigo.
- 23.- Mozo tentetieso.

El bastidor del carruaje queda estructurado por los largueros (1) formados por un par de tubulares conformados, como la figura 1 expresa. Ambos son unidos sólidamente por los transversales (4), sobre los que apoyan los largueros (2) y (3) longitudinalmente, y (5) sobre el que se articula el bastidor (8).

En el transversal (4), se prevén los compases (6) para retener en lo alto a las bridas que conducirán a la gallería.

El ballesteo del balancín (8) que soportará las masas suspendidas o peso de los viajeros, se celebra en los goznes (7), encontrándose en tal bastidor la butaca o asiento (9). Se suavizan y neutralizan las oscilaciones de tal balancín mediante los amortiguadores (10), auxiliados por los resortes (11).

El piso del carruaje queda formado por unas tablas que forman la plataforma (13), así como el apoyapiés (14).

Sendos estribos (15) facilitan el acceso al interior.

Del extremo delantero de los tubos (1) que forman el bastidor, surgen enlazándose telescópicamente con ellos, los tubos (16) que forman las varas del carruaje. El ensamble se proyecta conseguir gracias a los pasadores (17) imperdibles, de

1 forma que como existen distintos orificios (18) para celebrar la unión entre los tubos (15) y (1), se pueden enlazar dejando los extremos libres a diferentes distancias entre sí.

5 El distanciamiento variable entre las varas, es posible ya que los pliegues (19) pueden aproximarlas o distanciarlas, y así ajustarlo convenientemente a la envergadura de la caballería. Esto es factible porque los orificios (18) no son realizados en un mismo plano.

10 Esta solución consigue también disminuir la posible oscilación del carruaje por un posible y súbito frenado de una sola rueda.

15 Nuestro carruaje así diseñado, ofrece una mayor anchura entre varas en sus proximidades, esto facilita las maniobras en el sentido de la dirección, porque permite un cierto pivotado de la caballería que podrá cruzarse ligeramente hasta que las nalgas del animal toquen las varas en su zona más amplia.

Al prolongar la plataforma apoyapiés bajo el asiento (9), se constituye un volumen cercado por los perfiles (20) y podremos servirnos de él como portaequipajes.

20 Algunos detalles accesorios como los guardabarros, el segmento tubular (22) dispuesto verticalmente para colocar y sostener en él un látigo o sombrilla, y el mozo tentetieso (23), completan nuestro carruaje.

25 Descrita suficientemente la naturaleza del presente invento, así como su realización industrial, sólo cabe añadir que en su conjunto y partes constitutivas es posible introducir cambios de forma, materia y disposición en cuanto tales alteraciones no supongan variación sustancial del mismo.

30 El solicitante, al amparo de los Convenios Internacionales sobre Propiedad Industrial, se reserva el derecho -

1 de extender la presente demanda a los países extranjeros, si fue-
ra posible reivindicando la misma prioridad de la presente solici-
tud.

N O T A

5 El Modelo de Utilidad que se solicita como nue-
vo en España, por veinte años, de acuerdo con la vigente Legisla-
ción sobre Propiedad Industrial, deberá recaer sobre "CARRUAJE LI-
GERO DE PASEO", en todo de acuerdo con las siguientes:

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

10 1.- Carruaje ligero de paseo, caracterizado -
porque dos largueros tubulares constituyen lateralmente la estructu-
tura del carro, junto a unos transversales rígidamente unidos a
ellos, definiendo entre todos una superficie que se materializa -
con unas tablas atornilladas y sirve de piso y apoyapies, estando
15 los extremos posteriores de los largueros laterales desdoblados -
para alojar en las horquillas así formadas, las dos ruedas sobre
el que rodará el carruaje, siendo el animal tractor el tercer pun-
to estabilizador, y los extremos delanteros enlazados telescópicamente
con otros tubos que sirven de varas del carruaje donde se
20 enlaza la caballería.

25 2.- Carruaje ligero de paseo, en todo de acuer-
do con la primera reivindicación, caracterizado porque los tubos -
que sirven de varas están doblados en forma de "Z" muy abierta, -
con tal suerte, que como los enlaces con los largueros laterales
de la estructura se hacen por medio de sendos pasadores, se puede
variar la distancia entre los extremos libres de las varas al alo-
jar los pasadores de unión en los distintos orificios, que para -
ello disponen en el extremo donde se relacionan con el bastidor, -
ya que tales orificios están efectuados afuera de un plano.

30 3.- Carruaje ligero de paseo, en todo de acuer-

1 do con las siguientes reivindicaciones, caracterizado porque el -
asiento está alojado en un falso bastidor basculante, articulado
en uno de los transversales estructurales y relacionado con los -
5 largueros laterales por medio de sendos amortiguadores auxiliados
por muelles.

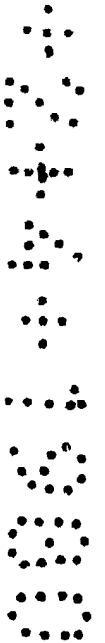
4.- "CARRUAJE LIGERO DE PASEO".

Según queda sustancialmente descrito en la pre-
sente memoria descriptiva, que consta de siete hojas mecanografía-
das por una sola cara acompañada de sus correspondientes dibujos.

10 - Madrid, - 1 ABR 1980

El Agente Oficial.

MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON
P. P.



15

20

25

30

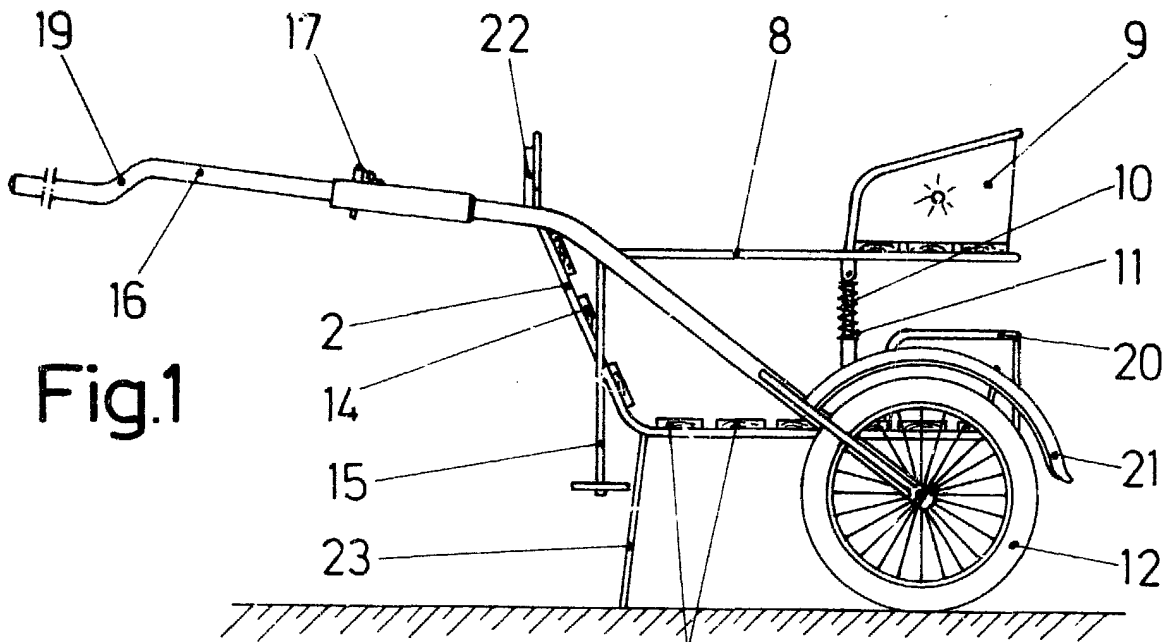


Fig.1

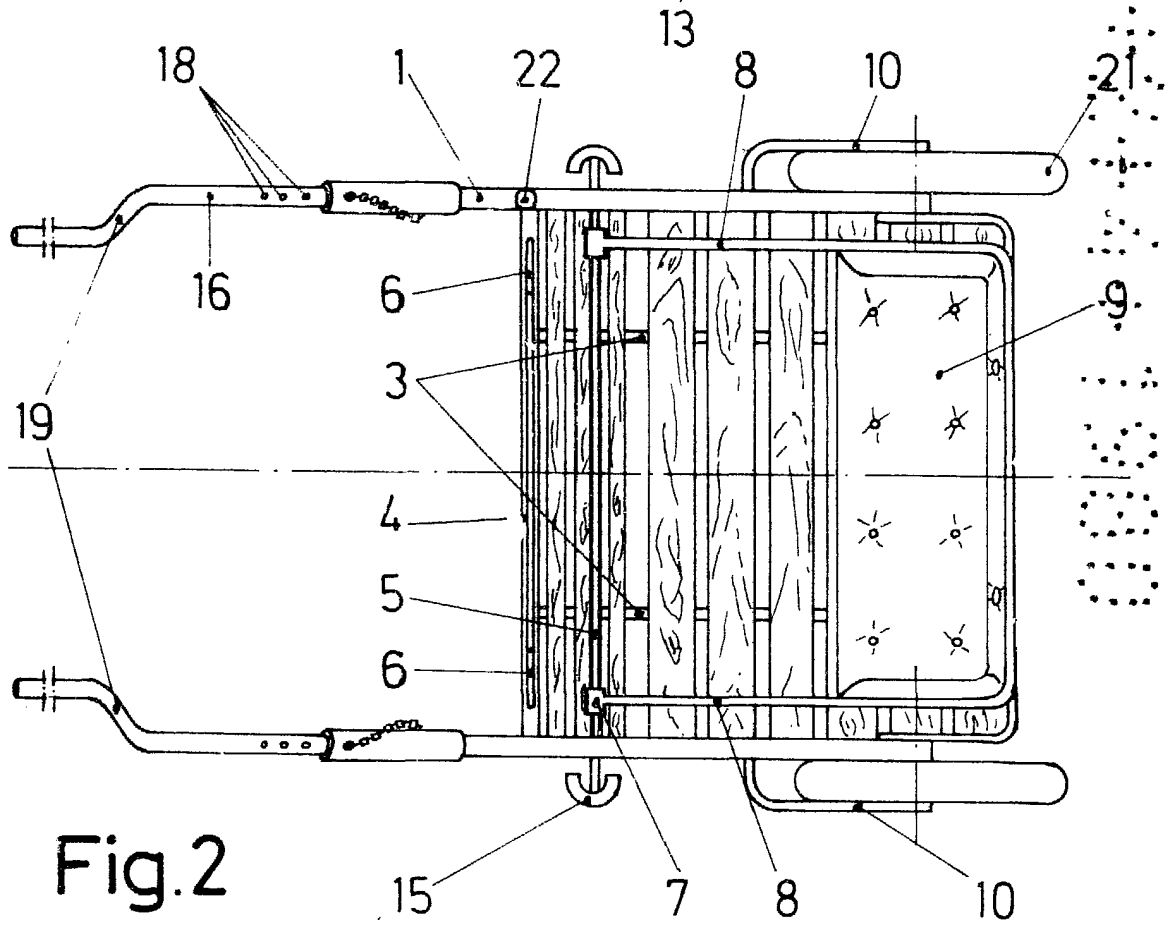


Fig.2

Escala variable
 Madrid - 1 ABR. 1900
 El Agente Oficial
 MIGUEL FERNANDEZ - LOAYSA PINZON
 P. P.