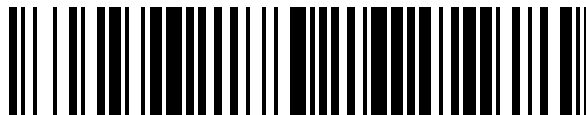


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 079 005**

21 Número de solicitud: 201300140

51 Int. Cl.:

A63J 99/00

(2009.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

20.05.2011

30 Prioridad:

21.05.2010 PT 105133

43 Fecha de publicación de la solicitud:

16.04.2013

71 Solicitantes:

**CALAÍNHO AZEVEDO TEIXEIRA DUARTE,
Ricardo José (100.0%)
Rua do Cavaleiro - Casal Pinheiro - Vilaseca
2565-437 Maxial PT**

72 Inventor/es:

**CALAÍNHO DE AZEVEDO TEIXEIRA DUARTE,
Ricardo José**

74 Agente/Representante:

MANZANO CANTOS, Gregorio

54 Título: **CARRETÓN.**

ES 1 079 005 U

DESCRIPCIÓN

CAMPO DE LA INVENCION

El presente Modelo de Utilidad se refiere a los carretones para entrenamiento de toro a pie, a caballo o para enseñanza.

5 ANTECEDENTES DE LA INVENCION

Los carretones son aparatos rodantes simulando o representando una cabeza de toro, conducidos por una persona y destinados a utilizarse en situaciones de entrenamiento o aprendizaje del toro a pie o a caballo. Se conocen varios tipos de carretones: carretones para toro a caballo o de banderillas, carretones para
10 entrenamiento con capote o muleta o de entrada a matar y los carretones para enseñanza a niños.

En las escuelas de toro, la enseñanza inicial con carretón es indispensable por la seguridad que ofrece, en caso de fallo del alumno. Normalmente, en este caso, el carretón lo dirige otro alumno. Son necesarias cientos de horas de aprendizaje
15 antes de que el alumno se encuentre en condiciones de entrenamiento real con animales. El peso y la movilidad del carretón son, de esta forma, factores esenciales para una simulación de la embestida del toro más enérgica, imprevisible y variada, como será deseable, sin que represente un esfuerzo agotador para el conductor del carretón.

Por otro lado, la utilización de carretones en el entrenamiento de caballos para toro, presenta otras dificultades específicas, principalmente vinculadas a la dimensión del recinto y al piso en arena. Efectivamente, en esta aplicación, el peso del carretón representa una desventaja adicional muy importante, vinculada al hecho de que, si el piso es de arena, la rueda quede fácilmente enterrada en la
20 arena, la manejabilidad se reducirá y el esfuerzo físico del conductor del carretón
25

será muy significativo. Esto tiene como consecuencia que estos entrenamientos son de corta duración por el rápido agotamiento físico que implican para el conductor, lo que condiciona el tiempo de entrenamiento con movimiento.

5 Actualmente se encuentran disponibles varios tipos de carretones. Una forma simplificada y tradicional consiste en una estructura metálica rodante con un frente en el que se colocan los cuernos de toro, naturales o artificiales. Otros carretones presentan una reproducción realista de la cabeza de toro, realizada en poliéster u otro material moldeable, en varios colores y, a veces, con un acabado imitando pelo y con cuernos en fibra. Las cabezas se acoplan a la estructura rodante del
10 carretón de forma fija o amovible.

El Modelo de Utilidad ES 1 059 793 se refiere a un simulador de toro o de otro animal, para ocio, que puede usarse de diferentes formas y la alteración de sus aspectos por los usuarios resulta muy versátil, con varias formas opcionales, mediante encaje incluyendo el montaje de dispositivos pirotécnicos. Este
15 simulador también se puede utilizar para entrenamiento, situación en la que, la inclusión de un accesorio con la configuración de un toro, provoca un aumento del peso significativo del simulador.

Los carretones conocidos son macizos, llegando a pesar, los que se destinan al entrenamiento profesional, más de 20 kg, y los que presentan imitaciones de
20 cabezas de toros también son limitadamente resistentes a los golpes, son caros y tienen una durabilidad en perfectas condiciones limitada y, consecuentemente, su utilización en movimiento es de corta duración por el esfuerzo físico que implican su conducción y la simulación de embestidas. El desgaste del material se agrava en el caso de que la aplicación sea para toreo a caballo. Asimismo, existen otros
25 carretones que presentan la posibilidad de desmontar la cabeza y/o se articulan para simular la entrada a matar, permitiendo simular el acto de embestida baja del toro.

Los carretones conocidos por el público, que se ven en la televisión o en artículos periodísticos, por ejemplo en el artículo http://liveweb.archive.org/http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/badajoz/un-alumno-de-12-anos-recibe-una-cornada-en-un-entrenamiento_254596.htm, en general presentan los problemas de equilibrio, seguridad y manipulación. A su vez, los problemas comunes a los dispositivos conocidos son el peso de la estructura y de los posibles accesorios y la manejabilidad que, por lo tanto, son factores preponderantes en un carretón para entrenamiento, tanto profesional, aficionado o para aprendizaje. Durante el entrenamiento, a menudo el operador resbala o pierde el control sobre el carretón, por ejemplo, como consecuencia de las maniobras de simulación de la embestida del toro, que causa desequilibrio y por consiguiente la caída del operador y/o desgobierno del carretón, pudiéndose por tanto golpear con violencia al estudiante o incluso al propio operador con consecuencias para su integridad física y la salud. Asimismo, son factores importantes el precio, la durabilidad y el mantenimiento necesario.

A través de la descripción y de las reivindicaciones la palabra “comprender” y sus variaciones no se entienden como excluyentes de otras características técnicas, componentes o pasos. Tras el análisis de la descripción, los peritos en la especialidad podrán inferir otros objetivos, ventajas y características de la invención o se pueden adquirir ejecutándola. Los siguientes dibujos y formas de realización se presentan a título de ejemplo y no se destinan a limitar la presente invención. Además de eso, la presente invención del modelo cubre todas las combinaciones posibles de los modos de realización particulares y preferentes aquí descritos.

SUMARIO DE LA INVENCION

La presente invención del modelo se realizó teniendo en cuenta el estado de la técnica anterior arriba descrito y sus problemas, siendo el objeto de la presente invención, proporcionar un carretón cuya estructura integral simula el toro, con

configuración generalmente fija, ligera, de fácil maniobra, resistente, robusta, barato y de fácil mantenimiento. El carretón de acuerdo con la presente invención, permite una utilización por el conductor más fácil y con menor desgaste físico, más realista, permitiendo simular las embestidas del toro de forma más rápida y, por lo tanto, más imprevisible para el torero, jinete o alumno, proporcionando así un entrenamiento y/o aprendizaje más eficaces. Los paños de revestimiento de la estructura de cabeza, opcionales, representan un aumento del peso despreciable.

De acuerdo con la presente invención del modelo, se proporciona un carretón para entrenamiento de toreo a caballo, a pie u otro, o también de enseñanza, que comprende un cuerpo principal conteniendo, como mínimo, dos elementos laterales alargados superiores, dos elementos laterales inferiores delimitando la parte inferior del cuello del carretón, un travesaño de interconexión y refuerzo posterior, dos travesaños superiores medianos para fijación de una pieza de soporte de una placa de banderillas, dos travesaños superiores anteriores curvos y espaciados, una pieza alargada, recta en la parte mediana correspondiente a la cabeza del carretón, y curva en sus dos extremidades que se proyectan hacia delante, correspondiendo a los cuernos del carretón, una pieza frontal en forma de U, vertical, definiendo la cara del carretón prolongándose hacia abajo a partir de la citada pieza de cabecera y cuernos, fijada a las extremidades anteriores de los dos elementos laterales alargados superiores, dos puños en las extremidades posteriores de los elementos laterales alargados superiores, dos elementos semiverticales, no paralelos o en V, a cada lado de la estructura principal que se prolongan partir de cada elemento superior alargado, y están unidos en las extremidades opuestas a los elementos laterales superiores para fijación de una rueda y travesaños de refuerzo a cada lado del cuerpo principal del carretón que interconectan los citados elementos semiverticales no paralelos o en V.

Los elementos, piezas o travesaños de la estructura principal se realizan en tubo o perfil y que puede ser de aluminio, aleación de aluminio o en otro metal o material

termoplástico. Preferentemente, los elementos o travesaños se realizan en tubo de aluminio.

La placa de banderillas se realiza en material natural o sintético, resistente y resiliente, preferiblemente corcho.

5 En un aspecto de la presente invención del modelo, el carretón se puede revestir parcialmente en la parte anterior del cuerpo principal, de forma que simula el volumen de la cabeza, cara, morro, cuello y lomo del toro, por medio de paño(s) o pieza(s) de cara y morro que se prolonga(n) desde la base del elemento de cara hasta el travesaño superior (pasando por encima del travesaño de cabecera y del
10 travesaño de morro y que comprende(n) una asa inferior recogida hacia dentro que encaja en la parte inferior del elemento de cara, y de paño(s) o pieza(s) laterales a cada lado del carretón amovibles. Alternativamente, los paños o piezas de cara y los laterales se montan en una pieza única.

15 Los paños o piezas de cara y los laterales se realizan en cualquier material adecuado, flexible, semirígido o rígido, impermeable, preferiblemente en tejido sintético ligero y resistente y pueden fijarse de forma amovible a la estructura principal.

20 También, en otro aspecto de la presente invención del modelo, la parte anterior de los elementos laterales alargados superiores y de los elementos laterales inferiores de la estructura principal se prevén con una inclinación acentuada de forma que se simula la posición y volumen de la cabeza, cara, morro, cuello y lomo del toro en posición de embestida baja, para entrenamiento de toreo a pie.

25 El carretón puede presentar la parte anterior articulada, de forma que se permita la regulación de la altura del elemento de cara, por medio pivotes, ejes y orificios u otros medios de articulación y fijación adecuados, previstos en los puntos de cruce de los elementos superiores con el travesaño de morro y en el cruce de la pieza de cabecera con los elementos laterales y en el cruce de los elementos inferiores

laterales con el elemento de cara, y en puntos predeterminados de los elementos semiverticales, y porque los elementos inferiores laterales sean extensibles.

5 El carretón en el modo de realización preferente de la presente invención pesa entre 7 y 9 kilos, haciéndolo fácilmente manejable y permitiendo al conductor ganar velocidad y vivacidad en la simulación de la situación de toreo, creando las situaciones de deseada imprevisibilidad, más parecidas al toreo real y simulando con realidad el volumen de la cabeza del toro. El carretón de acuerdo con la presente invención permite así un entrenamiento de calidad, con mayor duración y con menor desgaste físico del conductor. Estas son ventajas significativas de la
10 presente invención sobre los carretones conocidos.

Otras ventajas y características de la invención del modelo se harán evidentes a partir de la siguiente descripción detallada de la misma con referencia a los dibujos anexos y que se puede realizar por medio de los elementos y combinaciones particularmente detallados en las descripciones anexas.

15 **BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS FIGURAS**

El modelo de utilidad se describirá ahora con referencias a los dibujos anexos que ejemplifican modos de realización preferentes de acuerdo con la invención, en los cuales:

20 En la Figura 1 está representada una vista superior de un modo de realización preferente del carretón de acuerdo con la presente invención, sin los paños o piezas amovibles y la placa de banderillas.

En la figura 2 está representada una vista superior de un modo de realización preferente del carretón de acuerdo con la presente invención, con los paños o piezas amovibles y la placa de banderillas.

En la Figura 3 se representa un alzado lateral de una variante del carretón de acuerdo con el modo de realización de la figura 2, sin los paños o piezas amovibles y con la placa de banderillas.

5

En la Figura 4 se representa un alzado lateral del carretón de acuerdo con el modo de realización de la figura 2.

En la Figura 5 está representada una vista en perspectiva lateral izquierda del modo de realización de la figura 1.

En la Figura 6 está representada una vista en perspectiva lateral izquierda con dos paños o piezas amovibles laterales izquierdos montados.

10

En la Figura 7 está representada una vista en perspectiva lateral izquierda de un del carretón de acuerdo con la presente invención, con lo paño o pieza de cara montado.

En la Figura 8 está representada una vista en perspectiva lateral izquierda del modo de realización de la figura 2.

15

En la Figura 9 está representada una vista frontal del modo de realización de la figura 2 sin los paños o piezas amovibles.

En la Figura 10 está representada una vista frontal del modo de realización de la figura 2 con los paños o piezas amovibles.

20

En la Figura 11 está representada una vista superior de otro modo de realización de acuerdo con la presente invención de carretón para entrenamiento de toreo a pie, sin los paños o piezas amovibles.

En la Figura 12 está representado un alzado lateral del carretón de acuerdo con el modo de realización de la figura 11, sin los paños o piezas amovibles.

En la Figura 13 está representada una vista superior del modo de realización de la Figura 11 con los paños o piezas amovibles y la placa de banderillas montados.

En la Figura 14 está representada la vista en alzado lateral del modo de realización de la figura 13

5 **DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA INVENCION**

La presente invención del modelo se refiere a un carretón con un cuerpo principal comprendiendo, como mínimo, dos elementos laterales alargados superiores y dos elementos laterales inferiores delimitando la parte inferior del cuello del carretón, un travesaño de interconexión y refuerzo posterior, dos travesaños superiores medianos para fijación de una pieza de soporte de una placa de banderillas y dos travesaños superiores anteriores curvas y espacios, y una rueda.

En las extremidades anteriores de los dos elementos laterales alargados superiores se encuentra fijada una pieza alargada y recta en la parte mediana, constituyendo la cabeza del carretón y curvada en sus dos extremidades que se proyectan hacia adelante, constituyendo los cuernos del carretón. Una pieza frontal en forma de U, vertical, definiendo la cara del carretón, se prolonga hacia abajo a partir de la citada pieza de cabeza y cuernos. En las extremidades posteriores de los elementos laterales alargados superiores están previstos dos puños. A cada lado de la estructura principal, a partir de cada elemento superior alargado, se prolongan dos elementos semiverticales, no paralelos o en V, unidos en las extremidades opuestas a los elementos laterales superiores para fijación de una rueda. Los travesaños de refuerzo a cada lado del cuerpo principal del carretón interconectan los citados elementos semiverticales no paralelos o en V.

La pieza de soporte, para sujeción de la placa de banderillas, está situada en el vano formado por los dos travesaños superiores medianos y por los dos elementos superiores laterales.

Se utiliza aluminio, aleación de aluminio o de otro metal o material termoplástico con características de resistencia y masa adecuadas para la fabricación del cuerpo principal del carretón, bajo la forma de tubo o de perfil. Preferiblemente, los diversos elementos del cuerpo principal se realizan en tubo de aluminio.

- 5 La placa de banderillas puede realizarse en cualquier material, natural o sintético, resistente y resiliente, adecuado para recibir las banderillas, preferiblemente corcho.

La rueda comprende cualquier aro y neumático adecuados, preferentemente es una rueda para bicicleta de montaña, ultraligera.

- 10 Opcionalmente, el carretón se puede revestir parcialmente de modo que simule el volumen de la cabeza del toro. Para ello, se prevén uno o más paños o piezas de cara y uno o más paños o piezas laterales, amovibles, como cobertura de los espacios definidos exteriormente por el cruce de los diferentes elementos y travesaños de forma que se cree la impresión de volumen y configuración del
- 15 cuello y cabeza de un toro.

- El(los) paño(s) o pieza(s) de cara y morro se prolonga(n) desde la base del elemento de cara hasta el travesaño superior pasando por encima del travesaño de cabeza y del travesaño de morro. El(los) paño(s) o pieza(s) de cara comprende(n) una asa inferior recogida hacia adentro que encaja en la parte inferior del elemento de cara. Así, se pueden prever uno o más paños de cara y uno o más paños laterales a cada lado del carretón. En otra variante, los paños o piezas se pueden montar en una pieza única.
- 20

- Los paños o piezas de cara y los laterales se pueden realizar en cualquier material adecuado, flexible, semirígido o rígido, impermeable, preferiblemente un tejido
- 25 sintético ligero y resistente y se fijan de forma amovible a la estructura por cualquier medio adecuado.

Los paños o piezas de cobertura se pueden retirar cuando sea conveniente, por ejemplo en situaciones de viento, de forma que se disminuya la resistencia al paso de aire o se pueden substituir, en caso de deterioro o para cambio de color, modelo u otro.

- 5 Son posibles diversos modos de concreción de la presente invención por variación de sus elementos.

- 10 En una concreción de un carretón destinado a entrenamiento de toreo a pie, la parte anterior de la estructura principal se prevé con una inclinación acentuada de forma que se simule la posición y volumen de la cara, morro, cuello y lomos del toro en posición de embestida baja.

En otra concreción, el carretón se destina a la enseñanza de niños.

- 15 Un experto en la especialidad puede concebir fácilmente otras variaciones, sin que el contenido salga del ámbito de la presente invención. Así, por ejemplo, la parte anterior del carretón se puede venir prevista con articulaciones y elementos extensibles permitiendo la regulación de la altura del elemento de cara 11.

De acuerdo con la presente invención del modelo y con referencia a los dibujos anexos, a continuación se describen formas de realización preferentes de la invención.

MODOS DE REALIZACIÓN PREFERENTES DE LA INVENCION

- 20 En los modos de realización preferentes de la presente invención del modelo, representados en las figuras 1 a 10, un carretón para entrenamiento de toreo a caballo u otro comprende un cuerpo principal y una rueda. El cuerpo principal comprende, al menos, dos elementos alargados laterales superiores 1, 2 espaciados, y dos elementos laterales inferiores 3, 4 espaciados, sensiblemente

paralelos a las porciones anteriores de los elementos laterales superiores 1, 2 y que delimitan la parte inferior del cuello del carretón.

5 Los dos elementos alargados laterales superiores 1, 2, espaciados entre sí, se encuentran interconectados a través de un travesaño de refuerzo posterior 5, de dos travesaños sensiblemente medianos 6 y 7, para fijación de una pieza de soporte 21, y de dos travesaños anteriores curvos y espaciados, superior 8 y de morro 9, sensiblemente al nivel del travesaño superior 8, los elementos alargados superiores 1 y 2 y los elementos inferiores 3 y 4 presentan una ligera inclinación con relación al suelo, pudiendo las inclinaciones entre los elementos 1, 2 y 3, 4 ser iguales o
10 diferentes.

En las extremidades anteriores de los elementos laterales superiores 1, 2 se encuentra fijada una pieza 10 alargada y recta en la parte mediana y curva en sus dos extremidades que se proyectan hacia adelante, constituyendo la cabeza y los cuernos del carretón, respectivamente. Una pieza frontal 11 en forma de U
15 alargada, vertical definiendo la cara del carretón, se prolonga hacia abajo a partir de la pieza de cabeza 10.

En cada una de las extremidades posteriores de los elementos laterales superiores 1, 2 están previstos puños 12 y 13, respectivamente.

20 A partir de la porción media de cada elemento lateral superior 1, 2 de la estructura principal, se prolongan dos elementos semiverticales 14, 15 y 16 y 17, respectivamente, que se unen en las extremidades opuestas a los elementos laterales superiores 1, 2, formando una V, de forma adecuada para montaje de una rueda 20. Travesaños de refuerzo 18, 19, interconectan los elementos 14 y 15 y 16 y 17, respectivamente. Una pieza de soporte 21, para soporte de una placa de
25 banderillas 22, está situada en el vano formado por el cruce de los travesaños medianos 6 y 7 con los elementos laterales 1 y 2. Los elementos, piezas y travesaños son preferentemente en tubo de aluminio.

Están previstos paños o piezas de cara y morro 23 y laterales 24, 25 y 26, 27, a cada lado del carretón, respectivamente, son amovibles, en tejido leve y resistente.

5 El paño o pieza de cara y morro 23 se prolonga desde la base del elemento de cara 11 hasta el travesaño superior 8 pasando por encima de la pieza de cabeza 10 y del travesaño de morro 9. El paño o pieza de cara 23 posee un asa inferior recogida hacia adentro que encaja en la parte inferior del elemento de cara 11.

10 Los paños o piezas 24 y 26 se colocan como cobertura exterior de las áreas definidas en la estructura respectivamente, a la izquierda por el cruce del elemento superior 1 con los elementos semiverticales 14 y 15 y travesaño de refuerzo 18 y a la derecha por el cruce del elemento superior 2 con los elementos semiverticales 16 y 17 y travesaño de refuerzo 19.

15 Los paños o piezas 25 y 27 se colocan como cobertura exterior de las áreas definidas en la estructura principal, respectivamente, a la izquierda por el elemento superior 1, elemento inferior 3, elemento semivertical 15 y lateral izquierdo del elemento de cara 11 y, a la derecha, por el elemento superior 2, elemento inferior 4, elemento semivertical 17 y lateral derecho del elemento de cara 11. Se consigue de este modo simular en volumen la cara, morro, cuello y lomos de un toro en embestida.

20 En las figuras 11 a 14, se representa un segundo modo de realización preferente del carretón de la presente invención, destinada al entrenamiento de toreo a pie, que se distingue de la concreción presentada en las figuras 1 a 10 por la mayor inclinación dada a la parte anterior de la estructura principal del carretón, correspondiente a la cara, morro, cuello y lomos de un toro de forma que se simula en volumen un toro en posición de embestida baja.

REIVINDICACIONES

1. Carretón para entrenamiento de toreo a caballo, a pie u otro, o también de enseñanza, caracterizado por comprender cuerpo principal conteniendo, como mínimo, dos elementos laterales alargados superiores (1, 2), os
5 elementos laterales inferiores (3, 4) delimitando la parte inferior del cuello del carretón, un travesaño de interconexión y refuerzo posterior (5), dos travesaños superiores medianos (6, 7) para fijación de una pieza (21) de soporte de una placa de banderillas (22) y dos travesaños superiores anteriores curvos y espaciados (8, 9), una pieza (10) alargada, recta en la
10 parte mediana correspondiente a la cabeza del carretón, y curva en sus dos extremidades que se proyectan hacia delante, correspondiendo a los cuernos del carretón, una pieza frontal (11) en forma de U, vertical definiendo la cara del carretón prolongándose hacia abajo a partir de la citada pieza de cabecera y cuernos (10), fijada a las extremidades
15 anteriores de los dos elementos laterales alargados superiores (1, 2), dos puños (12, 13) en las extremidades posteriores de los elementos laterales alargados superiores (1, 2), dos elementos semiverticales, no paralelos o en V, a cada lado de la estructura principal (14, 15; 16, 17) que se prolongan partir de cada elemento superior alargado, y están unidos en las
20 extremidades opuestas a los elementos laterales superiores (1, 2) para fijación de una rueda y travesaños de refuerzo (18, 19) a cada lado del cuerpo principal del carretón que interconectan los citados elementos semiverticales no paralelos o en V (14, 15; 16, 17).
2. Carretón de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado por los
25 elementos, piezas o travesaños (1-11, 14-19, 21) de la estructura principal, se realiza en tubo o perfil.
3. Carretón de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 ó 2, caracterizado por los elementos, piezas o travesaños (1-11, 14-19, 21) de la estructura principal a realizar en aluminio u otra aleación suya.

4. Carretón de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado por los elementos o travesaños (1-11, 14-19) a realizar en tubo de aluminio
5. Carretón de acuerdo con la reivindicación 1 caracterizado por la placa de banderillas (22) a realizar en material resiliente, preferiblemente corcho.
6. Carretón de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, caracterizado por estar parcialmente revestida en la parte anterior del cuerpo principal, de modo a simular el volumen de la cabeza, cara, morro, cuello y lomos del toro, por medio de paño(s) o pieza(s) de cara y morro (23) que se prolonga(n) desde la base del elemento de cara (11) hasta el travesaño superior (8) pasando por encima del travesaño de morro (10) y del travesaño de morro (9) y que comprende(n) una asa inferior recogida hacia dentro que encaja en la parte inferior del elemento de cara (11), y de paño(s) o pieza(s) laterales a cada lado del carretón (24-27) amovibles.
7. Carretón de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6, caracterizado por los paños o piezas de cara y los laterales (23-27) para montar en una pieza única.
8. Carretón de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizado por los paños o piezas de cara y los laterales (23-27) a realizar en tejido sintético.
9. Carretón de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizado por los paños o piezas de cara y los laterales (23, 24, 25, 26, 27) a fijar permanentemente a la estructura principal.
10. Carretón de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 9, caracterizado por a parte anterior dos elementos alargados laterales superiores (1, 2) e dos elementos laterales inferiores (3, 4) de la estructura principal previstos con una inclinación acentuada de forma que se simula

la posición y volumen de la cabeza, cara, morro, cuello y lomo del toro en posición de embestida baja, para entrenamiento de toreo a pie.

FIG.1

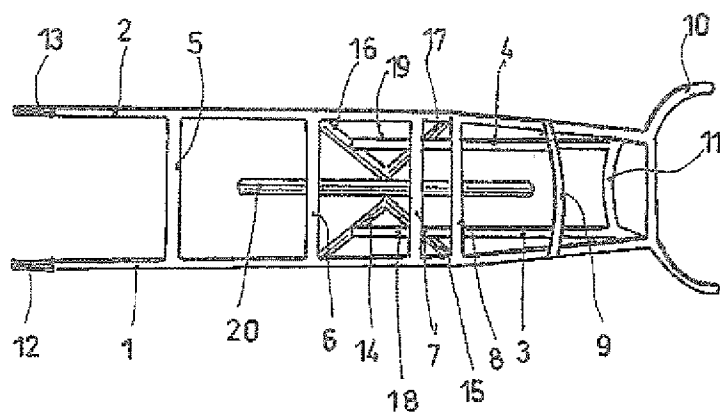


FIG.2

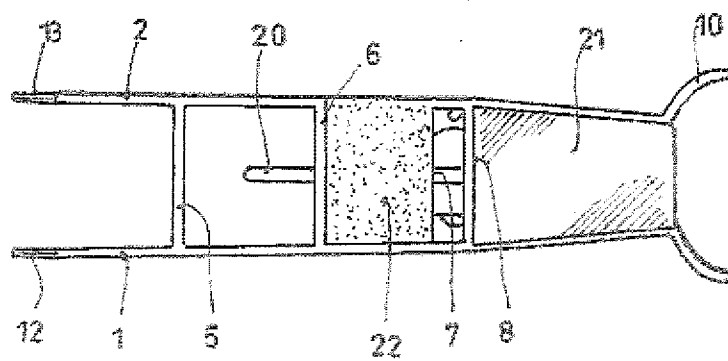


FIG.3

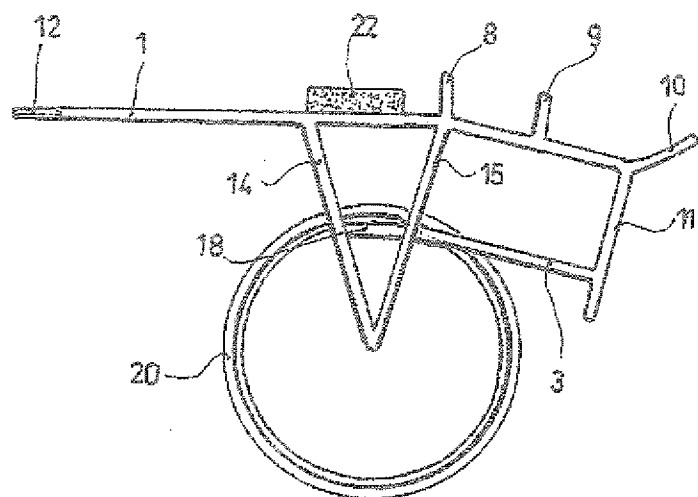
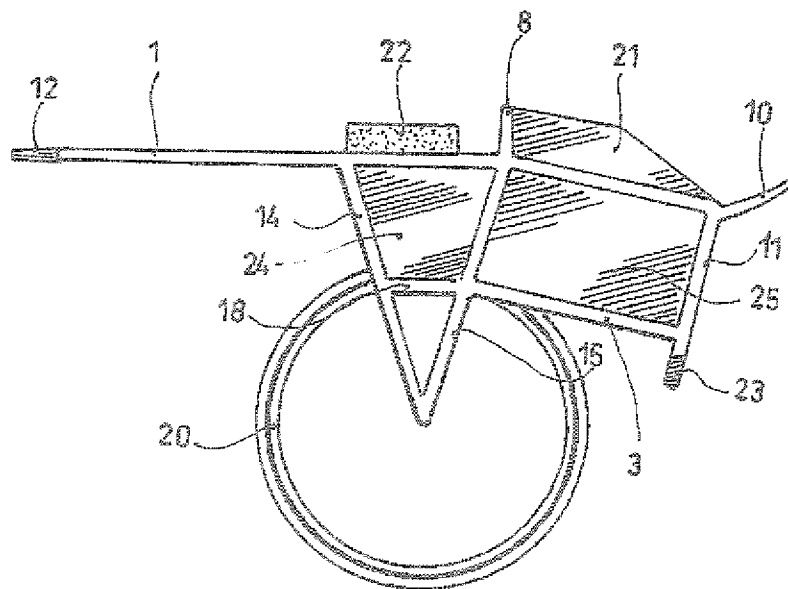


FIG.4



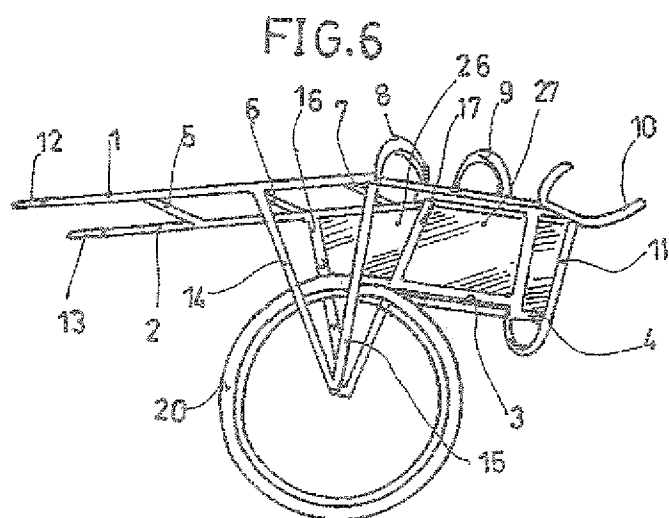
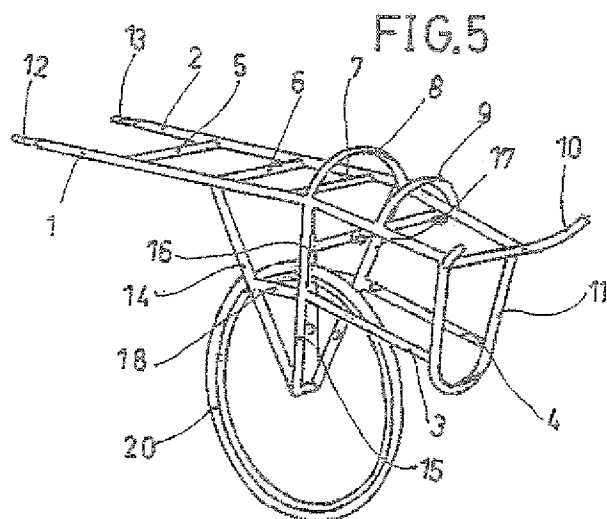


FIG. 7

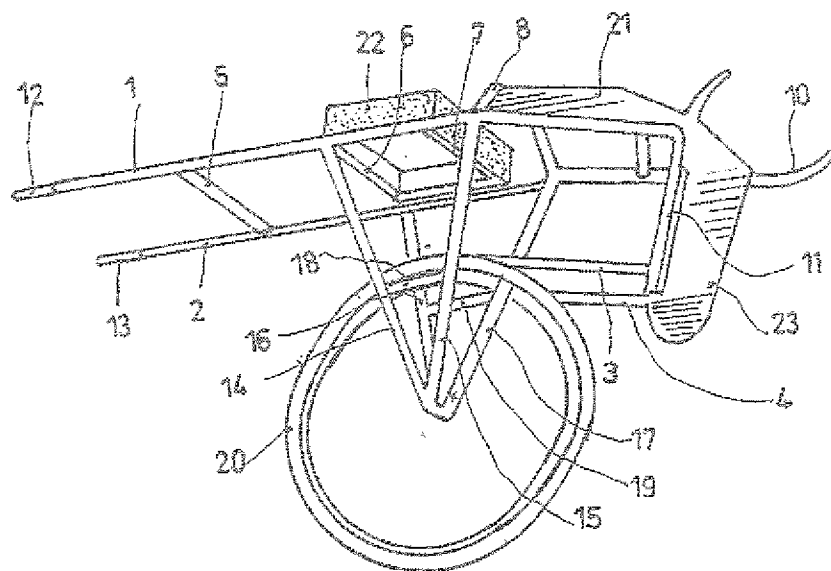
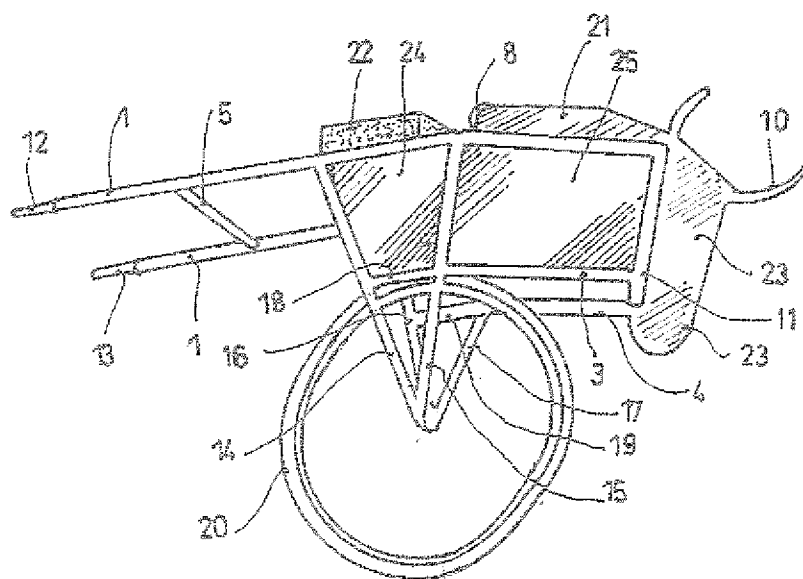
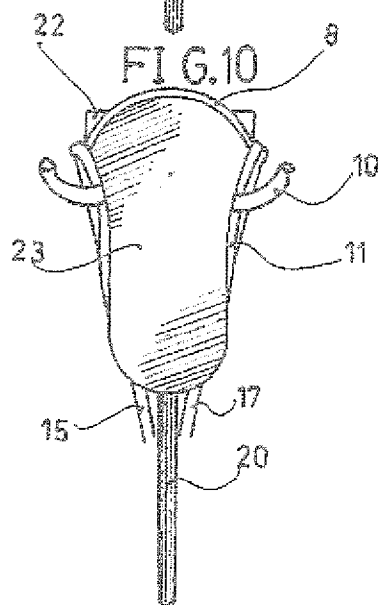
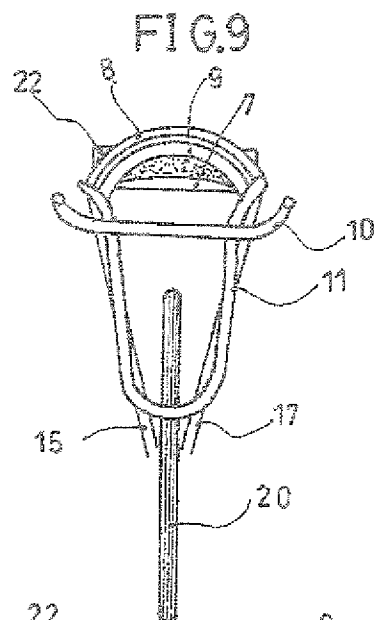


FIG. 8





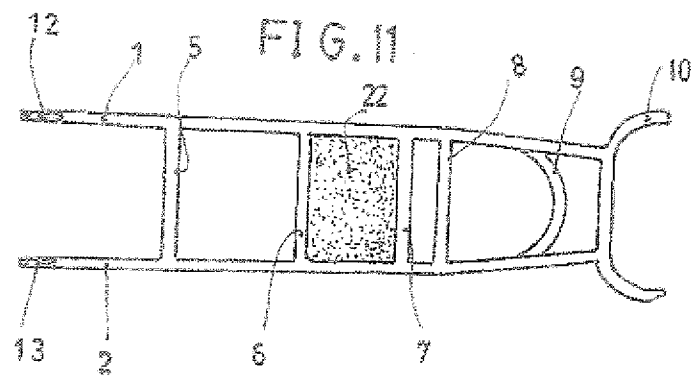


FIG.12

