



M E M O R I A

QUE ACCOMPANA LA SOLICITUD DE PATENTE DE INVENCIONA FAVOR DE DON LUPOFFO GIOVANNI ROLLE, RESIDENTE EN BARCELONA Y DOMICILIADO EN LA CALLE DE ENTENZA Nº 3, POR: "MEJORAS EN LOS COCHES AUTOMOVILES DE LA ATRACCION GENERALMENTE LLAMADA ELECTRODROMO".

Es conocida en los parques de atracciones, jardines de recreo e instalaciones similares, una atracción que consiste esencialmente en una pista metálica sobre la que pueden correr unos pequeños cochecitos accionados por motor eléctrico cuyas tomas de corriente estan constituidas, una por las ruedas metálicas del coche a tierra y la otra por un trolley en contacto con un enrejado o tela metálica que cubre la pista. De esta manera los coches pueden correr en cualquier dirección sobre la pista, sin estar sujetos al trazado de unos carriles o rieles y sin que, como en los automóviles eléctricos, tengan que ir provistos de acumuladores.

Unas veces, estos cochecitos, provistos de carrocerías mas o menos caprichosas, se destinan únicamente al paseo sobre la pista, mientras otras veces se les provee de una banda elástica a su alrededor a fin de que puedan chocar sin de-



terioro, unos con otros y con los bordes de la pista. Se comprende que, dada la amplitud de límites que la fantasía tiene en esta clase de instalaciones, puedan todavía dárseles otras formas y aplicaciones y distintas variantes de detalle y construcción.

Ha de ser común a todos estos coches una gran solidez de construcción y sencillez de mecanismo dado el rudo trabajo que han de soportar y lo inexperto de las múltiples manos que los manejan. De ahí que, generalmente, tienen una sola marcha y en una sola dirección. Lo primero no constituye un inconveniente puesto que en estas instalaciones no es la velocidad y sus cambios lo que les da un atractivo, pero sí lo segundo, por cuanto al no poder marchar hacia atrás los coches, cuando éstos chocan de frente con otro coche o con los bordes de la pista, es preciso que un empleado acuda a girarlos lo suficiente para reemprender la marcha y el tener que disponer de número bastante de estos empleados aumenta el coste de explotación de las instalaciones de que tratamos. Para subsanar éste inconveniente, en algunas instalaciones, se provee a los coches de una disposición de marcha atrás, consistente en un pedal o mecanismo similar que, maniobrado, invierte el sentido de la corriente y por tanto el de marcha del motor.

De lo expuesto se deduce que en los coches a que nos referimos, o no existe marcha atrás o esta se logra mediante mecanismos que fácilmente se estropean originándose sobretensiones y deterioros del motor con los gastos de reparación consiguientes.

Las mejoras de invención del recurrente y para las que se solicita la presente patente de invención, resuelven los inconvenientes citados en el párrafo anterior y a título de ejemplo describiremos su aplicación a un caso concreto sin que ello signifique restricción alguna en el objeto de la patente que se solicita y pudiendo, por tanto, variar todos los detalles de construcción y forma que no alteren la esencialidad de las mismas.



Para la mejor comprension de las mejoras a que nos venimos refiriendo, se acompañan unos planos de un caso de aplicación práctica de las mismas.

En dichos planos:

55. A representa la carrocería del coche a que se aplican las mejoras que describimos,

B es el trolley de toma de corriente,

C C la plataforma del coche,

60. D D la banda elástica de que, como hemos dicho, puede ir provisto el coche,

E E las ruedas traseras del mismo, y

F el volante.

Las mejoras citadas consisten esencialmente en unir 65. de una manera solidaria el motor del coche a su mecanismo de direccion o volante, de modo que al girar éste cambia la direccion del motor y por tanto la de la marcha.

Para ello el volante F vá unido a un cárter G solidario de una plataforma de planta circular H.

70. La plataforma H puede girar dentro de una corona J J, facilitándose el giro suave por medio de bolas, si se cree conveniente.

Sobre la plataforma H, se monta el motor I, que mediante una transmisión cualquiera K, lleva el movimiento al eje de 75. las ruedas delanteras L.

En el modelo que describimos, sin que ello sea esencia a la patente, las ruedas delanteras son dos, una loca LL, sirviendo únicamente a la mayor estabilidad del coche y otra motriz M.

Las tomas de corriente se hacen una por las ruedas 80. a tierra y la otra por una escobilla N que frota con una corona circular metálica O O unida a la plataforma del coche C C y conectada eléctricamente con el trolley.

De esta manera se consigue una marcha atrás sin mecanismos complicados.

85. No alterarán la esencialidad de la patente las peque-



nas modificaciones de detalle que en las mismas se introduzcan tales como, por ejemplo, sustituir el cárter cerrado G, por unas barras metálicas de suficiente resistencia que unan el volante a la plataforma giratoria H, y

- 90. otras similares. No afectan tampoco a dicha esencialidad la inclinación del volante y modo de unirse al motor, pudiendo por tanto el volante ser vertical o inclinado en cualquier sentido y la citada unión ser rígida, o conseguida por los diversos mecanismos conocidos por la industria, cardan, etc. Lo esencial es que el motor sea solidario del mecanismo de dirección y giro, por tanto, al girar éste.

N O T A

Esta patente de invención se refiere a:

- 100. 1º - Mejoras en los coches automóviles de la atracción llamada generalmente electrodrómo, consistentes esencialmente en unir solidariamente el motor al mecanismo de dirección,
 - 2º - Las propias mejoras por las que, según lo
- 105. descrito en la precedente memoria, se logra el cambio de dirección en la marcha y la marcha atrás, sin ningún mecanismo de inversión de corriente u otro fácilmente deteriorable, sino por el giro del motor al girar el volante, yá que son solidarios, de manera que los mecanismos necesarios en nuestro caso son los mismos que precisarían si únicamente girara dicho volante,
- 110. 3º - Las propias mejoras en las que el volante puede unirse a la plataforma giratoria por medio de un cárter cerrado, de unas barras metálicas u otra disposición adecuada, el volante puede ser vertical o inclinado
- 115. y su unión al cárter, rígida o elástica, conseguida por cualquiera de los mecanismos hoy conocidos de la industria,
- 4º - Mejoras en los coches automóviles de la

atracción generalmente llamada "electrodromo".

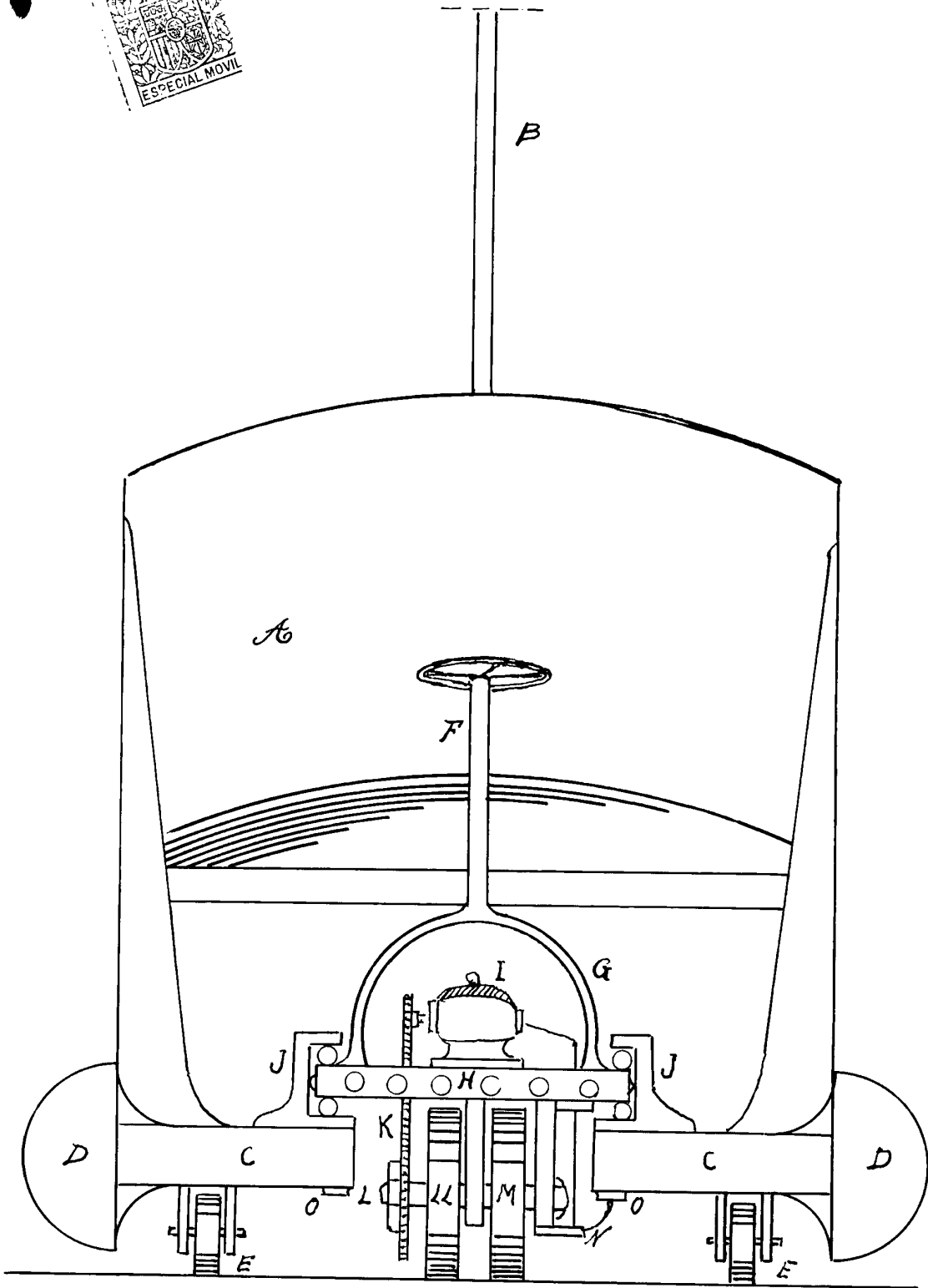
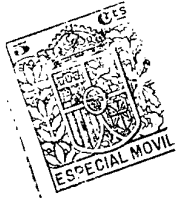
Consta esta memoria de cinco páginas foliadas,
escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona a 29 de Noviembre de 1929

P.A.

Juan José Coll.





Escala Variable

Inventado en S. M. de Roma - 1749
P. M.

Juan de Dios Coll.