

140215



140215

PATENTE
DE
MODELO DE UTILIDAD
por 20 años

a favor de Don François DE PASQUALE CAMBRA y Don José MARQUINY
CASTA
de nacionalidad francesa e italiana, respectivamente
residentes en Barcelona, calle Cerdeña, nº 524
por:

"VEHICULO AUTOMOVIL ELÉCTRICO ESPECIALMENTE PARA
PARQUES DE ATRACCIONES Y COMBETICIONES EN GEN-
RAL".

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente patente de modelo de utilidad se refiere a un vehículo automóvil que actúa eléctricamente, con total autonomía y se destina especialmente a parques de atracciones y competiciones en general.

5. Dicho vehículo dispone de los oportunos medios de mando y alimentación eléctrica que le permiten los movimientos de avance recto, virajes y marcha atrás, recibiendo las ruedas traseras del mismo el impulso desde un electromotor, previa interposición del oportuno reductor dentado. Este electromotor es
10. accionado por la corriente proporcionada por una batería recar-



gible instalada contigua al citado motor, el cual junto con un sistema inversor, un contador de tiempos, un monedero y piezas auxiliares, se encuentra dispuesto detrás del respaldo del conductor. Frente a éste aparecen un reposapiés, la barra con el volante de dirección, los pedales de embrague y freno y la palanca del avance hacia adelante y hacia atrás. Para protección de toda la parte baja del vehículo (que es la que se halla sometida a golpes) se ha instalado un anillo elástico adecuado.

5.

10.

Para la mejor comprensión de la presente memoria descriptiva, se acompaña un dibujo en el que, tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de ejecución de un vehículo eléctrico de las características expuestas.

15.

En dicho dibujo, la Fig. 1 es una vista en perspectiva frontal del vehículo; la Fig. 2 es otra vista posterior del mismo; y las Figs. 3 y 4 son detalles ampliados de la región trasera o de mecanismos del objeto de la invención.

20.

El vehículo automóvil objeto de la demanda está constituido por un bastidor metálico (1), formado por largueros y travesaños convenientemente unidos, los cuales determinan una estructura prácticamente rectangular, en cuyos extremos van dispuestos dos pares de ruedas, de las cuales las delanteras (2) son orientables y las traseras (3) son de impulsión, siendo accionadas las primeras a través de una transmisión por palancas, situada en la parte inferior (no visible) del vehículo, las cuales dependen de una barra dispuesta dentro de un soporte tubular inclinado (4), colocado en la delantera del aludido vehículo y solidaria del oportuno volante de maniobra (5).

25.

30.

La misma zona delantera queda completada con una placa apoyapiés (6), de la que emergen dos pedales, uno (7) para embrague y otro (8) de freno, existiendo contigua a la barra de direc-



5. ción una varilla (9) que, por su parte inferior, se halla combinada con un contacto o interruptor eléctrico (no visible y de tipo normal), mientras que, por la superior, finaliza en una palanca manual (10), emplazada debajo del volante (5) y destinada a la marcha normal adelante del vehículo y a la marcha atrás del mismo en el momento oportuno.

10. El bastidor (1) se halla rodeado por un aro amortiguador (11), apareciendo en la parte trasera del propio vehículo el correspondiente asiento (12) y respaldo (13) para el usuario, así como un grupo electromecánico posterior (que a continuación se detallará) protegido por una tapa (14) y compuesto por los elementos activos que permiten el accionamiento autónomo del referido vehículo.

15. El citado grupo electromecánico que figura detrás del respaldo (13) consta de un recinto (15) para la colocación y soporte de una batería eléctrica, contigua a la cual aparece un electromotor (16) dotado de una reducción dentada (17) que va acoplada a una de las ruedas traseras (3), cuyo electromotor es alimentado, a través de un transformador apropiado (18), por la citada batería. Existe además en el circuito eléctrico que se describe un cargador (19) para dicha batería, así como un relevador (20) combinado con unos contactos adecuados, el cual depende de la palanca (10) de marcha adelante y atrás. La misión de este relevador (20) es la de invertir la polaridad del motor (16) y, por tanto, cambiar el sentido de giro del mismo. En el propio grupo aparece una lámpara piloto (21), que señala el funcionamiento eléctrico del conjunto y de la carga de la batería, la cual se realiza desde una red urbana.

30. El juego de contactos inferiores colocados en la delantera del vehículo se hallan conectados a los pedales de embrague

140215



o puesta en marcha (7) y de freno o detención (8), partiendo de tales contactos unos conductores que finalizan en el propio grupo trasero, en donde existen los interruptores para cierre y apertura del circuito de la batería, o sea para el avance y paro del automóvil, en tanto que el retroceso de este último corre a cargo de la palanca (10) situada en el volante (5) y que actúa igualmente con el juego inferior de contactos antes aludidos.

Para poder limitar la duración de funcionamiento del vehículo, en el grupo posterior existe un dispositivo de monedero (22) con boca y canal para monedas y fichas y combinado con un contador de tiempos (23) de accionamiento eléctrico, que entra en acción por efecto de aquéllas. En la parte baja de este monedero (22) se halla instalado el oportuno cajetín colector (24). El contador de tiempos (23) está conectado de tal modo con la fuente alimentadora o batería que la corriente se interrumpe, deteniéndose el vehículo, una vez transcurrido el tiempo asignado, que depende de la moneda o ficha introducida.

El mecanismo explicado se halla completado con otras piezas necesarias para la buena marcha del conjunto, las cuales forman parte de la sección mecánica y de la eléctrica.

Como se desprende de lo expuesto, este vehículo ofrece las siguientes características:

a) Es de actuación eléctrica autónoma, constando de un electromotor alimentado por una batería que puede cargarse fácilmente con la corriente de la red urbana.

b) Dispone de un dispositivo monedero que permite controlar automáticamente la duración del funcionamiento, de conformidad con una ficha o moneda introducida.

c) La impulsión se realiza por las ruedas traseras y la dirección por las delanteras, estando instalado en la parte poste-



rior del respaldo del conducto el grupo eléctrico compuesto por el electromotor, el inversor de marcha, el transformador el contador de tiempos y el aludido monedero con su colector.

5. d) Las maniobras para el avance recto, virajes y marcha atrás se realizan con ayuda de mandos debidamente instalados, de simple actuación.

10. e) Por último, lateralmente, todo el vehículo queda protegido por un anillo elástico que rodea no sólo al bastidor principal sino a las propias ruedas, evitándose de este modo el deterioro por choques o golpes laterales, frontales o traseros.

Serán independientes del objeto de la invención los materiales, formas y dimensiones del vehículo descrito, siempre que las variaciones que se introduzcan no afecten a su esencialidad.

15.

N O T A

REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto de la presente Patente de Modelo de Utilidad:

20. 1ª.-Vehículo automóvil eléctrico especialmente para parques de atracciones y competiciones en general, que se caracteriza esencialmente por estar constituido por un bastidor metálico formado por largueros y travesaños debidamente unidos que determinan una estructura sensiblemente rectangular en cuyas extremidades van dispuestas dos pares de ruedas, de las cuales las 25. traseras son de impulsión y las delanteras son orientables y pueden ser accionadas, a través de una transmisión por palancas, por una barra dispuesta dentro de un soporte tubular inclinado situado en la delantera de dicho vehículo y solidaria del oportuno volante de maniobra, quedando completada la misma región delante- 30. ra citada con una placa apoyapiés de la que emergen dos pedales,



uno para embrague y otro de freno, existiendo contigua a la barra de dirección aludida una varilla que, por su parte inferior, se halla combinada con un contacto o interruptor eléctrico, mientras que, por la superior, finaliza en una palanca manual emplazada

5. debajo del volante y destinada a la marcha normal hacia adelante del vehículo y a la marcha atrás en el momento oportuno, rodeando a todo el bastidor citado un aro amortiguador y apareciendo hacia la parte trasera de este automóvil el correspondiente asiento y respaldo para el usuario, así como un grupo electromecánico posterior protegido por una tapa y que comprende los elementos activos que permiten el accionamiento autónomo del referido vehículo.

10. 2ª.-Vehículo automóvil eléctrico especialmente para parques de atracciones y competiciones en general, según la reivindicación anterior, que se caracteriza por el hecho de que el grupo electromecánico que figura detrás del respaldo del vehículo consta de un recinto para colocación y soporte de una batería eléctrica, contigua a la cual figuran un electromotor provisto de una reducción dentada que va acoplada a una de las ruedas traseras, cuyo electromotor es alimentado, a través de un transformador apropiado, por dicha batería, existiendo además en el circuito eléctrico un cargador para dicha batería y un relevador combinado con unos contactos, relevador que depende de la palanca de marcha adelante y atrás antes aludida y que tiene la misión de

15. invertir la polaridad del motor y, por tanto, cambiar el sentido del giro del mismo, apareciendo también en el propio grupo una lámpara piloto indicadora del funcionamiento eléctrico del conjunto y de la carga de la batería, la cual se realiza desde una red urbana.

20. 3ª.-Vehículo automóvil eléctrico especialmente para

25.

30.



parques de atracciones y competiciones en general, según las reivindicaciones 1 y 2, que se caracteriza por el hecho de que el juego de contactos eléctricos dispuestos en la parte inferior delantera del vehículo se hallan conectados a los pedales

5. de embrague o puesta en marcha y de freno o detención, partiendo de tales contactos unos conductores que finalizan en el propio grupo trasero, en donde existen los interruptores para cierre y apertura del circuito de la batería, o sea para el avance y paro del propio automóvil, entanto que el retroceso de este último corre a cargo de la palanca montada en el volante y que trabaja igualmente con el juego inferior de contactos antes citados.

15. 4ª.-Vehículo automóvil eléctrico especialmente para parques de atracciones y competiciones en general, según las reivindicaciones 1 a 3, que se caracteriza por el hecho de que para poder limitar la duración de funcionamiento del vehículo, en el grupo posterior figura un dispositivo de monedero con boca y canal para monedas y fichas y combinado con un contador de tiempos de accionamiento eléctrico que entra en acción por efecto de aquéllas, hallándose montado en la parte baja de tal monedero el oportuno cajetín colector, y estando conectado aquel contador de tiempos con la fuente alimentadora (batería) de tal modo que la corriente se interrumpe, deteniéndose el vehículo, una vez transcurrido el tiempo asignado y que depende de la moneda o ficha introducida.
- 20.
- 25.

5ª.-VEHICULO AUTOMOVIL ELECTRICO ESPECIALMENTE PARA PARQUES DE ATRACCIONES Y COMPETICIONES EN GENERAL.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad propia de la misma.

Consta la presente memoria descriptiva de ocho páginas

140275
- 8 -



foliadas y mecanografiadas por una sola cara y va acompañada de una hoja de dibujos aclarativos.

Barcelona, 22 de Junio 1968

P. A.

E. SERRA

P. P.

8
8
8
8
8
8
8
8

LA MANOIS DE PASQUALE CIMERA
D. JOSÉ TARGUINY CASTA

140.215

Modelo único

Fig. 1

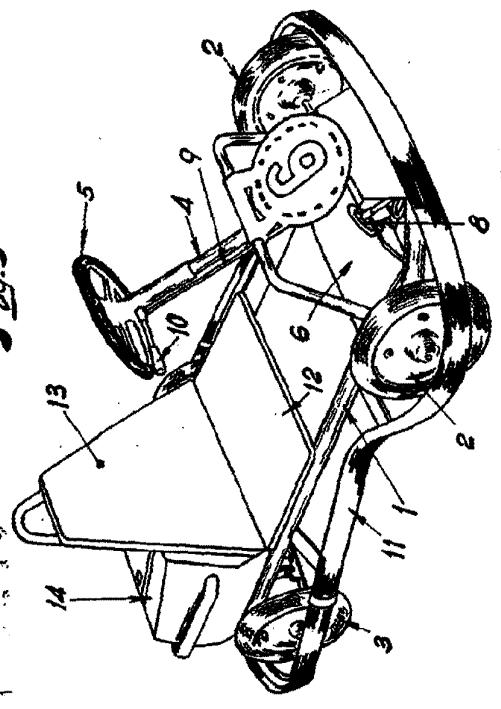


Fig. 2

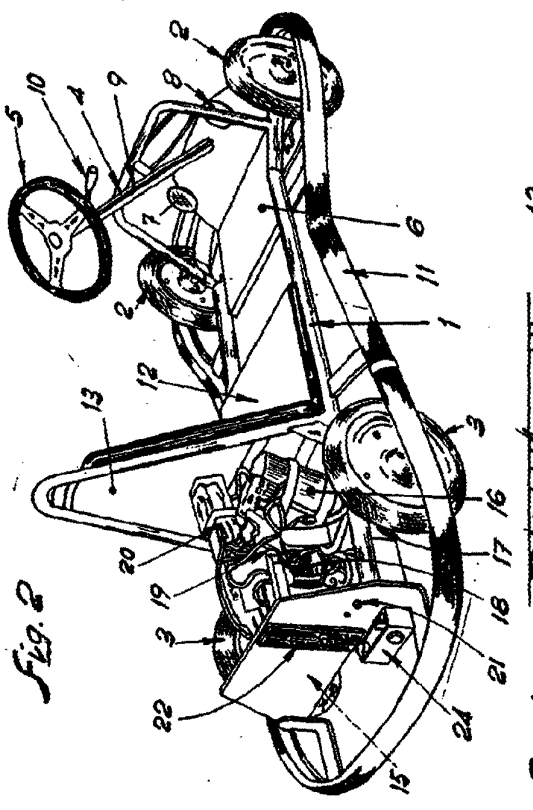


Fig. 3

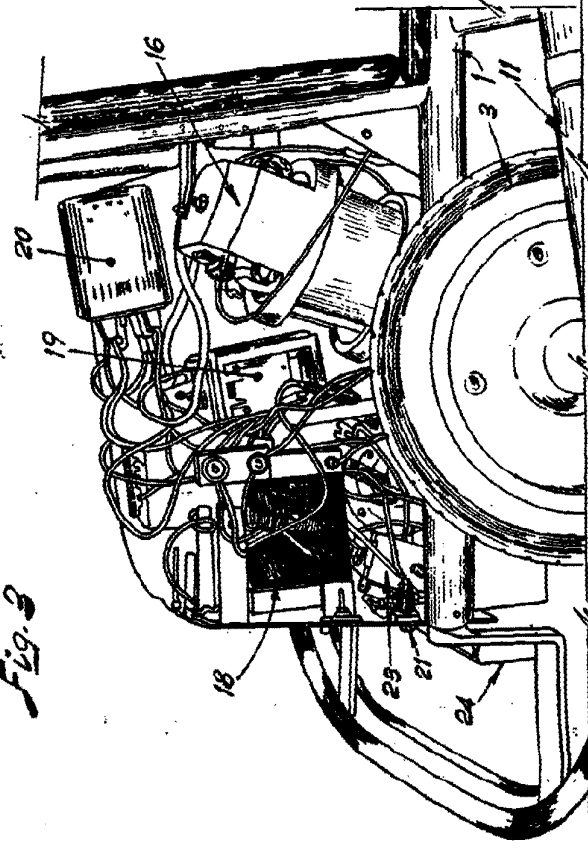
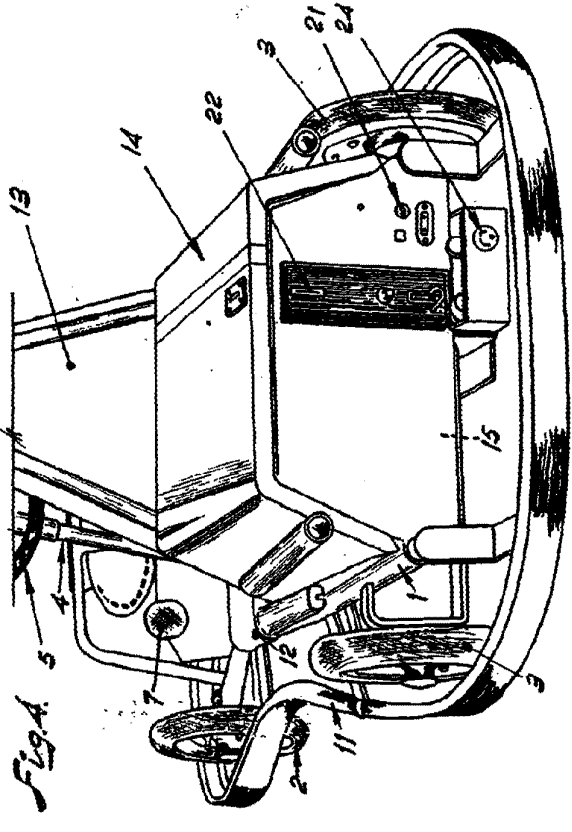


Fig. 4



Barcelona, 22 Junio 1968
D.A.

Escala variable.